



cutting through complexity

Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce

Raport KPMG w Polsce z inicjatywy
Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego

Październik 2013

Condition of the automotive industry and its role in the Polish economy

Report by KPMG in Poland on the initiative
of the Polish Automotive Industry Association

October 2013

kpmg.pl
pzpm.org.pl



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Spis treści

1 Wstęp	3
2 Główne wnioski/Executive summary	5
3 Metodologia badania	15
4 Przemysł motoryzacyjny	21
4.1 Przedsiębiorstwa	21
4.2 Wyniki operacyjne i finansowe	22
4.3 Udział w wynikach polskiej gospodarki	35
4.4 Pracujący i wynagrodzenia	37
4.5 Bezpośrednie inwestycje zagraniczne	40
4.6 Nakłady inwestycyjne	40
4.7 Innowacyjność	41
4.8 Podsumowanie	42
5 Handel i usługi motoryzacyjne	45
5.1 Przedsiębiorstwa	45
5.2 Wyniki operacyjne i finansowe	46
5.3 Udział w wynikach polskiej gospodarki	52
5.4 Pracujący i wynagrodzenia	54
5.5 Podsumowanie	57
6 Rola branży motoryzacyjnej w handlu zagranicznym Polski	59
6.1 Import	59
6.2 Eksport	60
7 Przychody sektora finansów publicznych	63
8 Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną	67
8.1 Usługi leasingowe i Car Fleet Management	67
8.2 Kredyty samochodowe	68
8.3 Ubezpieczenia komunikacyjne	69
8.4 Transport drogowy	70
8.5 Rynek paliwowy	71
8.6 Infrastruktura drogowa	72
8.7 Udział w wynikach gospodarki, generowane zatrudnienie i dochody ludności	73

1

Wstęp

Branża motoryzacyjna od lat odgrywa niezwykle istotną rolę w polskiej gospodarce, zarówno pod względem udziału w wartości dodanej brutto, inwestycjach, jak i utrzymywanych miejscach pracy i dochodach uzyskiwanych przez ludność. Oprócz szeroko rozumianej branży motoryzacyjnej funkcjonują liczne, powiązane z nią na wiele sposobów sektory: usługi finansowe i biznesowe związane ze sprzedażą i utrzymaniem pojazdów, transport drogowy, produkcja i sprzedaż paliw samochodowych oraz budownictwo infrastruktury drogowej.

Niniejszy raport, przygotowany przez KPMG w Polsce z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego powstał jako wyraz zapotrzebowania branży motoryzacyjnej na diagnozę jej rzeczywistego wpływu na całą polską gospodarkę. W odróżnieniu od dotychczasowych badań i analiz, publikacja skupia się nie tylko na wpływie bezpośrednim, który wylania się z oficjalnych statystyk, ale także na efektach pośrednich związanych z zakupami dokonywanymi przez firmy motoryzacyjne na potrzeby produkcji u krajowych dostawców i poddostawców

oraz wydatkami konsumpcyjnymi osób pracujących w branży i u jej dostawców.

Z przeprowadzonych analiz wylania się obraz branży motoryzacyjnej jako sektora o kluczowym znaczeniu dla całego systemu gospodarczego w Polsce, którego działalność silnie oddziałuje na niemal wszystkie sektory polskiego przemysłu, handlu i usług. Równie istotne jest znaczenie motoryzacji jako pracodawcy. Setki tysięcy miejsc pracy, utrzymywane bezpośrednio w sektorze oraz u jego dostawców i poddostawców, mają kluczowe znaczenie nie tylko dla zamożności społeczeństwa, ale są także źródłem niezwykle silnego impulsu zakupowego dla firm z rynków konsumpcyjnych. Co więcej, produkcja, handel i usługi związane z motoryzacją są źródłem znacznych przychodów sektora finansów publicznych.

Spojrzenie na obecną sytuację branży ujawnia jednak także wiele niepokojących zjawisk. Produkcja pojazdów samochodowych (przede wszystkim osobowych) w Polsce spada i nic nie wskazuje na to, żeby kolejne lata miały przynieść odbicie w tym obszarze. O ile w segmencie produkcji części i akcesoriów do tej pory notowano wzrosty, to globalne spowolnienie gospodarcze może doprowadzić do spadku popytu ze strony zagranicznych

odbiorców i do wyhamowania napływu kapitału zagranicznego, co przełoży się na znaczne spowolnienie tempa wzrostu produkcji, inwestycji i – tym samym – tworzenia nowych miejsc pracy. Niezwykle trudna jest sytuacja na polskim rynku nowych samochodów osobowych. Pomimo przestarzałego parku pojazdów konsumenci są coraz mniej skłonni do zakupu nowych samochodów, znacznie chętniej wybierając samochody używane sprowadzane z zagranicy. Także w tym przypadku trudno spodziewać się szybkiego wzrostu popytu.

Przygotowując niniejszy raport, staraliśmy się przedstawić prognozy dla kluczowych wskaźników pokazujących stan branży. W wielu przypadkach nie są one pozytywne. Wyraźnego odbicia można spodziewać się najprawdopodobniej dopiero około 2015 roku, kiedy – mamy nadzieję – świat powróci na ścieżkę wzrostu gospodarczego. Pytanie tylko, czy Polska może pozwolić sobie na oczekiwanie poprawy ogólnoswiatowej sytuacji ekonomicznej, pozostawiając tak istotny sektor samemu sobie. Wydaje się, że podjęcie szybkich działań mających na celu wsparcie motoryzacji w tych trudnych czasach jest konieczne z punktu widzenia dalszego wzrostu polskiej gospodarki i rozwoju społecznego.



Mirosław Michna
Partner KPMG
Szef Zespołu doradców
dla branży motoryzacyjnej



Jakub Faryś
Prezes
Polski Związek
Przemysłu Motoryzacyjnego



2

Główne wnioski

Executive summary

Kluczowe trendy – przemysł motoryzacyjny

Key trends – automotive manufacturing

Wyniki polskiego przemysłu motoryzacyjnego w 2012 roku pogorszyły się. W najbliższych latach nie widać większych szans na znaczące odbicie.

Produkcja samochodów w Polsce spada systematycznie od 2008 roku. W 2012 roku z polskich fabryk wyjechało 539,7 tys. samochodów osobowych, a w 2013 roku produkcja najprawdopodobniej spadnie poniżej 465 tys. szt. Tymczasem jeszcze w 2008 roku wyprodukowano w Polsce 841,7 tys. samochodów osobowych.

Nieco lepsza jest sytuacja w segmencie samochodów użytkowych. W 2012 roku wyprodukowano w Polsce 111,8 tys. tego typu pojazdów. Oznacza to, że po raz pierwszy od czterech lat udało się osiągnąć wynik produkcyjny zbliżony do lat sprzed kryzysu.

Sytuacja segmentu produkcji części i akcesoriów motoryzacyjnych, nadwozi, przyczep i naczep oraz powiązanych z motoryzacją produktów (opon, szyb i akumulatorów) jest lepsza niż w przypadku produkcji pojazdów, jednak i tu w 2012 roku wartość produkcji zmalała (do 61,2 mld zł).

Łączna wartość produkcji sprzedanej szeroko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego wyniosła w 2012 roku około 114,6 mld zł. To (nominalnie) o 3% mniej niż rok wcześniej.

W wyniku tych trendów zmniejsza się międzynarodowe znaczenie Polski jako producenta motoryzacyjnego. W ciągu ostatnich pięciu lat Polska utraciła pozycję regionalnego lidera produkcji pojazdów samochodowych – prześcignęły ją Czechy i Słowacja. Słabnie także pozycja naszego kraju jako producenta części i podzespołów motoryzacyjnych.

In 2012, the performance of the Polish automotive manufacturing deteriorated. No significant rebound can be expected in the coming years.

The production of passenger cars in Poland has been decreasing systematically since 2008. In 2012, only 539.7 thousand passenger vehicles were manufactured in Polish plants. The output will probably decrease below 465 thousand in 2013. For comparison, 841.7 thousand vehicles were manufactured in Poland in 2008.

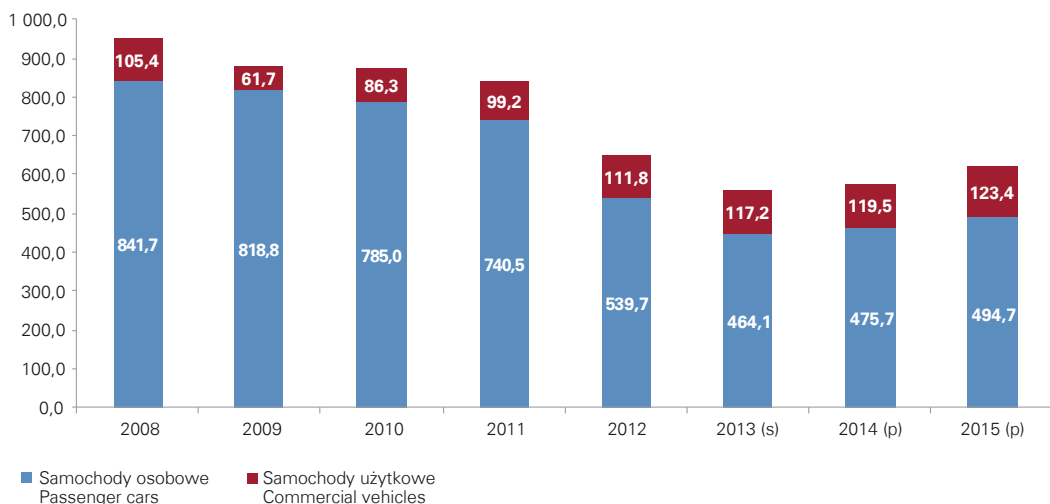
The situation is slightly better in the commercial vehicles segment. In 2012, about 111.8 thousand vehicles of this type were manufactured. This means that it took 4 years to obtain results comparable to pre-crisis levels.

The condition of the segment of parts and accessories, semi-trailers and trailers as well as automotive-related products (car tyres, glass and batteries) is better than that of vehicles manufacturing, however its growth dynamics declined in 2012 as well (to PLN 61.2 billion).

The total sold production of the broadly-defined automotive manufacturing sector amounted to about PLN 114.6 billion in 2012. In nominal terms, it was 3% less than in 2011.

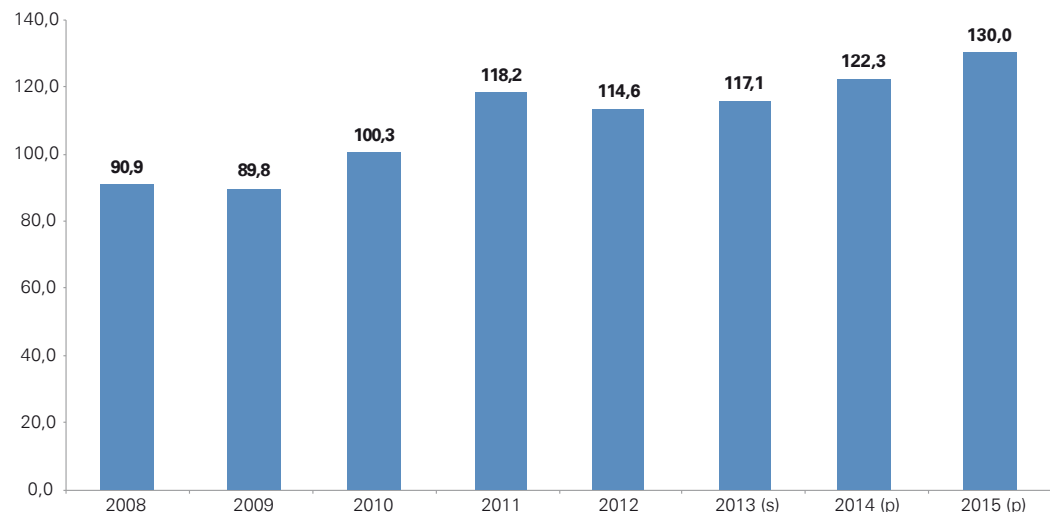
As a result of those trends, the international role of Poland as an automotive manufacturer has been on the decline. In the last five years Poland lost its status of a regional leader in car manufacturing, with the Czech Republic and Slovakia taking the lead. Also, the position of Poland as a regional leader in automotive parts and accessories manufacturing is weakening.

Produkcja pojazdów samochodowych (w tys. szt.)
Production of motor vehicles (in thousands of units)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza
 Source: KPMG in Poland analysis, estimates and forecasts based on GUS data; (s) – estimate, (p) – forecast

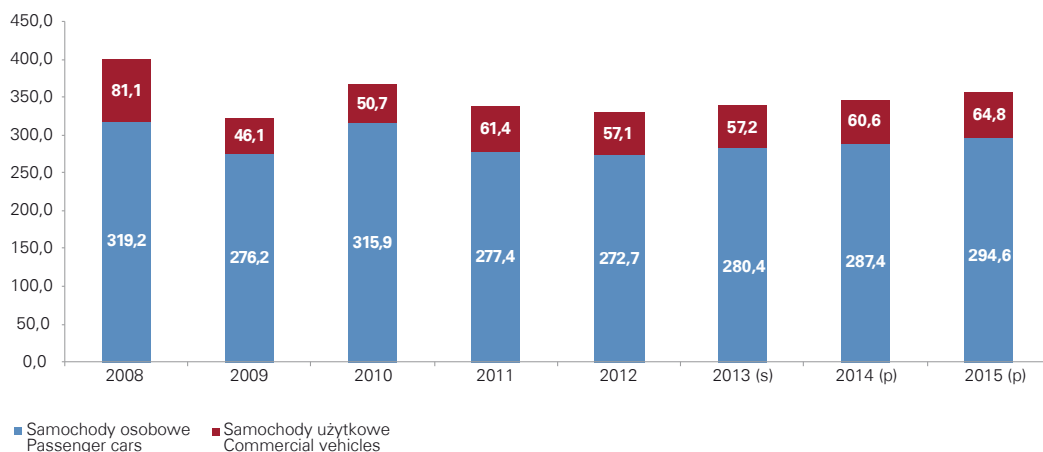
Wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego (w mld zł)
Value of sold production in automotive manufacturing (in PLN billion)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i własnych; (s) – szacunek, (p) – prognoza. Dane obejmują przemysł motoryzacyjny (PKD 29) oraz producentów opon, szyb i akumulatorów samochodowych
 Source: KPMG in Poland analysis, estimates and forecasts based on GUS and proprietary data; (s) – estimate, (p) – forecast. Data covers automotive manufacturing (PKD 29) and manufacturing of car tyres, glass and batteries

Kluczowe trendy – rynek motoryzacyjny Key trends – automotive market

Rejestracje nowych pojazdów samochodowych (w tys. szt.) Registrations of new motor vehicles (in thousands of units)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPiK; (s) – szacunek, (p) – prognoza
Source: KPMG in Poland analysis, estimates and forecasts based on PZPM/CEPiK data; (s) – estimate, (p) – forecast

Polski rynek nowych samochodów w 2012 roku odnotował kolejny rok z rzędu spadek wolumenu sprzedaży. Sprzedaż nowych pojazdów jest ponad dwa razy mniejsza niż import pojazdów używanych.

W 2012 roku zarejestrowano w Polsce 272,7 tys. nowych samochodów osobowych – o 1,7% mniej niż w 2011 i aż o 13,7% mniej niż w 2010 roku.

W segmencie samochodów użytkowych także nastąpił spadek wolumenu sprzedaży. W 2012 roku zarejestrowano 39,4 tys. nowych samochodów dostawczych, 16,4 tys. ciężarowych oraz 1,3 tys. autobusów. Łącznie zarejestrowano 57,1 tys. pojazdów użytkowych, o 7% mniej niż w 2011.

Jak wskazują dostępne dane, w 2013 roku można byłoby mówić o stabilizacji sytuacji z bardzo niewielkim trendem wzrostowym w większości segmentów rynku. Liczba rejestracji nowych samochodów osobowych w skali całego roku przekroczy prawdopodobnie poziom 280 tys. szt. Wzrost będzie wypracowany przez zakupy firmowe. Należy jednak wziąć pod uwagę rosnący wywóz samochodów osobowych za granicę. Nie ma niestety oficjalnych danych CEPiK na temat jego wielkości, ale eksperci szacują, że w 2013 roku może dotyczyć nawet 10-11% rejestracji w Polsce. Biorąc to pod uwagę należy szacować, że pomimo wzrostu w statystykach sprzedaży krajowy popyt na samochody osobowe w 2013 roku będzie mniejszy niż w roku 2012 i do polskich odbiorców może trafić jedynie 255-260 tys. pojazdów. Niewielkich wzrostów liczby rejestracji można spodziewać się także na rynku samochodów dostawczych i ciężarowych, jednak już nie na rynku autobusów. Także w tych segmentach zjawisko reeksportu wpływa na liczbę rejestracji.

In 2012, the Polish market of new motor vehicles experienced a decline in sales volume for another consecutive year. The sales volume for new vehicles is more than twice as low as the imports of used cars.

In 2012, a total of 272.7 thousand new passenger cars were registered in Poland, i.e. 1.7% less than in 2011 and 13.7% less than in 2010.

A decrease in sales volume was recorded also in the commercial vehicles segment. New vehicle registrations amounted to 39.4 thousand in new light commercial vehicles, 16.4 thousand in heavy commercial vehicles and 1.3 thousand in buses. In total, commercial vehicle registrations reached 57.1 thousand, i.e. 7% less than in 2011.

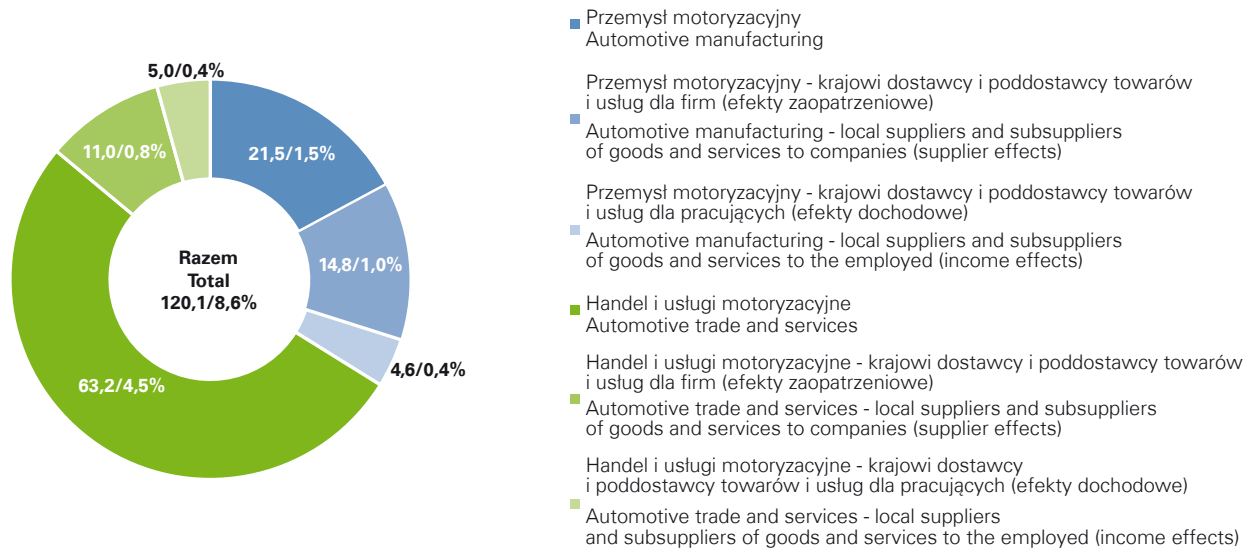
According to available data, 2013 brought about stabilization of the market with moderate upward trend. The number of new passenger cars registrations can be expected to exceed 280 thousand units at the end of the year. Growth will be generated by business customers. However, a growing re-sales of passenger cars to foreign markets needs to be taken into consideration. No official CEPiK data is available, however experts estimate that re-exports account for 10-11% of registrations. Taking this into consideration, the local demand for passenger cars will decrease despite the visible rise in sales volumes and only 255-260 thousand vehicles will reach Polish customers in 2013. Slight increase can be expected on the light commercial vehicles and trucks market, however not in case of buses and coaches. Also in these markets re-exports are influencing registrations numbers.

Import samochodów używanych pozostaje niezwykle silną konkurencją dla rynku nowych pojazdów. W 2012 roku sprowadzono do Polski 657,4 tys. używanych samochodów osobowych. Niepokoi fakt, że blisko połowa z tych pojazdów miała ponad 10 lat.

Imports of used vehicles continue to represent extremely strong competition for the new vehicles market. In 2012, a total of 657.4 thousand of used passenger cars were imported to Poland. Alarmingly, up to half of those vehicles were over 10 years old.

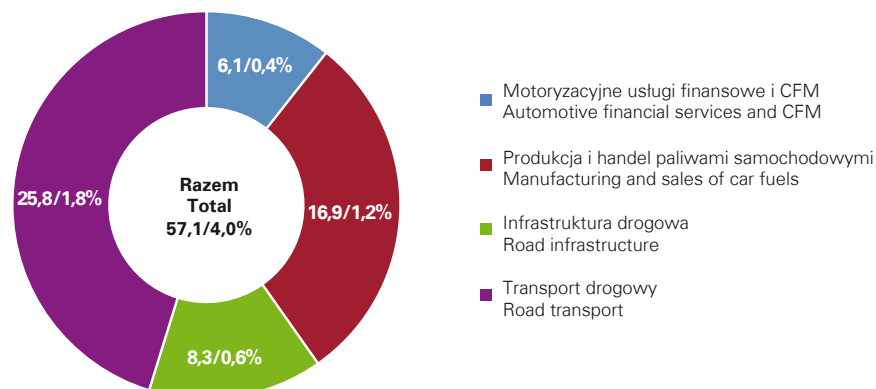
Udział motoryzacji w wynikach polskiej gospodarki Contribution to the results of Poland's economy

Branża motoryzacyjna – wartość dodana brutto (w mld zł/udział w całości gospodarki, 2012)
Automotive industry – gross value added (in PLN billion/share in total economy, 2012)



Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat. Dane uwzględniają szarą strefę
Source: KPMG in Poland estimates and calculations based on GUS and Eurostat data. Data include the grey economy

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wartość dodana brutto (w mld zł/udział w całości gospodarki, 2012)
Sectors related to automotive industry – gross value added (in PLN billion/share in total economy, 2012)



Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat
Source: KPMG in Poland estimates and calculations based on GUS and Eurostat data

Branża motoryzacyjna odpowiada (bezpośrednio i pośrednio) za 8,6% całkowitej wartości dodanej brutto wytwarzanej w polskiej gospodarce.

Szacujemy, że szeroko rozumiany przemysł motoryzacyjny (łącznie z producentami opon, szyb i akumulatorów) wygenerował w 2012 roku wartość dodaną brutto w wysokości 21,5 mld zł. Stanowiło to 1,5% wartości dodanej brutto w Polsce. Co więcej, 14,8 mld zł wytworzyli jego krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług. Kolejne 4,6 mld zł powstało w wyniku zakupów konsumpcyjnych osób zatrudnionych dzięki produkcji motoryzacyjnej. Łącznie przemysł motoryzacyjny odpowiada więc za 40,9 mld zł, czyli 2,9% całkowitej wartości dodanej brutto wytworzonej w Polsce.

Handel i usługi związane z motoryzacją generują w ramach efektów bezpośrednich i pośrednich 79,2 mld zł wartości dodanej brutto, tj. 5,7% wartości dodanej w całej gospodarce. Znacząca większość z tej kwoty powstaje w ramach efektów bezpośrednich. Wyliczenia te uwzględniają szarą strefę.

Dodatkowo, sektory powiązane z motoryzacją, a więc motoryzacyjne usługi finansowe i biznesowe, transport drogowy, produkcja i handel paliwami oraz infrastruktura drogowa, generują łącznie 57,1 mld zł wartości dodanej, tj. 4,0% wartości dodanej brutto w gospodarce ogółem.

The automotive industry accounts (directly and indirectly) for 8.6% of the total gross value added in Poland's economy.

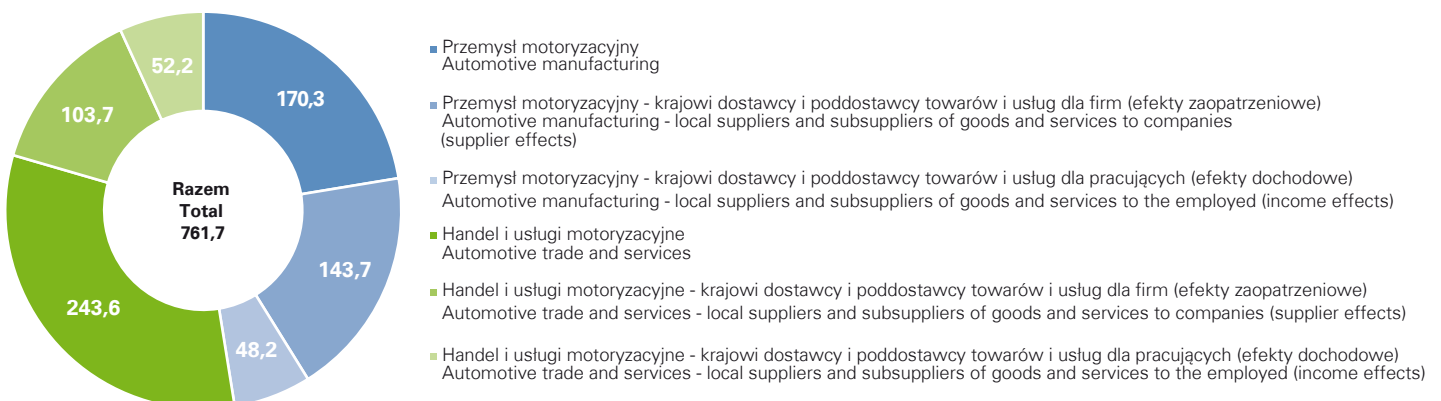
We estimate that the broadly defined automotive manufacturing industry (including manufacturers of tyres, glass and batteries) generated PLN 21.5 billion of gross value added in 2012, which accounted for 1.5% of the total gross value added in Poland. Moreover, PLN 14.8 billion was generated by local suppliers and subsuppliers of goods and services. Another PLN 4.6 billion was generated through expenditures made by consumers employed thanks to automotive manufacturing. In total, the automotive manufacturing in Poland accounts for PLN 40.9 billion of gross value added, i.e. 2.9% of total GVA in the country's economy.

Automotive trade and services generate, directly and indirectly, PLN 79.2 billion of gross value added, i.e. 5.7% of the total GVA in the country's economy. Most of this value is generated in the course of direct effects. Calculations take into consideration grey economy.

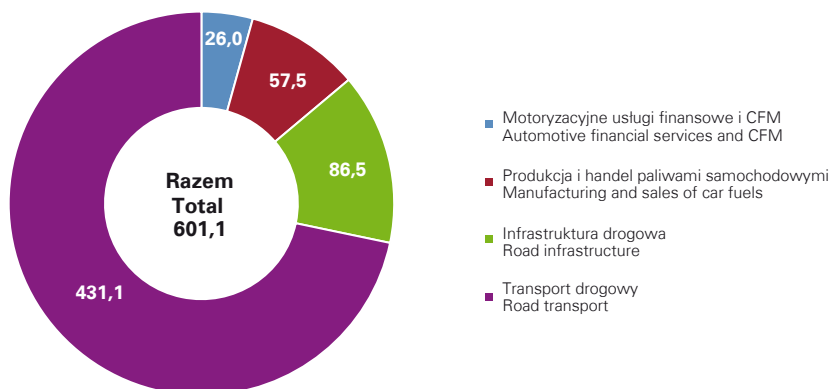
Additionally, sectors related to the automotive industry, i.e. automotive financial and business services, road transportation, manufacture and sales of car fuels and road infrastructure generate a total of PLN 57.1 billion of gross value added, i.e. 4.0% of Poland's total GVA.

**Zatrudnienie i dochody ludności
Employment and income of individuals**

**Branża motoryzacyjna – zatrudnienie (w tys., 2012)
Automotive industry – employment (in thousands, 2012)**



Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – zatrudnienie (w tys., 2012)
Sectors related to automotive industry – employment (in thousands, 2012)



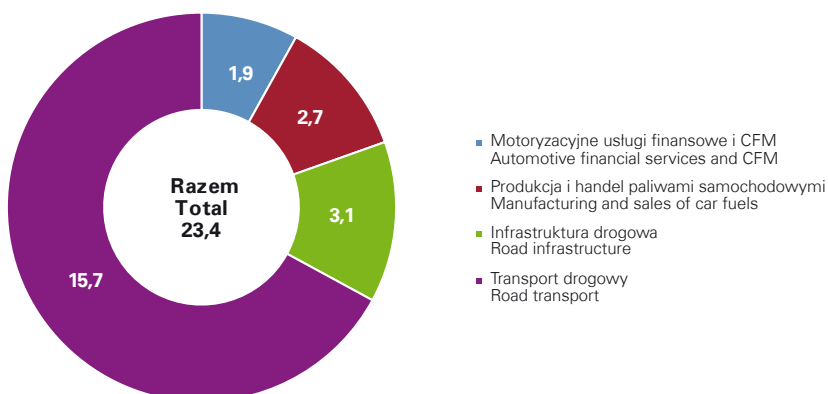
Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat
 Source: KPMG in Poland estimates and calculations based on GUS and Eurostat data

Branża motoryzacyjna – wynagrodzenia brutto (w mld zł, 2012)
Automotive industry – gross salaries (in PLN billion, 2012)



Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat
 Source: KPMG in Poland estimates and calculations based on GUS and Eurostat data

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wynagrodzenia brutto (w mld zł, 2012)
Sectors related to automotive industry – gross salaries (in PLN billion, 2012)



Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat
 Source: KPMG in Poland estimates and calculations based on GUS and Eurostat data

Branża motoryzacyjna przyczynia się do utrzymania 762 tys. miejsc pracy w polskiej gospodarce. Ponadto w sektorach powiązanych z motoryzacją pracuje kolejne 600 tys. osób.

Kompleksowa analiza efektów bezpośrednich i pośrednich wskazuje, że szeroko rozumiany przemysł motoryzacyjny przyczynia się łącznie do utrzymania 362,2 tys. miejsc pracy w polskiej gospodarce i zapewnia ludności 16,4 mld zł rocznych dochodów brutto.

Jak wynika z danych GUS, w sektorze producentów pojazdów samochodowych, części i podzespołów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29) pracowało w 2012 roku ponad 156 tys. osób. Kolejne 14 tys. osób pracowało w firmach produkujących opony, szyby i akumulatory samochodowe. Analiza efektów zaopatrzeniowych wskazuje, że u polskich dostawców i poddostawców przemysłu motoryzacyjnego pracuje dzięki zamówieniom z tego sektora 143,7 tys. osób. Dodatkowo, zakupy konsumpcyjne pracowników pracujących w ramach sektora oraz jego polskiego łańcucha zaopatrzenia przyczyniają się do utrzymania ponad 48,2 tys. miejsc pracy.

Ponad 399 tys. miejsc pracy utrzymywane jest w Polsce (bezpośrednio i pośrednio) dzięki handlowi i działalności usługowej związanej z motoryzacją. Pracownicy, którzy zawdzięczają swoje miejsca pracy temu sektorowi, otrzymują łącznie 17,6 mld zł wynagrodzeń brutto rocznie.

Większość z wymienionej liczby miejsc pracy powstaje w ramach efektów bezpośrednich. W 2012 roku w sektorze handlu i usług motoryzacyjnych pracowało około 244 tys. osób (włączając pracę nierejestrowaną). Z tej sumy około 38 tys. osób pracuje w firmach dealerskich (dane ZDS). Blisko 104 tys. miejsc pracy utrzymywanych jest u dostawców i poddostawców poza motoryzacją. Dzięki zakupom konsumpcyjnym pracujących generowanych jest kolejne 52 tys. miejsc pracy.

Ponad 600 tys. miejsc pracy w Polsce utrzymywanych jest w sektorach powiązanych z motoryzacją: usługach finansowych, CFM, transporcie drogowym i budownictwie infrastruktury drogowej. Łączne roczne wynagrodzenia brutto związane z tymi stanowiskami to 23,4 mld zł.

Automotive industry contributes to maintaining 762 thousand workplaces in the Polish economy. What is more, related sectors employ additional 600 thousand people.

Comprehensive analysis of direct and indirect effects leads to conclusion that broadly defined automotive manufacturing accounts for maintaining of 362.2 thousand of workplaces in Poland and PLN 16.4 billion gross annual wages transferred to the population.

According to GUS data, manufacturers of motor vehicles, parts and accessories as well as trailers and semi-trailers (PKD 29) employed more than 156 thousand persons in 2012. What is more, over 14 thousand is employed in companies manufacturing car tyres, glass and batteries. Analysis of supply effects shows that 143.7 thousand jobs are maintained in local supplier and subsupplier companies due to orders received from automotive manufacturing. Consumer expenditures of persons employed in automotive manufacturing and its local supply chain generated more than 48.2 thousands workplaces.

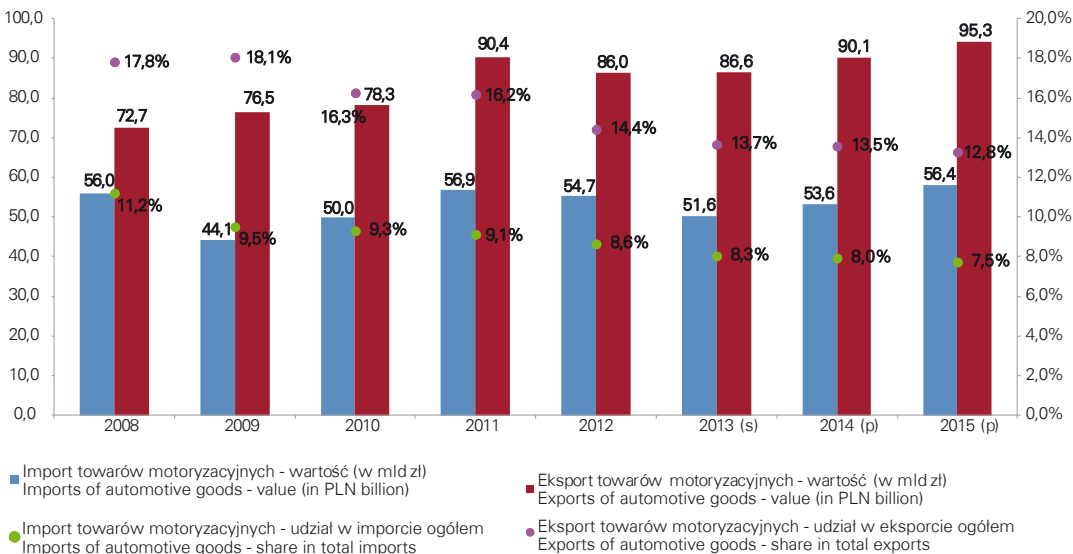
More than 399 thousand jobs is maintained in Poland (directly and indirectly) due to automotive-related trade and services with PLN 17.6 billion gross wages paid every year.

Most of these jobs are created in course of direct effects. In 2012, about 244 thousand worked in automotive trade and services (including grey economy). Of this number, estimated 38 thousand is employed in dealerships (ZDS data). As much as 104 thousand jobs were maintained in non-automotive supplier and subsupplier companies. Due to consumer spending of the employed, additional 52 thousand jobs is generated.

More than 600 thousand workplaces are maintained in automotive-related sectors: financial services, CFM, road transport and road infrastructure construction. Annual gross wages related to these jobs total as much as PLN 23.4 billion.

Rola w handlu zagranicznym Contribution to foreign trade

Branża motoryzacyjna – rola w handlu zagranicznym Automotive industry – contribution to foreign trade



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat; (s) – szacunek, (p) – prognoza. Dane uwzględniają opony, szyby i akumulatory samochodowe
Source: KPMG in Poland analysis, estimates and forecasts based on Eurostat data; (s) – estimate, (p) – forecast. Data include car tyres, glass and batteries

Motoryzacja pełni kluczową rolę w polskim handlu zagranicznym, jednak znaczenie branży pod tym względem systematycznie maleje. W 2012 roku nastąpił spadek wartości zarówno importu, jak i eksportu szeroko rozumianych towarów motoryzacyjnych.

Import towarów motoryzacyjnych do Polski jest napędzany przez sektor handlu i usług motoryzacyjnych oraz zakłady produkcyjne. Jego wartość sięgnęła w 2012 roku około 54,7 mld zł (13,1 mld euro) i była o 3,9% mniejsza niż rok wcześniej. Kluczową rolę w wartości importu odgrywały samochody osobowe (16,3 mld zł) oraz części i akcesoria (22,1 mld zł).

Eksport produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski w 2012 roku spadł o 5% i wyniósł 86 mld zł (20,5 mld euro). Najważniejszą kategorią eksportowanych produktów były samochody osobowe (22,3 mld zł) oraz części i akcesoria (37,1 mld zł). Duże znaczenie ekonomiczne ma także eksport samochodów użytkowych (12,6 mld zł) oraz silników (10,4 mld zł).

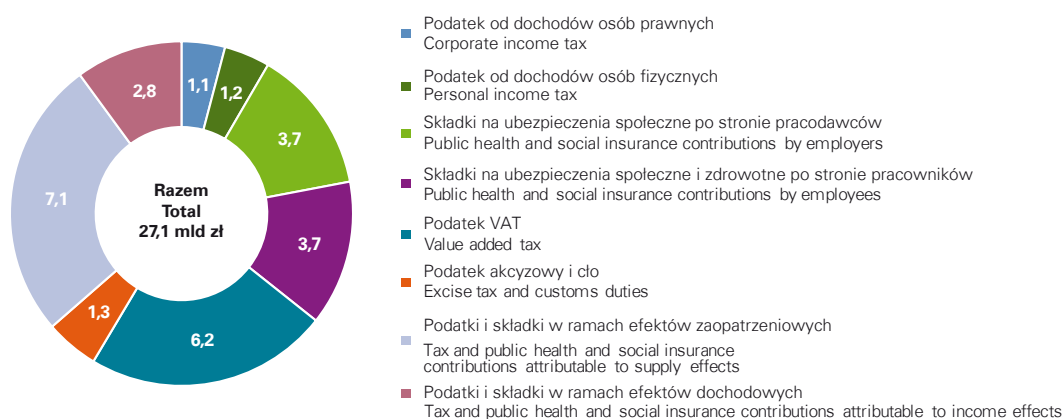
Automotive industry plays a key role in Poland's foreign trade, however its importance is decreasing. In 2012, the value of both exports and imports of broadly defined automotive goods declined.

Imports of automotive goods to Poland is driven by both automotive trade and services sector and manufacturing plants. In 2012, its value reached PLN 54.7 billion (EUR 13.1 billion) and was 3.9% lower than in the previous year. Key role in the imports value was played by passenger cars (PLN 16.2 billion) and parts and accessories (PLN 22.1 billion).

Exports of automotive goods manufactured in Poland decreased by 5% and totalled PLN 86 billion (EUR 20.5 billion) in 2012. The most important categories of exported products were passenger cars (PLN 22.3 billion) as well as parts and accessories (PLN 37.1 billion). Exports of commercial vehicles (PLN 12.6 billion) and car engines (PLN 10.4 billion) also plays a vital economic role.

Przychody sektora finansów publicznych General government sector income

Branża motoryzacyjna – przychody sektora finansów publicznych (w mld zł, 2012) Automotive industry – income of general government sector (in PLN billion, 2012)



Źródło: szacunki KPMG w Polsce
Source: KPMG in Poland estimates

Przemysł oraz handel i usługi motoryzacyjne odpowiadają bezpośrednio za 17,2 mld zł rocznych wpływów do sektora finansów publicznych (włączając ubezpieczenia społeczne i zdrowotne), zaś pośrednio – za 9,9 mld zł.

Największym źródłem przychodów sektora finansów publicznych jest podatek VAT. Łączna wartość VAT należnego w związku z działalnością branży motoryzacyjnej to około 6,2 mld zł w 2012 roku. Z tej sumy 3,4 mld zł wiąże się ze sprzedażą nowych samochodów osobowych i dostawczych, zaś 2,8 mld zł – ze sprzedażą części, akcesoriów i usług motoryzacyjnych.

Szacujemy, że w 2012 roku firmy z branży motoryzacyjnej odprowadziły łącznie około 1,1 mld zł podatku dochodowego. Należny podatek od dochodów osób fizycznych uzyskanych w 2012 roku wynosił około 1,2 mld zł. Z miejscami pracy w branży motoryzacyjnej wiąże się także 7,4 mld zł składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne opłacanych przez pracodawców i pracowników, które także można traktować jako dochód sektora finansów publicznych.

Ważnym źródłem wpływów budżetowych jest również podatek akcyzowy, który odpowiadał za 1,3 mld zł wpływów budżetowych. Prawie dwie trzecie tej kwoty (ponad 0,8 mld zł) pochodzi z handlu nowymi pojazdami. Wartość cła należnego od importu motoryzacyjnego w 2012 roku wyniosła nieco ponad 0,2 mld zł, z czego do polskiego budżetu trafiło około 57 mln zł.

W ramach efektów zaopatrzeniowych dostawcy i poddostawcy branży motoryzacyjnej wygenerowali w 2012 roku około 7,1 mld zł wpływów podatkowych i składek. Z kolei w ramach efektów dochodowych do sektora finansów publicznych wpłynęło 2,8 mld zł.

Automotive manufacturing, trade and services account directly for PLN 17.2 billion of general government sector income (including public social and health insurance) and indirectly – for PLN 9.9 billion.

VAT constitutes the largest source of general government income. We estimate the total value of due VAT related to the automotive industry at PLN 6.2 billion in 2012. Of this number, PLN 3.4 billion derives from sales of new passenger cars and light commercial vehicles and PLN 2.8 billion – from retail sales of automotive parts and accessories and services.

We estimate that automotive companies contributed to the budget PLN 1.1 billion income tax in 2012. Personal income tax for 2012 amounted to PLN 1.2 billion. What is more, PLN 7.4 billion of public social and health insurance contributions paid by employers and employees was related to jobs within the industry – all of which can be considered an income of general government sector.

An important source of budgetary income is also the excise tax, which accounted for PLN 1.3 billion. Close to two-thirds of this amount (more than PLN 0.8 billion) is related to new vehicles sales. The value of customs duties charged on 2012 imports of automotive goods amounted to more than PLN 0.2 billion, of which about PLN 57 million went to the Polish budget.

As part of supply effects, the suppliers and sub-suppliers of the automotive industry generated about PLN 7.1 billion of tax income, whereas PLN 2.8 billion was related to income effects.



3

Metodologia badania

3.1 Badane branże

Analiza obejmuje dwa sektory polskiej gospodarki tworzące branżę motoryzacyjną: przemysł motoryzacyjny (w tym produkcję opon, szyb i akumulatorów samochodowych) oraz handel i usługi motoryzacyjne. Dodatkowo uwzględniono sektory i segmenty powiązane na różne sposoby z motoryzacją: usługi finansowe i biznesowe związane z handlem samochodami, produkcję i sprzedaż paliw samochodowych, transport drogowy i infrastrukturę drogową.

Przemysł motoryzacyjny

Zgodnie ze stosowaną przez GUS klasyfikacją PKD 2007, przemysł motoryzacyjny obejmuje produkcję pojazdów samochodowych, części i akcesoriów do pojazdów silnikowych oraz przyczep i naczep (PKD 29). Zalicza się do niego następujące segmenty:

- Produkcję pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli (PKD 29.1), obejmującą produkcję samochodów osobowych, autobusów, pojazdów samochodowych przeznaczonych do przewozu towarów i pozostałych pojazdów samochodowych, a także silników oraz podwozi do pojazdów samochodowych;
- Produkcję nadwozi do pojazdów silnikowych; produkcję przyczep i naczep (PKD 29.2);
- Produkcję części i akcesoriów do pojazdów silnikowych (PKD 29.3).

W celu oceny pełnego znaczenia branży motoryzacyjnej dla gospodarki zdecydowaliśmy się przyjąć szersze ujęcie przemysłu motoryzacyjnego. W stosunku do ujęcia zgodnego z klasyfikacją PKD

2007 dodatkowo uwzględniliśmy produkcję pozostałych wyrobów motoryzacyjnych, prowadzoną przez wyspecjalizowane firmy z innych sektorów gospodarki, obejmującą wytwarzanie opon, szyb i akumulatorów samochodowych. Analiza opierała się na identyfikacji firm i zebraniu ich wyników operacyjno-finansowych z komercyjnych baz spółek i oficjalnych źródeł informacji gospodarczej (Monitor Polski B), a także na oficjalnej statystyce dla produkcji wymienionych wyrobów.

Handel i usługi motoryzacyjne

Drugi sektor wchodzący w skład branży motoryzacyjnej to handel i usługi motoryzacyjne. Zgodnie z PKD 2007 sektor ten obejmuje handel hurtowy i detaliczny pojazdami samochodowymi oraz naprawę pojazdów samochodowych (PKD 45). Zalicza się do niego następujące segmenty:

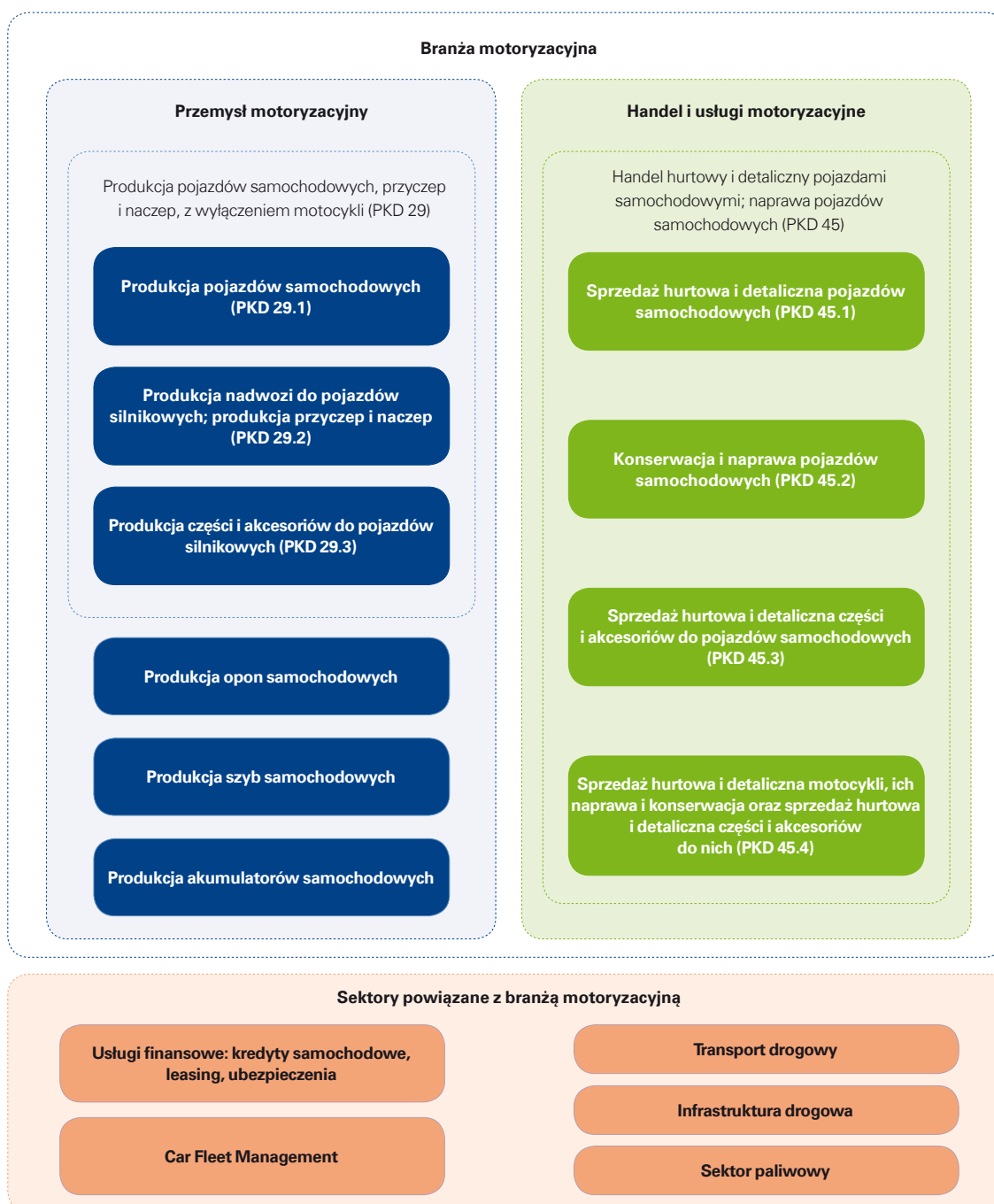
- Sprzedaż hurtową i detaliczną pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli (PKD 45.1);
- Konserwację i naprawę pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli (PKD 45.2), obejmującą naprawy mechaniczne, elektryczne i elektroniczne pojazdów i części, przeglądy, mycie, lakierowanie i malowanie, naprawy i wymianę opon i dętek, instalację części i akcesoriów w pojazdach samochodowych;
- Sprzedaż hurtową i detaliczną części i akcesoriów do pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli (PKD 45.3);
- Sprzedaż hurtową i detaliczną motocykli, ich naprawę i konserwację oraz sprzedaż hurtową i detaliczną części i akcesoriów do nich (PKD 45.4).

Sektory powiązane

Analizą objęto także sektory w różny sposób powiązane z branżą motoryzacyjną, ale niebędące jej częścią. Zaliczono do nich:

- Działalność bankową związaną z udzielaniem kredytów samochodowych;
- Usługi leasingowe związane z zakupem pojazdów samochodowych;
- Budownictwo drogowe;
- Car Fleet Management (CFM);
- Produkcję i sprzedaż paliw silnikowych.
- Działalność ubezpieczeniową związaną z ubezpieczeniami komunikacyjnymi;
- Transport drogowy;

Branża motoryzacyjna w Polsce i związane z nią sektory



3.2 Zakres analizy

Analiza gospodarczego znaczenia branży motoryzacyjnej i powiązanych z nią sektorów obejmuje zarówno bezpośredni wpływ branży na gospodarkę, jak i pośrednie efekty związane z dokonywaniem zakupów u dostawców towarów i usług (efekty zaopatrzeniowe) oraz z wydatkami konsumpcyjnymi pracowników (efekty dochodowe).

Bezpośredni wpływ na gospodarkę

Bezpośredni wpływ na gospodarkę obejmuje wyniki operacyjno-finansowe branży, sektora lub segmentu i ich udział w wynikach gospodarki jako całości.

Analiza bezpośredniego wpływu branży motoryzacyjnej i powiązanych z nią sektorów na gospodarkę obejmuje przede wszystkim:

- Zatrudnienie i wypłacane wynagrodzenia;
- Osiągane przychody lub wartość produkcji;
- Generowaną wartość dodaną;
- Inwestycje i nakłady związane z innowacyjnością;
- Udział w bezpośrednich inwestycjach zagranicznych;
- Udział w handlu zagranicznym;
- Generowane przychody sektora finansów publicznych.

Wszędzie, gdzie było to możliwe, analizy oparto na danych dla pełnej populacji podmiotów z danego sektora. Jednak – ze względu na ograniczone obowiązki raportowania statystycznego – w wielu przypadkach aktualne dane były dostępne jedynie dla przedsiębiorstw o liczbie pracujących przekraczającej 9 osób. W takich przypadkach dokonywano doszacowań dla pełnej populacji na 2012 rok, m.in. na podstawie danych historycznych, często publikowanych z opóźnieniem. Jeżeli w danym przypadku nie były dostępne żadne dane dla pełnej populacji, mikroprzedsiębiorstwa z analizy wyłączano. Każdorazowo zaznaczano

taki przypadek w notach do tabel i wykresów.

Efekty zaopatrzeniowe

Zaopatrzeniowe efekty pośrednie obrazują wpływ zakupów surowców, materiałów, komponentów i usług dokonywanych na potrzeby produkcji globalnej przez daną branżę, sektor lub segment na całość systemu gospodarczego w Polsce. W analizie pominięto efekty związane z zakupem towarów i usług u zagranicznych dostawców oraz w samej branży motoryzacyjnej.

Efekty zaopatrzeniowe podzielono na efekty I rzędu oraz efekty II i dalszych rzędów. Przykładowo, działający w Polsce producent samochodów zamawia u krajowego dostawcy element karoserii, co pozwala dostawcy wygenerować produkcję globalną, wartość dodaną i zatrudnienie, odprowadzając przy tym podatki (I rząd efektów). Dostawca, aby wyprodukować element karoserii, musi zakupić metale w podstawowej formie, energię elektryczną, usługi itd., co sprawia, że jego dostawcy generują produkcję globalną, wartość dodaną oraz zatrudnienie, także płacąc podatki (II rząd efektów). Każdy z dostawców II rzędu zatrudnia kolejnych dostawców towarów i usług, co generuje efekty III i dalszych rzędów. Z punktu widzenia wpływu motoryzacji na gospodarkę istotne są tylko efekty w ramach kraju i tylko poza branżą motoryzacyjną, tak więc tylko te zostały włączone do obliczeń.

Punktem wyjścia kalkulacji efektów zaopatrzeniowych jest szacunkowa wartość produkcji globalnej danego sektora w 2012 roku, a więc wartość obejmująca przede wszystkim przychody ze sprzedaży produktów (wyrobów i usług) własnej produkcji oraz marżę realizowaną na sprzedaży towarów zakupionych z przeznaczeniem do odsprzedaży, wartość produktów przeznaczonych na powiększenie wartości własnych środków trwałych, przyrost zapasów wyrobów gotowych i produkcji

niezakończonych. Warto zwrócić uwagę, że w przypadku handlu produkcja globalna nie jest równoznaczna z przychodami ze sprzedaży, a przepływy międzygałęziowe obrazują bardziej produktochłonność na potrzeby budowania wartości dodanej niż przepływ towarów na linii producent/importer – hurtownik – detalista – konsument. Z punktu widzenia generowania PKB i zatrudnienia, podejście od strony produkcji globalnej jest bardziej uzasadnione niż badanie łańcucha dostaw od strony przepływu przychodów.

Do oszacowania efektów zaopatrzeniowych wykorzystano *Bilans przepływów międzygałęziowych w bieżących cenach bazowych* GUS (najnowsza dostępna edycja z 2009 roku), prezentujący, w rozbięciu na sektory odbiorców i dostawców, wartość zużycia pośredniego na potrzeby produkcji globalnej w kraju i za granicą, wartość dodaną oraz import towarów i usług. Na podstawie bilansu obliczono produkcję globalną dostawców w poszczególnych sektorach oraz generowaną w nich wartość dodaną. Z kolei wielkość generowanego zatrudnienia oszacowano na podstawie współczynnika produkcji globalnej na jednego pracującego w danym sektorze, wyliczonego w oparciu o dane Eurostat (dane dla pełnej populacji przedsiębiorstw w danym sektorze). Wynagrodzenia brutto obliczono na podstawie wyliczonego uprzednio zatrudnienia oraz średniego wynagrodzenia w danym sektorze (dane GUS dla pełnej populacji). Wartość należnych podatków (pomniejszonych o dotacje) na danym etapie efektów obliczono na podstawie bilansu przepływów międzygałęziowych.

Poprzez wielokrotne zapętlenie powyższych obliczeń, aż do uzyskania wartości bliskich zeru, oszacowano efekty zaopatrzeniowe na dalszych etapach łańcucha wartości, a więc na II i kolejnych rzędach efektów zaopatrzeniowych.

Efekty dochodowe

Dochodowe efekty pośrednie obrazują znaczenie gospodarcze zakupów konsumpcyjnych pracowników danego sektora, jego dostawców i poddostawców (I rząd efektów) oraz pracowników, którzy są zatrudnieni dzięki tym zakupom (II rząd efektów).

Punktem wyjścia dla kalkulacji efektów dochodowych są dochody brutto pracujących bezpośrednio w analizowanym sektorze oraz tych, których miejsca pracy są utrzymywane w wyniku efektów zaopatrzeniowych. Roczny dochód netto obliczono przy użyciu średniej efektywnej stopy opodatkowania dochodów osobistych za 2011 rok wynikającej ze statystyki podatkowej Ministerstwa Finansów oraz obowiązującego w 2012 roku wymiaru

składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne.

Kolejnym krokiem było oszacowanie wielkości i struktury wydatków konsumpcyjnych w stosunku do dochodu netto. Podstawą do obliczeń było badanie budżetów gospodarstw domowych GUS. W celu uproszczenia obliczeń wydatki konsumpcyjne rozdzielono między:

- Sektor handlu detalicznego oraz, pośrednio, handlu hurtowego i krajowych producentów towarów konsumpcyjnych;
- Energetykę i usługi komunalne;
- Transport i komunikację;
- Pozostałe usługi.

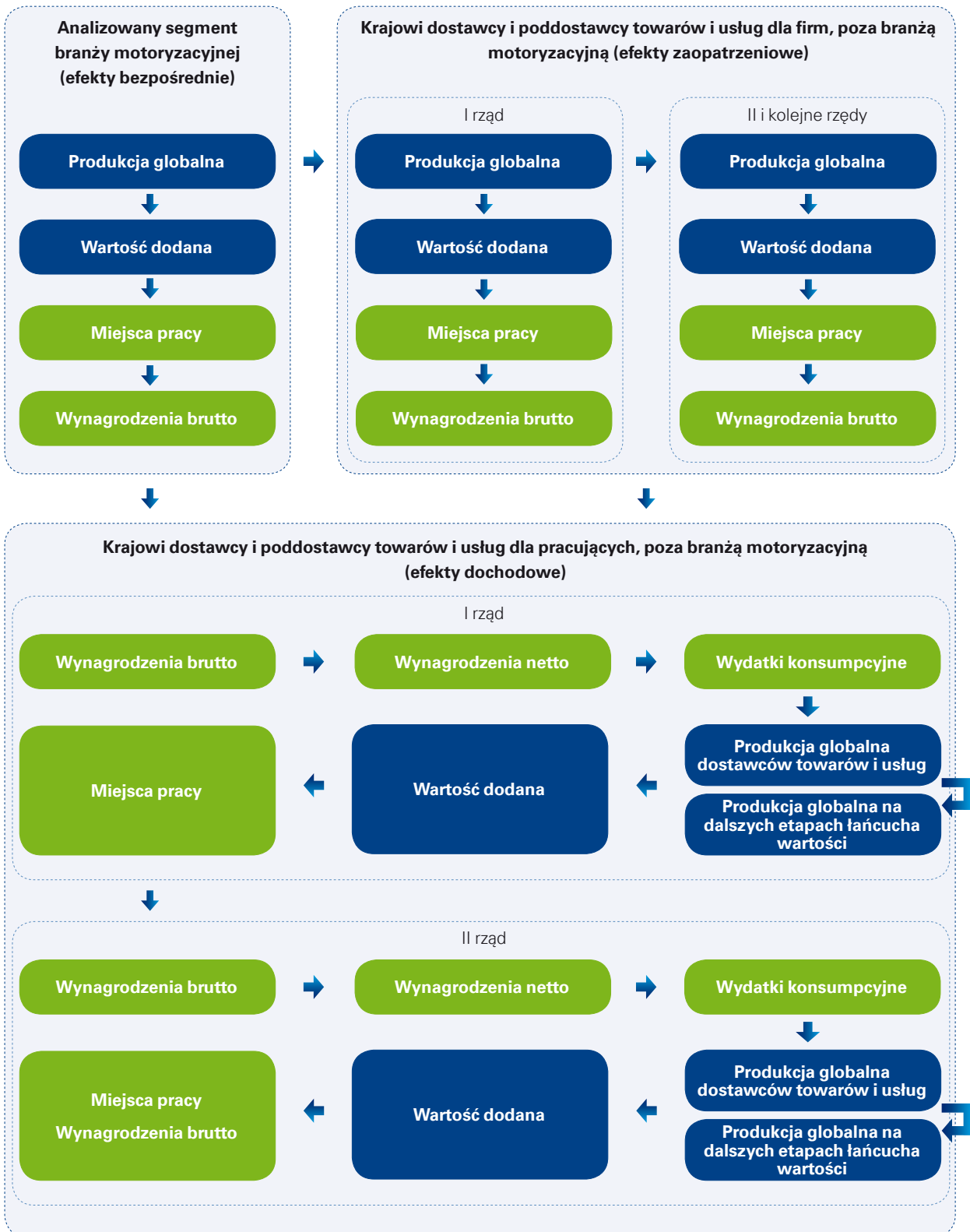
Ponieważ zakupy konsumentów w czterech wymienionych branżach stanowią dopiero pierwszy etap całego łańcucha wartości, ich całkowity wpływ na gospodarkę obliczono zgodnie z metodologią liczenia efektów zaopatrzeniowych.

Efekty dochodowe II rzędu obliczono analogiczną metodą, przy czym punktem wyjścia były wydatki konsumpcyjne osób, które miejsca pracy zawdzięczają efektom I rzędu.

W części tabel i wykresów mogą występować niewielkie różnice między wartościami cząstkowymi a podanymi sumami. Różnice te wynikają z zaokrągleń.



Schemat analizy efektów bezpośrednich, pośrednich zaopatrzeniowych i pośrednich dochodowych





4

Przemysł motoryzacyjny

4.1 Przedsiębiorstwa

Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych wg liczby pracujących (stan na koniec 2012)

	Liczba pracujących					Razem
	Do 9	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej	
Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29)*	2 019	353	213	79	32	2 696
Wyspecjalizowani producenci motoryzacyjni z innych sektorów gospodarki						123
Razem przemysł motoryzacyjny						2 819

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS/REGON oraz baz spółek i katalogów producentów motoryzacyjnych

* Dane z rejestru REGON, obejmujące podmioty zarejestrowane, ale niekoniecznie prowadzące aktywną działalność gospodarczą. Podana liczba pracujących oznacza liczbę przewidywaną w momencie rejestracji.

W Polsce zarejestrowanych jest blisko 2,7 tys. producentów wyrobów motoryzacyjnych. Oprócz nich funkcjonują przynajmniej 123 średnie i duże firmy wyspecjalizowane w produkcji motoryzacyjnej, ale klasyfikowane w innych branżach.

Na koniec 2012 roku w REGON zarejestrowanych było 2 696 podmiotów zaklasyfikowanych jako producenci pojazdów samochodowych, części i akcesoriów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29). Blisko 75% z nich stanowią mikroprzedsiębiorstwa, w których zatrudnienie (przewidywane w momencie rejestracji) nie przekracza 9 osób. Aktywną działalność prowadzi blisko 1,5 tys. producentów.

Kluczową rolę pod względem udziału w wynikach gospodarki, generowania miejsc pracy i dochodów ludności oraz inwestycji odgrywają jednak firmy

zatrudniające powyżej 9 osób. Jak wynika z danych GUS, w 2011 roku aktywną działalność gospodarczą prowadziło 589 podmiotów tej wielkości (baza REGON zawiera także firmy nieaktywne).

Towary motoryzacyjne są produkowane także przez firmy klasyfikowane w innych sektorach gospodarki niż ściśle pojęta motoryzacja (PKD 29). Na potrzeby niniejszej analizy zidentyfikowano 123 średnich i dużych producentów, produkujących wyłącznie lub niemal wyłącznie na potrzeby sektora motoryzacyjnego, jednak zaklasyfikowanych przy rejestracji w innych branżach gospodarki. Najwięcej tego typu spółek działa w branży metalowej (37), gumowej i tworzyw sztucznych (29) oraz elektromaszynowej (29).

4.2 Wyniki operacyjne i finansowe

Produkcja pojazdów samochodowych

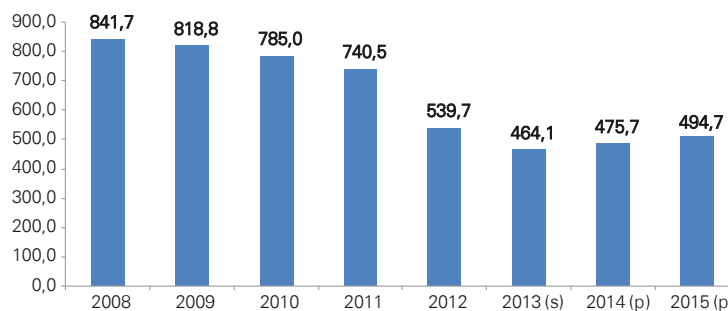
Produkcja samochodów osobowych w fabrykach zlokalizowanych w Polsce zmniejszała się systematycznie od kilku lat, jednak spadek w 2012 roku był dramatyczny. Wszystko wskazuje na to, że w 2013 roku wyniki polskich fabryk będą jeszcze gorsze.

Z danych GUS wynika, że w 2011 roku z polskich fabryk wyjechało 740,5 tys. samochodów osobowych. W 2012 roku nastąpił spadek aż o 27,1%, do 539,7 tys. pojazdów. W 2013 roku produkcja może spaść poniżej 465 tys. szt.

Spadki wynikają z dwóch czynników. Pierwszym jest znaczne pogorszenie popytu na głównych rynkach docelowych, takich jak Włochy, Hiszpania, Francja i Niemcy. Ponad 98,5% produkowanych w Polsce samochodów przeznaczonych jest na eksport, co uzależnia produkcję od koniunktury na rynkach europejskich. Drugim – zmiany w portfolio modeli produkowanych w polskich fabrykach. W 2012 roku stopniowo wygaszano produkcję popularnego modelu Panda w tyskiej fabryce Fiata, ostatecznie zakończoną z końcem roku. Tymczasem jeszcze w 2011 roku wyprodukowano w Polsce ponad 200 tys. tych aut.

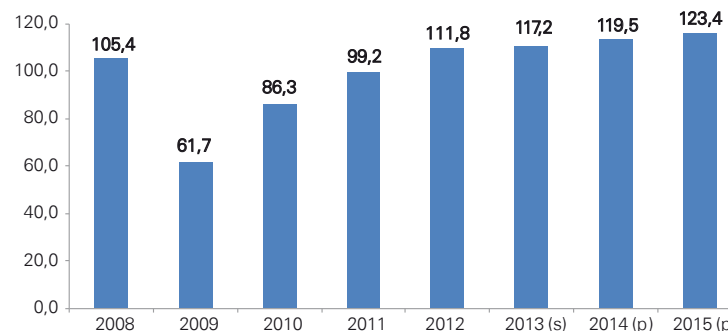
Długoterminowa perspektywa także nie jest optymistyczna. Ewentualne ożywienie popytu w Europie Zachodniej po 2013 roku nie przełoży się znacząco na wyniki polskich montażowni. Powrót do poziomów produkcji z lat 2008-2011 byłby możliwy jedynie pod warunkiem przydzielenia fabrykom nowych modeli z oferty obecnych producentów lub otwarcia nowych zakładów. Ta druga opcja, niezależnie od konkurencyjności Polski jako miejsca docelowego dla inwestycji produkcyjnych, wydaje się jednak mało prawdopodobna. Jak wynika z badań KPMG, światowi producenci samochodów mają duże nadwyżki mocy produkcyjnych, jednak konsolidację bazy produkcyjnej w krajach o tańszej sile

Produkcja pojazdów osobowych (w tys. szt.)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Produkcja pojazdów użytkowych (w tys. szt.)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

robotycznej z wielu powodów traktują jako ostateczność (zob. *KPMG's Global Auto Executive Survey 2013*).

W przypadku samochodów użytkowych trendy w wolumenie produkcji były w ostatnich latach bardziej zmienne. Także w tym segmencie znacząca większość pojazdów produkowanych jest na eksport, w związku z czym skutki spadku koniunktury w Europie mają bezpośrednie przełożenie na wyniki produkcyjne w Polsce. Było to wyraźnie widoczne w 2009 roku, kiedy pod wpływem załamania sprzedaży na rynku europejskim produkcja w Polsce zmniejszyła się o ponad 40%.

W 2012 roku wyprodukowano 111,8 tys. pojazdów użytkowych, o 12,6% więcej niż w 2011 roku.

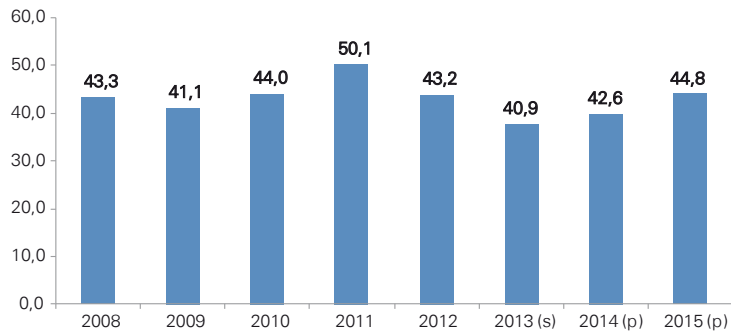
Pomimo kryzysowych nastrojów, w 2013 roku nie nastąpiło nagłe załamanie rejestracji samochodów użytkowych w Europie. Jak wskazują dostępne dane, w skali całego roku nastąpi jedynie stosunkowo niewielki spadek. W tym samym czasie produkcja samochodów użytkowych w Polsce wzrosła. Szacujemy, że skali całego roku osiągnie ona poziom 117 tys. sztuk.

W 2012 roku całkowita wartość produkcji sprzedanej pojazdów samochodowych ogółem (wraz z silnikami samochodowymi) spadła z 50,1 mld zł (2011) do 43,2 mld zł. W 2013 roku spadek pogłębi się, a produkcja może wynieść około 40,9 mld zł.

Pomimo opisanych zmian w portfolio produktowym największym producentem w segmencie samochodów osobowych i dostawczych pozostaje Fiat Auto Poland (55% wolumenu produkcji w 2012 roku). Drugim producentem (z udziałem 25,5%) jest Volkswagen Poznań, który produkuje w Polsce samochody dostawcze, trzecim – General Motors Manufacturing Poland, produkujący w Polsce Astrę i Cascadę.

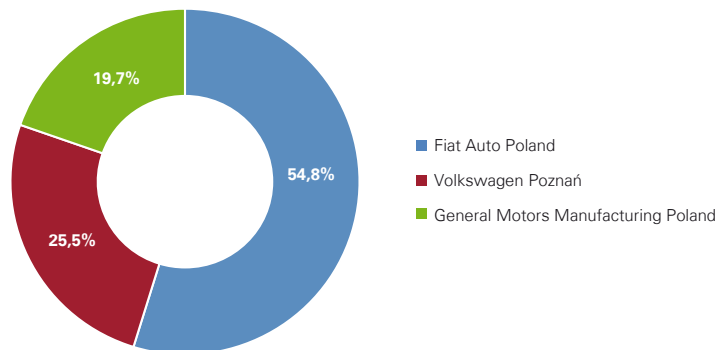
W ramach kategorii samochodów użytkowych warto bliżej przyrzeć się cięższym pojazdom: samochodom ciężarowym i autobusom. Niemal wszystkie samochody ciężarowe wyprodukowane w Polsce pochodzą z fabryki MAN Trucks w podkrakowskich Niepołomicach. Wynik z 2011 roku w postaci 8,3 tys. sztuk zmontowanych pojazdów na tle lat 2009-2010 należy ocenić jako dobry. W 2012 roku produkcja była jednak niższa i wyniosła blisko 7,1 tys. W 2012 roku znacznie zmniejszyła się także produkcja autobusów – jak wynika z danych GUS wyprodukowano ich w Polsce 4,0 tys., o 20,7% mniej niż w 2011 roku (5,1 tys.). Co więcej, jest bardzo prawdopodobne, że sytuacja europejskich firm transportowych oraz trudności budżetowe miast będą hamować odbudowę popytu na ciężkie pojazdy użytkowe w 2013 roku. Z drugiej strony, w dłuższym terminie produkcja może wzrosnąć (m.in. dzięki przeniesieniu produkcji autobusów VOLVO z Saffle do Wrocławia).

Wartość produkcji sprzedanej pojazdów samochodowych oraz silników (w mld zł)



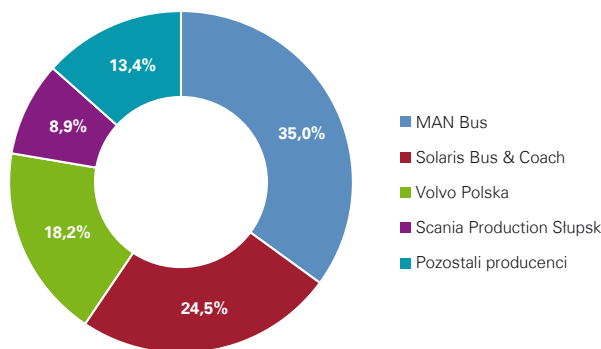
Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza. Dane dla podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Dane obejmują pojazdy samochodowe oraz silniki do tych pojazdów (PKWiU 29.1)

Produkcja samochodów osobowych i dostawczych (ilościowo, 2012)



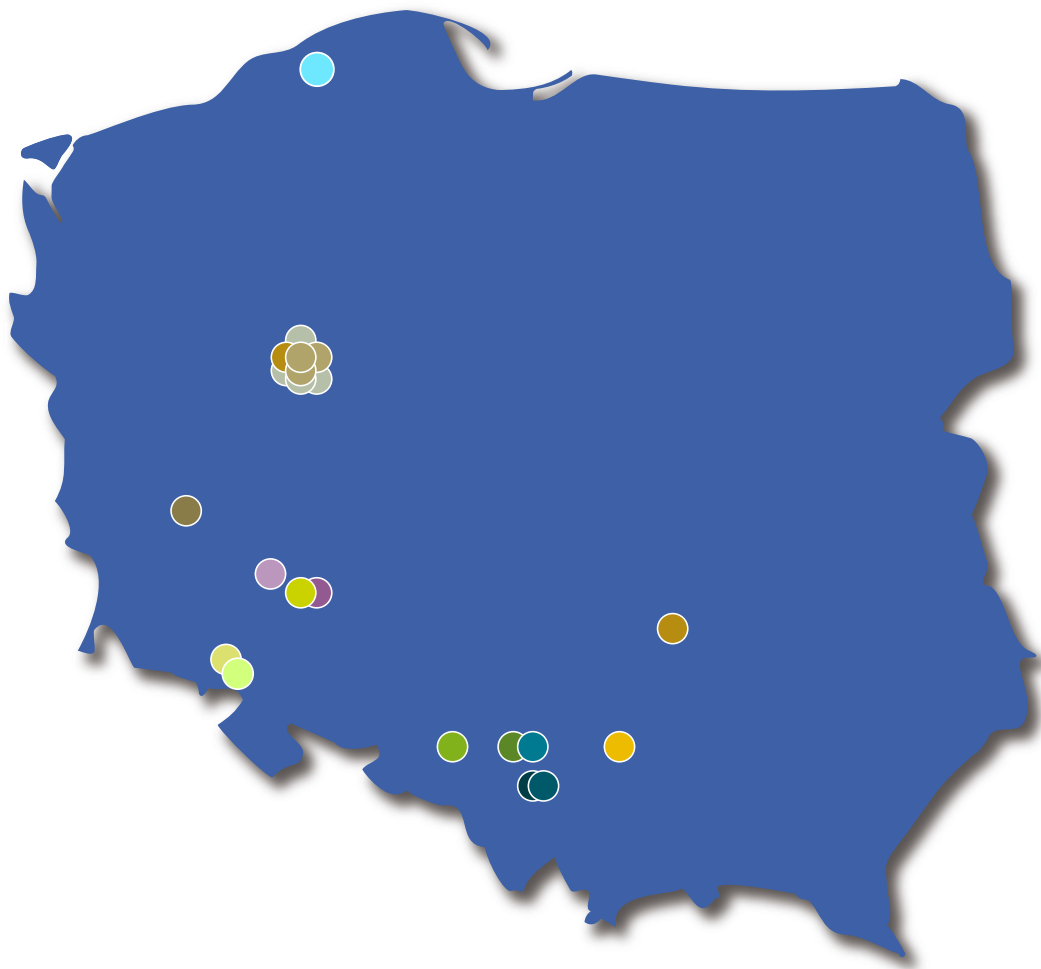
Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych Samar

Produkcja autobusów (ilościowo, 2012)



Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych JMK

Kluczowi producenci pojazdów samochodowych i silników w Polsce



FIAT AUTO POLAND

Zakład: Tychy

Profil: produkcja samochodów osobowych
(Fiat 500, Ford Ka, Lancia Ypsilon)

Produkcja: 348,5 tys. szt. (2012)

Przychody: 10,9 mld zł (2012)

Zatrudnienie: 3,4 tys. osób (III 2013)



FIAT POWERTRAIN POLSKA

Zakład: Bielsko-Biała

Profil: produkcja silników wysokoprężnych

Produkcja: b.d.

Przychody: 3,7 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 0,8 tys. osób (2012)



FIAT POWERTRAIN TECHNOLOGIES POLAND

Zakład: Bielsko-Biała

Profil: produkcja silników benzynowych

Produkcja: b.d.


Przychody: 4,7 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 0,3 tys. osób (2012)



**GENERAL MOTORS
MANUFACTURING POLAND** 


Zakład: Gliwice
 Profil: produkcja samochodów osobowych (Astra III sedan, Astra IV 5dr, Astra GTC, Astra OPC, Astra IV sedan, Opel Cascada)
 Produkcja: 125,3 tys. szt. (2012)
 Przychody: 7,8 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 3,0 tys. osób (III 2013)

ISUZU MOTORS POLSKA 


Zakład: Tychy
 Profil: Produkcja silników wysokoprężnych dla GM
 Produkcja: b.d.
 Przychody: 1,8 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,6 tys. osób (2012)

VOLKSWAGEN POZNAŃ 

Zakłady: Poznań (2)/Swarzędz
 Profil: produkcja samochodów dostawczych (Volkswagen Caddy, Volkswagen Transporter)
 Produkcja: 162,0 tys. szt. (2012)
 Przychody: 9,9 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 6,4 tys. osób (III 2013)

VOLKSWAGEN MOTOR POLSKA 


Zakład: Polkowice
 Profil: produkcja silników wysokoprężnych i głównych podzespołów silnika
 Produkcja: 658 tys. szt. (2012)
 Przychody: 4,5 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,1 tys. osób (III 2013)

JELCZ – KOMPONENTY 

Zakład: Jelcz-Laskowice
 Profil: produkcja samochodów ciężarowych specjalnych i specjalizowanych
 Produkcja: b.d.
 Przychody: 0,1 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,3 tys. osób (2012)

MAN TRUCKS 

Zakład: Niepołomice
 Profil: produkcja samochodów ciężarowych
 Produkcja: 7,1 tys. szt. (2012)
 Przychody: 1,9 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,5 tys. osób (2012)

MAN BUS 


Zakłady: Sady/Starachowice
 Profil: produkcja autobusów
 Produkcja: 1,3 tys. szt. (2012)
 Przychody: 1,7 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 2,5 tys. osób (2012)

SOLARIS BUS & COACH 

Zakład: Bolechowo, Środa Wielkopolska (2), Poznań
 Profil: produkcja autobusów, trolejbusów i tramwajów
 Produkcja: 1,0 tys. szt. (2012)
 Przychody: 1,2 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 2,2 tys. osób (III 2013)

VOLVO POLSKA 


Zakład: Wrocław
 Profil: produkcja autobusów i maszyn budowlanych
 Produkcja: 0,7 tys. szt. (autobusy, 2012)
 Przychody: 1,4 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 2,9 tys. osób (III 2013)

SCANIA PRODUCTION SŁUPSK 

Zakład: Słupsk
 Profil: produkcja autobusów
 Produkcja: 0,3 tys. szt. (2012)
 Przychody: 0,1 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 0,6 tys. osób (III 2013)

**TOYOTA MOTOR
MANUFACTURING POLAND** 

Zakład: Wałbrzych
 Profil: produkcja silników benzynowych, skrzyń biegów oraz wałów korbowych i korbowodów
 Produkcja silników: 267 tys. szt. (2012)
 Przychody: 2,1 mld zł (2011/2012)
 Zatrudnienie: 1,6 tys. osób (III 2013)

**TOYOTA MOTOR
INDUSTRIES POLAND** 

Zakład: Jelcz-Laskowice
 Profil: produkcja silników wysokoprężnych
 Produkcja: 103 tys. szt. (2012)
 Przychody: 1,5 mld zł (2011/2012)
 Zatrudnienie: 0,8 tys. osób (III 2013)

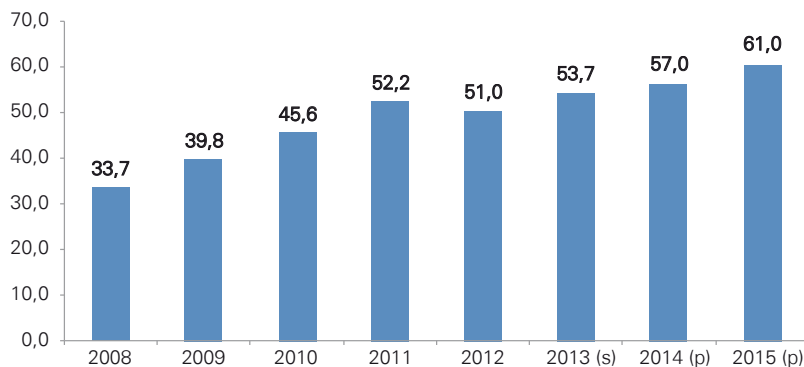
Produkcja nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych

W porównaniu z produkcją pojazdów samochodowych, sytuacja segmentu produkcji części i akcesoriów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep jest lepsza. Jednak i tu widoczna jest stagnacja w wartości produkcji.

W 2012 roku wartość produkcji sprzedanej części i akcesoriów motoryzacyjnych wyniosła 47,4 mld zł, zaś nadwozi do pojazdów oraz przyczep i naczep – 3,6 mld zł. Łącznie sprzedaż sięgnęła 51 mld zł, o 2,3% mniej niż w 2011 roku.

Wydaje się, że w latach 2013-2015 produkcja części i akcesoriów będzie rosnąć, jednak nie w takim tempie jak przed 2012 rokiem. Choć cały czas uruchamiane są nowe inwestycje w zakłady produkcyjne, to jednak spadek popytu ze strony europejskich fabryk samochodów jest odczuwalny. Dodatkowo nałożyło się na niego zmniejszenie krajowej produkcji samochodów osobowych, która wykorzystuje części pochodzące od lokalnych dostawców.

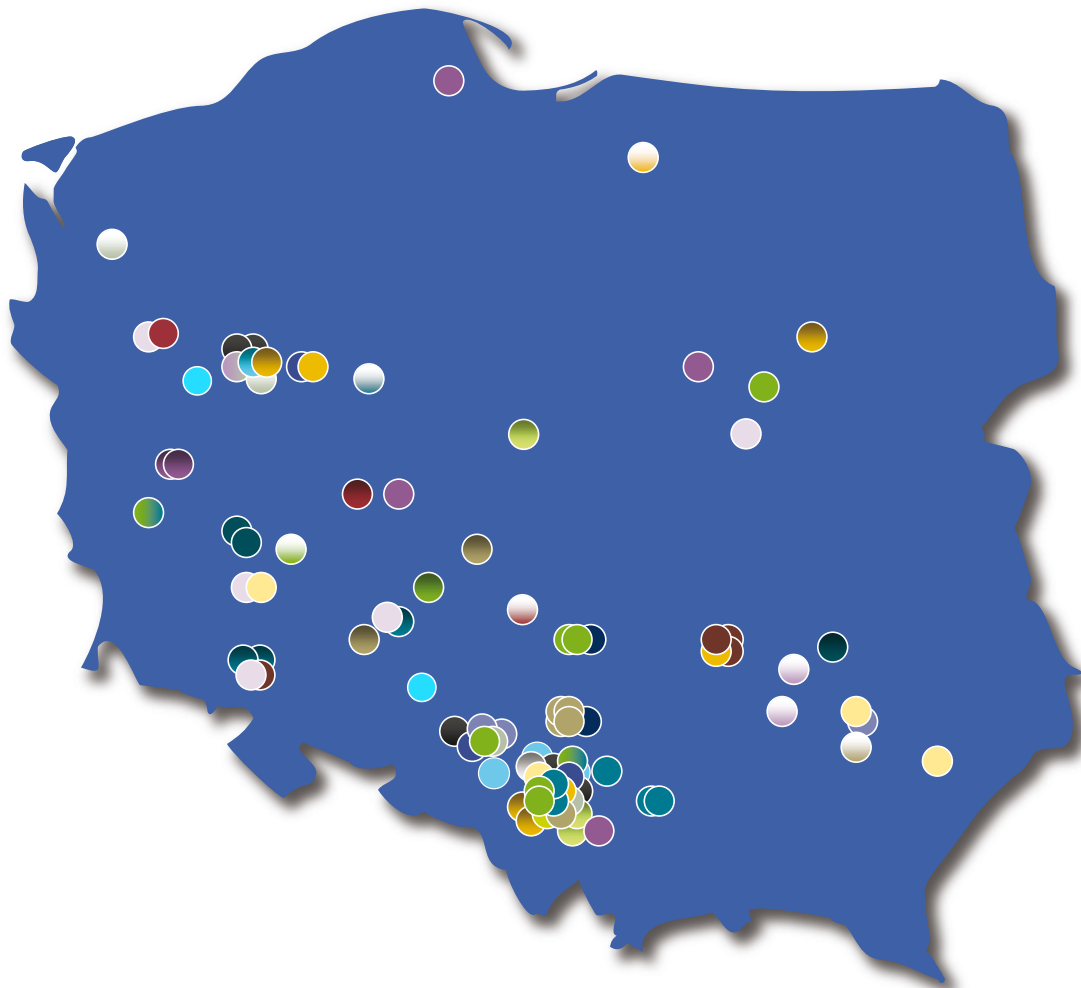
Wartość produkcji sprzedanej nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza. Dane dla podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Dane obejmują produkty z sekcji 29.2 lub 29.3 PKWiU, a więc nie obejmują m.in. opon, szyb samochodowych oraz wielu elementów metalowych lub wykonanych z tworzyw sztucznych klasyfikowanych w innych sekcjach, a także silników do pojazdów samochodowych klasyfikowanych razem z pojazdami (PKWiU 29.1)



Kluczowi producenci części i akcesoriów motoryzacyjnych w Polsce



GRUPA VALEO W POLSCE

Zakłady: Czechowice-Dziedzice, Skawina (2), Tychy, Chrzanów

Profil: produkcja podzespołów do rozruszników i alternatorów oraz ich regeneracja, produkcja wymienników ciepła, modułów czołowych i chłodzących, piór, ramion i mechanizmów wycieraczek oraz lamp samochodowych

Przychody: 2,9 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 4,4 tys. osób (2013)



GRUPA TRW

Zakłady: Czechowice-Dziedzice, Częstochowa (2), Gliwice, Pruszków, Bielsko-Biała

Profil: produkcja układów kierowniczych, pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych, systemów hamulcowych i zawieszania, systemów kontroli nadwozia i systemów bezpieczeństwa

Przychody: 4,3 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 5,8 tys. osób (III 2013)



GRUPA MAGNETI MARELLI (w tym AUTOMOTIVE LIGHTING/PLASTIC COMPONENTS)

Zakłady: Sosnowiec (4), Bielsko-Biała (2)

Profil: produkcja układów wydechowych, części zawieszania, oświetlenia samochodowego, systemów zasilania paliwem, desek rozdzielczych, zderzaków

Przychody: 2,4 mld zł (2012)

Zatrudnienie: 2,7 tys. osób (XII 2012)



DELPHI POLAND

Zakłady: Jeleśnia, Błonie, Ostrów Wielkopolski, Gdańsk

Profil: produkcja wiązek elektrycznych, systemów zasilania silnika, układów zasilania paliwem, pochłaniaczy, wymienników ciepła i przełączników

Przychody: 2,3 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 4,5 tys. osób (2012)



DELFO POLSKA

Zakłady: Tychy, Swarzędz, Kielce

Profil: produkcja wytłoczek, elementów spawanych i zgrzewanych, usługi malowania

Przychody: 1,2 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 2,0 tys. osób (2013)



NEXTEER AUTOMOTIVE POLAND

Zakłady: Tychy, Gliwice

Profil: produkcja układów i kolumn kierowniczych

Przychody: 1,2 mld zł (2011)

Zatrudnienie: 1,1 tys. osób (III 2013)



GRUPA JOHNSON CONTROLS
 (jednostka biznesowa Automotive Experience)
 Zakłady: Bieruń, Siemianowice Śląskie,
 Skarbimierz, Świebodzin, Żory
 Profil: produkcja foteli samochodowych i ich
 części
 Przychody: 2,7 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 2,6 tys. osób (2012)

**DENSO THERMAL
 SYSTEMS POLSKA**
 Zakłady: Tychy
 Profil: produkcja kokpitów, elementów
 ogrzewania wnętrza
 Przychody: 1,2 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,5 tys. osób (2012)

LEAR CORPORATION POLAND II
 Zakłady: Tychy, Jarosław, Mielec,
 Legnickie Pole
 Profil: produkcja stelaży, poszyc i siedzeń
 samochodowych oraz wiązek elektrycznych do
 samochodów osobowych
 Przychody: 1,2 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 7,4 tys. osób (2012)

GRUPA FAURECIA
 Zakłady: Gorzów Wielkopolski, Legnica, Grójec,
 Jelcz-Laskowice, Wałbrzych
 Profil: produkcja elementów wyposażenia
 samochodowego
 Przychody: 3,8 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 6,6 tys. osób (II 2013)

SE BORDNETZE POLSKA
 Zakłady: Gorzów Wielkopolski
 Profil: produkcja wiązek elektrycznych
 Przychody: 1,0 mld zł (2011/2012)
 Zatrudnienie: 2,7 tys. osób (2012)

SITECH
 Zakłady: Polkowice, Głogów
 Profil: produkcja i konstrukcja metalowych
 siedisk samochodowych
 Przychody: 1,3 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 1,5 tys. osób (2012)

GRUPA BREMBO
 Zakłady: Dąbrowa Górnicza, Częstochowa
 Profil: produkcja tarcz i systemów hamulcowych
 Przychody: 1,0 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,3 tys. osób (2011)

GRUPA TENNECO
 Zakłady: Poznań, Rybnik, Gliwice
 Profil: produkcja systemów kontroli emisji spalin
 oraz amortyzatorów
 Przychody: 1,1 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,5 tys. osób (2012)

KIRCHHOFF POLSKA
 Zakłady: Gliwice (2), Mielec
 Profil: produkcja części metalowych, w tym do
 nadwozi
 Przychody: 0,8 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,1 tys. osób (2012)

GRUPA NSK
 Zakłady: Kielce (3), Wałbrzych
 Profil: produkcja łożysk i kolumn kierowniczych
 Przychody: 1,3 mld zł (2011/2012)
 Zatrudnienie: 1,6 tys. osób (2012)

RONAL POLSKA
 Zakłady: Wałbrzych (2), Jelcz-Laskowice
 Profil: produkcja felg aluminiowych
 Przychody: 1,0 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,3 tys. osób (2013)

GKN DRIVELINE
 Zakłady: Oleśnica
 Profil: produkcja półosi napędowych
 Przychody: 1,0 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,6 tys. osób (2012)


GRUPA LEONI
 Zakłady: Wierzbie, Ostrzeszów
 Profil: produkcja przewodów elektrycznych
 Przychody: 1,0 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,3 tys. osób (2012)

TI POLAND
 Zakłady: Wyszów, Poznań, Wapiennica,
 Bielsko-Biała
 Profil: produkcja elementów systemów
 przenoszenia płynów
 Przychody: 0,7 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,4 tys. osób (2012)

GRUPA GEDIA
 Zakłady: Nowa Sól (2)
 Profil: produkcja elementów tłoczonych,
 spawanych i zgrzewanych, w tym podłużnic
 Przychody: 0,8 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,1 tys. osób (2012)




KIMBALL ELECTRONICS POLAND
 Zakład: Tarnowo Podgórze
 Profil: produkcja wyrobów elektronicznych
 Przychody: 0,5 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 0,6 tys. osób (III 2013)



HUTCHINSON POLAND
 Zakłady: Żywiec, Bielsko-Biała, Łódź
 Profil: produkcja systemów transmisji płynów, uszczeltek karoseryjnych, systemów antywibracyjnych i systemów transmisyjnych
 Przychody: 1,2 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 3,6 tys. osób (2012)




MAHLE POLSKA
 Zakład: Krotoszyn
 Profil: produkcja tulei cylindrowych, przewodnic zaworowych, wkładek tłokowych, tłoków i zaworów
 Przychody: 0,9 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 2,7 tys. osób (III 2013)



NGK CERAMICS POLSKA
 Zakład: Gliwice
 Profil: produkcja filtrów ceramicznych do silników wysokoprężnych
 Przychody: 1,1 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,3 tys. osób (II 2013)




NEAPCO EUROPE
 Zakład: Praszka
 Profil: produkcja półosi napędowych
 Przychody: 0,5 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,8 tys. osób (2012)




FEDERAL-MOGUL GORZYCE
 Zakład: Gorzyce
 Profil: produkcja tłoków do silników spalinowych
 Przychody: 0,7 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,1 tys. osób (2012)



GESTAMP POLSKA
 Zakład: Września
 Profil: elementy karoserii
 Przychody: 0,5 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 0,3 tys. osób (III 2013)




ROBERT BOSCH
 Zakład: Mirków
 Profil: produkcja układów hamulcowych
 Przychody: 0,7 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,8 tys. osób (2013)



MAGNA AUTOMOTIVE
 Zakłady: Dąbrowa Górnicza, Kędzierzyn-Koźle, Tychy, Swarzędz, Sady
 Profil: produkcja elementów karoserii, zawieszania, siedzeń oraz systemów zamknięć
 Przychody: 0,9 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 2,2 tys. osób (2012)



MICHELIN POLSKA
 Zakład: Olsztyn
 Profil: produkcja opon
 Przychody: 3,6 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 4,3 tys. osób (2013)




FIRMA OPONIARSKA DĘBICA
 Zakład: Dębica
 Profil: produkcja opon
 Przychody: 2,1 mld zł (2012)
 Zatrudnienie: 2,9 tys. osób (koniec 2012)



BRIDGESTONE
 Zakłady: Poznań, Stargard
 Profil: produkcja opon
 Przychody: 1,8 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,9 tys. osób (2012)



PILKINGTON AUTOMOTIVE POLAND
 Zakłady: Sandomierz, Chmielów
 Profil: produkcja szyb samochodowych
 Przychody: 0,6 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,3 tys. osób (2012)



SAINT-GOBAIN SEKURIT HANGLAS POLSKA
 Zakłady: Dąbrowa Górnicza, Żary
 Profil: produkcja szyb samochodowych
 Przychody: 0,7 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 1,3 tys. osób (2012)



EXIDE TECHNOLOGIES
 Zakład: Poznań
 Profil: produkcja akumulatorów samochodowych
 Przychody: 0,8 mld zł (2011)
 Zatrudnienie: 0,4 tys. osób (2013)

Przychody – przychody netto ze sprzedaży produktów. W przypadku braku skonsolidowanych danych finansowych pokazano sumę przychodów poszczególnych podmiotów (co w niektórych przypadkach może prowadzić do zawyżenia przychodów w wyniku sprzedaży do jednostek powiązanych w Polsce)

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie stron WWW, informacji prasowych, Monitora Polskiego B oraz danych Dun&Bradstreet, Samar, JMK i producentów

Wyspecjalizowana produkcja motoryzacyjna w innych sektorach gospodarki

Pełna ocena znaczenia przemysłu motoryzacyjnego w Polsce wymaga wzięcia pod uwagę sektorów wyłączonych z motoryzacji w oficjalnej statystyce, a jednak bezpośrednio z nią powiązanych: produkcji opon, szyb samochodowych oraz akumulatorów.

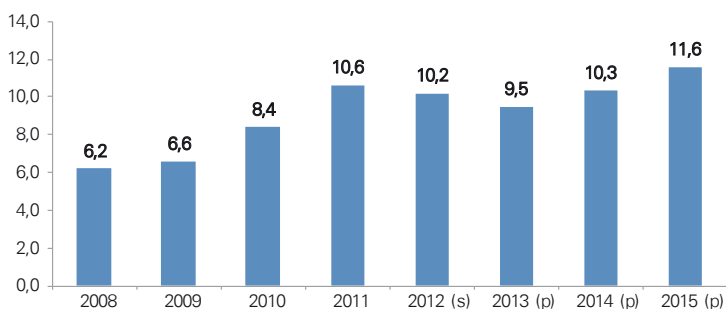
Jak wynika z analizy danych finansowych tego typu producentów, motoryzacyjna produkcja sprzedana nieujęta w oficjalnych statystykach dla przemysłu motoryzacyjnego (PKD 29) sięgnęła w 2012 roku 10,2 mld zł.

Zdecydowaną największą część z tej kwoty (około 7 mld zł) generują przedsiębiorstwa z sektora gumowego i tworzyw sztucznych, tj. producenci opon do pojazdów samochodowych Bridgestone Poznań, Bridgestone Stargard, Firma Oponiarska Dębica (grupa Goodyear), Michelin oraz Stomil-Poznań. Ilościowo największą część produkcji (85%) stanowią opony do pojazdów samochodowych.

Ważnym segmentem produkcji motoryzacyjnej nieuwzględnionym w statystykach jest produkcja szkła samochodowego, prowadzona przede wszystkim przez Pilkington Automotive Poland, Saint-Gobain Sekurit Hanglas, Nordglas oraz Pittsburgh Glass Works (od 2012 roku). W 2012 roku wartość produkcji w tym segmencie mogła sięgnąć około 1,8 mld zł.

Trzecim kluczowym sektorem przemysłu okółomotoryzacyjnego jest produkcja akumulatorów. Szacujemy, że w 2012 roku pięciu producentów akumulatorów działających w Polsce (ZAP SZNAJDER BATTERIEN, Exide Technologies, JENOX Akumulatory, Autopart i Loxa) osiągnęło sprzedaż produktów o wartości 1,4 mld zł.

Wartość produkcji opon, szyb i akumulatorów samochodowych (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie sprawozdań finansowych i danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Produkcja opon, szyb i akumulatorów samochodowych

	2008	2009	2010	2011	2012
Produkcja opon do pojazdów samochodowych (w mln szt.)	28,5	28,3	33,5	35,0	31,2
Produkcja szkła bezpiecznego hartowanego do pojazdów* (w tys. t)	115,7	99,2	116,5	126,0	133,1
Produkcja akumulatorów samochodowych (w mln szt.)	4,8	4,8	6,0	5,7	6,0

Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych GUS;

*Kategoria obejmuje także pojazdy innego rodzaju niż samochodowe

Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego

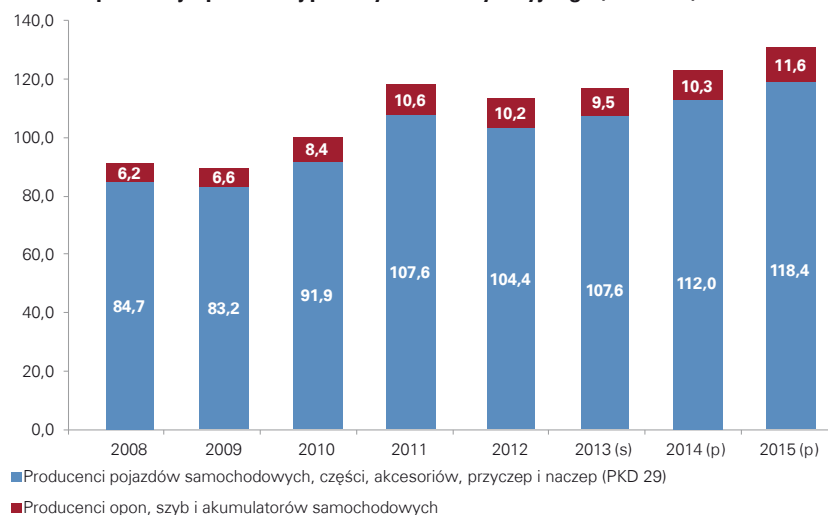
Nowe inwestycje oraz wzrost produkcji obecnych już w Polsce producentów części i podzespołów były w ostatnich latach motorem wzrostu przemysłu motoryzacyjnego jako całości. Wiele wskazuje jednak na to, że w najbliższych latach wyzwaniem będzie uzyskanie wyników zbliżonych do tych z 2011 roku.

W okresie 2008-2011 wartość produkcji sprzedanej producentów pojazdów samochodowych, części i podzespołów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29) wzrosła nominalnie z poziomu 84,7 mld zł do 107,6 mld zł, tj. o 27%. Razem z produkcją opon, szyb i akumulatorów wyniosła w 2011 roku około 118,2 mld zł.

W 2012 roku wyniki były słabsze. Łączna wartość produkcji sprzedanej szeroko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego wyniosła około 114,6 mld zł, zaś produkcja globalna – 116,8 mld zł. To nominalnie o 3% mniej niż rok wcześniej. Realnie (tj. po uwzględnieniu zmian cen) produkcja sprzedana spadła o blisko 7%.

Większa część (59%) produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego została wygenerowana przez szeroko rozumiane części i akcesoria motoryzacyjne, podczas gdy produkcja samochodów i silników odpowiadała za mniej niż 38% wartości produkcji. Kolejne lata najprawdopodobniej przyniosą spadek udziału pojazdów samochodowych, nawet do 35% w 2015 roku.

Wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

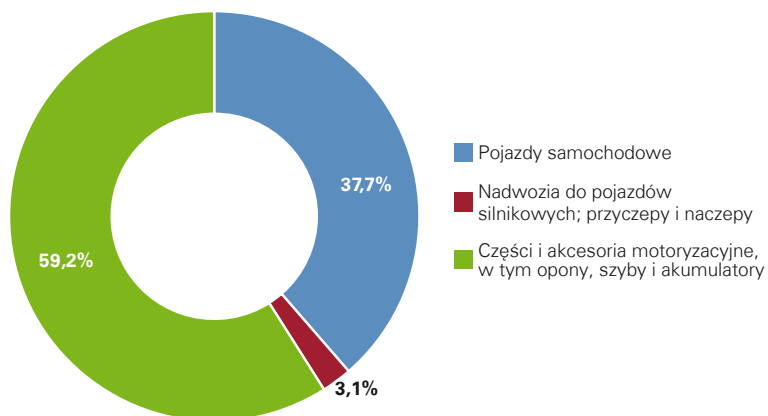
Przemysł motoryzacyjny – produkcja sprzedana i produkcja globalna (w mld zł, 2012)

Sektor	Produkcja sprzedana	Produkcja globalna
Przemysł motoryzacyjny, w tym:	114,6	116,8
<i>Produkcenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29)</i>	104,4	106,4
<i>Produkcenci opon, szyb i akumulatorów samochodowych</i>	10,2	10,4
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla firm, poza branżą motoryzacyjną (efekty zaopatrzeniowe), w tym:	36,5	36,5
<i>I rząd efektów</i>	23,2	23,2
<i>II i kolejne rzędy efektów</i>	13,3	13,3
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla pracujących, poza branżą motoryzacyjną (efekty dochodowe), w tym:	10,1	10,1
<i>I rząd efektów</i>	8,9	8,9
<i>II rząd efektów</i>	1,2	1,2
Razem	161,2	163,4

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i własnych

Produkcja globalna krajowych dostawców i poddostawców towarów i usług konsumpcyjnych przemysłu motoryzacyjnego wyniosła w 2012 roku łącznie 36,5 mld zł (wzdłuż całego łańcucha wartości, w ramach efektów dochodowych wszystkich rządów). Co więcej, 10,1 mld zł produkcji globalnej wiąże się z efektami dochodowymi, tj. zakupami osób pracujących bezpośrednio i pośrednio dla przemysłu motoryzacyjnego.

Wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego (2012)



Źródło: szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS oraz własnych



Przemysł motoryzacyjny – generowana produkcja globalna (w mld zł, 2012)



Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce

Produkcja motoryzacyjna w Polsce na tle Europy Środkowo-Wschodniej

Polska w ciągu ostatnich pięciu lat utraciła pozycję regionalnego lidera produkcji pojazdów samochodowych – prześcignęły ją Czechy i Słowacja. Lepsza jest sytuacja w produkcji części i podzespołów, choć i w tym wypadku pozycja Polski słabnie.

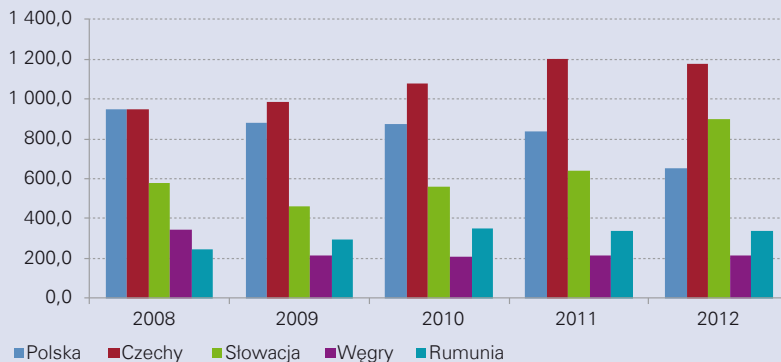
Jeszcze w 2008 roku Polska była liderem produkcji samochodów w Europie Środkowo-Wschodniej z wynikiem blisko 950 tys. pojazdów rocznie (w tym 842 tys. samochodów osobowych). Skala produkcji w naszym kraju była w regionie porównywalna tylko z Czechami.

Ostatnie pięć lat przyniosło jednak istotny spadek znaczenia Polski jako producenta samochodów. W tym samym czasie w Czechach produkcja zbliżyła się do 1,2 mln szt. rocznie, m.in. dzięki międzynarodowemu sukcesowi marki Škoda, działalności fabryki PSA Peugeot Citroën (otwartej w 2005 roku) oraz otwarciu zakładu produkcyjnego przez koncern Hyundai (2008). Ponadto Czechy pozostają kluczowym ośrodkiem produkcji części i podzespołów motoryzacyjnych.

Znacząco wzrosła także produkcja pojazdów na Słowacji – do 926,6 tys. szt. Wzrost ten wypracowały trzy koncerny: Volkswagen, PSA Peugeot Citroën oraz Kia Motors.

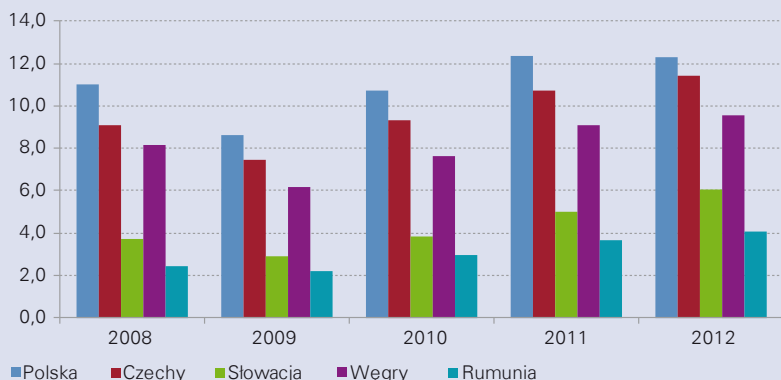
Tym samym Polska z regionalnego lidera stała się średniej wielkości producentem samochodów. Choć w przypadku części i podzespołów Polska pozostaje największym eksporterem w regionie, to jej przewaga nad Czechami w 2012 roku wyraźnie zmalała.

Produkcja samochodów osobowych i użytkowych (w tys. szt.)



Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych OICA i ZAP SR

Eksport części i podzespołów motoryzacyjnych (w mld euro)



Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat

4.3 Udział w wynikach polskiej gospodarki

Miernikiem udziału przemysłu motoryzacyjnego w wynikach polskiej gospodarki jest generowana przez ten sektor wartość dodana. Po uwzględnieniu wszystkich analizowanych efektów (bezpośrednich i pośrednich), przemysł motoryzacyjny odpowiada za 2,9% całkowitej wartości dodanej polskiej gospodarki.

Szacujemy, że przemysł motoryzacyjny w rozumieniu PKD (sekcja 29) w 2012 roku wygenerował wartość dodaną rządu 18,8 mld zł. Łącznie z producentami motoryzacyjnymi z innych sektorów gospodarki wartość dodana przemysłu motoryzacyjnego mogła sięgnąć 21,5 mld zł. Stanowiło to 1,5% wartości dodanej brutto w Polsce. Stosunkowo niski udział wartości dodanej brutto w wartości produkcji wynika przede wszystkim z faktu, że większość polskich producentów stanowi nie tyle samodzielne firmy, co element bazy produkcyjnej globalnych koncernów i osiąganie dużych zysków (ważnego składnika wartości dodanej brutto) nie jest dla nich priorytetem.

Prawdziwe znaczenie przemysłu motoryzacyjnego dla generowania wartości dodanej brutto jest widoczne po uwzględnieniu efektów związanych z dokonywaniem zakupów u krajowych dostawców towarów i usług. Na wszystkich rzędach efektów zaopatrzeniowych w Polsce (tj. w skali całego łańcucha wartości) powstaje 14,8 mld zł wartości dodanej.

Zakupy konsumpcyjne pracowników przemysłu motoryzacyjnego oraz jego dostawców i poddostawców generują wartość dodaną około 4,6 mld zł.

Szacujemy, że w wyniku funkcjonowania w Polsce przemysłu motoryzacyjnego, w 2012 roku wygenerowana została łączna wartość dodana brutto w kwocie 40,9 mld zł, co stanowiło około 2,9% wartości dodanej brutto w gospodarce.

Wartość dodana brutto generowana w przemyśle motoryzacyjnym (w mld zł)



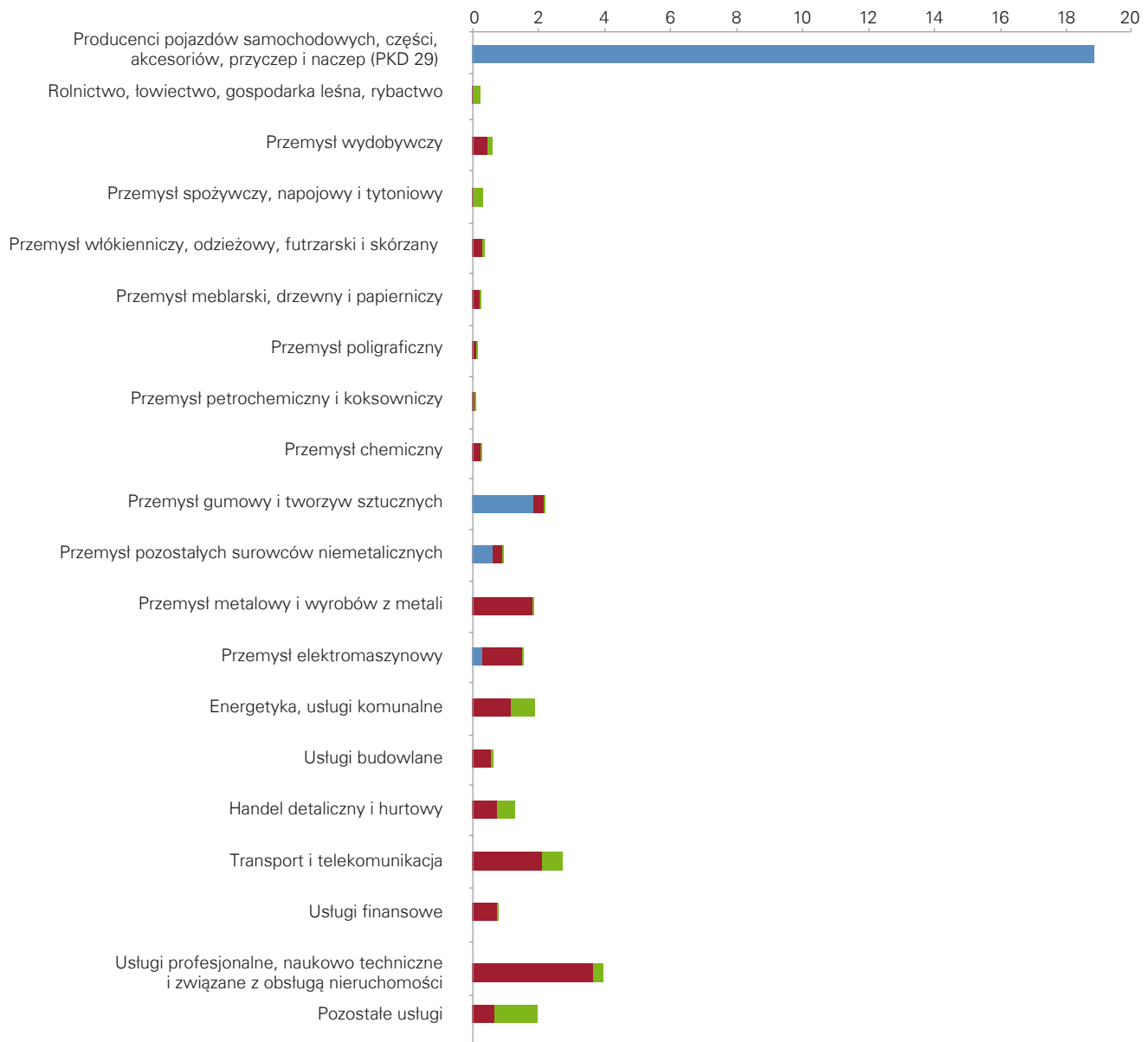
Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Przemysł motoryzacyjny – wartość dodana brutto (2012)

Sektor	Wartość (w mld zł)	Udział w wartości dodanej brutto ogółem
Przemysł motoryzacyjny, w tym:	21,5	1,5%
<i>Produkcja pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29)</i>	18,8	1,3%
<i>Produkcja opon, szyb i akumulatorów samochodowych</i>	2,7	0,2%
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla firm, poza branżą motoryzacyjną (efekty zaopatrzeniowe), w tym:	14,8	1,0%
<i>I rząd efektów</i>	9,2	0,6%
<i>II i kolejne rzędy efektów</i>	5,6	0,4%
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla pracujących, poza branżą motoryzacyjną (efekty dochodowe), w tym:	4,6	0,4%
<i>I rząd efektów</i>	4,0	0,3%
<i>II rząd efektów</i>	0,6	0,1%
Razem	40,9	2,9%

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS, Eurostat i własnych

Przemysł motoryzacyjny – generowana wartość dodana (w mld zł, 2012)



■ Efekty bezpośrednie ■ Efekty zaopatrzeniowe (wszystkie rządy) ■ Efekty dochodowe (wszystkie rządy)

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce

4.4 Pracujący i wynagrodzenia

Przemysł motoryzacyjny przyczynia się łącznie do utrzymania w Polsce 362 tys. miejsc pracy i zapewnia ludności 16,4 mld zł dochodów brutto rocznie.

Jak wynika z danych GUS, w sektorze producentów pojazdów samochodowych, części i podzespołów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29) pracowało w 2012 roku ponad 156 tys. osób.

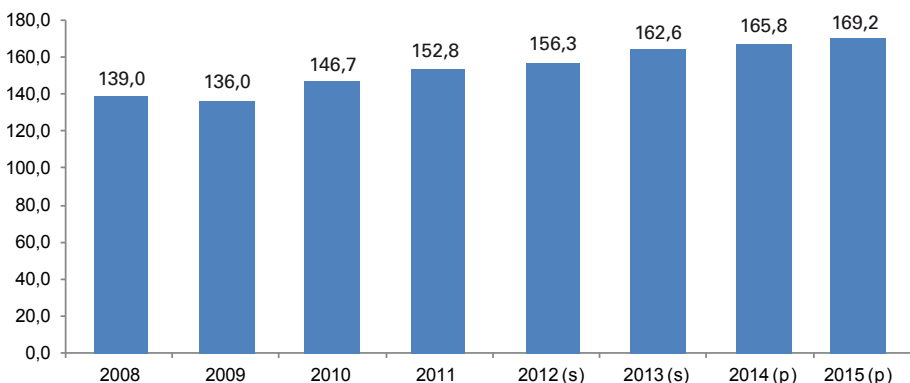
Rzeczywiste zatrudnienie generowane bezpośrednio przez produkcję motoryzacyjną w Polsce jest jednak większe. Razem z producentami opon, szyb i akumulatorów samochodowych sięgnęło około 170,3 tys. osób. Wydaje się, iż kolejne lata nie przyniosą znaczącego wzrostu zatrudnienia, jedynie stopniowy wzrost liczby etatów.

Analiza efektów zaopatrzeniowych wskazuje, że na każde miejsce pracy stworzone u producentów motoryzacyjnych powstaje w kraju 0,84 miejsca pracy u dostawców towarów i usług na wszystkich etapach łańcucha wartości. Ogółem w wyniku efektów zaopatrzeniowych związanych z przemysłem motoryzacyjnym utrzymywanych było w 2012 roku ponad 143,7 tys. miejsc pracy.

Co więcej, zakupy konsumpcyjne pracowników analizowanego sektora oraz jego dostawców i poddostawców wygenerowały w 2012 roku ponad 48,2 tys. miejsc pracy. Na jedno miejsce pracy stworzone bezpośrednio w sektorze przypada więc 0,28 miejsca pracy utworzonego w ramach efektów dochodowych.

Łącznie w ramach efektów pośrednich na jedno miejsce pracy w przemyśle motoryzacyjnym powstaje 1,12 miejsca pracy poza branżą motoryzacyjną.

Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29) – pracujący (w tys.)



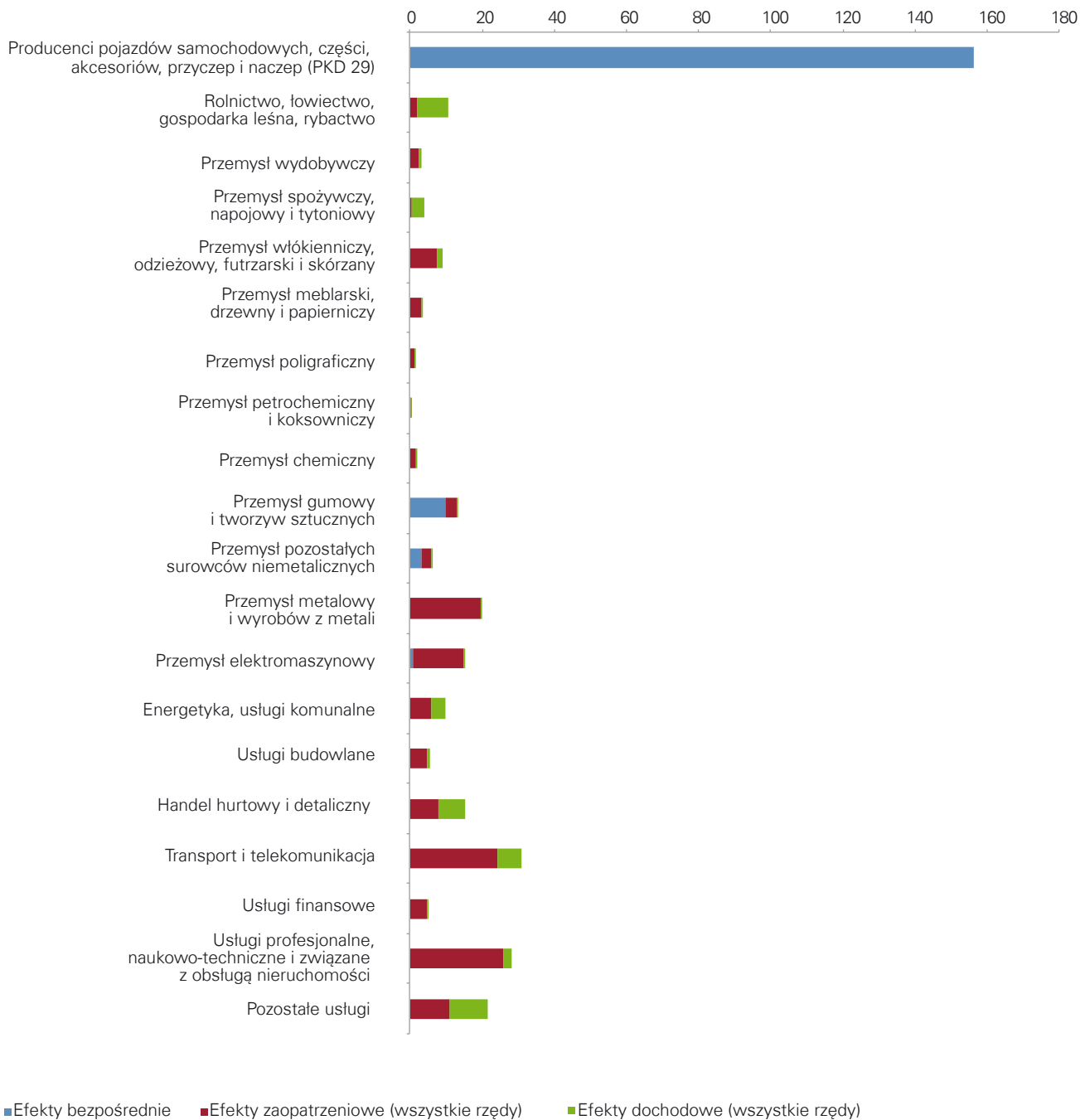
Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Przemysł motoryzacyjny – miejsca pracy i roczne wynagrodzenia brutto (2012)

Sektor	Pracujący (w tys.)	Wynagrodzenia (w mld zł)
Przemysł motoryzacyjny, w tym:	170,3	7,7
<i>Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29)</i>	156,3	7,1
<i>Producenci opon, szyb i akumulatorów samochodowych</i>	14,0	0,6
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla firm, poza branżą motoryzacyjną (efekty zaopatrzeniowe), w tym:	143,7	6,6
<i>I rząd efektów</i>	91,6	4,1
<i>II i kolejne rzędy efektów</i>	52,1	2,5
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla pracujących, poza branżą motoryzacyjną (efekty dochodowe), w tym:	48,2	2,1
<i>I rząd efektów</i>	42,6	1,9
<i>II rząd efektów</i>	5,6	0,2
Razem	362,2	16,4

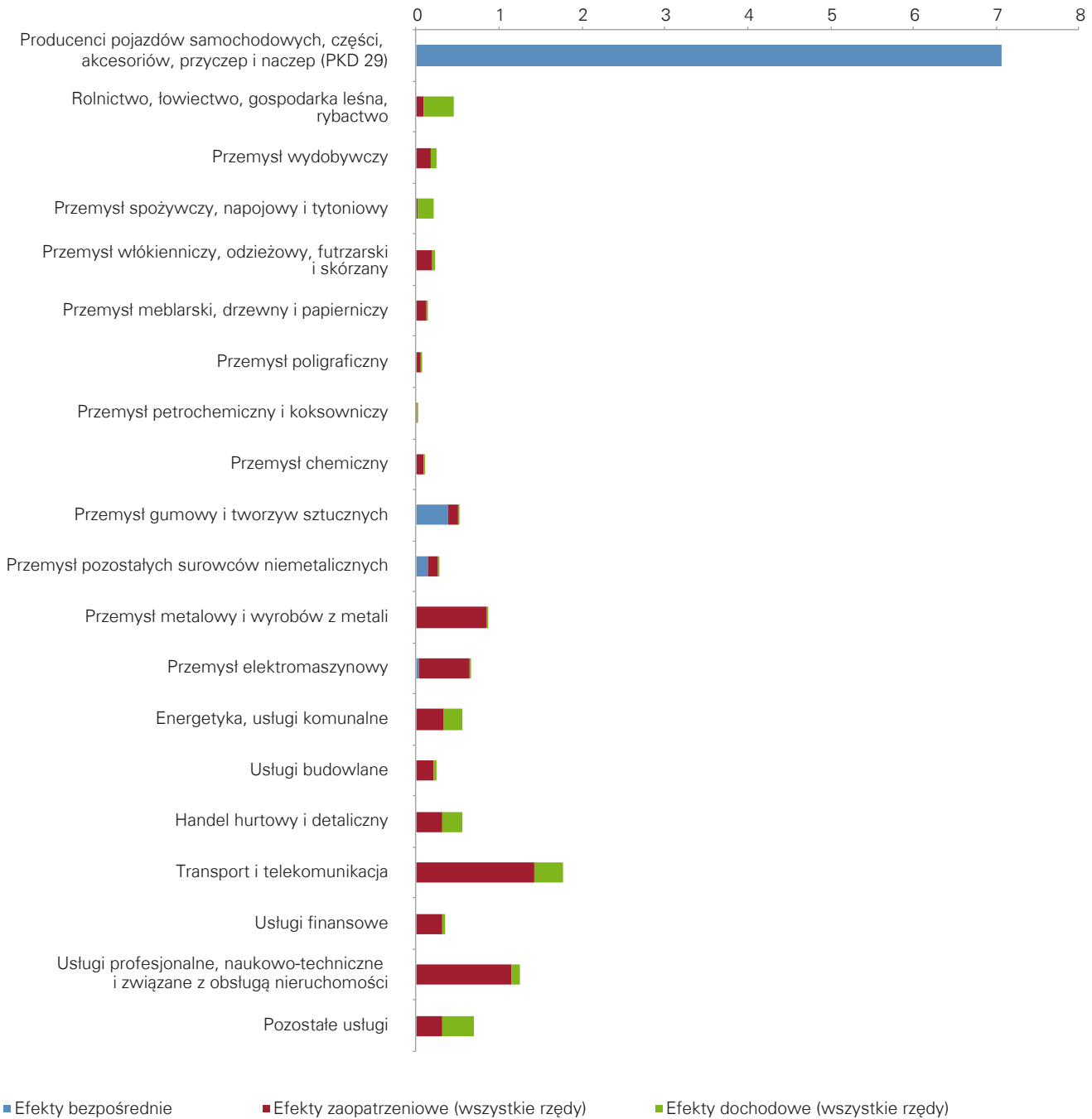
Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i własnych

Przemysł motoryzacyjny – generowane zatrudnienie (w tys., 2012)



Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce

Przemysł motoryzacyjny – generowane dochody ludności (w mld zł, 2012)



Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce

4.5 Bezpośrednie inwestycje zagraniczne

Rozwój przemysłu motoryzacyjnego w Polsce napędzany jest inwestycjami zagranicznymi. Choć co roku wartość kapitału napływającego do sektora waha się, skumulowana wartość motoryzacyjnych inwestycji zagranicznych rośnie.

W 2011 roku do wąsko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego (PKD 29) napłynęły inwestycje zagraniczne o wartości 1,1 mld zł – znacznie mniej niż w 2010 (3 mld zł).

Całkowita wartość bezpośrednich inwestycji w sektorze na koniec 2011 roku wyniosła 28,6 mld zł, co stanowiło 13,3% wartości inwestycji w całym przemyśle przetwórczym. Biorąc pod uwagę także producentów opon, szyb i akumulatorów, udział ten może przekraczać 14%.

Pomimo możliwego spowolnienia w latach 2012 i 2013, wartość inwestycji na koniec 2015 roku może przekroczyć 37,5 mld zł.

4.6 Nakłady inwestycyjne

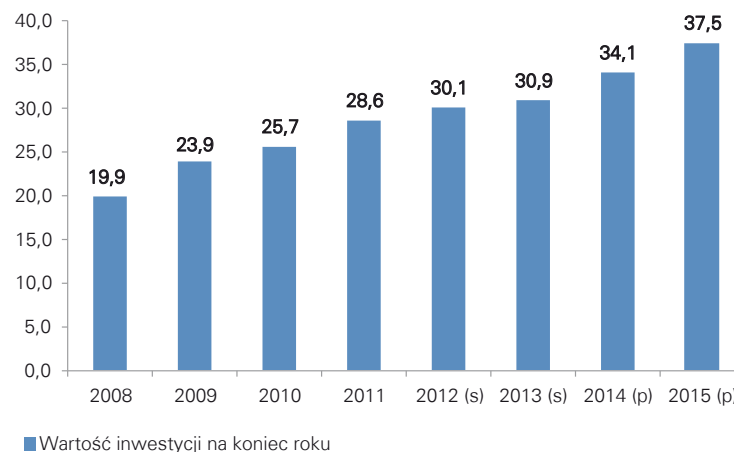
Zlokalizowane w Polsce fabryki motoryzacyjne co roku ponoszą wielomiliardowe nakłady inwestycyjne, przede wszystkim na maszyny i urządzenia.

W 2011 roku producenci pojazdów samochodowych, części i podzespołów oraz przyczep i naczep (PKD 29) przeznaczyli na inwestycje 4,8 mld zł, tj. o połowę więcej niż w 2010 roku.

Jak wskazują dostępne dane, w 2012 roku wartość ta zmalała o około 8%. Kolejne lata przyniosą najprawdopodobniej stopniowy wzrost nakładów.

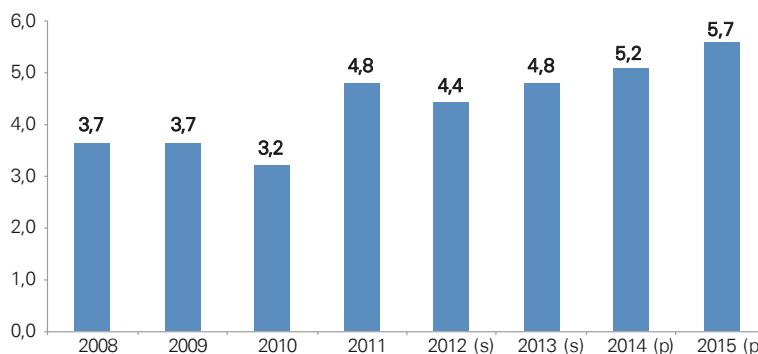
Kluczową rolę w inwestycjach przemysłu motoryzacyjnego odgrywają nakłady na środki produkcji – maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia. Istotne nakłady (choć kilkakrotnie mniejsze niż w przypadku środków produkcji) ponoszone są także na budynki i budowlę.

Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29) – całkowita wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych (w mld zł)



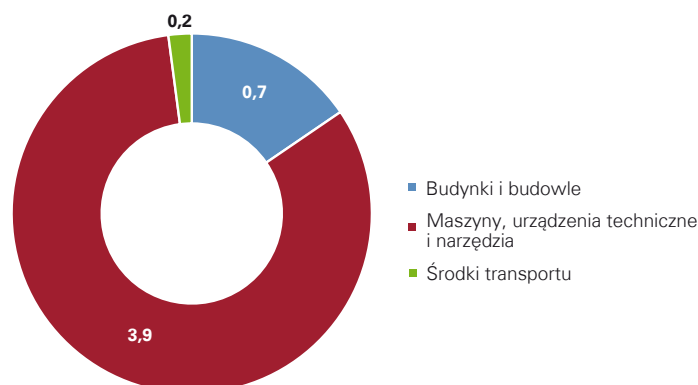
Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych NBP; (s) - szacunek, (p) – prognoza

Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29) – nakłady inwestycyjne (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) - szacunek, (p) – prognoza

Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29) – nakłady inwestycyjne na środki trwałe (w mld zł, 2011)



Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

4.7 Innowacyjność

Produkcja pojazdów samochodowych, części, akcesoriów oraz przyczep i naczep (PKD 29) stanowi jeden z najbardziej innowacyjnych sektorów przemysłowych. Jego łączne nakłady na innowacje stanowiły w 2011 roku blisko 19% nakładów całego przemysłu przetwórczego.

O ile ostatnie lata przyniosły istotne ograniczenie nakładów na innowacje w polskim przemyśle przetwórczym (z 19,9 mld zł w 2008 roku do 15,8 mld zł w 2011), dla motoryzacji lata 2010 i 2011 oznaczały znaczący wzrost wydatków w tym obszarze. W latach 2010 i 2011 wydatki wąsko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego (PKD 29) na innowacyjność sięgnęły 2,9 mld zł. Największą część z tej sumy przypadła na inwestycje w maszyny i urządzenia techniczne (1,9 mld zł) oraz działalność badawczo-rozwojową (0,7 mld zł).

W okresie 2009-2011 innowacje produktowe lub procesowe wprowadziło 33% producentów motoryzacyjnych, w tym 25% innowacje produktowe, a 26% – innowacje procesowe. Dla porównania w całym przemyśle przetwórczym innowacje wprowadziło jedynie 16% przedsiębiorstw.

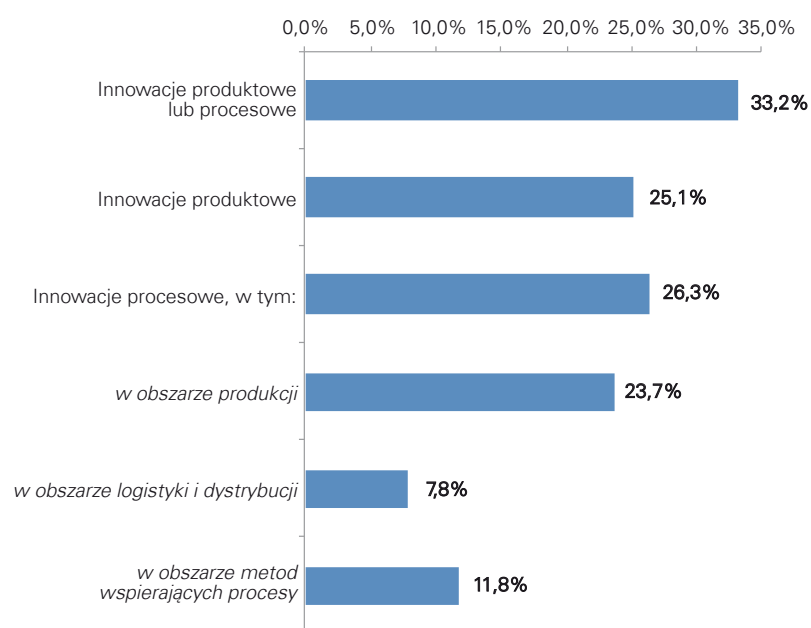
Ponadto blisko 14% producentów motoryzacyjnych wprowadziło innowacje organizacyjne, zaś 8% – innowacje marketingowe. Tymczasem w przemyśle przetwórczym jako całości tego typu nowe rozwiązania wdrożyło po 8% firm.

Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep (PKD 29) – nakłady na działalność innowacyjną (w mln zł, 2011)

Rodzaj nakładów	Wartość
Zakup wiedzy ze źródeł zewnętrznych	1,1
Zakup oprogramowania	8,7
Nakłady inwestycyjne na budynki i budowle oraz grunty	255,4
Nakłady inwestycyjne na maszyny i urządzenia techniczne	1 891,1
Szkolenie personelu	1,9
Marketing nowych i istotnie ulepszonych produktów	b.d.
Działalność B+R	705,6
Całkowite nakłady	2 930,7

Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

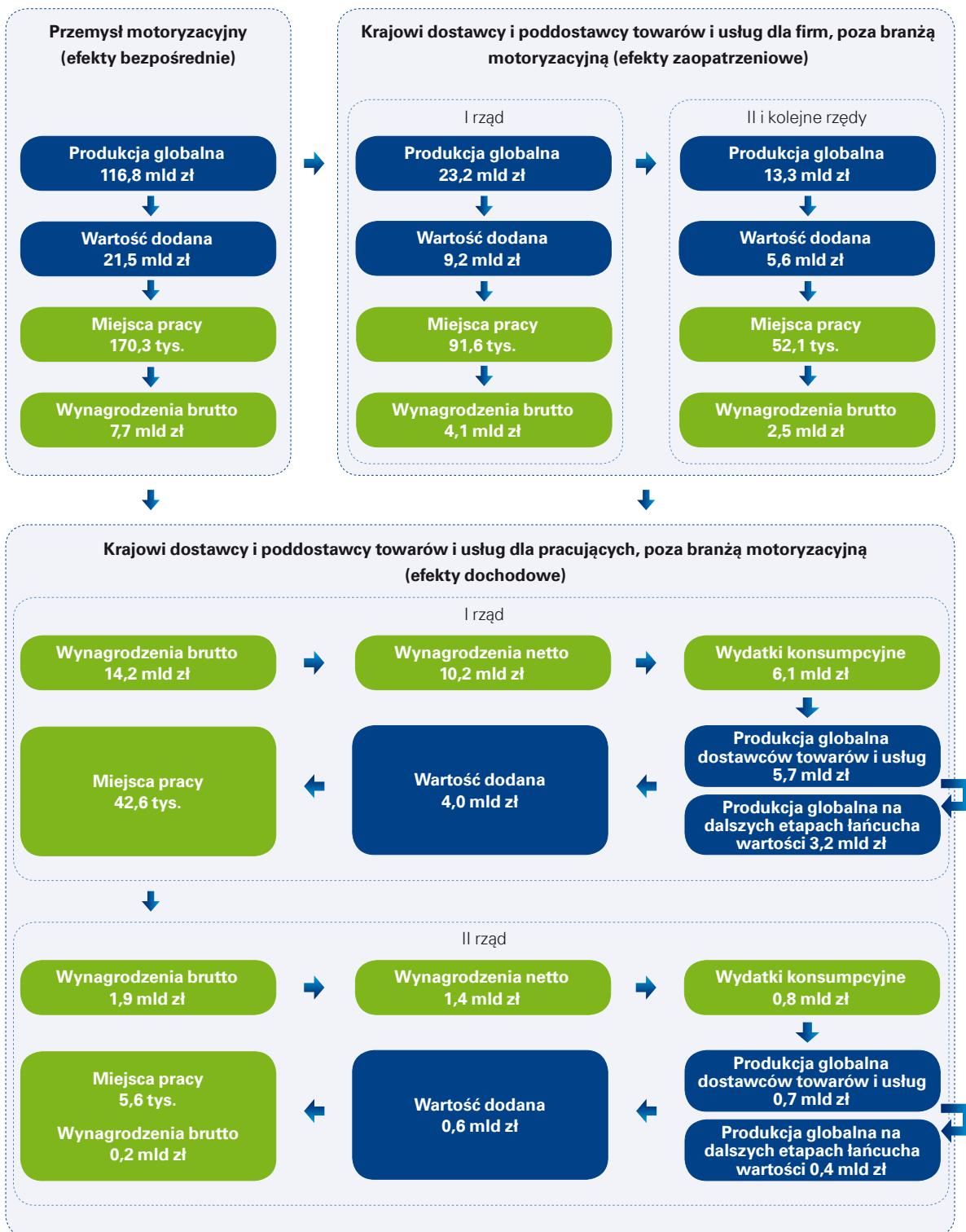
Producenci pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (PKD 29) – odsetek firm podejmujących działania innowacyjne w latach 2009-2011



Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

4.8 Podsumowanie

Przemysł motoryzacyjny – efekty bezpośrednie, pośrednie zaopatrzeniowe i pośrednie dochodowe







5

Handel i usługi motoryzacyjne

5.1 Przedsiębiorstwa

	Liczba pracujących					Razem
	Do 9	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej	
Handel hurtowy i detaliczny pojazdami samochodowymi; naprawa pojazdów samochodowych (PKD 45)	143 247	3 041	376	20	3	146 687

Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych GUS/REGON. Dane obejmują podmioty zarejestrowane, ale niekoniecznie prowadzące aktywną działalność gospodarczą. Podana liczba pracujących oznacza liczbę przewidywaną w momencie rejestracji

W Polsce zarejestrowanych jest 146,7 tys. podmiotów zaangażowanych w handel i usługi motoryzacyjne, z czego znacząca większość to mikroprzedsiębiorstwa.

Jak wynika z rejestru REGON, w Polsce na koniec 2012 roku zarejestrowanych było 143,3 tys. podmiotów prowadzących działalność handlową i usługową związaną z motoryzacją o liczbie pracujących (planowanej przy rejestracji) nieprzekraczającej 9

osób. Stanowią one 97,7% wszystkich podmiotów z tego sektora.

Przedsiębiorstwa małe, o docelowej liczbie pracujących 10-49 osób, stanowią 2,1% całości sektora. Średnich i dużych przedsiębiorstw jest blisko 400.

Wśród motoryzacyjnych firm handlowych i usługowych istotną rolę odgrywa sieć dealerska składająca się z około 1 tys. firm prowadzących 2 tys. punktów sprzedaży.



5.2 Wyniki operacyjne i finansowe

Sprzedaż nowych pojazdów

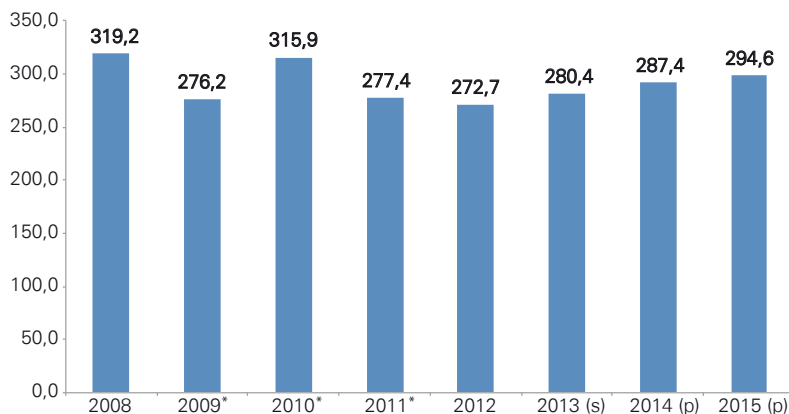
Rynek nowych samochodów osobowych przeżywał w latach 2011 i 2012 trudności – sprzedaż pozostawała na niskim poziomie w porównaniu do poprzednich lat. Pewne odbicie nastąpiło w 2011 roku na rynku samochodów użytkowych, jednak i w tym segmencie trend w 2012 roku był negatywny.

W 2012 roku zarejestrowano w Polsce 272,7 tys. nowych samochodów osobowych – o 1,7% mniej niż w 2011 i aż o 13,7% mniej niż w 2010 roku. Głównym powodem stagnacji sprzedaży jest coraz mniejsza skłonność nabywców indywidualnych do ponoszenia poważnych zakupów konsumpcyjnych. W tym segmencie nabywców liczba rejestracji spadła o 9,8%. Z kolei wzrost zakupów ze strony firm był w 2012 roku mniejszy od oczekiwanego (6,3%).

W segmencie samochodów użytkowych po stosunkowo dobrym 2011 roku także nastąpił spadek wolumenu sprzedaży. Liczba rejestracji nowych samochodów dostawczych w 2012 roku wyniosła 39,4 tys., podczas gdy samochodów ciężarowych – 16,4 tys. Spadła także liczba zarejestrowanych autobusów. Łącznie zarejestrowano 57,1 tys. pojazdów użytkowych, o 7% mniej niż w 2011 roku.

Jak wskazują dostępne dane, w 2013 roku można byłoby mówić o stabilizacji sytuacji z bardzo niewielkim trendem wzrostowym w większości segmentów rynku. Liczba rejestracji nowych samochodów osobowych w skali całego roku przekroczy prawdopodobnie poziom 280 tys. szt. Wzrost będzie wypracowany przez zakupy firmowe. Należy jednak wziąć pod uwagę rosnący wywóz samochodów osobowych za granicę. Nie ma niestety oficjalnych danych CEPIK na temat jego wielkości, ale eksperci szacują, że w 2013

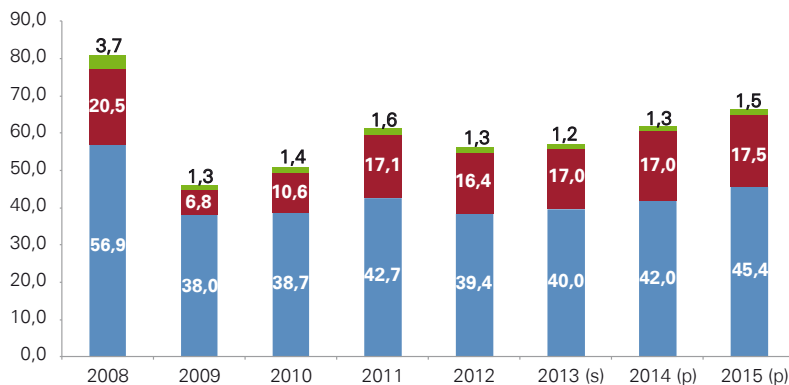
Rejestracje nowych samochodów osobowych (w tys.)



* Obejmuje samochody z tzw. kratką

Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPIK; (s) – szacunek, (p) – prognoza

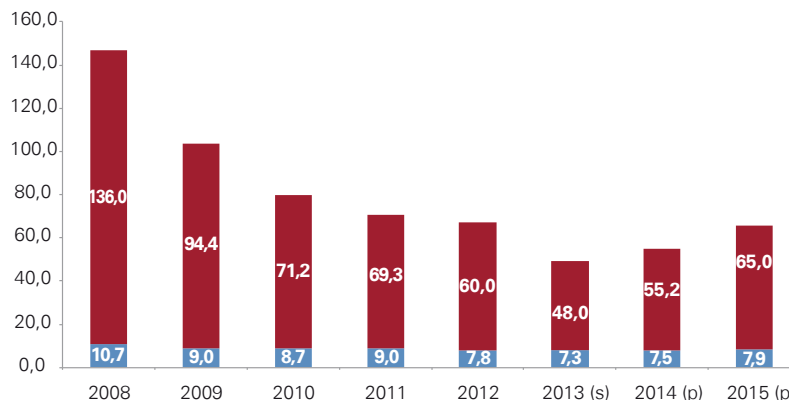
Rejestracje nowych pojazdów użytkowych (w tys.)



■ Samochody dostawcze o DMC ≤ 3,5 t
 ■ Samochody ciężarowe o DMC > 3,5 t
 ■ Autobusy

Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPIK; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Rejestracje nowych jednośladów (w tys.)



■ Motocykle ■ Motorowery

Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPIK; (s) – szacunek, (p) – prognoza

roku może dotyczyć nawet 10-11% rejestracji w Polsce. Biorąc to pod uwagę należy szacować, że pomimo wzrostu w statystykach sprzedaży krajowy popyt na samochody osobowe w 2013 roku będzie mniejszy niż w roku 2012 i do polskich odbiorców może trafić jedynie 255-260 tys.

pojazdów. Niewielkich wzrostów liczby rejestracji można spodziewać się także na rynku samochodów dostawczych i ciężarowych, jednak już nie na rynku autobusów. Także w tych segmentach zjawisko reeksportu wpływa na liczbę rejestracji. Głęboki kryzys przeżywa sprzedaż jednoślądów. Od 2008 do

2011 roku liczba zarejestrowanych motorowerów spadła dwukrotnie. Także w przypadku motocykli trudno mówić o wysokich wolumenach sprzedaży. Istotne odbicie nastąpi prawdopodobnie najwcześniej w 2015 roku.



Import samochodów używanych

W stosunkowo niezamożnym kraju, jakim pozostaje Polska, import samochodów używanych pozostaje niezwykle silną konkurencją dla rynku nowych pojazdów.

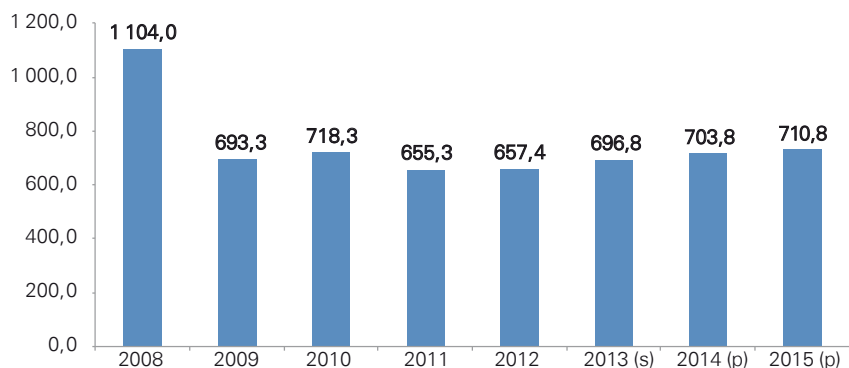
Kryzysowe nastroje konsumentów wpłynęły także na rynek samochodów używanych. Import używanych pojazdów osobowych do Polski zmalał w 2011 roku o ponad 50 tys. w stosunku do roku 2010. Ogółem sprowadzono do Polski w tym roku 655,3 tys. używanych samochodów osobowych. W 2012 roku liczba ta utrzymała się na zbliżonym poziomie (657,4 tys.). Wstępne dane za 2013 roku wskazują jednak na możliwy wzrost liczby sprowadzonych pojazdów do poziomu blisko 700 tys. sztuk.

Niepokojącym zjawiskiem jest to, że coraz większy odsetek sprowadzanych używanych samochodów osobowych to pojazdy starsze niż dziesięcioletnie. Równocześnie coraz mniej pojazdów ma mniej niż cztery lata. Innymi słowy, sprowadzane do kraju są pojazdy w potencjalnie coraz gorszym stanie technicznym.

Wydaje się, że polepszenie sytuacji finansowej konsumentów w dłuższym okresie może wpłynąć na zmianę tego trendu, jednak starsze pojazdy dalej będą dominować.

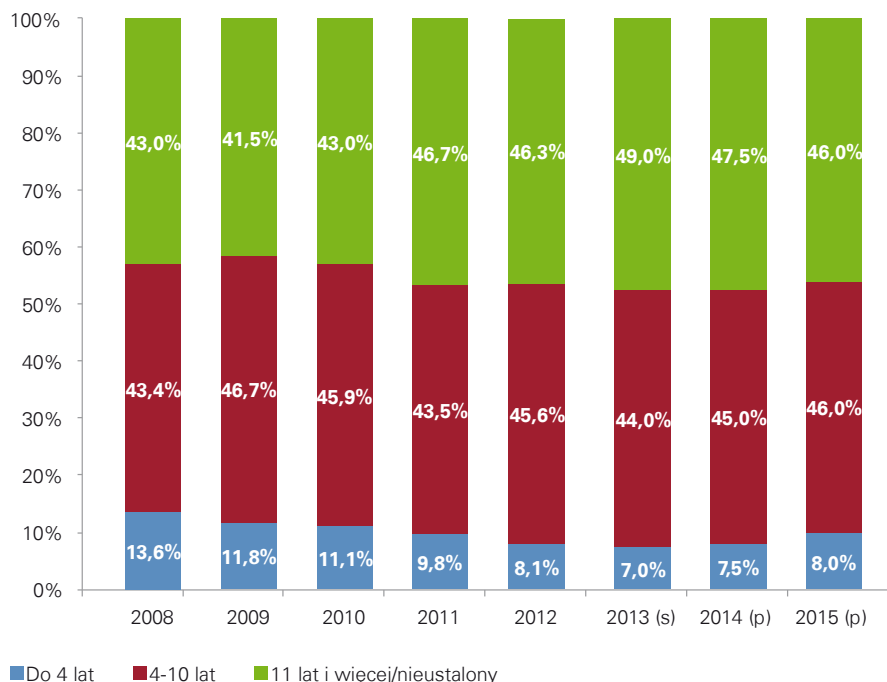
Znaczne rozmiary ma także rynek używanych pojazdów użytkowych. Jak wskazują analizy PZPM na podstawie CEP (MSW), w 2012 roku sprowadzono i zarejestrowano 52,2 tys. samochodów dostawczych o DMC do 3,5 t oraz 22,5 tys. samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. W obu przypadkach nastąpił znaczący spadek popytu w porównaniu z 2011 rokiem, odpowiednio o 19,8% oraz 20,4%.

Import używanych samochodów osobowych do Polski (w tys.)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych MF; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Import używanych samochodów osobowych do Polski wg wieku pojazdu



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych MF; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Wyniki finansowe i produkcja globalna

W 2012 roku w sektorze handlu i usług motoryzacyjnych osiągnięto szacunkowe oficjalne przychody około 121 mld zł, zaś wartość produkcji globalnej mogła sięgnąć około 29 mld zł. Przy uwzględnieniu szarej strefy w obszarze napraw i handlu częściami i akcesoriami wartości te mogą być znacznie wyższe.

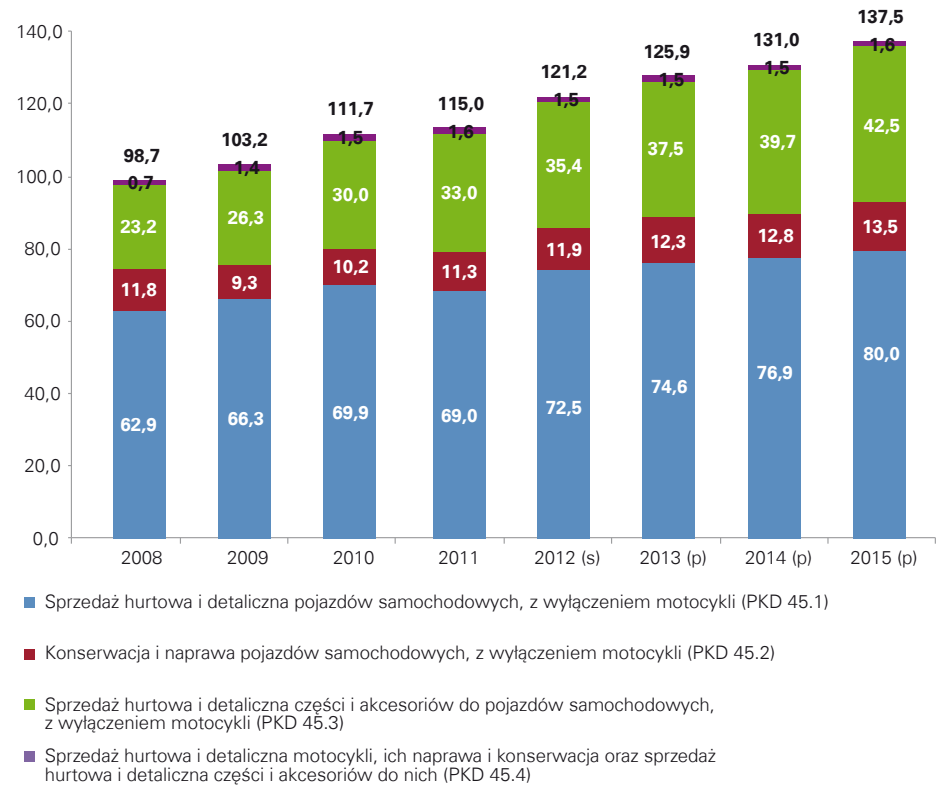
Jak wynika z najnowszych dostępnych danych GUS, sektor handlu i usług motoryzacyjnych wypracował w 2011 roku łącznie 115 mld zł przychodu. Na podstawie wstępnych wyników największych firm szacujemy, że w 2012 roku przychody były jedynie nieznacznie większe i osiągnęły wartość 121 mld zł. Liczby te nie obejmują jednak znacznej szarej strefy w segmencie napraw.

60% oficjalnych przychodów sektora stanowią przychody firm wyspecjalizowanych w handlu hurtowym i detalicznym pojazdami, zaś 29% – częściami i akcesoriami. Oficjalne wyniki firm wyspecjalizowanych w usługach motoryzacyjnych stanowią blisko 10% łącznej sumy, jednak w tym przypadku do pełnej oceny znaczenia segmentu konieczne jest uwzględnienie szarej strefy.

Jak wynika z danych GUS/Eurostat publikowanych w ramach systemu rachunków narodowych, produkcja globalna sektora handlu i usług motoryzacyjnych uwzględniająca szarą strefę jest wyższa, niż wynika to z oficjalnych wyników przedsiębiorstw (szacunkowo 82,6 mld zł wobec 28,6 mld zł w 2012 roku).

Po uwzględnieniu produkcji globalnej dostawców i poddostawców sektora (efekty zaopatrzeniowe), a także efektów związanych z zakupami konsumpcyjnymi pracujących, produkcja globalna wytworzona dzięki sektorowi sięgnęła w 2012 roku około 118,2 mld zł.

Handel i usługi motoryzacyjne – przychody ze sprzedaży (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

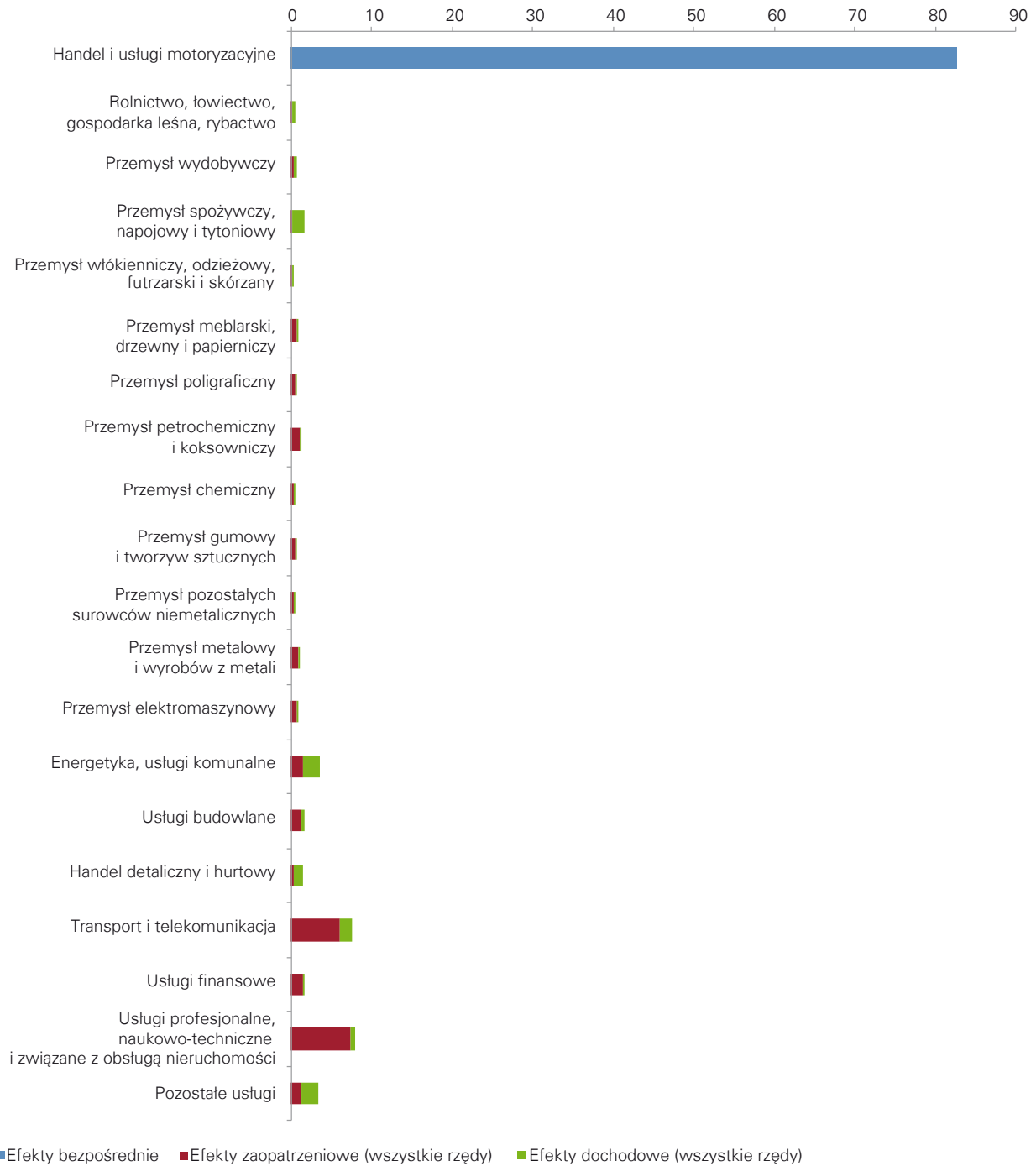
Handel i usługi motoryzacyjne – produkcja globalna (w mld zł, 2012)

Sektor	Produkcja globalna
Handel i usługi motoryzacyjne	28,6 / 82,6*
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla firm, poza branżą motoryzacyjną (efekty zaopatrzeniowe), w tym:	24,7*
I rząd efektów	15,9*
II i kolejne rzędy efektów	8,8*
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla pracujących, poza branżą motoryzacyjną (efekty dochodowe), w tym:	10,9*
I rząd efektów	9,6*
II rząd efektów	1,3*
Razem	118,2*

*Z uwzględnieniem szarej strefy

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat

Handel i usługi motoryzacyjne – generowana produkcja globalna (w mld zł, 2012)



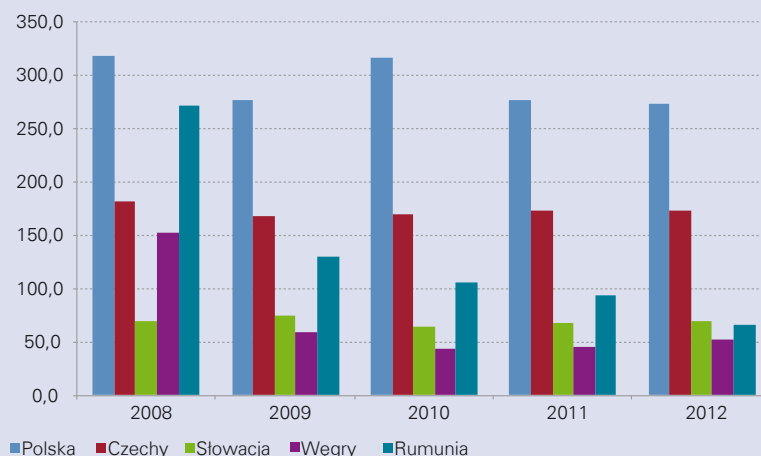
Rynek samochodów w Polsce na tle Europy Środkowo-Wschodniej

Rynek nowych samochodów osobowych w Polsce jest nominalnie największy wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Jednak biorąc pod uwagę stabilność sprzedaży oraz liczbę pojazdów rejestrowanych per capita, rynki czeski i słowacki są od polskiego znacznie silniejsze. Nieco lepiej wypada polski rynek samochodów użytkowych.

W 2012 roku w Czechach zarejestrowano 174 tys. samochodów osobowych, na Słowacji 69,3 tys., na Węgrzech 53,1 tys., zaś w Rumunii – 66,4 tys. W tym samym czasie w Polsce zarejestrowano 272,7 tys. pojazdów, czyli o ponad połowę więcej niż w Czechach. Liczba nowych rejestracji na 1 000 mieszkańców jest jednak w Polsce mniej więcej dwukrotnie mniejsza niż na rynku czeskim i słowackim. Ponadto rynki naszych południowych sąsiadów są znacznie bardziej stabilne. Gorsza jest sytuacja rynku samochodów osobowych na Węgrzech i w Rumunii (mniejsza stabilność i mniejsza liczba rejestracji per capita), jednak są to kraje mniej zamożne niż Polska.

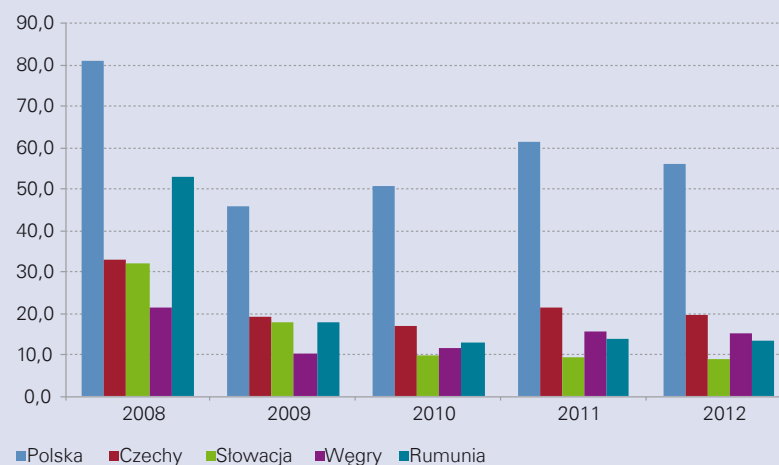
Także w przypadku nowych samochodów użytkowych, Polska ma niższy poziom rejestracji per capita od Czech i Słowacji, lecz te dysproporcje są mniejsze, o czym decyduje siła polskiego sektora transportowego oraz przemysłu. Ponadto w przypadku samochodów użytkowych niestabilność jest cechą wszystkich rynków w regionie.

Rejestracje nowych samochodów osobowych (w tys. szt.)



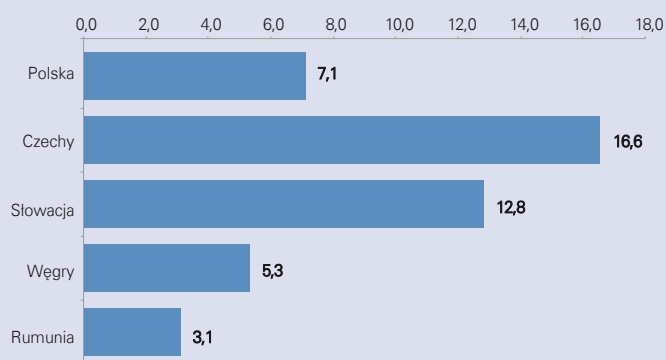
Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPiK oraz ACEA

Rejestracje nowych samochodów użytkowych (w tys. szt.)



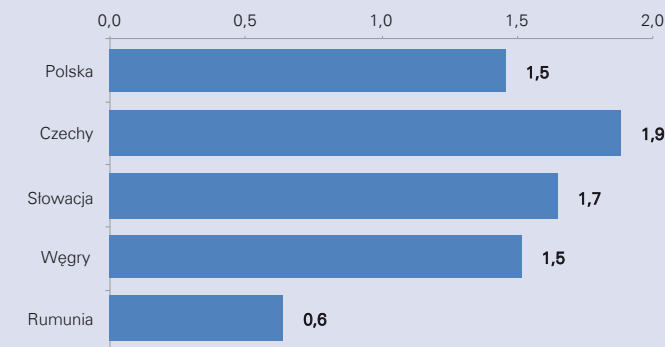
Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPiK oraz ACEA

Rejestracje nowych samochodów osobowych (w szt. na 1 000 mieszkańców, 2012)



Źródło: obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPiK, ACEA oraz Eurostat

Rejestracje nowych samochodów użytkowych (w szt. na 1 000 mieszkańców, 2012)



Źródło: obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM/CEPiK, ACEA oraz Eurostat

5.3 Udział w wynikach polskiej gospodarki

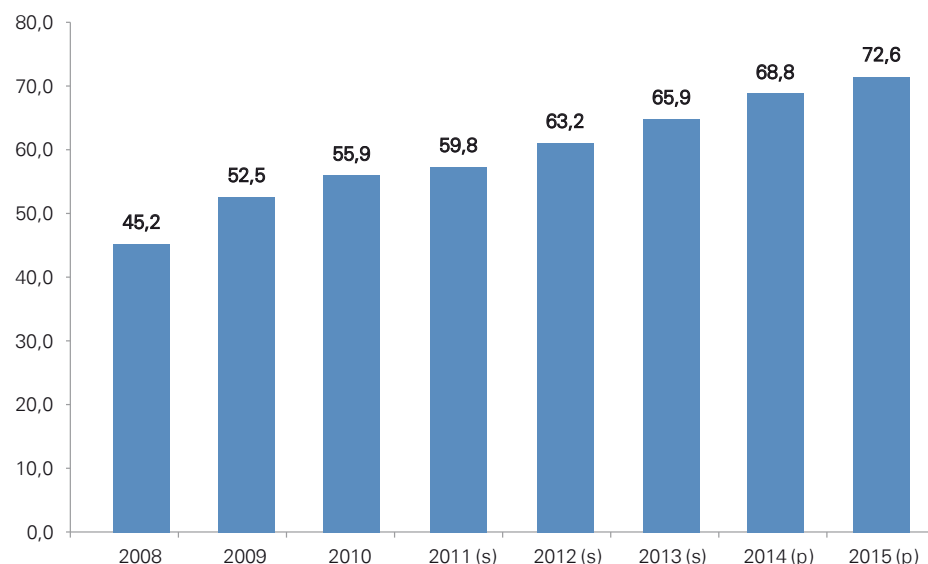
Handel i usługi związane z motoryzacją generują w ramach efektów bezpośrednich i pośrednich 79,2 mld zł wartości dodanej brutto. Tym samym sektor ten odpowiada za 5,7% wartości dodanej w całej gospodarce.

Znacząca większość (63,2 mld zł) wartości dodanej brutto generowanej w kraju przez handel i usługi motoryzacyjne powstaje w ramach efektów bezpośrednich. Wynika to z bardzo silnej importochłonności produkcji globalnej w segmencie handlu oraz bardzo dużego udziału wartości dodanej w wartości produkcji w segmencie usług. Oznacza to, że w przypadku handlu i usług motoryzacyjnych efekty zaopatrzeniowe nie mają tak dużego wpływu na gospodarkę, jak w przypadku przemysłu motoryzacyjnego (11,0 mld zł).

Zakupy pracowników sektora i jego dostawców na wszystkich szczeblach efektów zaopatrzeniowych generują łącznie 5,0 mld zł wartości dodanej, co stanowi 0,4% wartości dodanej w całej gospodarce.

Przedstawione wyliczenia uwzględniają szarą strefę m.in. w segmencie napraw.

Handel i usługi motoryzacyjne – wartość dodana brutto (w mld zł)



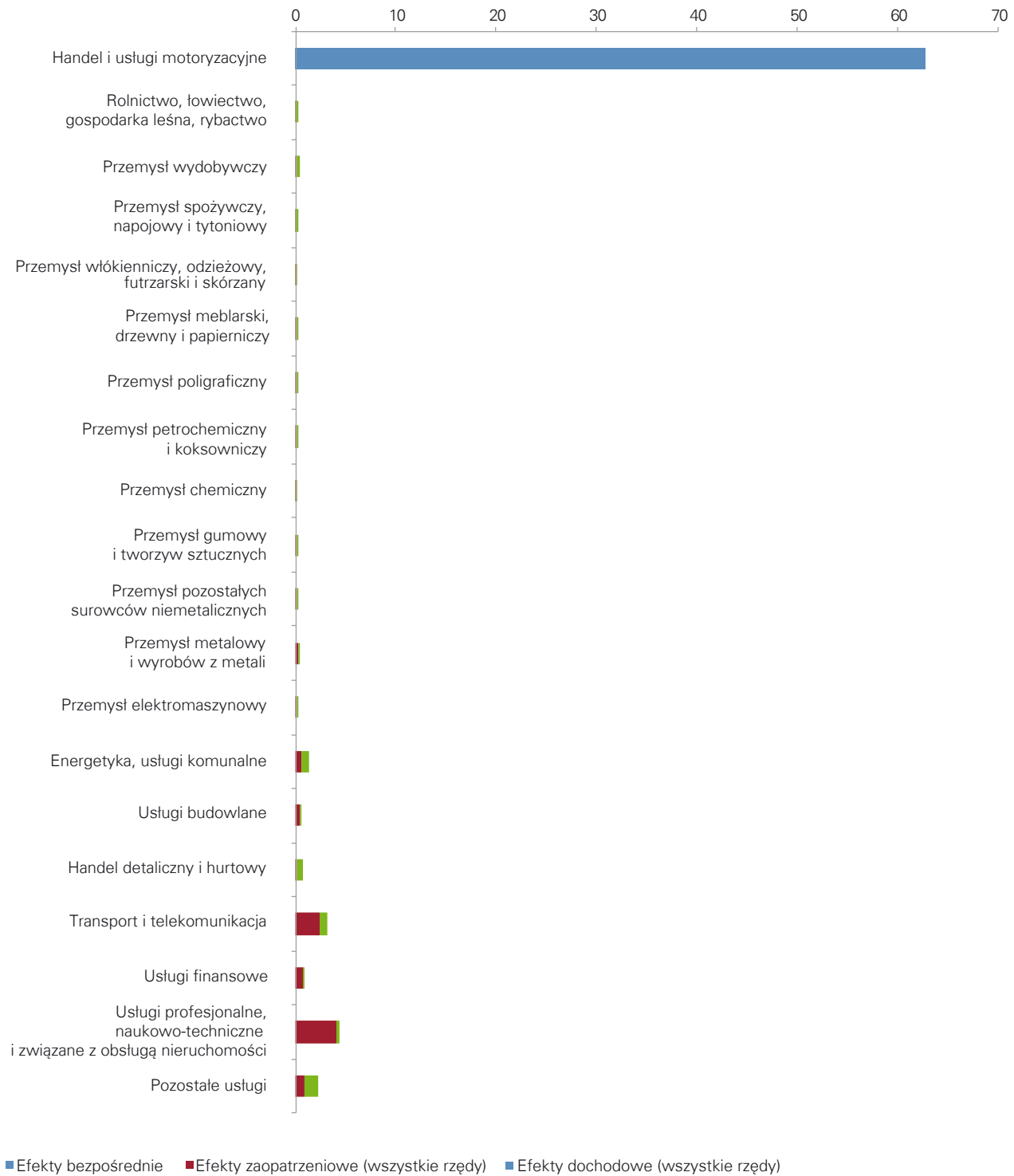
Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat; dane uwzględniają szarą strefę; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Handel i usługi motoryzacyjne – wartość dodana brutto (2012)

Sektor	Wartość (w mld zł)	Udział w wartości dodanej brutto ogółem
Handel i usługi motoryzacyjne	63,2	4,5%
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla firm, poza branżą motoryzacyjną (efekty zaopatrzeniowe), w tym:	11,0	0,8%
I rząd efektów	7,2	0,5%
II i kolejne rzędy efektów	3,8	0,3%
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla pracujących, poza branżą motoryzacyjną (efekty dochodowe), w tym:	5,0	0,4%
I rząd efektów	4,4	0,3%
II rząd efektów	0,6	0,1%
Razem	79,2	5,7%

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS, Eurostat i obliczeń własnych; dane uwzględniają szarą strefę

Handel i usługi motoryzacyjne – generowana wartość dodana (w mld zł, 2012)



Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce. Analiza uwzględnia szarą strefę

5.4 Pracujący i wynagrodzenia

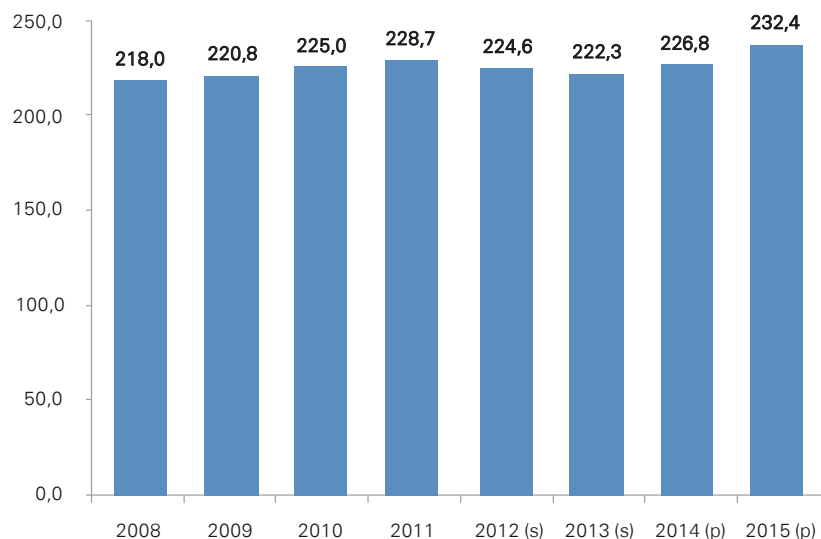
Handel i usługi motoryzacyjne przyczyniają się łącznie do utrzymania 399,5 tys. miejsc pracy w Polsce. Pracownicy, którzy zawdzięczają swoje miejsca pracy temu sektorowi, otrzymują łącznie 17,6 mld zł wynagrodzeń brutto rocznie.

Większość z wymienionej liczby miejsc pracy powstaje w ramach efektów bezpośrednich. W 2012 roku w sektorze handlu i usług motoryzacyjnych pracowało około 225 tys. osób. Do tej liczby należy dodać pracowników zatrudnionych w szarej strefie. Jak wynika z badań GUS, w 2010 roku nawet 21 tys. osób wykonywało pracę nierejestrowaną przy „przeглядach i naprawach samochodów oraz innych maszyn”. Można domniemywać, że większość z wymienionych miejsc pracy utrzymywana jest w warsztatach motoryzacyjnych. Na potrzeby obliczeń przyjęliśmy, że w 2012 roku w sektorze handlu i napraw motoryzacyjnych w szarej strefie pracowało 19 tys. osób.

Warto zwrócić uwagę na znaczenie sieci dealerskiej dla zatrudnienia w handlu i usługach motoryzacyjnych. Jak wynika z badań ZDS, w 2012 roku w firmach dealerskich pracowało 38 tys. osób. Stagnacja popytu na nowe samochody przełożyła się jednak na spadek zatrudnienia o około 2 tys. osób w porównaniu z 2011 rokiem.

Ponad 103 tys. miejsc pracy utrzymywane jest u dostawców i poddostawców poza motoryzacją. Oznacza to, że jedno miejsce pracy (oficjalne i nieoficjalne) w sektorze handlu i usług motoryzacyjnych przyczynia się do utrzymania 0,43 miejsca pracy w innych sektorach gospodarki w ramach efektów zaopatrzeniowych.

Pracujący w handlu i usługach motoryzacyjnych (w tys.)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Handel i usługi motoryzacyjne – miejsca pracy i roczne wynagrodzenia brutto (2012)

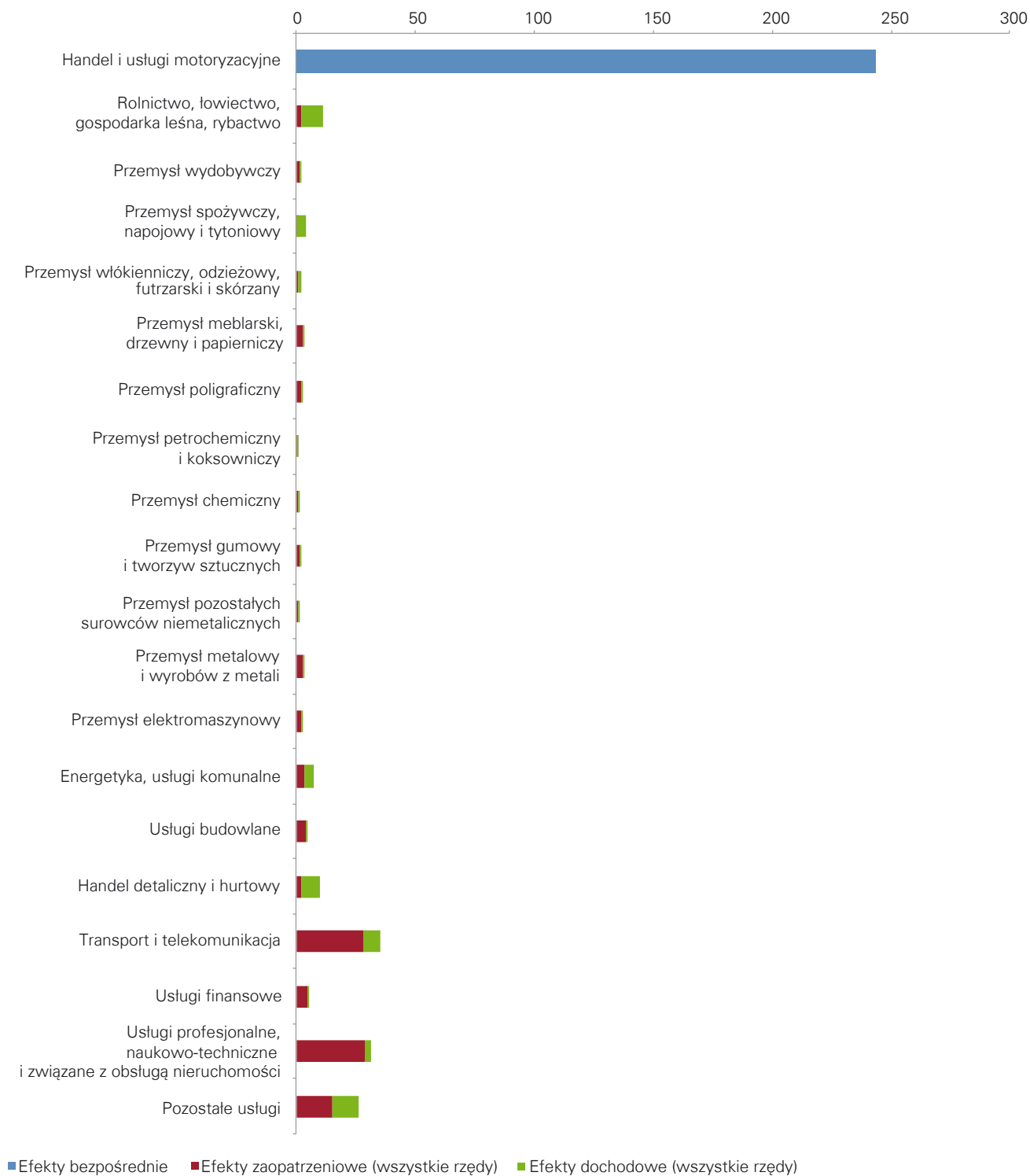
Sektor	Pracujący (w tys.)	Wynagrodzenia (w mld zł)
Handel i usługi motoryzacyjne	224,6	9,6
Handel i usługi motoryzacyjne – szara strefa	19,0	0,8
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla firm, poza branżą motoryzacyjną (efekty zaopatrzeniowe), w tym:	103,7	4,9
I rząd efektów	68,2	3,2
II i kolejne rzędy efektów	35,5	1,7
Krajowi dostawcy i poddostawcy towarów i usług dla pracujących, poza branżą motoryzacyjną (efekty dochodowe), w tym:	52,2	2,3
I rząd efektów	46,1	2,0
II rząd efektów	6,1	0,3
Razem	399,5	17,6

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i własnych

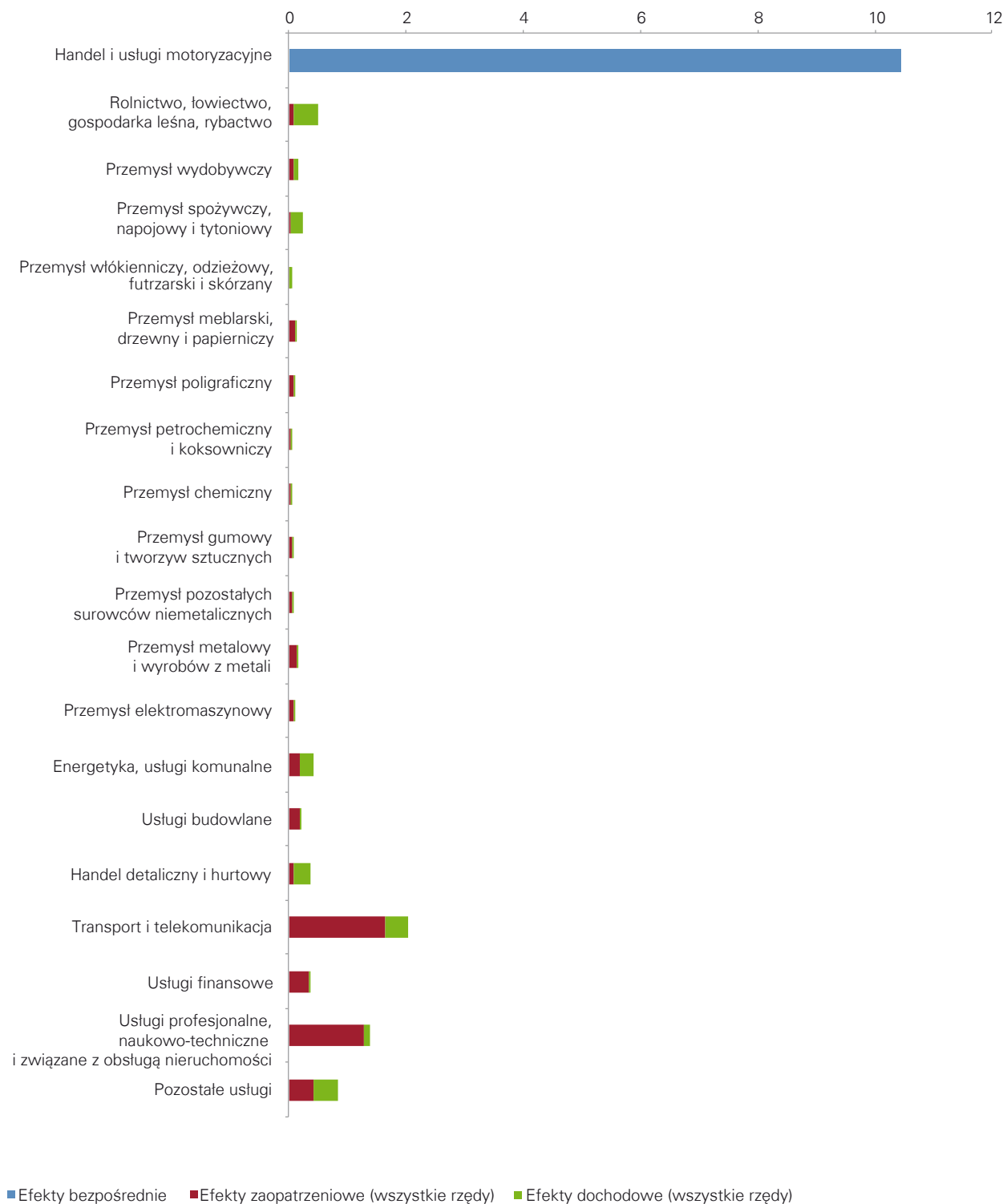
Zakupy konsumpcyjne pracowników handlu i usług motoryzacyjnych (w tym pracujących w szarej strefie) oraz ich dostawców sprawiają, że jedno miejsce pracy w sektorze tworzy 0,23 miejsca pracy w gospodarce. W sumie w ramach efektów dochodowych utrzymywane jest w kraju ponad 52 tys. miejsc pracy.

W ramach efektów pośrednich na jedno miejsce pracy w handlu i usługach motoryzacyjnych powstaje łącznie 0,66 miejsca pracy poza branżą motoryzacyjną.

Handel i usługi motoryzacyjne – generowane zatrudnienie (w tys., 2012)

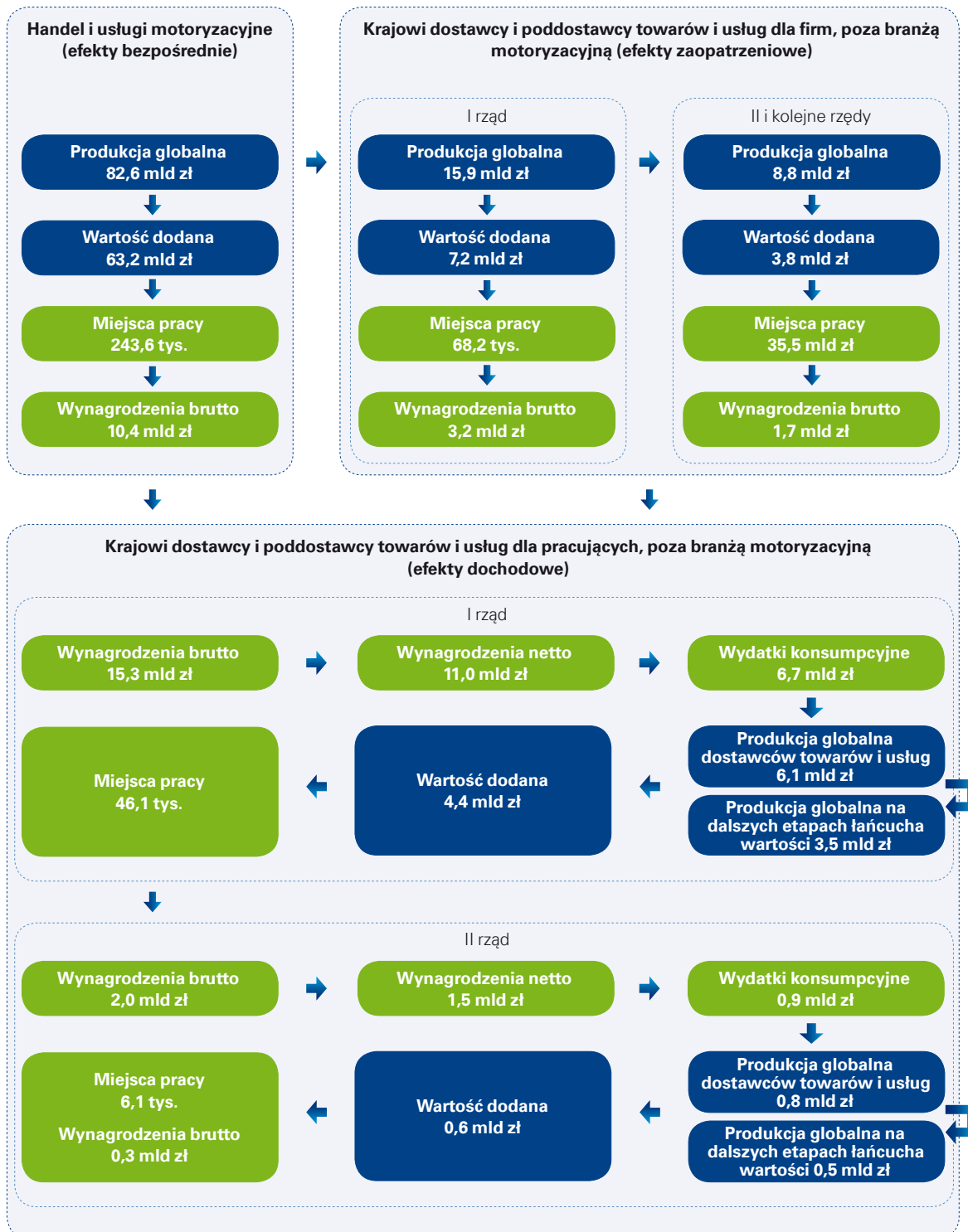


Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce. Analiza uwzględnia szarą strefę

Handel i usługi motoryzacyjne – generowane dochody ludności (w mld zł, 2012)

5.5 Podsumowanie

Handel i usługi motoryzacyjne – efekty bezpośrednie, pośrednie zaopatrzeniowe i pośrednie dochodowe





6

Rola branży motoryzacyjnej w handlu zagranicznym Polski

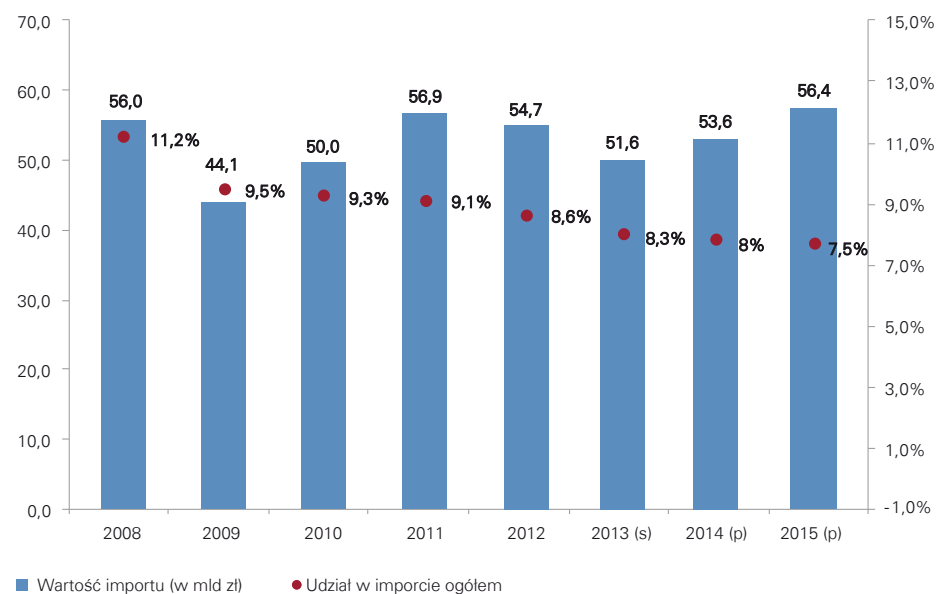
6.1 Import

Import towarów motoryzacyjnych do Polski napędzany jest zarówno przez sektor handlu i usług motoryzacyjnych, jak i przez zakłady produkcyjne. Choć motoryzacja ma bardzo duży udział w wartości importu do Polski ogółem, to z perspektywy pięciu lat widoczny jest stopniowy spadek znaczenia tej kategorii produktów.

Import szeroko rozumianej kategorii towarów motoryzacyjnych osiągnął w 2012 roku wartość 54,7 mld zł (13,1 mld euro) i był o 3,9% mniejszy niż rok wcześniej. Kluczową rolę w wartości importu odgrywały samochody osobowe (16,3 mld zł) oraz części i akcesoria (22,1 mld zł).

Rok 2013 przyniesie najprawdopodobniej spadek importu towarów motoryzacyjnych. Choć odbicie jest możliwe w 2014/2015 roku, to jednak nie będzie ono na tyle duże, by powstrzymać spadek znaczenia motoryzacji w imporcie ogółem.

Import produktów motoryzacyjnych



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Import (w mld zł)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (s)
Samochody osobowe	19,1	16,0	16,6	15,7	16,3	14,8
Mikrobusy i autobusy	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,2
Samochody dostawcze, ciężarowe, ciągniki drogowo i inne	11,4	5,7	8,1	10,8	10,4	9,4
Silniki i podwozia z silnikami	3,8	3,6	3,4	3,9	3,0	2,6
Części i akcesoria motoryzacyjne, w tym opony, szyby i akumulatory	18,1	17,1	19,8	23,7	22,1	22,1
Nadwozia, przyczepy i naczepy	2,7	1,1	1,5	2,2	2,2	2,3
Jednoślady	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2
Razem produkty motoryzacyjne	56,0	44,1	50,0	56,9	54,7	51,6
Import ogółem	499,2	463,7	536,6	623,3	638,5	625,7

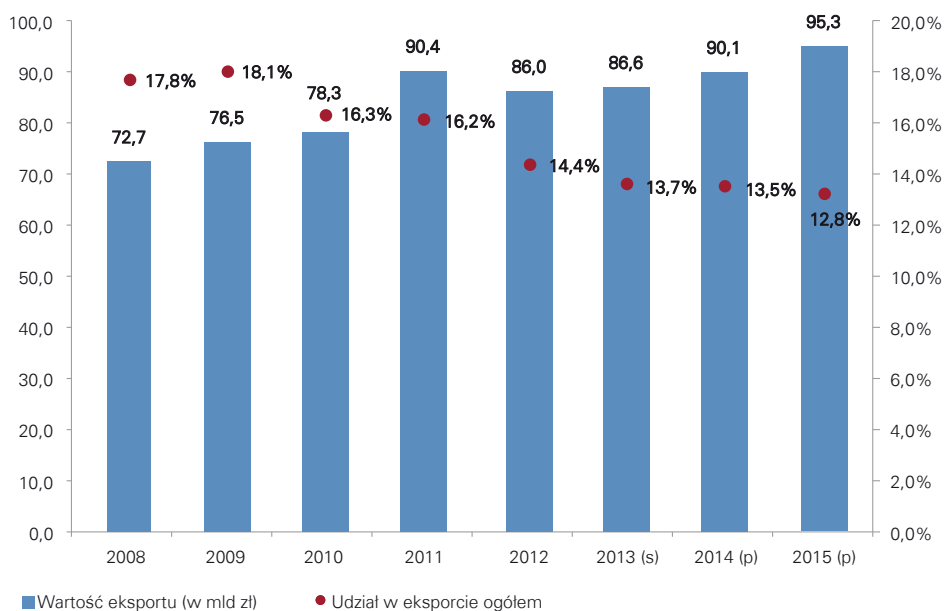
6.2 Eksport

Choć produkty przemysłu motoryzacyjnego wciąż mają kluczowe znaczenie dla polskiego eksportu, to ich udział systematycznie maleje.

Eksport produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął w 2011 roku wartość 90,4 mld zł (21,9 mld euro) i był o 15,5% większy niż rok wcześniej. W 2012 roku eksport spadł o 5% i wyniósł 86 mld zł (20,5 mld euro). Najważniejszą kategorią eksportowanych produktów były samochody osobowe (22,3 mld zł) oraz części i akcesoria (37,1 mld zł). Duże znaczenie ekonomiczne ma także eksport samochodów użytkowych (12,6 mld zł) oraz silników (10,4 mld zł).

Dostępne dane na 2013 rok wskazują na dalszy, umiarkowany spadek wartości sprzedaży zagranicznej pojazdów osobowych oraz dostawczych, ciężarowych i ciągników drogowych. Wzrośnie z kolei wartość eksportu części i akcesoriów motoryzacyjnych. Ogółem eksport towarów motoryzacyjnych może nieznacznie przekroczyć poziom z 2012 roku.

Eksport produktów motoryzacyjnych



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Eksport (w mld zł)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (s)
Samochody osobowe	23,6	30,1	26,5	28,0	22,3	21,1
Mikrobusy i autobusy	2,8	3,6	3,1	3,5	3,0	3,3
Samochody dostawcze, ciężarowe, ciągniki drogowo i inne	7,5	5,4	5,9	8,1	9,6	8,8
Silniki i podwozia z silnikami	9,5	8,8	9,5	11,9	10,4	10,3
Części i akcesoria motoryzacyjne, w tym opony, szyby i akumulatory	25,5	27,0	31,4	36,0	37,1	39,4
Nadwozia, przyczepy i naczepy	3,6	1,6	2,0	2,9	3,5	3,5
Jednoślady	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Razem produkty motoryzacyjne	72,7	76,5	78,3	90,4	86,0	86,6
Eksport ogółem	407,6	423,5	481,3	558,5	597,5	631,4

Źródło: opracowanie i szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat; (s) – szacunek

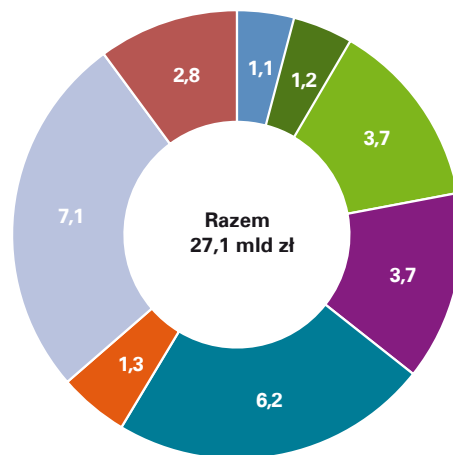




7

Przychody sektora finansów publicznych

Przychody sektora finansów publicznych związane z branżą motoryzacyjną (w mld zł, 2012)



- Podatek od dochodów osób prawnych
- Podatek od dochodów osób fizycznych
- Składki na ubezpieczenia społeczne po stronie pracodawców
- Składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne po stronie pracowników
- Podatek VAT
- Podatek akcyzowy i cło
- Podatki i składki w ramach efektów zaopatrzeniowych
- Podatki i składki w ramach efektów dochodowych

Źródło: szacunki KPMG w Polsce

Podatek VAT – nowe samochody osobowe i dostawcze o DMC ≤ 3,5 t (w mld zł, 2012)

	Osoby fizyczne	Osoby prawne	Razem
Łączna wartość brutto zakupionych pojazdów	8,9	16,2	25,1
Wartość podatku VAT wg stawki 23%	1,7	3,0	4,7
Wartość odliczenia podatku VAT (60% podatku należnego, maksymalnie 6 tys. zł)	0,2	1,0	1,2
Wartość podatku VAT do zapłaty	1,5	2,0	3,5

Kalkulacja opiera się na bazie rejestracji CEP/PZPM, uzupełnionej o zakresy cen katalogowych dla poszczególnych modeli pojazdów. Podstawą obliczeń jest szacunkowa cena transakcyjna, zmodyfikowana (w zależności od typu nabywcy) w stosunku do dolnej ceny katalogowej o 1) wskaźniki wybieranego wariantu w ramach zakresu cenowego modelu 2) koszt dodatkowego wyposażenia oraz 3) rabaty. Struktura nabywców (osoby fizyczne/osoby prawne) pochodzi z bazy rejestracji CEP/PZPM.

Źródło: szacunki KPMG w Polsce

Przemysł oraz handel i usługi motoryzacyjne odpowiadają bezpośrednio za 17,2 mld zł rocznych wpływów do sektora finansów publicznych (włączając ubezpieczenia społeczne i zdrowotne). Dodatkowo w wyniku zakupów towarów i usług przez firmy oraz wydatków konsumpcyjnych ponoszonych przez pracowników motoryzacja przyczynia się pośrednio do wpływów o wartości blisko 9,9 mld zł.

Największym źródłem przychodów sektora finansów publicznych jest podatek VAT. Łączną wartość należnego VAT w związku z działalnością branży motoryzacyjnej w 2012 roku szacujemy na 6,2 mld zł. Z tej sumy 3,5 mld zł wiąże się ze sprzedażą nowych samochodów osobowych i dostawczych, zaś 2,7 mld zł pochodzi z handlu częściami i akcesoriami oraz usług motoryzacyjnych. Z kalkulacji wyłączone wpływy związane z handlem używanymi pojazdami.

Podana wartość uwzględnia odliczenia podatku VAT przez przedsiębiorstwa i osoby prowadzące działalność gospodarczą. W przypadku samochodów osobowych i dostawczych o DMC ≤ 3,5 t odliczeniu podlega 60% podatku, lecz nie więcej niż 6 tys. zł (z pewnymi wyjątkami). Dla samochodów o DMC > 3,5 t przyjęto, że są kupowane wyłącznie przez przedsiębiorstwa i związany z nimi VAT odliczany jest w całości. Także w przypadku usług oraz części i akcesoriów znacząca większość zakupów firmowych jest odliczana – wyjątkiem będą jedynie te podmioty, których usługi są zwolnione z VAT.

Szacujemy, że w 2012 roku firmy produkcyjne z branży motoryzacyjnej odprowadziły około 0,7 mld zł podatku dochodowego, zaś motoryzacyjne przedsiębiorstwa handlowe i usługowe

– 0,4 mld zł. Łącznie z tytułu podatku od dochodów osób prawnych (CIT) sektor finansów publicznych pozyskał 1,1 mld zł. Należy pamiętać, że wielu producentów motoryzacyjnych korzysta ze zwolnienia z podatku CIT w związku z działalnością w ramach specjalnej strefy ekonomicznej.

Należny podatek od dochodów osób fizycznych uzyskanych w 2012 roku wynosi około 1,3 mld zł. Ponadto z miejscami pracy w branży motoryzacyjnej wiąże się 7,4 mld zł składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne opłacanych przez pracodawców i samych pracowników,

które także można traktować jako dochód sektora finansów publicznych.

Ważnym źródłem wpływów budżetowych jest również podatek akcyzowy, którym objęte są nowe i używane samochody osobowe przywożone do Polski oraz wyprodukowane i sprzedane w kraju. Stawka akcyzy wynosi 3,1% dla samochodów o pojemności silnika do 2 litrów oraz 18,6% dla pozostałych. Podatek płacony jest jednorazowo, w momencie wprowadzenia pojazdu na rynek. Łączne wpływy akcyzowe związane ze sprzedażą samochodów wyniosły w 2012 roku 1,3 mld zł. Prawie dwie trzecie tej kwoty (ponad 0,8 mld zł) pochodzi z handlu nowymi pojazdami.

Stosunkowo najmniejszym źródłem dochodów dla polskiego sektora finansów publicznych jest cło nakładane na pojazdy oraz części i akcesoria motoryzacyjne importowane spoza Unii Europejskiej (z pewnymi wyjątkami). Środki pozyskane z tytułu cła zasilają w 75% budżet UE, zaś pozostałe 25% pozostaje w Polsce. W 2012 roku wartość importu motoryzacyjnego spoza UE (z wyłączeniem zwolnionego z cła importu z Islandii, Lichtensteinu, Mołdawii, Norwegii, Szwajcarii i Turcji) wyniosła 6,2 mld zł. Na podstawie wartości importu poszczególnych towarów motoryzacyjnych (Eurostat) oraz taryfy celnej obowiązującej w 2012 roku szacujemy, że wartość cła należnego od importowanych towarów wyniosła nieco ponad 0,2 mld zł, z czego do polskiego budżetu trafiło 57 mln zł.

Oprócz wpływów bezpośrednio związanych z działalnością przedsiębiorstw motoryzacyjnych sektor finansów publicznych odnosi korzyści pośrednio związane z motoryzacją. W ramach efektów zaopatrzeniowych dostawcy i poddostawcy branży motoryzacyjnej wygenerowali w 2012 roku ponad 7,1 mld zł wpływów podatkowych i składek. Z kolei w ramach efektów dochodowych do sektora finansów publicznych wpłynęło 2,8 mld zł.

Podatek VAT – części, akcesoria i usługi motoryzacyjne (w mld zł, 2012)

	Osoby fizyczne	Osoby prawne	Razem
Łączna wartość brutto zakupionych części, akcesoriów i usług motoryzacyjnych (ujawniana)	16,2	11,9	28,1
Wartość podatku VAT wg stawki 23%	3,0	2,2	5,2
Wartość odliczenia podatku VAT	0,4	2,1	2,5
Wartość podatku VAT do zapłaty	2,6	0,1	2,7

Kalkulacja opiera się na 1) danych GUS dla oficjalnych przychodów firm wyspecjalizowanych w usługach motoryzacyjnych oraz 2) wartości detalicznego rynku części i akcesoriów, obliczonej na podstawie wyników finansowych 60 największych dystrybutorów i hurtowników oraz szacunkowej struktury kanałów dystrybucji do końcowych użytkowników i utrzymywanych w nich marżach (sprzedaż bezpośrednia, sklepy motoryzacyjne, warsztaty). Uwzględniono fakt, że część sprzedaży części w warsztatach nie jest ujawniana, więc VAT płacony jest ostatecznie od ceny zakupu, nie zaś sprzedaży przez warsztat. Strukturę nabywców (osoby fizyczne/prawne) oszacowano na podstawie struktury własnościowej parku pojazdów samochodowych, skorygowanej o wpływ wieku pojazdów (młodsze we flotach firmowych, starsze u osób fizycznych) i związanego z nim zakresu niezbędnych napraw i konserwacji.

Źródło: szacunki KPMG w Polsce

Podatek od dochodów osób prawnych (w mld zł, 2012)

Segment	Wartość podatku
Przemysł motoryzacyjny	0,7
Handel i usługi motoryzacyjne	0,4
Branża motoryzacyjna razem	1,1

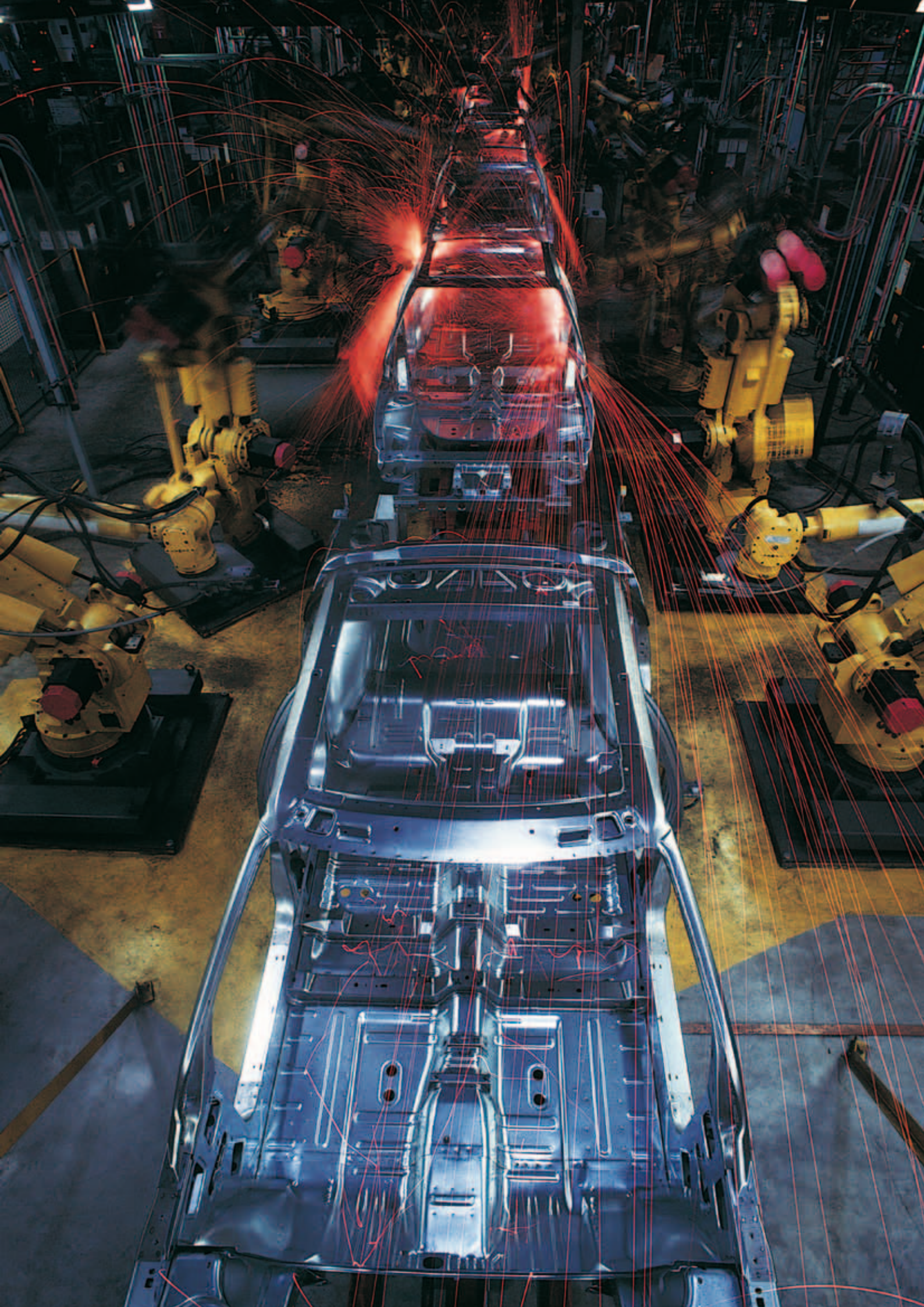
Źródło: szacunki KPMG w Polsce na podstawie danych GUS/Effect

Podatek od dochodów osób fizycznych oraz składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne (w mld zł, 2012)

	Przemysł motoryzacyjny	Handel i usługi motoryzacyjne	Razem
Dochód brutto pracujących	7,6	9,6	17,2
Razem składki i podatek po stronie pracowników, w tym:	2,2	2,7	4,9
<i>Ubezpieczenie emerytalne</i>	0,7	1,0	1,7
<i>Ubezpieczenie rentowe</i>	0,1	0,1	0,2
<i>Ubezpieczenie chorobowe</i>	0,2	0,2	0,4
<i>Ubezpieczenie zdrowotne</i>	0,6	0,7	1,3
<i>Podatek od dochodów osób fizycznych*</i>	0,6	0,7	1,3
Razem składki po stronie pracodawców, w tym:	1,7	2,0	3,7
<i>Ubezpieczenie emerytalne</i>	0,7	1,0	1,7
<i>Ubezpieczenie rentowe</i>	0,5	0,6	1,1
<i>Ubezpieczenie wypadkowe</i>	0,2	0,1	0,3
<i>Fundusz Emerytur Pomostowych, Fundusz Pracy oraz Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych</i>	0,3	0,3	0,6

*Wartość obliczona według efektywnej stawki opodatkowania za 2011 rok wynikającej z danych Ministerstwa Finansów

Źródło: szacunki KPMG w Polsce





8

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną

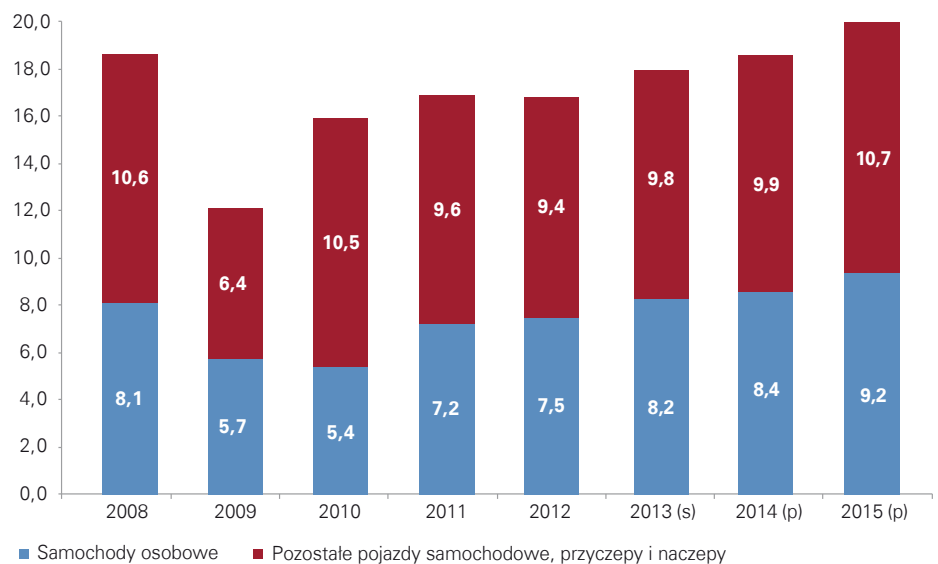
8.1 Usługi leasingowe i Car Fleet Management

Leasing stanowi kluczowy instrument finansowania inwestycji przedsiębiorstw w środki transportu. W 2012 roku firmy leasingowe sfinansowały zakup 82,6 tys. samochodów osobowych oraz aż 41,3 tys. pojazdów użytkowych. Coraz większe znaczenie mają także kompleksowe usługi Car Fleet Management.

Ogółem w 2012 roku przekazano w leasing pojazdy samochodowe oraz przyczepy i naczepy o wartości netto 16,9 mld zł. W tej kwocie największy udział (7,5 mld zł) miały samochody osobowe. Wśród pojazdów użytkowych przekazano w leasing samochody dostawcze i ciężarowe o wartości 3,4 mld zł netto, oraz ciągniki siodłowe o wartości 3,6 mld zł. Przekazane w leasing przyczepy i naczepy warte były 1,6 mld zł netto. Ogółem rynek leasingu pojazdów samochodowych wart był minimalnie mniej niż w 2011 roku, przy czym nieco wzrosło znaczenie samochodów osobowych kosztem pojazdów użytkowych.

Dynamicznie rozwija się rynek Car Fleet Management. Jak wynika z danych Keralla Research, w 2012 roku firmy CFM zarządzały łącznie flotą 154,5 tys. pojazdów, z czego 115,5 tys. obsługiwanych było w full service leasingu. Portfolio klientów CFM przekroczyło 173 tys. firm.

Rynek leasingu pojazdów samochodowych w Polsce (wartość netto środków, w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych ZPL; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Rynek leasingu pojazdów samochodowych w Polsce (2012)

	Wartość netto środków (w mld zł)	Liczba środków (w tys. szt.)
Samochody osobowe	7,5	82,6
Samochody dostawcze do 3,5 t	2,2	20,2
Samochody ciężarowe pow. 3,5 t	1,2	5,5
Ciągniki siodłowe	3,6	14,7
Naczepy i przyczepy	1,6	13,4
Autobusy	0,5	0,9
Inne	0,3	1,7
Razem	16,9	138,9

Źródło: opracowanie KPMG w Polsce na podstawie danych ZPL. Liczba środków – tylko dla członków ZPL, bez doszacowań dla całości rynku

Szacujemy, że działalność leasingowa związana z pojazdami samochodowymi oraz CFM i inne formy wynajmu lub dzierżawy pojazdów przyczyniają się bezpośrednio do utrzymania 8 tys. miejsc pracy. Ponadto działalność opisanych firm generuje wartość dodaną brutto rzędu 3,2 mld zł rocznie.

8.2 Kredyty samochodowe

Rynek kredytów samochodowych jest mniejszy (wartościowo) niż rynek leasingu, jednak bardziej stabilny i odporny na zawirowania gospodarcze i zmiany popytu.

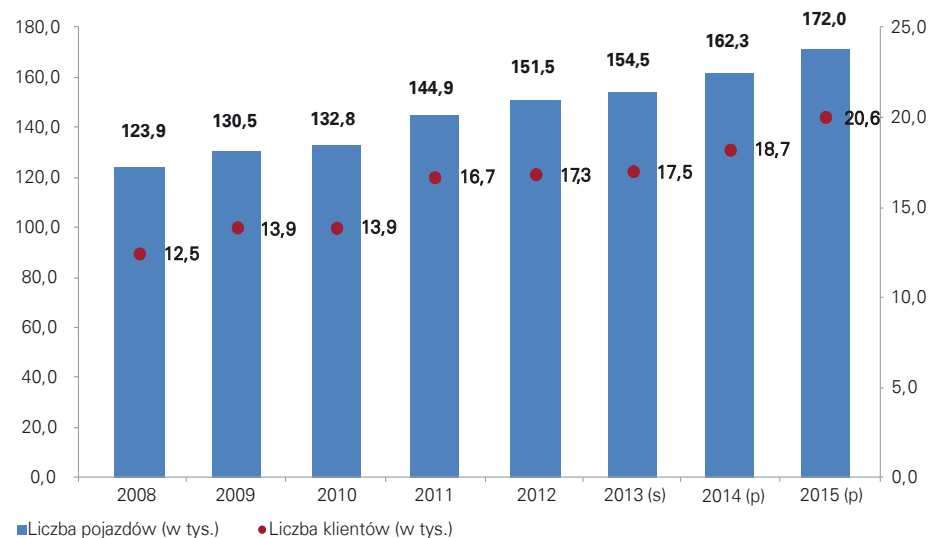
Finansowanie zakupu pojazdu samochodowego kredytem jest najczęściej wybierane przez osoby prywatne lub indywidualnych przedsiębiorców. Na koniec 2012 roku bankowe portfolio kredytów samochodowych miało wartość 13,5 mld zł, z czego na dwie wymienione grupy kredytobiorców przypadało 84% wartości kredytów.

Stan kredytów samochodowych maleje – wartość spłacanych kredytów przewyższa wartość kredytów udzielanych. Ogółem od 2010 do 2012 roku wartość bankowego portfolio kredytów samochodowych zmalała o 10%.

W dłuższej perspektywie widoczne są dwa trendy: kurczące się portfolio kredytów osób prywatnych i rosnące przedsiębiorców indywidualnych. Rośnie także portfolio kredytów dla małych i średnich przedsiębiorstw.

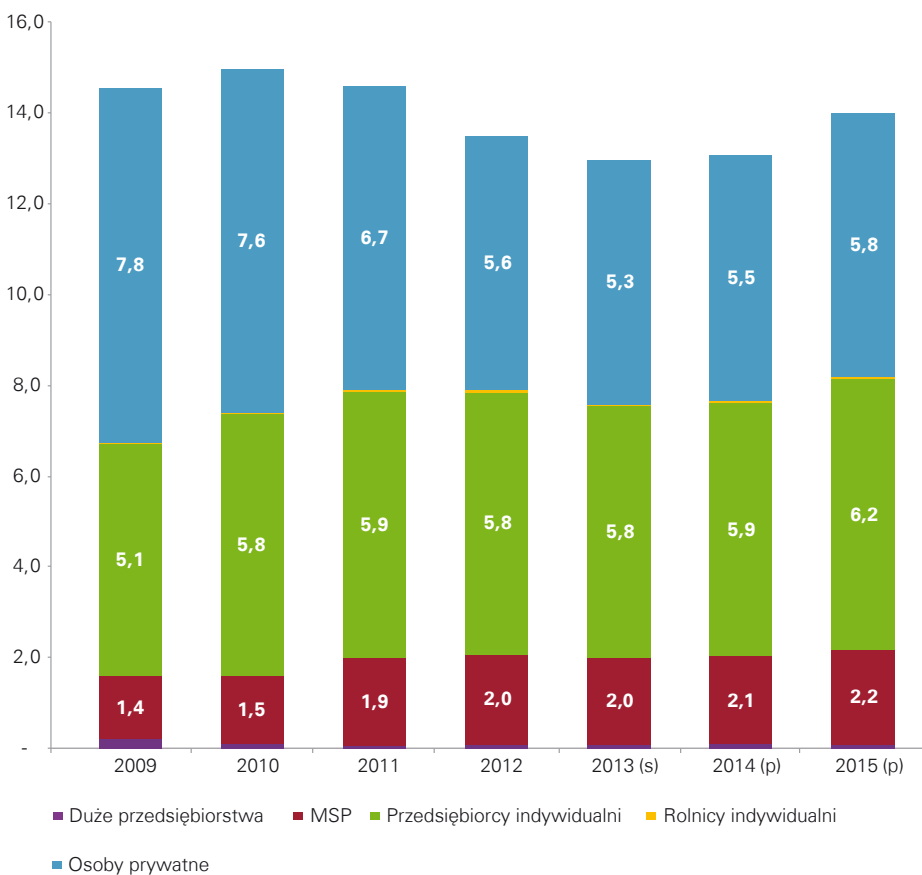
Szacujemy, że działalność bankowa związana z udzielaniem kredytów samochodowych przyczynia się do utrzymania około 2,3 tys. miejsc pracy i generuje wartość dodaną brutto rzędu 1 mld zł rocznie.

Rynek Car Fleet Management



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych Keralla Research; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Portfolio kredytów samochodowych (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych NBP; (s) – szacunek, (p) – Prognoza

8.3 Ubezpieczenia komunikacyjne

Ubezpieczenia komunikacyjne w ostatnich latach przynosiły ubezpieczycielom głównie straty, co nie zmienia faktu, że segment ten odgrywa istotną rolę w branży ubezpieczeniowej i gospodarce jako całości.

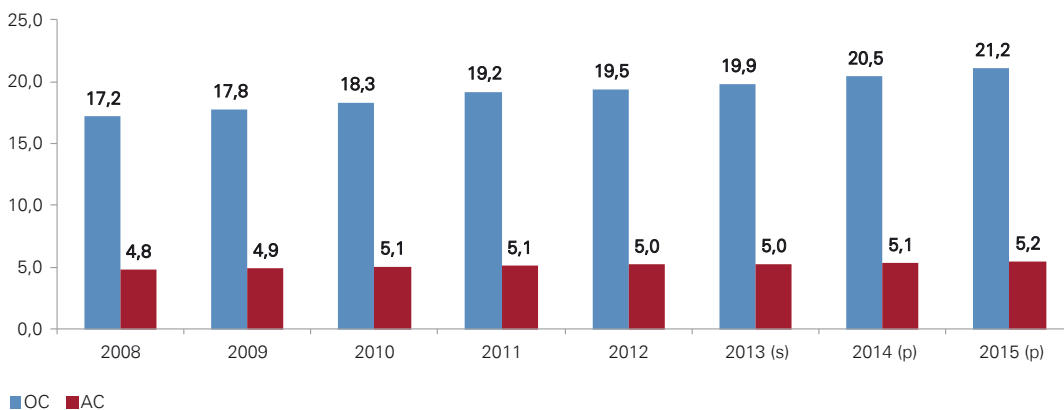
W 2012 roku obowiązkowym ubezpieczeniem OC objętych było 19,5 mln pojazdów, zaś składka przypisana brutto z tego tytułu sięgnęła 8,9 mld zł. W grupie ubezpieczeń AC aktywnych było 5,0 mln polis, przy składce 5,6 mld zł.

Od wielu lat zakłady ubezpieczeń utrzymywały zaniżone stawki, na co wpływały przede wszystkim dwa czynniki: ostra konkurencja na rynku oraz nadzieja na przyciągnięcie potencjalnych nabywców innych produktów ubezpieczeniowych. Skutkiem był ujemny wynik techniczny w grupie ubezpieczeń komunikacyjnych, szczególnie dotkliwy w przypadku OC (w latach 2009 i 2010 zbliżył się on do 1 mld złotych). Podniesienie składek stało się jednak koniecznością. W 2011 i 2012 roku zmniejszyła się także szkodowość. W efekcie, od 2011 roku udaje się wypracowywać dodatni wynik na ubezpieczeniach AC i

stopniowo zmniejszać ujemny wynik na ubezpieczeniach OC.

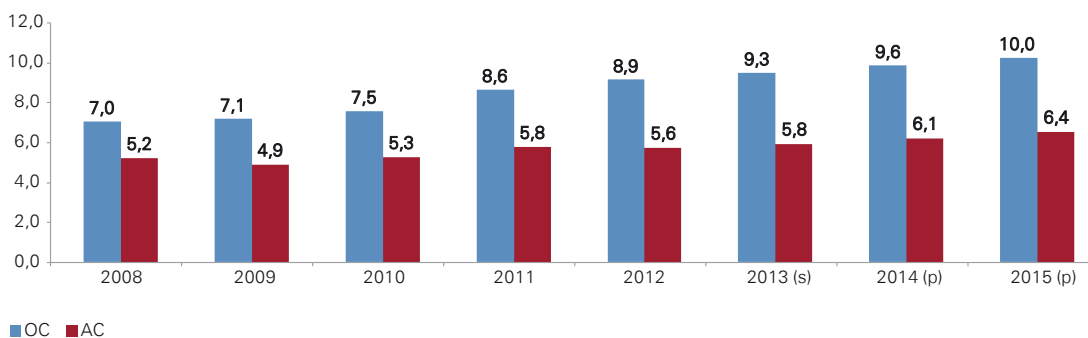
Ubezpieczenia komunikacyjne, choć długo przynosiły straty, są źródłem istotnych efektów bezpośrednich dla polskiej gospodarki. W 2012 roku ubezpieczyciele ponieśli z ich tytułu łącznie blisko 3,4 mld zł kosztów akwizycji i kosztów administracyjnych, co stanowi poważny impuls zakupowy i dochodowy. Szacujemy, że działalność ubezpieczeniowa w tym obszarze przyczynia się do utrzymania 15,6 tys. miejsc pracy (włączając agentów) i wygenerowała około 1,9 mld zł wartości dodanej w 2012 roku.

Ubezpieczenia komunikacyjne – liczba polis (w mln szt.)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych KNF. Dane dotyczą pojazdów lądowych; (s) – szacunek, (p) – prognoza

Ubezpieczenia komunikacyjne – składka przypisana brutto (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych KNF. Dane dotyczą pojazdów lądowych; (s) – szacunek, (p) – prognoza

8.4 Transport drogowy

Transport drogowy należy do kluczowych sektorów polskiej gospodarki. Szacujemy, że w tym sektorze pracuje blisko 431 tys. osób, zaś generowana wartość dodana brutto (w ramach efektów bezpośrednich) sięga 26 mld zł rocznie (tj. 1,8% całej gospodarki).

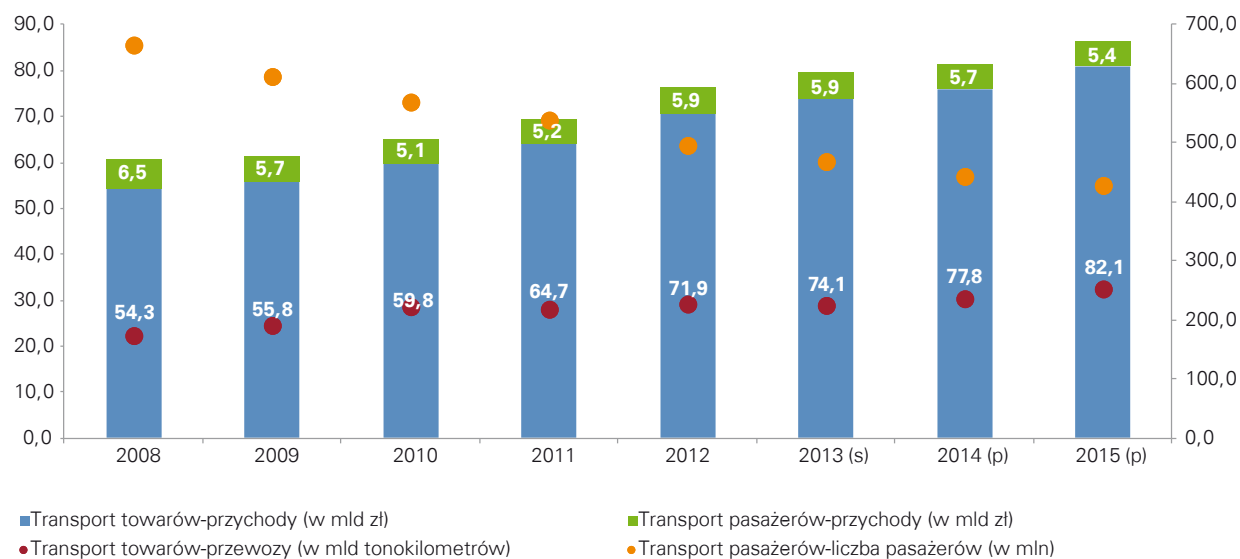
Jak wynika z danych GUS, przychody z tytułu transportu samochodowego towarów w 2012 roku wyniosły 71,9 mld zł, zaś osób – 5,9 mld zł. Dane te nie obejmują komunikacji miejskiej.

Widoczne są dwa zasadnicze trendy: systematyczny wzrost przewozów

w transporcie towarowym (wyrażony w tonokilometrach) oraz silny spadek liczby pasażerów w samochodowym transporcie pasażerskim (bez komunikacji miejskiej).

Analiza danych GUS i Eurostat wskazuje, że całkowite przychody sektora transportu drogowego, włączając w to komunikację miejską, taksówki, przewóz osób czy firmy wyspecjalizowane w przeprowadzkach (sekcje PKD 49.3 Pozostały transport lądowy pasażerski oraz 49.4 Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami) są wyższe. W 2012 roku wyniosły one szacunkowo około 96,6 mld zł.

Transport drogowy



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych GUS. Dane nie obejmują komunikacji miejskiej; (s) – szacunek, (p) – prognoza

8.5 Rynek paliwowy

Produkcja i sprzedaż paliw samochodowych stanowi jedną z kluczowych gałęzi gospodarki, istotną nie tylko z powodu przychodów, zatrudnienia i produktywności, ale także wpływów budżetowych.

Jak wynika z danych POPIHN, konsumpcja paliw ciekłych wykorzystywanych w pojazdach samochodowych rosła od 2008 do 2011 roku. Motorem wzrostu był popyt na olej napędowy, wynikający m.in. z ciągłego

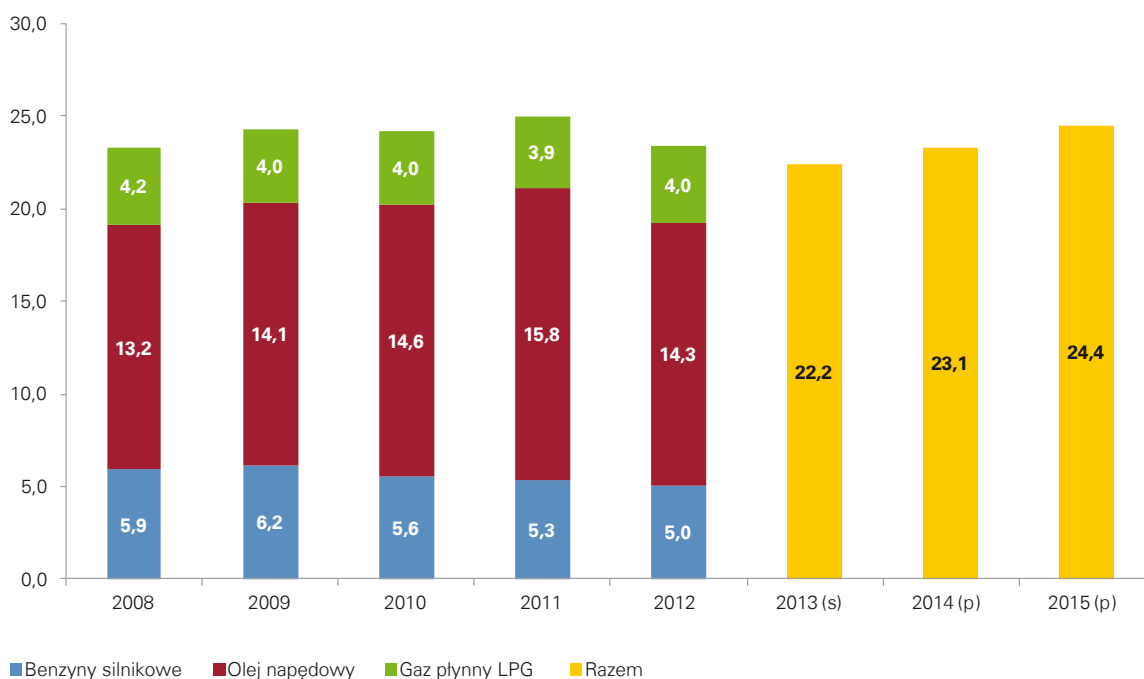
zwiększania się skali działalności firm transportowych. Z drugiej strony, w okresie 2008-2011 systematycznie zmniejszała się konsumpcja benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG. Ogółem w 2011 roku konsumpcja paliw ciekłych wykorzystywanych w pojazdach samochodowych wyniosła 25 mln m³.

Dane POPIHN za 2012 rok wskazują na spadek konsumpcji paliw łącznie o 6,7%, przy czym widoczny jest spadek konsumpcji przede wszystkim oleju napędowego, ale także benzyny.

Nieznacznie wzrosła konsumpcja gazu płynnego LPG.

Szacujemy, że produkcja, import i sprzedaż paliw generuje łączne przychody rządu 170 mld zł rocznie, wartość dodaną brutto rządu 17 mld zł i przyczynia się do utrzymania około 58 tys. miejsc pracy (2012). Sprzedaż paliw generuje także bardzo istotne wpływy budżetowe. Jak wynika z danych Służby Celnej, w 2012 roku wpływy z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych sięgnęły 26,1 mld zł, zaś od gazu LPG – 1 mld zł.

Konsumpcja wybranych paliw ciekłych (w mln m³)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy KPMG w Polsce na podstawie danych POPIHN; (s) – szacunek, (p) – prognoza

8.6 Infrastruktura drogowa

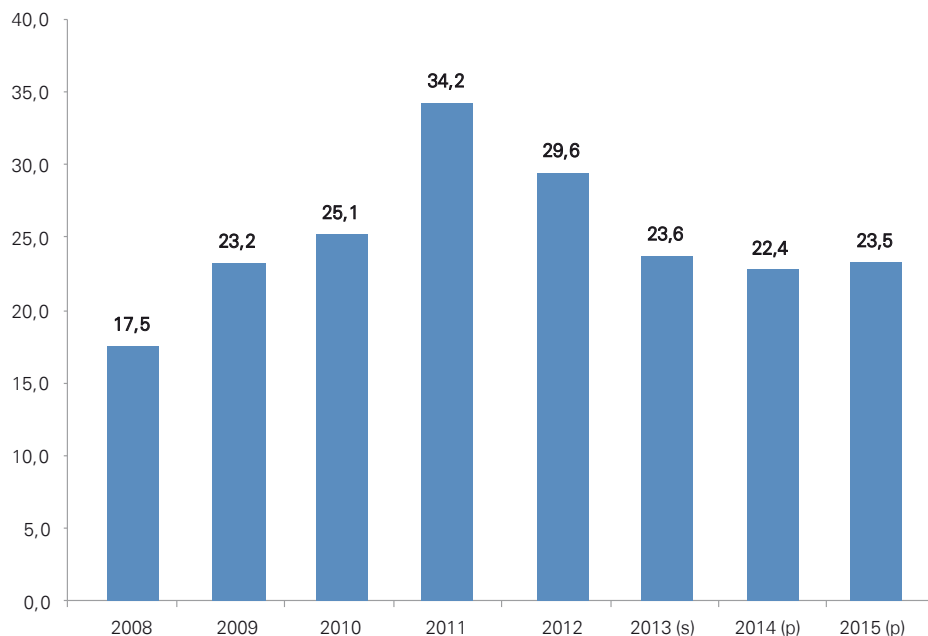
Potrzeby inwestycyjne związane z rozgrywkami mistrzostw Europy w piłce nożnej dały niezwykle silny impuls dla budownictwa związanego z infrastrukturą drogową. Najbliższe lata przyniosą jednak spadek nakładów w tym obszarze.

W latach 2008-2011 roczna wartość produkcji budowlano-montażowej w obszarze infrastruktury drogowej wzrosła z poziomu 17,5 do 34,2 mld zł, a więc blisko dwukrotnie. W 2012 roku zmniejszyła się do 29,6 mld zł.

Zakończenie inwestycji drogowych planowanych w ramach przygotowań do rozgrywek piłkarskich w 2012 roku przełoży się jednak na nagły spadek popytu na wyspecjalizowane usługi budownictwa inżynieryjnego. Prognozujemy, że po 2012 roku wartość produkcji budowlano-montażowej w obszarze infrastruktury drogowej spadnie do poziomu zbliżonego do 2009 i 2010 roku, tj. około 22-23 mld zł.

Szacujemy, że w 2012 roku budownictwo drogowe przyczyniało się do utrzymania ponad 86,5 tys. miejsc pracy i wygenerowało ponad 8 mld zł wartości dodanej.

Infrastruktura drogowa – wartość produkcji budowlano-montażowej (w mld zł)



Źródło: opracowanie, szacunki i prognozy własne KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i prognoz ZDG TOR. Dane obejmują autostrady, drogi ekspresowe, ulice i pozostałe drogi, mosty, wiadukty i estakady, tunele, przejścia nadziemne i podziemne; (s) – szacunek, (p) – prognoza

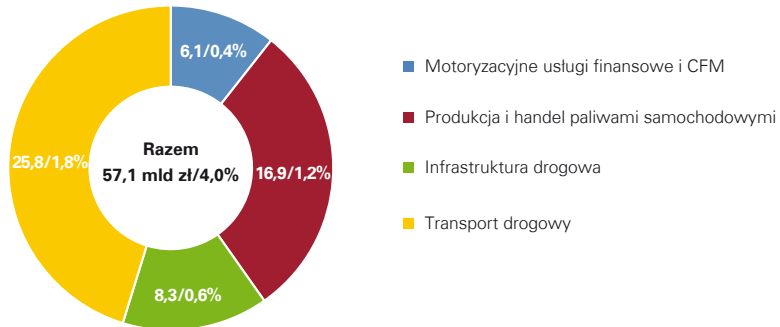
8.7 Udział w wynikach gospodarki, generowane zatrudnienie i dochody ludności

Analizowane branże na różny sposób powiązane z motoryzacją, a więc motoryzacyjne usługi finansowe i biznesowe, transport drogowy, produkcja i handel paliwami oraz infrastruktura drogowa, ogrywają niezwykle istotną rolę w polskiej gospodarce.

Wartość dodana brutto generowana łącznie przez wymienione sektory sięgnęła w 2012 roku szacunkowego poziomu 57,1 mld zł, tj. 4,0% wartości dodanej brutto w gospodarce ogółem. Suma przychodów w branżach powiązanych z motoryzacją przekracza 330 mld zł rocznie.

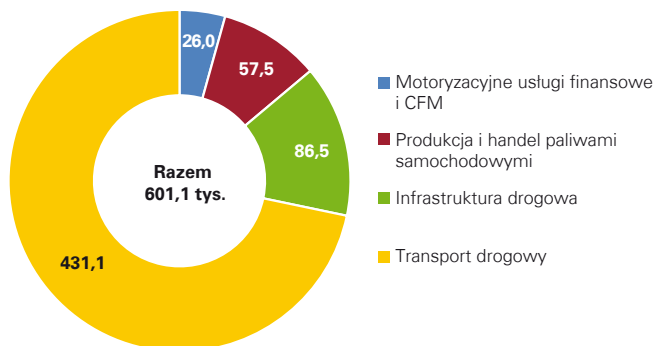
Wpływ sektorów powiązanych z motoryzacją na polską gospodarkę przejawia się także w ponad 600 tys. miejsc pracy utrzymywanych w ramach analizowanych sektorów. Łączne wynagrodzenia z nimi związane to aż 23,4 mld zł rocznie.

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wartość dodana brutto (wartość w mld zł/udział w gospodarce ogółem, 2012)



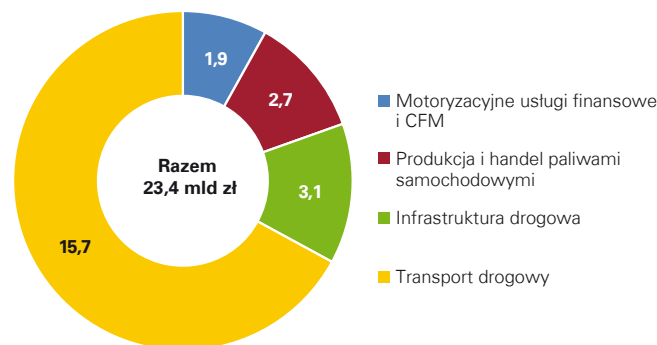
Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – pracujący (w tys., 2012)



Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wynagrodzenia brutto (w mld zł, 2012)



Źródło: szacunki i obliczenia KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat

Biura KPMG w Polsce

Warszawa

ul. Chłodna 51
00-867 Warszawa
T: +48 22 528 11 00
F: +48 22 528 10 09
E: kpmg@kpmg.pl

Kraków

al. Armii Krajowej 18
30-150 Kraków
T: +48 12 424 94 00
F: +48 12 424 94 01
E: krakow@kpmg.pl

Poznań

ul. Roosevelta 18
60-829 Poznań
T: +48 61 845 46 00
F: +48 61 845 46 01
E: poznan@kpmg.pl

Wrocław

ul. Bema 2
50-265 Wrocław
T: +48 71 370 49 00
F: +48 71 370 49 01
E: wroclaw@kpmg.pl

Gdańsk

al. Zwycięstwa 13a
80-219 Gdańsk
T: +48 58 77 295 00
F: +48 58 77 295 01
E: gdansk@kpmg.pl

Katowice

ul. Francuska 34
40-028 Katowice
T: +48 32 778 88 00
F: +48 32 778 88 10
E: katowice@kpmg.pl

Łódź

al. Piłsudskiego 22
90-051, Łódź
T: +48 422 32 77 00
F: +48 422 32 77 01
E: lodz@kpmg.pl

kpmg.pl

Kontakt

KPMG Sp. z o.o.
ul. Chłodna 51
00-867 Warszawa
T: +48 22 528 11 00
F: +48 22 528 10 09
E: kpmg@kpmg.pl

Mirosław Michna
Doradztwo podatkowe
Partner
E: mmichna@kpmg.pl

Paweł Barański
Doradztwo podatkowe
Dyrektor
E: pbaranski@kpmg.pl

Marek Gajdziński
Audyty
Partner
Head of Markets
E: mgajdzinski@kpmg.pl

Mariusz Strojny
**Zarządzanie Wiedzą
i Badania Rynkowe**
Menedżer
E: mstrojny@kpmg.pl

Piotr Kuskowski
**Zarządzanie Wiedzą
i Badania Rynkowe**
Samodzielny specjalista
E: pkuskowski@kpmg.pl

Magdalena Maruszczak
Marketing i Komunikacja
Dyrektor
E: mmaruszczak@kpmg.pl

kpmg.pl

Polski Związek Przemysłu
Motoryzacyjnego
Al. Niepodległości 69
02-626 Warszawa
T: +48 22 322 71 98
F: +48 22 322 76 65

Jakub Faryś
Prezes
T: + 48 22 322 71 98

Anna Brzozowska
Dyrektor ds. analiz i statystyki
T: +48 22 322 73 99

Michał Wekiera
Dyrektor ds. prawno-technicznych
T: +48 22 322 73 97

Anna Materzok
Kierownik ds. komunikacji
i Public Relations
T: +48 22 322 71 98

pzpm.org.pl

© 2013 KPMG Sp. z o.o. jest polską spółką z ograniczoną odpowiedzialnością i członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative („KPMG International”), podmiotem prawa szwajcarskiego. Wszelkie prawa zastrzeżone. Wydrukowano w Polsce.

Nazwa i logo KPMG oraz hasło “cutting through complexity” są zastrzeżonymi znakami towarowymi bądź znakami towarowymi KPMG International.

Informacje zawarte w niniejszej publikacji mają charakter ogólny i nie odnoszą się do sytuacji konkretnej firmy. Ze względu na szybkość zmian zachodzących w polskim prawodawstwie i gospodarce prosimy o upewnienie się w dniu zapoznania się z niniejszą publikacją, czy informacje w niej zawarte są wciąż aktualne. Przed podjęciem konkretnych decyzji proponujemy skonsultowanie ich z naszymi doradcami.

Poglądy i opinie wyrażone w powyższym tekście prezentują zapatrywania autorów i mogą nie być zbieżne z poglądami i opiniami KPMG Sp. z o.o.