



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce

**Raport KPMG w Polsce z inicjatywy
Polskiego Związku Przemysłu
Motoryzacyjnego**

Wrzesień 2017

KPMG.pl



© 2017 KPMG Sp. z o.o. jest polską spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative („KPMG International”), podmiotem prawa szwajcarskiego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Spis treści

	Wstęp	5
	Główne wnioski	6
1	Handel i usługi motoryzacyjne	14
	1.1 Przedsiębiorstwa	14
	1.2 Wyniki finansowe i operacyjne	15
	1.3 Wartość dodana	26
	1.4 Zatrudnienie i wynagrodzenia	26
	1.5 Bezpośrednie inwestycje zagraniczne	28
	1.6 Nakłady inwestycyjne	28
	1.7 Innowacje	29
2	Handel i usługi motoryzacyjne	30
	2.1 Przedsiębiorstwa	30
	2.2 Wyniki finansowe i operacyjne	31
	2.3 Wyniki dla gospodarki	36
3	Rola branży motoryzacyjnej w handlu zagranicznym Polski	37
	3.1 Import	37
	3.2 Eksport	38
4	Przychody sektora finansów publicznych	40
5	Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną	42
	5.1 Usługi Leasingowe i Car Fleet Management	42
	5.2 Kredyty samochodowe	43
	5.3 Ubezpieczenia komunikacyjne	44
	5.4 Transport drogowy	45
	5.5 Rynek paliwowy	46
	5.6 Infrastruktura drogową	46
	5.7 Udział w wynikach gospodarki, generowane zatrudnienie i dochody ludności	47



Wstęp

Branża motoryzacyjna od wielu lat stanowi jeden z filarów polskiej gospodarki, mający duży udział w wytwarzaniu wartości dodanej brutto, utrzymywaniu miejsc pracy i nakładach inwestycyjnych. Po kilku słabszych latach spowodowanych ostatnim kryzysem finansowym i niższym popytem na głównych rynkach eksportowych polski przemysł i handel motoryzacyjny ponownie rośnie. Firma KPMG w Polsce, z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, postanowiła wykorzystać tę okazję, aby przyrzeć się obecnej sytuacji w sektorze motoryzacyjnym oraz przedstawić jego znaczenie dla polskiej gospodarki w niniejszym raporcie. Poza szeroko rozumianą branżą motoryzacyjną, publikacja omawia sektory z nią powiązane: usługi finansowe i biznesowe związane ze sprzedażą i utrzymaniem pojazdów, transport drogowy, produkcję i sprzedaż paliw samochodowych oraz budownictwo infrastruktury drogowej.

Obecnie obserwujemy wzrost produkcji samochodów osobowych, których wolumen przekroczył 550 tys. w 2016 roku. Rośnie również liczba produkowanych w Polsce samochodów dostawczych i ciężarowych, a także wartość produkcji i eksportu części i podzespołów motoryzacyjnych. Dobre wyniki polskiego przemysłu motoryzacyjnego wynikają w dużej mierze z korzystnej koniunktury na Zachodzie, dokąd trafia znaczna część produkcji z polskich fabryk. Nie bez znaczenia pozostają także rosnące nakłady inwestycyjne i napływ zagranicznych inwestorów. Ostatnie miesiące były szczególnie udane pod tym względem. Plany budowy nowych zakładów lub rozbudowy już istniejących ogłosiło wielu zagranicznych producentów, m.in. Daimler AG, Toyota czy Mabuchi Motors.

Zwiększa się także popyt na nowe samochody osobowe oraz dostawcze, rośnie również wartość handlu częściami i podzespołami motoryzacyjnymi. Dobre rezultaty notowane przez branżę motoryzacyjną mają istotny wpływ na polską gospodarkę. Bezpośrednio w sektorze zatrudnienie znajduje kilkaset tysięcy osób, które pobrały w 2016 roku wynagrodzenia przekraczające w sumie 20 mld zł brutto. Sektor motoryzacyjny jest również istotnym źródłem dochodów podatkowych państwa.

Dobre wyniki osiągnięte w ostatnich kilkudziesięciu miesiącach nie oznaczają, że przed branżą nie stoją wyzwania. Pomimo rosnącego wolumenu produkcji pojazdów samochodowych Polska straciła pozycję regionalnego lidera na rzecz Czech; wyprzedza nas również Słowacja. Na razie nie ma sygnałów pozwalających wierzyć, że sytuacja ta może się odwrócić, a Polska odzyska status największego producenta w Europie Środkowo-Wschodniej. Dla handlu zaś dużym wyzwaniem jest znaczący skok importu samochodów używanych, który w 2016 roku przekroczył 1 milion sztuk.

Nie zmienia to jednak faktu, że najbliższy czas powinien być dla branży bardzo udany. Napływ nowych inwestycji zagranicznych, rosnąca sprzedaż na rynkach zachodnich i zwiększony popyt krajowy oznaczają, że produkcja i handel pojazdami samochodowymi i częściami motoryzacyjnymi nie zwolni tempa.



Mirosław Michna
Partner w KPMG w Polsce



Jakub Faryś
Prezes PZPM

Główne wnioski

Kluczowe trendy – przemysł motoryzacyjny

Po kilku kryzysowych latach liczba pojazdów montowanych w fabrykach ulokowanych w Polsce znów rośnie. Przemysł motoryzacyjny korzysta z dobrej koniunktury na Zachodzie, jednak wciąż sporo brakuje, by osiągnąć poziom sprzed 2008 roku.

Rok 2014 był ostatnim rokiem, gdy produkcja samochodów osobowych w Polsce malała i od tamtej pory wolumen aut zjeżdżających z taśm montażowych systematycznie rośnie. W 2016 roku wyprodukowano w fabrykach w Polsce 554,6 tys. samochodów osobowych, a rezultaty osiągnięte w pierwszym półroczu 2017 roku wskazują, że bariera 600 tys. sztuk może zostać przełamana. Rosnąca produkcja wynika przede wszystkim z dobrej sytuacji na głównych rynkach eksportowych, dokąd trafia znaczna część produkcji z Polski.

W kategorii pojazdów dostawczych i ciężarowych sytuacja była lepsza, gdyż już w 2012 roku wolumen produkcji wrócił do poziomu sprzed kryzysu. W 2016 roku wyprodukowano w Polsce 122 tys. tego typu pojazdów.

W 2016 roku wartość produkcji sprzedanej części i akcesoriów motoryzacyjnych wyniosła 77,2 mld zł, natomiast nadwozi, przyczep i naczep – 4,0 mld zł. Łącznie sprzedaż sięgnęła 81,2 mld zł, o 11,5% więcej niż w 2015 roku. Wydaje się, że w najbliższych latach segment części i akcesoriów motoryzacyjnych będzie nadal szybko rósł za sprawą napływu nowych inwestycji zagranicznych oraz rosnącej produkcji sprzedanej samochodów.

Łączna wartość produkcji sprzedanej szeroko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego wyniosła w 2016 roku około 152,7 mld zł. To (nominalnie) o 10% więcej niż rok wcześniej.

W związku z polepszającą się sytuacją przemysłu motoryzacyjnego międzynarodowe znaczenie Polski jako producenta motoryzacyjnego zaczyna ponownie rosnąć. Jednakże w ciągu ostatnich pięciu lat Polska nie zdążyła odbudować pozycji regionalnego lidera produkcji pojazdów samochodowych – przed nami są Czechy i Słowacja. W przypadku produkcji części i podzespołów motoryzacyjnych sytuacja wygląda lepiej, jednak i tu Czesi wyprzedzają nas pod względem wartości eksportu.

Key trends – automotive industry

After several crisis years, the number of vehicles assembled in factories located in Poland is growing again. The automotive industry is enjoying a good economic situation in the West, however, reaching the pre-crisis production volume is still a challenge.

The year 2014 was the last year when the production of passenger cars in Poland decreased and since then the volume of manufactured cars has been steadily growing. In 2016, 554.6 thousand passenger cars were produced in Poland, and the results achieved in the first half of 2017 indicate that the barrier of 600 thousand units can be broken. The growing production volume results mainly from favourable situation on main export markets, where a large part of the Polish automotive production is sent to.

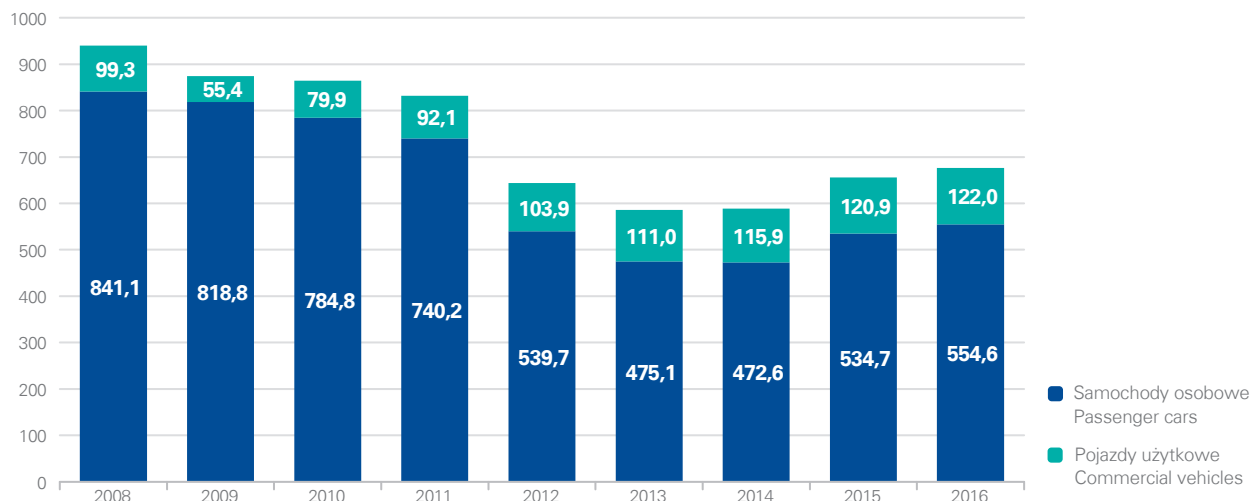
In the light and heavy trucks category the situation was better, and as early as in 2012 the volume of production returned to the pre-crisis level. In 2016, 122 thousand commercial vehicles were produced in Poland.

In 2016, total sold production of parts and accessories amounted to PLN 77.2 billion, while that of semi-trailers and trailers amounted to PLN 4.0 billion. The total sold value reached PLN 81.2 billion which constituted a 11.5% growth in comparison to the previous year. It is anticipated that the dynamic growth in the aforesaid segment will continue as a result of new foreign direct investments and increasing value of sold production.

The total sold production of the broadly defined automotive manufacturing sector amounted to approx. PLN 152.7 billion, it was 10% more than in 2015.

As a result of those trends, the international role of Poland as an automotive manufacturer has been on the increase. Yet, in the last five years Poland did not manage to rebuild its status of a regional leader in car manufacturing – the Czech Republic and Slovakia are still taking the lead. It is crucial to emphasize the reinforcing position as an exporter of automotive parts and accessories, however, the Czech Republic is also a regional leader.

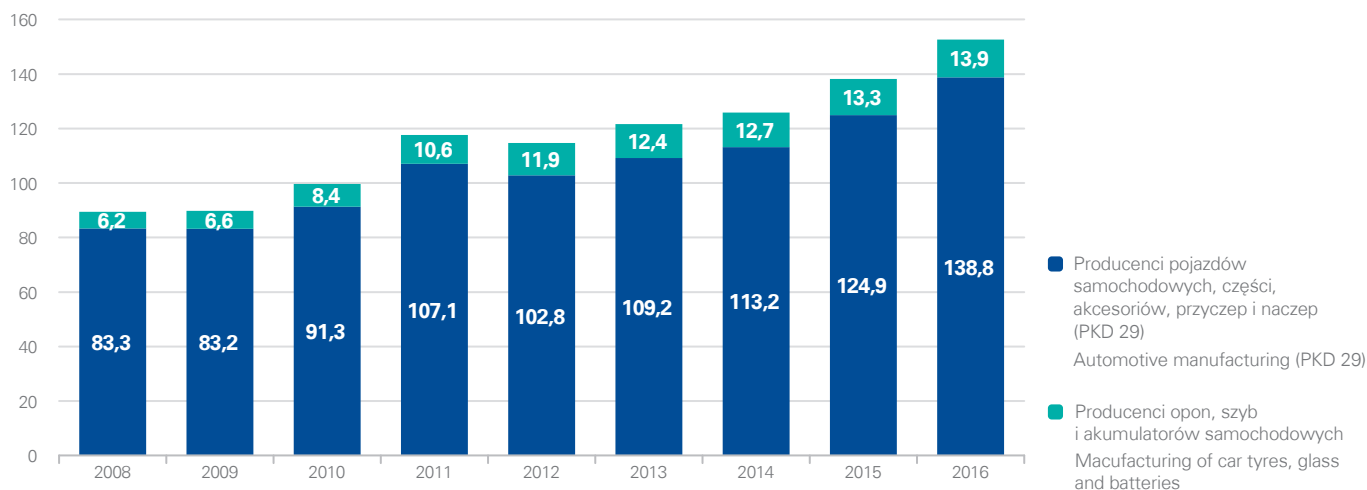
Produkcja pojazdów samochodowych (tys. sztuk)
Production of motor vehicles (in thousands of units)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Source: KPMG in Poland based on GUS data

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



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Source: KPMG in Poland based on GUS data

Kluczowe trendy – rynek motoryzacyjny

Mimo iż polski rynek nowych samochodów w 2016 roku odnotował kolejny wzrost wolumenu sprzedaży, to wciąż sprzedaż nowych pojazdów jest ponad dwa razy mniejsza niż import samochodów używanych.

W 2016 roku zarejestrowano w Polsce 416,1 tys. nowych samochodów osobowych, o 17% więcej niż rok wcześniej i aż o 27% więcej niż w 2014 roku.

W segmencie samochodów użytkowych również nastąpił wzrost sprzedaży w ostatnich latach. W 2016 roku zarejestrowano prawie 60 tys. sztuk samochodów dostawczych, 27 tys. samochodów ciężarowych oraz 2 tys. autobusów. Łącznie zarejestrowano 88,4 tys. pojazdów użytkowych, o 14% więcej niż w 2015 roku.

Jak wskazują dostępne dane, w 2017 roku trend wzrostowy powinien się utrzymać. Liczba rejestracji nowych samochodów osobowych w skali całego roku przekroczy prawdopodobnie 450 tys. sztuk. Niewielkich wzrostów liczby rejestracji można się także spodziewać na rynku samochodów dostawczych i ciężarowych.

Import samochodów używanych pozostaje niezwykle silną konkurencją dla rynku nowych pojazdów. W 2016 roku sprowadzono do Polski blisko 1,038 mln używanych samochodów osobowych. Niepokoi fakt, iż większość importowanych pojazdów pochodziła ze starszych roczników, zazwyczaj od 10 lat w górę.

Key trends – automotive market

In 2016, the Polish market of new motor vehicles experienced a subsequent increase in sales volume. Nevertheless, the sales volume of new vehicles is more than twice as low as the imports of used cars.

In 2016, a total of 416.1 thousand new passenger cars were registered in Poland, i.e. 17% more than in 2015 and 27% more than in 2014.

An increase in sales volume was recorded also in the commercial vehicles segment. In 2016, new vehicle registrations amounted to 60 thousand in new light commercial vehicles, 27 thousand in heavy commercial vehicles and 2 thousand in buses. In total, commercial vehicles registration reached 88.4 thousand, i.e. 14% more than in 2015.

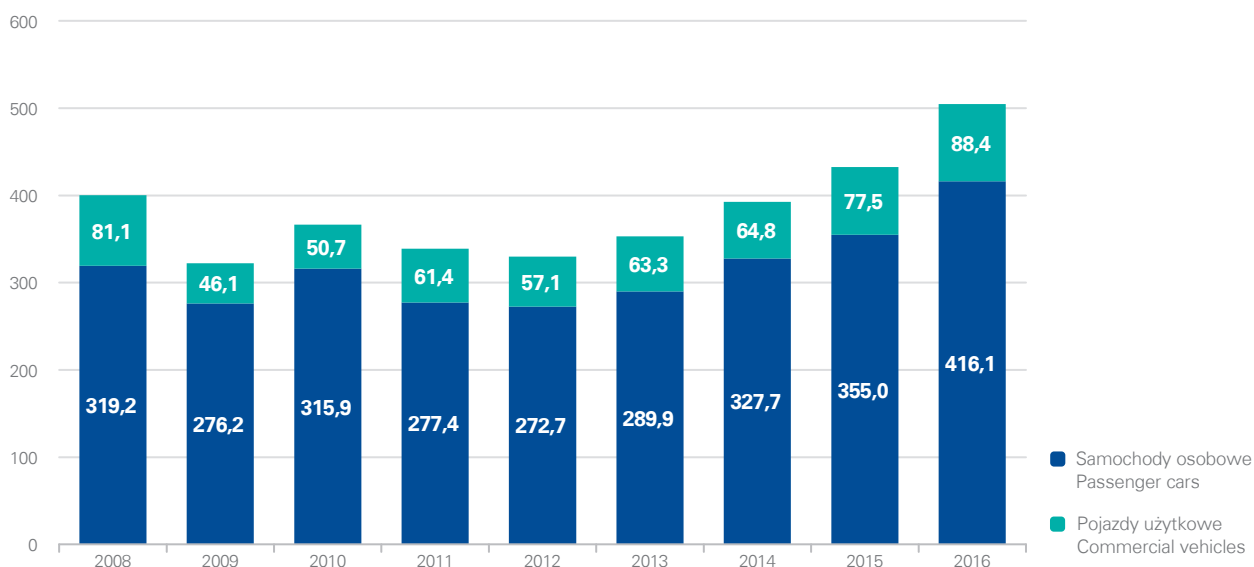
According to the most recent data, the growth should maintain in 2017. The number of new passenger cars registrations can be expected to exceed 450 thousand units by the end of the year.

Slight increase can also be anticipated on the market of light commercial vehicles and trucks.

Imports of used vehicles continue to represent an extremely strong competition for the new vehicles market. In 2016, a total of 1.038 million of used passenger cars were imported to Poland. Alarmingly, the majority of those vehicles were over 10 years old.

Rejestracje nowych pojazdów samochodowych (tys. sztuk)

Registrations of new motor vehicles (in thousands of units)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM

Source: KPMG in Poland based on PZPM data

Udział motoryzacji w wynikach polskiej gospodarki

Branża motoryzacyjna odpowiada za 3,8% całkowitej wartości dodanej brutto wytwarzanej w polskiej gospodarce.

Szacujemy, że szeroko rozumiany przemysł motoryzacyjny (łącznie z producentami opon, szyb i akumulatorów) wygenerował w 2016 roku wartość dodaną brutto w wysokości 33,1 mld zł. Stanowiło to 2,0% wartości dodanej brutto w Polsce. Handel i usługi związane z motoryzacją generują wartość dodaną brutto w wysokości 29,7 mld zł.

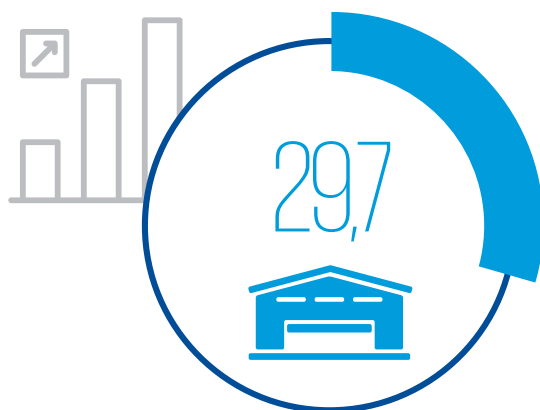
Dodatkowo sektory powiązane z motoryzacją, a więc motoryzacyjne usługi finansowe i biznesowe, transport drogowy, produkcja i handel paliwami oraz infrastruktura drogowa, generują łącznie 58,2 mld zł wartości dodanej, tj. 3,5% wartości dodanej brutto w gospodarce ogółem.

Branża motoryzacyjna – wartość dodana brutto (mld PLN, 2016)

Automotive industry – gross value added (in PLN billion, 2016)



Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing



Handel i usługi motoryzacyjne Automotive trade and services

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Source: KPMG in Poland based on GUS data

Contribution to Poland's economy

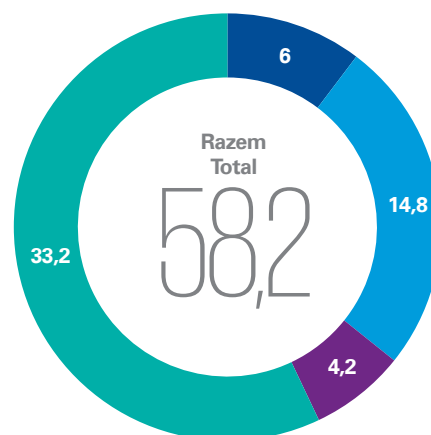
The automotive industry accounts for 3.8% of the total gross value added in Poland's economy.

KPMG estimates that the broadly defined automotive manufacturing industry (including manufacturers of tyres, glass and batteries) generated PLN 33.1 billion of gross value added in 2016, which accounted for 2.0% of the total gross value added in Poland. Automotive trade and services generate PLN 29.7 billion of gross value added.

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 58.2 billion of gross value added, i.e. 3.5% of Poland's total GVA.

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wartość dodana brutto (mld PLN, 2016)

Sectors related to automotive industry – gross value added (in PLN billion, 2016)



- Motoryzacyjne usługi finansowe i CFM
Automotive financial services and CFM
- Produkcja i handel paliwami samochodowymi
Manufacturing and sales of car fuels
- Infrastruktura drogowa
Road infrastructure
- Transport drogowy
Road transport

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat

Source: KPMG in Poland based on GUS and Eurostat data

Zatrudnienie i dochody ludności

Branża motoryzacyjna przyczynia się do utrzymania 436,7 tys. miejsc pracy w polskiej gospodarce. Ponadto w sektorach powiązanych z motoryzacją pracuje kolejne 654 tys. osób.

Jak wynika z danych GUS, w sektorze producentów pojazdów, części i podzespołów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29) pracowało w 2016 roku ponad 180 tys. osób. Pracownicy, którzy zawdzięczają swoje miejsca pracy temu sektorowi, otrzymują łącznie 10,1 mld zł wynagrodzeń brutto rocznie. Kolejne 16,9 tys. osób pracowało w firmach produkujących opony, szyby i akumulatory samochodowe.

Jak pokazują szacunki, w 2016 roku w sektorze handlu i usług motoryzacyjnych pracowało blisko 257 tys. osób. Ponad 654 tys. miejsc pracy w Polsce utrzymywanych jest w sektorach powiązanych z motoryzacją: usługach finansowych, CFM, handlu paliwem, transporcie drogowym i budownictwie infrastruktury drogowej. Łączne roczne wynagrodzenia brutto związane z tymi stanowiskami to 29 mld zł.

Branża motoryzacyjna – zatrudnienie (tys. osób, 2016) Automotive industry – employment (thousands, 2016)



Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing



Handel i usługi motoryzacyjne Automotive trade and services

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

Employment and personal income

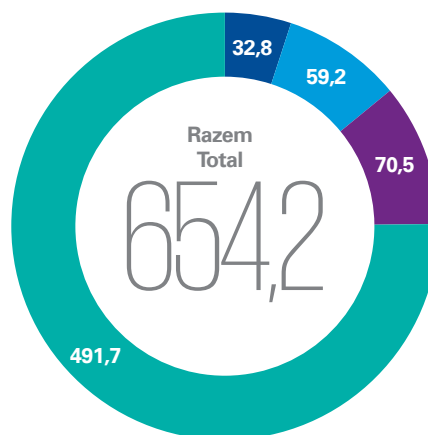
Automotive industry contributes to maintaining 436.7 thousand workplaces in the Polish economy. What is more, related sectors employ additional 654 thousand people.

According to data announced by the Central Statistical Office, in 2016 manufacturers of motor vehicles, parts and accessories as well as trailers and semi-trailers (Polish Classification of Business Activity PKD 29) employed more than 180 thousand persons with PLN 10.1 billion gross wages paid every year. What is more, another 16.9 thousand people are employed in companies manufacturing car tyres, glass and batteries.

Almost 257 thousand jobs are maintained in Poland in the automotive trade and services sector. More than 654 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 29 billion.

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – zatrudnienie (tys. osób, 2016)

Sectors related to automotive industry – employment (in thousands, 2016)



- Motoryzacyjne usługi finansowe i CFM
Automotive financial services and CFM
- Produkcja i handel paliwami samochodowymi
Manufacturing and sales of car fuels
- Infrastruktura drogowa
Road infrastructure
- Transport drogowy
Road transport

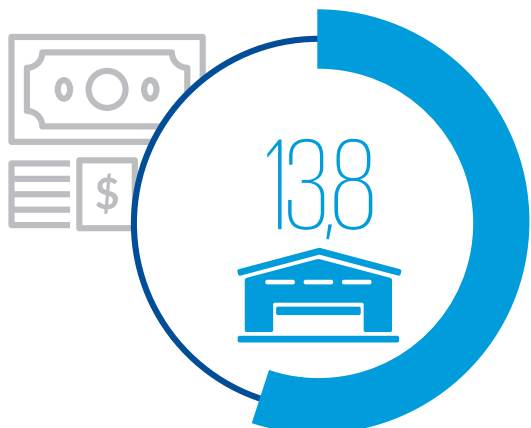
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS i Eurostat
Source: KPMG in Poland based on GUS and Eurostat data

Branża motoryzacyjna – wynagrodzenia brutto (mld PLN, 2016)

Automotive industry – gross salaries (in PLN billion, 2016)



Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

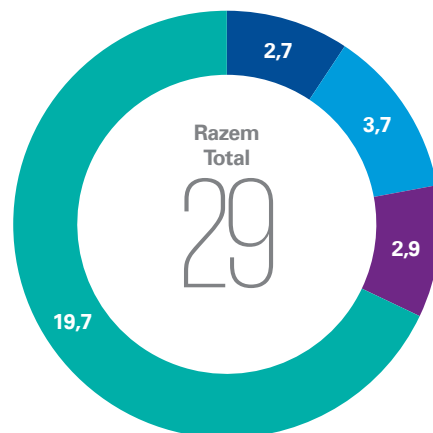


Handel i usługi motoryzacyjne Automotive trade and services

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS, Eurostat
Source: KPMG in Poland based on GUS and Eurostat data

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wynagrodzenia brutto (mld PLN, 2016)

Sectors related to automotive industry – gross salaries (in PLN billion, 2016)



- Motoryzacyjne usługi finansowe i CFM
Automotive financial services and CFM
- Produkcja i handel paliwami samochodowymi
Manufacturing and sales of car fuels
- Infrastruktura drogowa
Road infrastructure
- Transport drogowy
Road transport

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

Rola w handlu zagranicznym

Motoryzacja pełni kluczową rolę w polskim handlu zagranicznym. Po spadku zanotowanym w 2012 roku, zarówno import jak i eksport szeroko rozumianych towarów motoryzacyjnych zaczął rosnąć.

Import towarów motoryzacyjnych do Polski jest napędzany przez sektor handlu i usług oraz zakłady produkcyjne. Jego całkowita wartość w 2016 roku osiągnęła 96,5 mld zł i była o 19% większa niż rok wcześniej. Kluczową rolę w wartości importu odgrywały samochody osobowe (28,2 mld zł) oraz części i akcesoria (50,8 mld zł).

Eksport produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski w 2016 roku wzrósł o 13% i wyniósł 133,5 mld zł. Najważniejszą kategorią eksportowanych produktów były samochody osobowe (30 mld zł) oraz części i akcesoria (86 mld zł). Duże znaczenie ekonomiczne ma także eksport samochodów użytkowych (14,3 mld zł).

Contribution to foreign trade

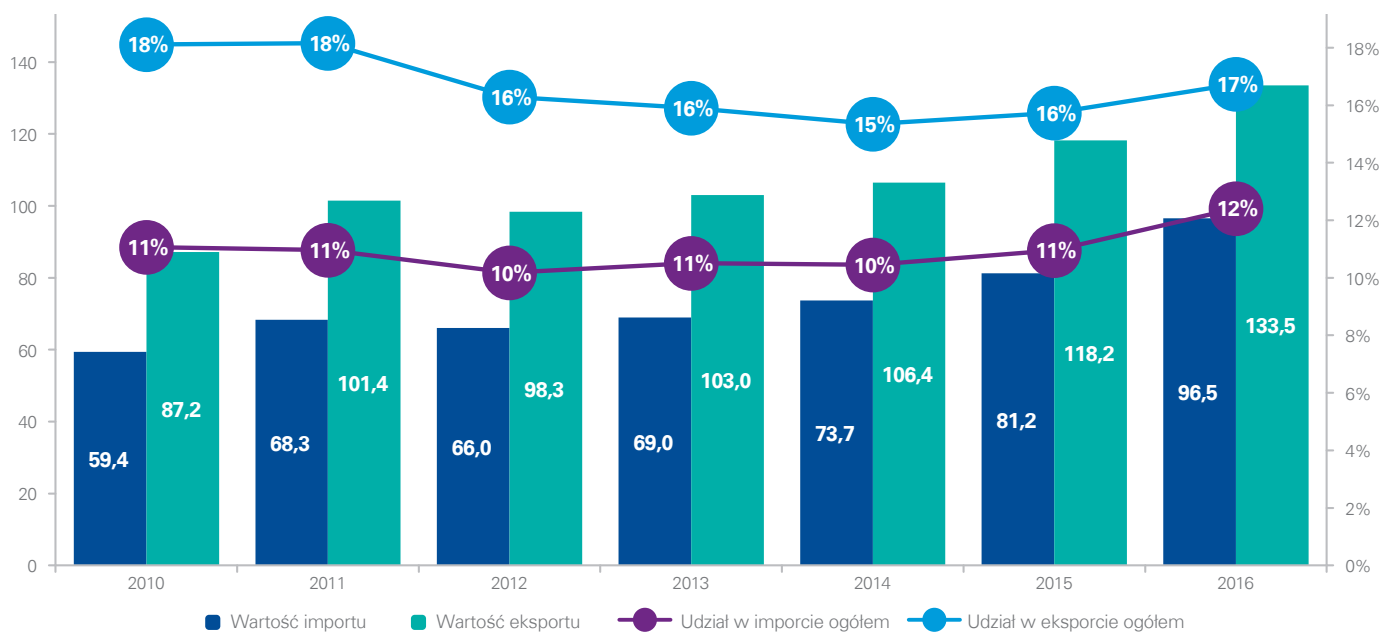
Automotive industry plays a key role in Poland's foreign trade. Its importance is reinforcing after a decline in 2012 when the value of both exports and imports of broadly defined automotive goods decreased.

Imports of automotive goods to Poland is driven by both automotive trade and services sector and manufacturing plants. In 2016, their value reached PLN 96.5 billion and was 19% higher than in previous year. Key role in the imports value was played by passenger cars (PLN 28.2 billion) and parts and accessories (PLN 50.8 billion).

Exports of automotive goods manufactured in Poland increased by 13% and totaled PLN 133.5 billion. The most important categories of exported products were passenger cars (PLN 30 billion) as well as parts and accessories (PLN 86 billion). Also, exports of commercial vehicles (PLN 14.3 billion) plays a vital economic role.

Branża motoryzacyjna – rola w handlu zagranicznym (mld PLN)

Automotive industry – contribution to foreign trade (in PLN billion)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat

Source: KPMG in Poland based on Eurostat data

Przychody sektora finansów publicznych

Przemysł oraz handel i usługi motoryzacyjne odpowiadają bezpośrednio za 24,4 mld zł rocznych wpływów do sektora finansów publicznych (włączając ubezpieczenia społeczne i zdrowotne).

Największym źródłem przychodów sektora finansów publicznych jest podatek od towarów i usług. Łączna wartość VAT należnego w związku z działalnością branży motoryzacyjnej to około 9,7 mld zł w 2016 roku. Z tej sumy 5,5 mld zł wiąże się ze sprzedażą nowych samochodów osobowych i dostawczych, zaś 4,2 mld zł – ze sprzedażą części, akcesoriów i usług motoryzacyjnych.

Szacujemy, że w 2016 roku firmy z branży motoryzacyjnej odprowadziły łącznie około 1,7 mld zł podatku dochodowego. Należny podatek od dochodów osób fizycznych uzyskanych w 2016 roku wynosił około 1,4 mld zł. Z miejscami pracy w branży motoryzacyjnej wiąże się także 9,2 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, związany ze sprzedażą samochodów, który odpowiadał za 2,4 mld zł wpływów budżetowych.

General government sector income

Automotive manufacturing, trade and services account for PLN 24.4 billion of general government sector income (including social security and health insurance).

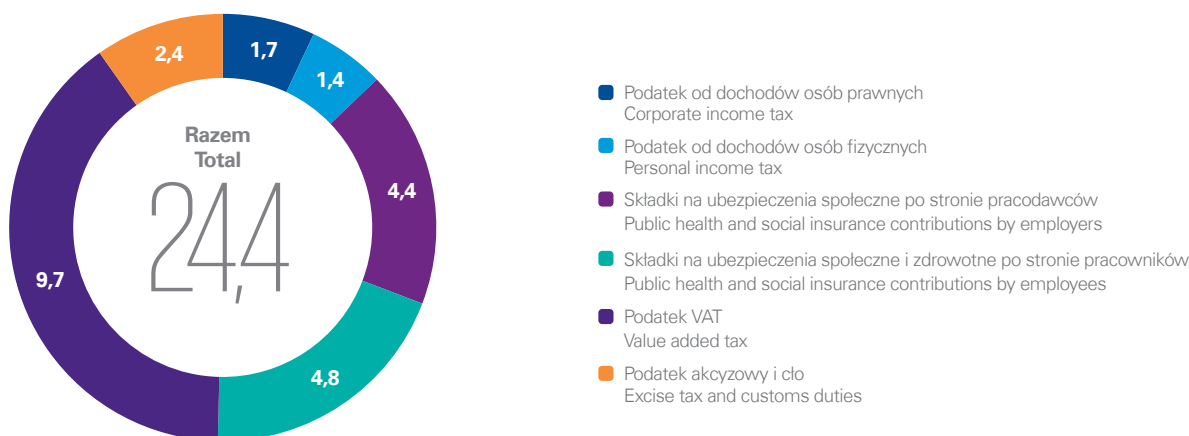
VAT constitutes the largest source of general government income. KPMG estimates that the total value of due VAT related to the automotive industry amounted to PLN 9.7 billion in 2016. Of this number, PLN 5.5 billion derives from sales of new passenger cars and light commercial vehicles and PLN 4.2 billion – from retail sales of automotive parts, accessories and services.

KPMG estimates that in 2016 automotive companies contributed PLN 1.7 billion income tax to the budget. Personal income tax for 2016 amounted to PLN 1.4 billion. What is more, PLN 9.2 billion of social security and health insurance contributions paid by employers and employees were related to jobs within the industry – all of which can be considered an income of general government sector.

Another important source of budgetary income is the excise tax, which amounted to PLN 2.4 billion.

Branża motoryzacyjna – przychody sektora finansów publicznych (mld zł, 2016)

Automotive industry – income of general government sector (in PLN billion, 2016)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych GUS

Source: KPMG in Poland based on own calculations and GUS data

1

Przemysł motoryzacyjny

1.1 Przedsiębiorstwa

Liczba podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, według liczby pracujących

Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli				
Do 9 osób	2 118	10-49 osób	346	Ogółem
50-249 osób	192	Powyżej 250 osób	104	
				2 760
Wyspecjalizowani producenci motoryzacyjni z innych sektorów gospodarki				115
				Razem
				2 875

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS/REGON. Dane obejmują podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON, deklarujące prowadzenie działalności, według sekcji C PKD 29

W Polsce zarejestrowanych jest ponad 2,7 tys. producentów wyrobów motoryzacyjnych. Oprócz nich funkcjonuje przynajmniej 115 średnich i dużych firm wyspecjalizowanych w produkcji motoryzacyjnej, ale klasyfikowanych w innych branżach.

Na koniec 2016 roku w REGON zarejestrowanych było 2760 podmiotów zaklasyfikowanych jako producenci pojazdów samochodowych, części i akcesoriów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29). Blisko 77% z nich stanowią mikroprzedsiębiorstwa, w których zatrudnienie (przewidywane w momencie rejestracji) nie przekracza 9 osób. 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, na koniec 2016 roku aktywną działalność gospodarczą prowadziło 440 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 115 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, gumowej i tworzyw sztucznych oraz elektromaszynowej.

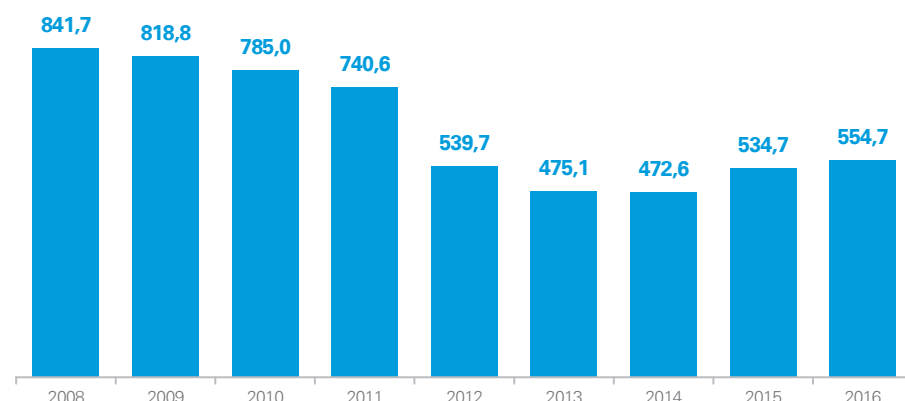
1.2 Wyniki finansowe i operacyjne

Po kilku gorszych latach, gdy liczba pojazdów zjeżdżających z taśm montażowych z roku na rok malała, w 2015 roku nastąpiło odbicie i liczba aut produkowanych w Polsce zaczęła rosnąć. Wciąż jednak sporo brakuje, by osiągnąć poziom sprzed 2008 roku.

Z danych GUS wynika, że w 2016 roku z polskich fabryk wyjechało 554,7 tys. samochodów osobowych, co oznacza wzrost o 3,7% w porównaniu z poprzednim rokiem. Pierwsza połowa 2017 roku, w czasie której wyprodukowano 335 tys. samochodów osobowych, pozwala optymistycznie zakładać, że bariera 600 tys. sztuk może zostać w tym roku przełamana.

Spadki produkcji zaobserwowane w latach 2009-2013 spowodowane były mniejszym popytem na głównych rynkach europejskich, dokąd eksportowana jest zdecydowana większość samochodów montowanych w Polsce oraz

Produkcja pojazdów osobowych (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

wygaszaniem produkcji niektórych modeli. Branża motoryzacyjna najdotkliwiej odczuła zakończenie w Polsce produkcji Pandy, która do 2012 roku montowana była w tyskiej fabryce Fiata.

Rok 2014 był ostatnim rokiem spadkowym i od tamtej pory liczba samochodów osobowych produkowanych w Polsce systematycznie rośnie. Dobre wyniki

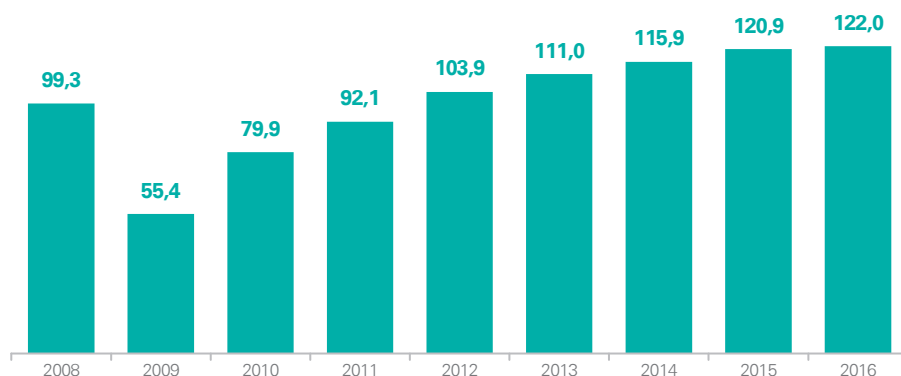
spowodowane są przede wszystkim poprawiającą się koniunkturą w Europie Zachodniej. Można spodziewać się, że najbliższe lata charakteryzować się będą tendencją wzrostową, jednak mało realny jest powrót do poziomu produkcji sprzed 2008 roku. Wydaje się, że aby go osiągnąć, których z zagranicznych koncernów musiałby rozpocząć produkcję nowego modelu nad Wisłą.

W przypadku samochodów dostawczych i ciężarowych (w tym ciągników drogowych do ciągnięcia naczep) załamanie spowodowane kryzysem było jeszcze gwałtowniejsze. W 2009 roku produkcja tego typu pojazdów spadła aż o 44% do poziomu 55,4 tys. sztuk. Jednak już następne lata przyniosły poprawę i liczba wyprodukowanych pojazdów dostawczych i ciężarowych wróciła do poziomu sprzed kryzysu.

W 2016 roku wyprodukowano w Polsce 122 tys. sztuk samochodów ciężarowych i dostawczych, a w I połowie 2017 roku zjechało z taśm aż 83,2 tys. pojazdów tego typu, o 28,8% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Tak dobre rezultaty są wynikiem korzystnej koniunktury w Europie Zachodniej, dokąd eksportowana jest znaczna część produkcji oraz nowych inwestycji. W 2016 roku otwarto nową fabrykę Volkswagena Poznań we Wrześni, w której produkowany jest nowy Crafter. W 2018 roku, gdy zakład osiągnie pełną operacyjność, z taśm montażowych zjedzie ok. 90 tys. pojazdów. Oznacza to, że przyszłość tego segmentu rysuje się w różowych barwach i można spodziewać się dalszych wzrostów.

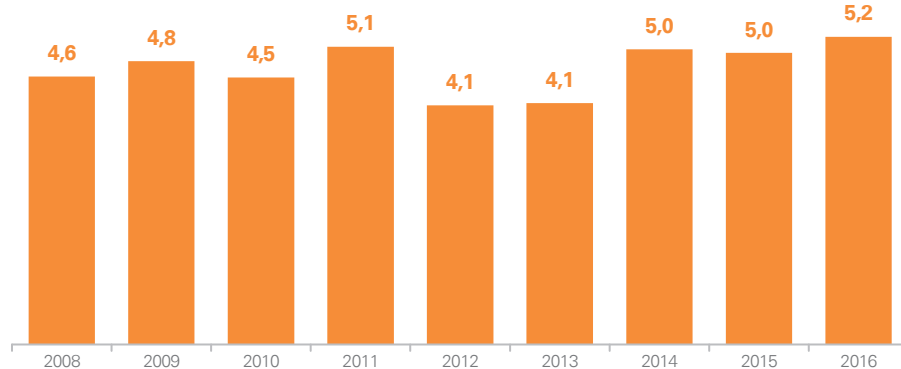
W ostatnich latach relatywną stabilnością charakteryzowała się produkcja autobusów. Największy spadek zanotowano w 2012 roku, kiedy wyprodukowano 20% pojazdów mniej niż w poprzednim roku. Niemniej od tamtej pory liczba autobusów opuszczających polskie fabryki wzrosła do ponad 5 tys.

Produkcja samochodów dostawczych i ciężarowych (tys. sztuk)



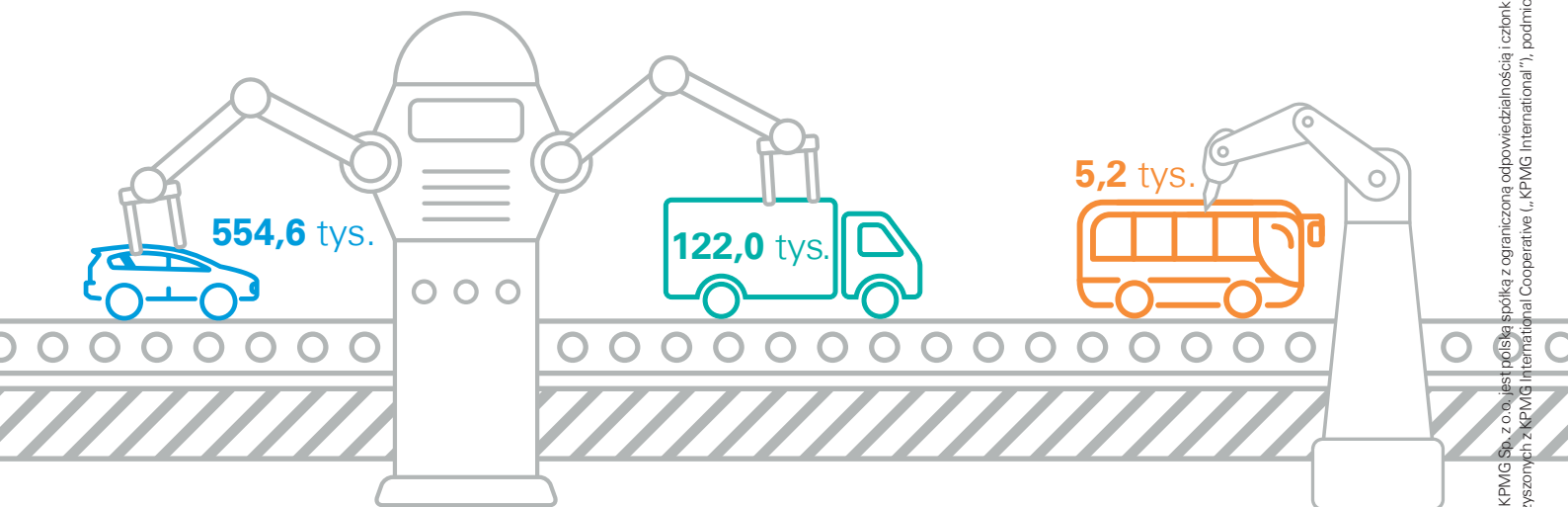
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS. Dane obejmują również ciągniki drogowe do ciągnięcia naczep

Produkcja autobusów (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS. Dane obejmują autobusy do przewozu 10 osób i więcej

Produkcja nowych samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych oraz autobusów w 2016 roku

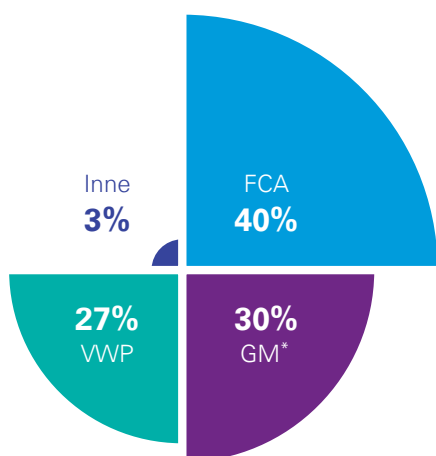


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

W 2016 roku całkowita wartość produkcji sprzedanej pojazdów samochodowych ogółem (wraz z silnikami samochodowymi) wzrosła z 46,5 mld zł (2015) do 54,4 mld zł.

W 2016 roku największym producentem pojazdów samochodowych w Polsce był Fiat (FCA), z którego fabryk wyjechało 273,8 tys. egzemplarzy. Na drugim miejscu, z udziałem 27% w produkcji, uplasował się VWP, który w minionym roku zakończył budowę nowego zakładu we Wrześni. Na trzecim miejscu znalazł się General Motors*, który produkuje w Polsce Opla Astrę Hatchback, GTC, GTC OPC oraz Cascade.

Produkcja samochodów osobowych i dostawczych (udział procentowy, 2016)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych producentów

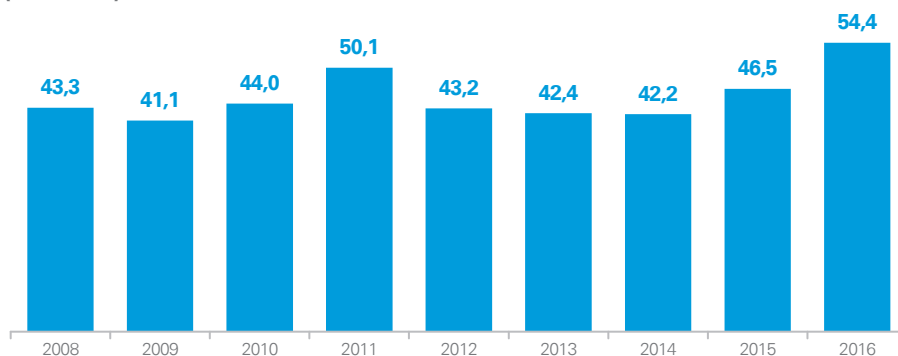
*Obecnie Opel Manufacturing Poland

Produkcja nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych

Segment produkcji części i usług oraz przyczep i naczep nie odczuł kryzysu w takim samym stopniu jak producenci pojazdów samochodowych. Co prawda po 2009 roku nastąpił spadek dynamiki wzrostu produkcji sprzedanej, jednak w ostatnich 3 latach sektor ponownie rósł szybko.

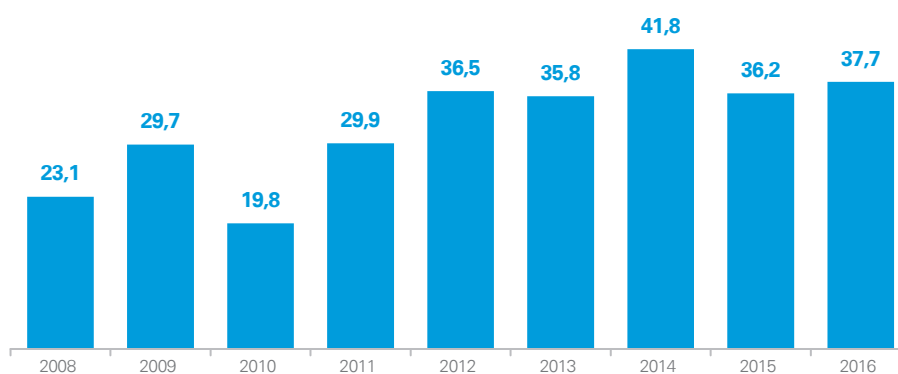
W 2016 roku wyprodukowano 37,7 tysięcy przyczep i naczep samochodowych transportowych, co stanowiło 4-procentowy wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim.

Wartość produkcji sprzedanej pojazdów samochodowych i silników (mld PLN)



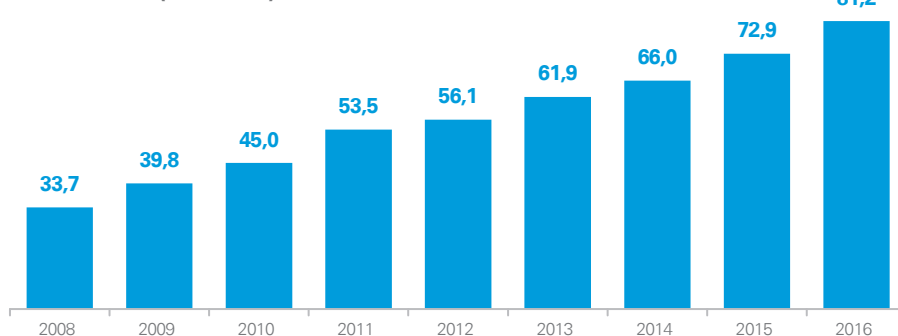
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS. Dane dla podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Dane obejmują pojazdy samochodowe oraz silniki do tych pojazdów (PKWiU 29.1)

Produkcja przyczep i naczep samochodowych transportowych (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Wartość produkcji sprzedanej nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS. 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)

W 2016 roku wartość produkcji sprzedanej części i akcesoriów motoryzacyjnych wyniosła 77,2 mld zł, natomiast nadwozi oraz przyczep i naczep – 4,0 mld zł. Łącznie sprzedaż sięgnęła 81,2 mld zł – o 11,5% więcej niż w 2015 roku. Podobnie jak w przypadku produkcji pojazdów samochodowych dynamiczny wzrost sektora spowodowany jest zwiększonym

popytem na części motoryzacyjne wynikającym z dobrej koniunktury na głównych rynkach eksportowych. Wydaje się, że w najbliższych latach segment części i akcesoriów motoryzacyjnych będzie nadal szybko rósł za sprawą napływu nowych inwestycji zagranicznych oraz rosnącej produkcji sprzedanej samochodów.

Kluczowi producenci pojazdów samochodowych i silników w Polsce



1. AMZ Kutno

Zakład: Kutno

Profil: producent zabudów specjalnych pojazdów użytkowych, pojazdy wojskowe, autobusy, karetki

Przychody: 46,21 mln zł (2016)

Zatrudnienie: 230 osób (2016)

2. AUTOSAN

Zakład: Sanok

Profil: produkcja autobusów

Przychody: 46,05 mln zł (2015)

Zatrudnienie: 360 osób (2015)

3. BODEX

Zakład: Szczerców

Profil: naczepy, przyczepy, zabudowy

Przychody: 177,09 mln zł (2015)

Zatrudnienie: 22 osoby (2012)

4. FCA AUTO POLAND

Zakład: Tychy

Profil: produkcja samochodów osobowych

Przychody: 14,36 mld zł (2016)

Zatrudnienie: 3 101 osób (2017)

5. FCA POWERTRAIN POLSKA

Zakład: Bielsko-Biała

Profil: produkcja silników wysokoprężnych

Przychody: 3,40 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 1 000 osób (2017)

6. JELCZ KOMPONENTY

Zakład: Jelcz-Laskowice

Profil: produkcja samochodów ciężarowych specjalnych i specjalizowanych

Przychody: 213,31 mln zł (2015)

Zatrudnienie: 568 osób (2016)

7. MAN BUS

Zakład: Starachowice

Profil: produkcja autobusów

Przychody: 1,69 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 2 497 osób (2016)

8. MAN TRUCKS

Zakład: Niepołomice

Profil: produkcja samochodów ciężarowych

Przychody: 2,78 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 500 osób (2017)

9. MERCEDES-BENZ MANUFACTURING POLAND

Zakład: Jawor (W BUDOWIE)

Profil: produkcja silników

Zatrudnienie: planuje zatrudnić około 500 osób

10. OPEL MANUFACTURING POLAND

Zakład: Gliwice

Profil: produkcja samochodów osobowych

Przychody: 8,17 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 2 950 osób (2015)

11. SCANIA PRODUCTION SŁUPSK

Zakład: Słupsk

Profil: produkcja autobusów

Przychody: 65,32 mln zł (2015)

Zatrudnienie: 390 osób (2015)

12. SOLARIS BUS&COACH

Zakład: Bolechowo,

Środa Wielkopolska, Poznań

Profil: produkcja autobusów, trolejbusów i tramwajów

Przychody: 1,69 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 2 222 osób (2017)

13. TOYOTA MOTOR INDUSTRIES POLAND

Zakład: Jelcz-Laskowice

Profil: produkcja silników wysokoprężnych

Przychody: 641,23 mln zł (2016)

Zatrudnienie: 820 osób (2015)

14. TOYOTA MOTOR MANUFACTURING

Zakład: Wałbrzych

Profil: produkcja silników benzynowych, skrzyń

biegów oraz wałów korbowych i korbowodów

Przychody: 1,89 mld zł (2016)

Zatrudnienie: 1 550 osób (2015)

15. URSUS

Zakład: Lublin

Profil: produkcja ciągników rolniczych i autobusów

Przychody: 73,35 mln zł (2016)

Zatrudnienie: 794 osoby (2016)

16. VOLKSWAGEN MOTOR POLSKA

Zakład: Polkowice

Profil: produkcja silników wysokoprężnych i głównych podzespołów silnika

Przychody: 6,18 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 1 168 osób (2013)

17. VOLKSWAGEN POZNAŃ

Zakład: Poznań (2)/Swarzędz, Września

Profil: produkcja samochodów dostawczych

Przychody: 9,94 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 8 000 osób (2017)

18. VOLVO POLSKA

Zakład: Wrocław

Profil: produkcja autobusów i maszyn budowlanych

Przychody: 2,90 mld zł (2015)

Zatrudnienie: 2 971 osób (2016)

19. WESOB

Zakład: Strumień

Profil: naczepy, przyczepy, zabudowy

Przychody: 104,94 mln zł (2015)

Zatrudnienie: 21 osób (2014)

20. WIELTON

Zakład: Jawczyce

Profil: naczepy, przyczepy, zabudowy

Przychody: 1,2 mld zł (2016)

Zatrudnienie: 1 788 osób (2016)

21. ZASŁAW

Zakład: Andrychów

Profil: przyczepy, naczepy, zabudowy

Przychody: 76,57 mln zł (2015)

Zatrudnienie: 390 osób (2016)

Wyspecjalizowana produkcja motoryzacyjna w innych sektorach gospodarki

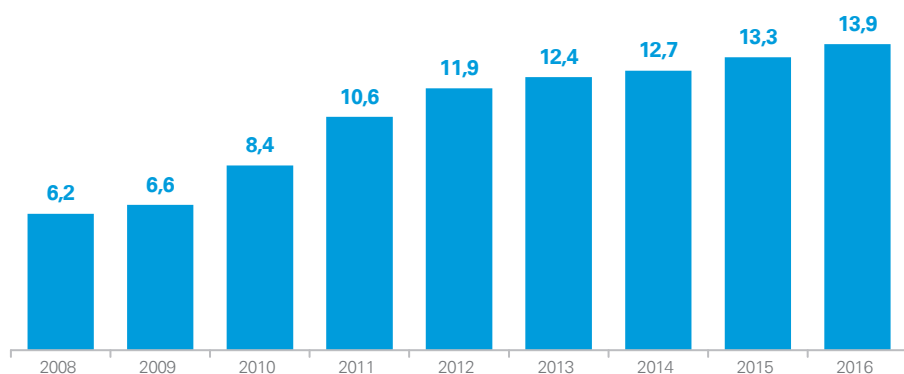
Pełna ocena znaczenia przemysłu motoryzacyjnego w Polsce wymaga wzięcia pod uwagę sektorów wyłączonych z motoryzacji w oficjalnej statystyce, a jednak bezpośrednio z nią powiązanych: produkcji opon, szyb samochodowych oraz akumulatorów.

Jak wynika z analizy danych finansowych tego typu producentów, motoryzacyjna produkcja sprzedana nieujęta w oficjalnych statystykach dla przemysłu motoryzacyjnego (PKD 29) sięgnęła w 2016 roku 13,9 mld zł. Zdecydowanie największą część z tej kwoty (około 8,5 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.

Ważnym segmentem produkcji motoryzacyjnej nieuwzględnionym w statystykach jest produkcja szkła samochodowego, prowadzona przede wszystkim przez Pilkington Automotive Poland, Saint-Gobain Innovative Materials, Nordglass oraz Pittsburgh Glass Works (od 2012 roku). W 2016 roku wartość produkcji w tym segmencie mogła sięgnąć około 3,5 mld zł.

Wartość produkcji opon, szyb i akumulatorów samochodowych (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie sprawozdań finansowych i danych GUS

Wartość produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie sprawozdań finansowych i danych GUS

Trzecim kluczowym sektorem przemysłu okomotoryzacyjnego jest produkcja akumulatorów. Szacujemy, że w 2016 roku pięciu producentów akumulatorów działających w Polsce (ZAP SZNAJDER BATTERIEN, Exide Technologies, JENOX Akumulatory, Autopart i Loxa) osiągnęło sprzedaż produktów o wartości 1,8 mld zł.

Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego

Dobra koniunktura na zagranicznych rynkach oraz wzrost wartości inwestycji zagranicznych skutkują wzrostem produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego w Polsce.

Od 2012 roku wartość produkcji sprzedanej producentów pojazdów samochodowych, części i podzespołów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29) wzrosła nominalnie z poziomu 102,8 mld zł do 138,8 mld zł, tj. o 35% w 2016 roku. Razem z produkcją opon, szyb i akumulatorów wyniosła w 2016 roku około 152,7 mld zł.

Większa część (53%) 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.

Wartość sprzedana szeroko pojętego przemysłu motoryzacyjnego 2016 roku wynosiła **152,7 mld zł**





Kluczowi producenci części i akcesoriów motoryzacyjnych



1. BORYSZEW

Zakład: Toruń, Tychy
Profil: przewody i osprzęt, elementy plastikowe wnętrz, elementy wizulane aut
Przychody: 5,64 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 2 000 osób (2016)

2. BRIDGESTONE

Zakład: Poznań, Stargard
Profil: produkcja opon
Przychody: 2,05 mld zł (2015)
Zatrudnienie: ok. 2 430 osób (2016)

3. DELFO POLSKA

Zakład: Tychy, Swarzędz, Kielce
Profil: produkcja wytłoczek, elementów spawanych i zgrzewanych, usługi malowania
Przychody: 1,13 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 500 osób (2014)

4. DENSO THERMAL SYSTEMS POLSKA

Zakład: Tychy
Profil: produkcja kokpitów, elementów ogrzewania wnętrza
Przychody: 1,18 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 400 osób (2012)

5. EXIDE TECHNOLOGIES

Zakład: Poznań
Profil: produkcja akumulatorów samochodowych
Przychody: 1,10 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 564 osoby (2015)

6. FEDERAL-MOGUL GORZYCE

Zakład: Gorzyce
Profil: produkcja tłoków do silników spalinowych i specjalizowanych
Przychody: 1,07 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 1 646 osób (2016)

7. FIRMA OPONIARSKA DĘBICA

Zakład: Dębica
Profil: produkcja opon
Przychody: 1,68 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 2 788 osób (2015)

8. GESTAMP POLSKA

Zakład: Września
Profil: elementy karoserii
Przychody: 0,86 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 290 osób (2015)

9. GKN DRIVELINE POLSKA

Zakład: Oleśnica
Profil: produkcja półosi napędowych
Przychody: 1,31 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 900 osób (2017)

10. GRUPA BREMBO POLAND

Zakład: Dąbrowa Górnicza, Częstochowa
Profil: produkcja tarcz i systemów hamulcowych
Przychody: 1,57 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 952 osoby (2013)

11. GRUPA DELPHI POLAND

Zakład: Jeleśnia, Błonie, Ostrów Wielkopolski, Gdańsk
Profil: produkcja układów kierowniczych, pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych, systemów hamulcowych i zawieszenia, systemów kontroli nadwozia i systemów bezpieczeństwa
Przychody: 0,69 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 5 422 osoby (2017)

12. GRUPA FAURECIA W POLSCE

Zakład: Gorzów Wielkopolski, Legnica, Grójec, Jelcz-Laskowice, Wałbrzych
Profil: produkcja elementów wyposażenia samochodowego
Przychody: 4,30 mld zł (2016)
Zatrudnienie: ok. 6 147 osób (2017)

13. GRUPA GEDIA POLAND

Zakład: Nowa Sól (2)
Profil: produkcja elementów tłoczonych, spawanych i zgrzewanych, w tym podłużnic
Przychody: 1,08 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 1 509 osób (2016)

14. GRUPA JOHNSON CONTROLS

Zakład: Bieruń, Siemianowice Śląskie, Skarbimierz, Świebodzin, Żory
Profil: produkcja foteli samochodowych i ich części
Przychody: 1,22 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 000 osób (2017)

15. GRUPA MAGNETI MARELLI

Zakład: Sosnowiec (4), Bielsko-Biała (2)
Profil: produkcja układów wydechowych, części zawieszenia, oświetlenia samochodowego, systemów zasilania paliwem, desek rozdzielczych, zderzaków
Przychody: 3,40 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 3 192 osoby (2016)

16. GRUPA TRW

Zakład: Czechowice-Dziedzice, Częstochowa (2), Bielsko-Biała, Gliwice, Pruszków
Profil: produkcja układów kierowniczych, pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych, systemów hamulcowych i zawieszenia, systemów kontroli nadwozia i systemów bezpieczeństwa
Przychody: 6,32 mld zł (2015)
Zatrudnienie: ok. 6 590 osób (2016)

17. GRUPA VALEO W POLSCE

Zakład: 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: 4,56 mld zł (2015)
Zatrudnienie: ok. 5 000 osób (2015)

18. HUTCHINSON POLAND

Zakład: Żywiec, Bielsko-Biała, Łódź
Profil: produkcja systemów transmisji płynów, uszczelek karoseryjnych, systemów antywibracyjnych i systemów transmisyjnych
Przychody: 2,0 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 6 132 osoby (2016)

19. KIMBALL ELECTRONICS POLAND

Zakład: Tarnowo Podgórne
Profil: produkcja wyrobów elektronicznych
Przychody: 0,93 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 700 osób (2016)

20. KIRCHHOFF POLSKA

Zakład: Gliwice (2), Mielec (2), Gniezno
Profil: produkcja części metalowych, w tym do nadwozi
Przychody: 0,86 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 480 osób (2016)

21. LEAR CORPORATION POLAND II

Zakład: Tychy (2), Jarosław, Mielec, Legnickie Pole
Profil: produkcja stelaży, poszyc i siedzeń samochodowych oraz wiązek elektrycznych do samochodów osobowych
Przychody: 2,12 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 9 000 osób (2016)

22. LEONI KABEL POLSKA

Zakład: Wierzbice, Ostrzeszów
Profil: produkcja przewodów elektrycznych
Przychody: 1,14 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 500 osób (2016)

23. MAGNA AUTOMOTIVE POLAND

Zakład: Dąbrowa Górnicza, Kędzierzyn-Koźle, Tychy, Swarzędz, Sady
Profil: produkcja elementów karoserii, zawieszenia, siedzeń oraz systemów zamknięć
Przychody: 1,05 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 969 osób (2013)

24. MAHLE POLSKA

Zakład: Krotoszyn
Profil: produkcja tulei cylindrowych, przewodnic zaworowych, wkładek tłokowych, tłoków i zaworów
Przychody: 1,17 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 3 000 osób (2016)

25. MICHELIN

Zakład: Olsztyn
Profil: produkcja opon
Przychody: 4,72 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 4 500 osób (2016)

26. NEAPCO EUROPE

Zakład: Praszka
Profil: produkcja półosi napędowych
Przychody: 0,83 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 910 osób (2016)

27. NEXTEER AUTOMOTIVE POLAND

Zakład: Tychy, Gliwice
Profil: produkcja układów i kolumn kierowniczych
Przychody: 0,85 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 300 osób (2015)

28. NGK CERAMICS POLSKA

Zakład: Gliwice
Profil: produkcja filtrów ceramicznych do silników wysokoprężnych
Przychody: 2,05 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 2 700 osób (2016)

29. NSK STEERING SYSTEMS EUROPE POLSKA

Zakład: Kielce (3), Wałbrzych
Profil: produkcja łożysk i kolumn kierowniczych
Przychody: 0,89 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 400 osób (2011)

30. PILKINGTON AUTOMOTIVE POLAND

Zakład: Sandomierz, Chmielów
Profil: produkcja szyb samochodowych
Przychody: 1,14 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 2 160 osób (2017)

31. ROBERT BOSCH

Zakład: Mirków
Profil: produkcja układów hamulcowych
Przychody: 1,38 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 062 osoby (2016)

32. RONAL POLSKA

Zakład: Wałbrzych (2), Jelcz-Laskowice
Profil: produkcja felg aluminiowych
Przychody: 1,56 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 1 856 osób (2016)

33. SAINT-GOBAIN SEKURIT HANGLAS POLSKA

Zakład: Dąbrowa Górnicza, Żary
Profil: produkcja szyb samochodowych
Przychody: 1,74 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 2 900 osób (2015)

34. SE BORDNETZE POLSKA

Zakład: Gorzów Wielkopolski
Profil: produkcja wiązek elektrycznych
Przychody: 1,23 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 3 000 osób (2015)

35. SITECH

Zakład: Polkowice, Głogów
Profil: produkcja i konstrukcja metalowych siedzisk samochodowych
Przychody: 1,57 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 914 osób (2017)

36. SUMIRIKO POLAND

Zakład: Sosnowiec
Profil: produkcja węży samochodowych
Przychody: 0,38 mld zł (2016)
Zatrudnienie: 1 500 osób (2016)

37. TEKNA

Zakład: Kalisz, Rzeszów
Profil: produkcja komponentów dla przemysłu motoryzacyjnego
Przychody: 0,18 mld zł (2015)
Zatrudnienie: ok. 500 osób (2017)

38. TENNECO

Zakład: Poznań, Rybnik, Gliwice
Profil: produkcja systemów kontroli emisji spalin oraz amortyzatorów
Przychody: 1,21 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 1 909 osób (2015)

39. TI POLAND

Zakład: Wyszaków, Poznań, Bielsko-Biała, Wapienica
Profil: produkcja elementów systemów przenoszenia płynów
Przychody: 0,95 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 2 408 osób (2017)

40. UMICORE

Zakład: Nowa Ruda
Profil: produkcja katalizatorów
Przychody: 0,02 mln zł (2014)
Zatrudnienie: 4 osoby (2015)

41. UNIWHEELS PRODUCTION

Zakład: Stalowa Wola
Profil: produkcja felg
Przychody: 1,33 mld zł (2015)
Zatrudnienie: 2 500 osób (2017)

Produkcja motoryzacyjna w Europie Środkowo-Wschodniej

Czechy i Słowacja są zdecydowanymi liderami w Europie Środkowo-Wschodniej w kategorii producentów pojazdów samochodowych. Polska na ich tle prezentuje się jako producent średniej wielkości. Sytuacja jest lepsza w segmencie części i akcesoriów samochodowych, jednak tu również wyprzedzają nas Czechy.

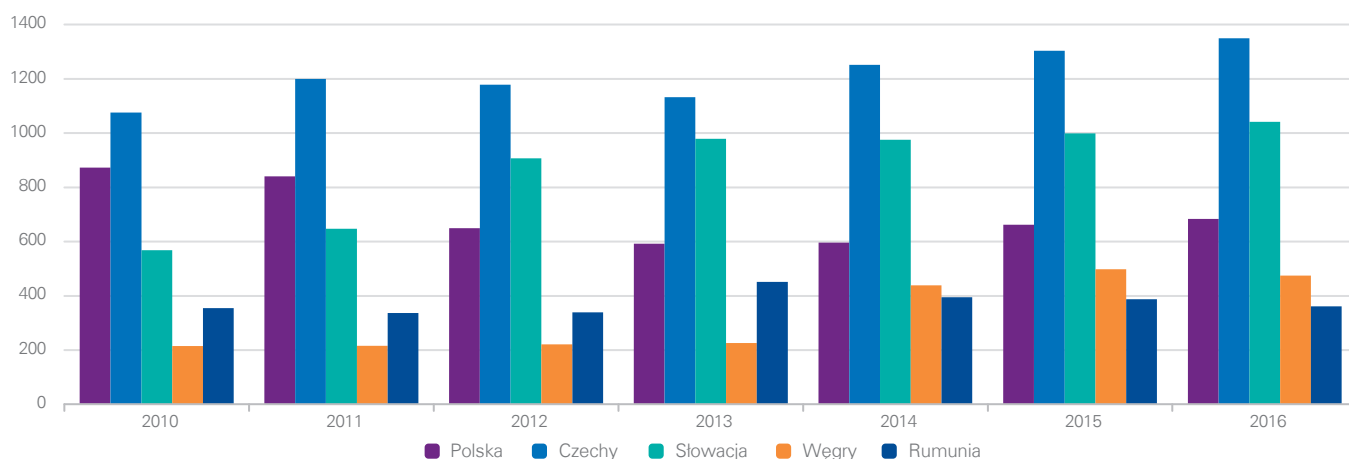
Jeszcze w 2007 roku Polska była zdecydowanym liderem w produkcji samochodów w Europie Środkowo-Wschodniej i z wynikiem

blisko 950 tys. pojazdów rocznie wyprzedzała Czechy o ponad 150 tys. sztuk. Jednak w ciągu ostatniej dekady produkcja samochodów (szczególnie osobowych) w Polsce zmalała na skutek niższego popytu na rynkach zachodnich i wygaszania produkcji niektórych modeli przez zagraniczne koncerny. W tym samym czasie Czechy czerpały korzyści z międzynarodowego sukcesu marki Škoda oraz z powodzeniem przyciągały zagranicznych inwestorów (Toyota Peugeot Citroën, Hyundai). W efekcie Czesi wyprodukowali ponad 1,3 mln pojazdów w 2016 roku.

W ostatnich latach w produkcji pojazdów Polskę wyprzedziła również Słowacja, gdzie w 2016 roku zjechało z taśm montażowych ponad milion pojazdów. Znaczenie tego kraju będzie nadal rosło, gdyż w 2018 roku swoją fabrykę na Słowacji otworzy Jaguar Land Rover.

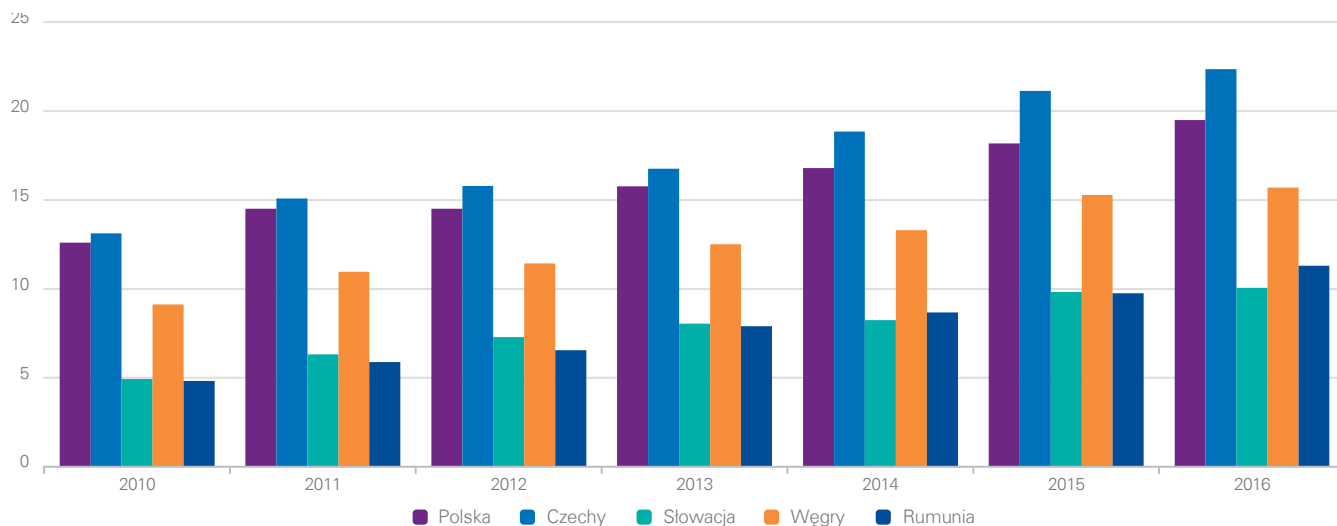
W przypadku produkcji części i podzespołów Polska znajduje się w regionie tuż za Czechami. Dystans w tej kategorii nie jest jednak tak duży jak w przypadku produkcji pojazdów samochodowych – w 2016 roku Czechy wyeksportowały części i podzespoły motoryzacyjne o wartości 22,4 mld zł, a Polska sprzedała za granicę produkty o wartości 19,5 mld zł.

Produkcja samochodów osobowych i użytkowych (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych OICA

Eksport części i podzespołów motoryzacyjnych (mld euro)



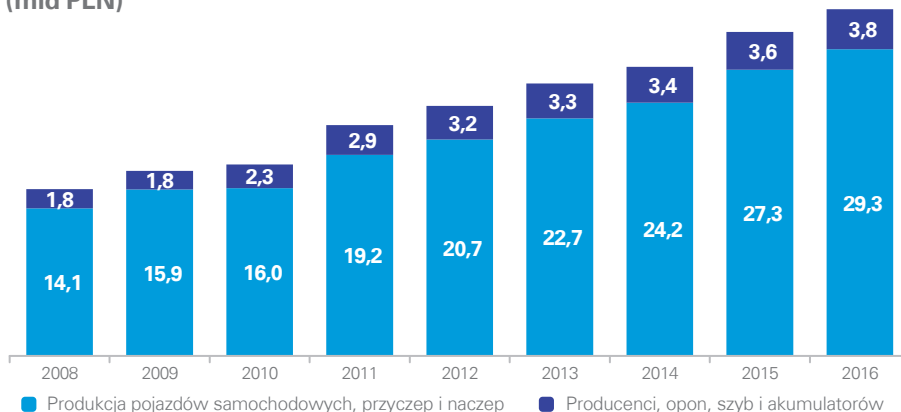
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat

1.3 Wartość dodana

Miernikiem udziału przemysłu motoryzacyjnego w wynikach polskiej gospodarki jest generowana przez ten sektor wartość dodana. Na podstawie przeanalizowanych danych przemysł motoryzacyjny odpowiada za 2,0% całkowitej wartości dodanej polskiej gospodarki.

Przemysł motoryzacyjny w rozumieniu PKD (sekcja 29) w 2016 roku wygenerował szacunkową wartość dodaną rzędu 29,3 mld zł. Łącznie z producentami motoryzacyjnymi z innych sektorów gospodarki wartość dodana przemysłu motoryzacyjnego mogła sięgnąć 33,1 mld zł. Stanowiło to 2,0% wartości dodanej brutto w Polsce i aż 9,4% wartości dodanej brutto przetwórstwa przemysłowego.

Wartość dodana brutto generowana w przemyśle motoryzacyjnym (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie sprawozdań finansowych i danych GUS

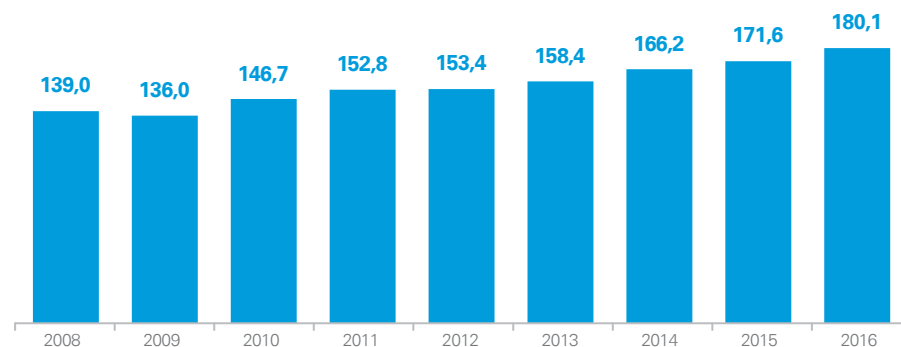
Przemysł motoryzacyjny odpowiada za **9,4%** całkowitej wartości dodanej przetwórstwa przemysłowego



1.4 Zatrudnienie i wynagrodzenia

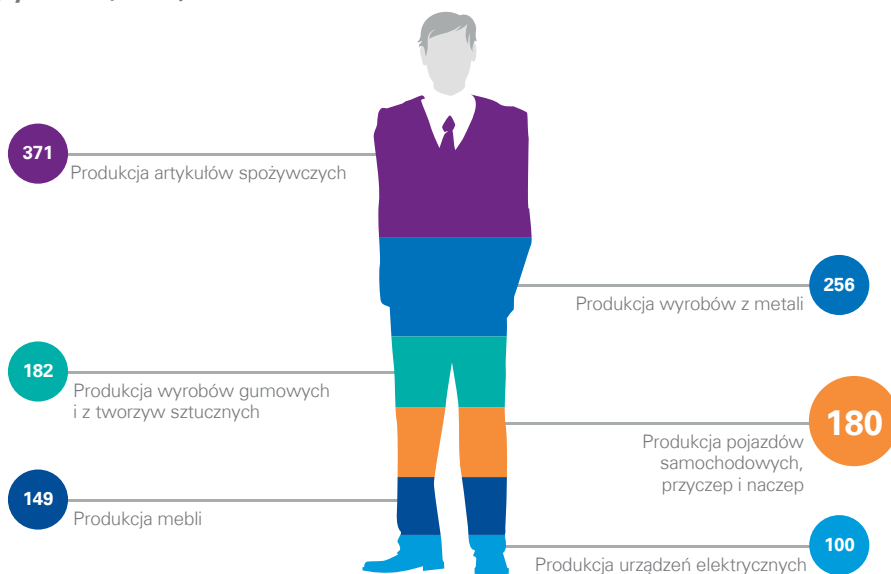
Jak wynika z danych GUS, w sektorze producentów pojazdów samochodowych, części i podzespołów motoryzacyjnych oraz przyczep i naczep (PKD 29) pracowało w 2016 roku ponad 180 tys. osób. W następnych latach liczba ta z pewnością wzrośnie chociażby ze względu na ukończone (Volkswagen Poznań) i rozpoczynające się (Daimler AG) inwestycje zagranicznych koncernów. W związku z tym utrzymana zostanie tendencja wzrostowa, która trwa od kilku lat.

Producenci pojazdów samochodowych, części, akcesoriów, przyczep i naczep – zatrudnienie (tys. osób)



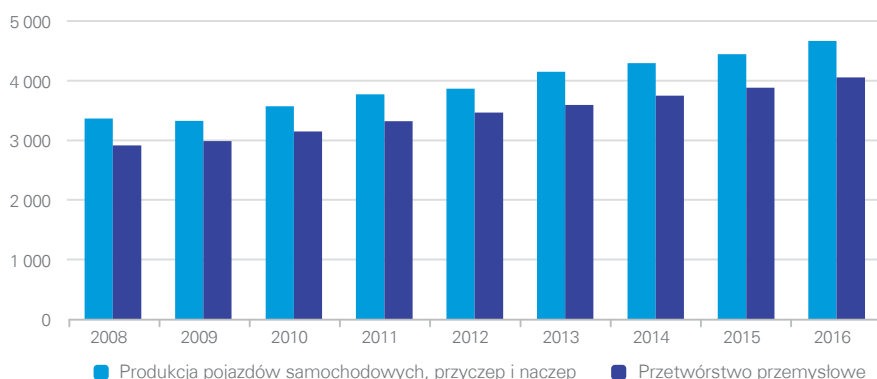
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Zatrudnienie w wybranych działach przetwórstwa przemysłowego (tys. osób, 2016)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

W 2016 roku producenci pojazdów samochodowych, przyczep i naczep odpowiadali za 7% miejsc pracy w całym sektorze przetwórstwa przemysłowego oraz za 3,1% wszystkich miejsc pracy w sektorze przedsiębiorstw. Jedynie trzy sektory przemysłu zatrudniały więcej osób w tym okresie (produkcja artykułów spożywczych – 371 tys.; produkcja wyrobów z metali – 256 tys.; produkcja wyrobów z gumy – 182 tys.). Jeżeli doliczymy jednak zatrudnionych w przedsiębiorstwach produkujących opony, akumulatory (16,8 tys.), przemysł motoryzacyjny będzie trzecim największym pracodawcą w przemyśle, odpowiadającym za generowanie 7,7% miejsc pracy.



7% – udział zatrudnionych w przemyśle motoryzacyjnym w całym sektorze przetwórstwa przemysłowego

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie utrzymuje od kilku lat tendencję wzrostową. W 2016 roku wyniosło 4 669 zł, a więc o ponad 600 zł więcej niż wynosi średnia dla całego sektora przetwórstwa przemysłowego i o ponad 400 zł więcej niż wynosiło przeciętne wynagrodzenie na koniec 2016 roku.

4 669 zł – przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przemyśle motoryzacyjnym



1.5 Bezpośrednie inwestycje zagraniczne

Polski przemysł motoryzacyjny napędzany jest przez inwestycje zagraniczne. W ciągu ostatnich miesięcy kilku ważnych producentów ogłosiło zamiar budowy lub rozbudowy zakładów w Polsce.

Do największych, ogłoszonych już, nowych inwestycji, które zostaną ukończone w najbliższych latach, należą nowe fabryki Daimlera AG, LG Chem, Mabuchi i Toyoty oraz rozbudowa zakładu FCA Powertrain

w Bielsku-Białej. Łączna wartość tylko tych pięciu inwestycji przekroczy 6 mld złotych.

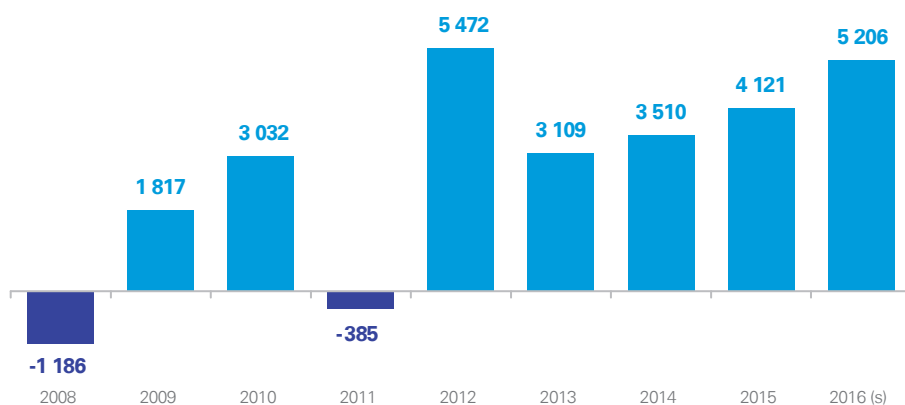
W całym 2015 roku do wąsko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego (PKD 29) napłynęły inwestycje zagraniczne o wartości 4,1 mld zł – o 17,4% więcej niż w roku poprzednim (3,5 mld zł). Udział sektora motoryzacyjnego w bezpośrednich inwestycjach zagranicznych w sektorze przetwórstwa przemysłowego wynosił aż 35%. Biorąc pod uwagę wspomniane wyżej projekty, tendencja wzrostowa BIZ powinna zostać podtrzymana.

Udział % BIZ w przetwórstwie przemysłowym w 2015 r.



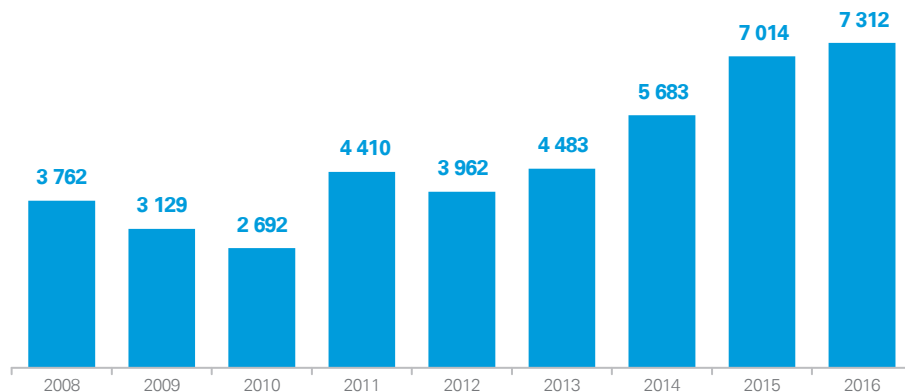
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych NBP

Producenci pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – wartość netto bezpośrednich inwestycji zagranicznych (mln PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych NBP, (s) – szacunek

Producenci pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – nakłady inwestycyjne (mln PLN)



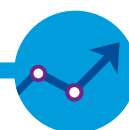
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

1.6 Nakłady inwestycyjne

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

W 2016 roku producenci pojazdów samochodowych, części i podzespołów oraz przyczep i naczep (PKD 29) przeznaczyci na inwestycje 7,3 mld zł, tj. o 4% więcej niż w 2015 roku. W latach 2014 i 2015 natomiast nakłady inwestycyjne rokrocznie rosły o kolejno 27% i 23%. Kluczową rolę w inwestycjach przemysłu motoryzacyjnego odgrywają nakłady na środki produkcji – maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia.

W 2016 roku nakłady inwestycyjne producentów motoryzacyjnych stanowiły 15,4% nakładów przemysłu

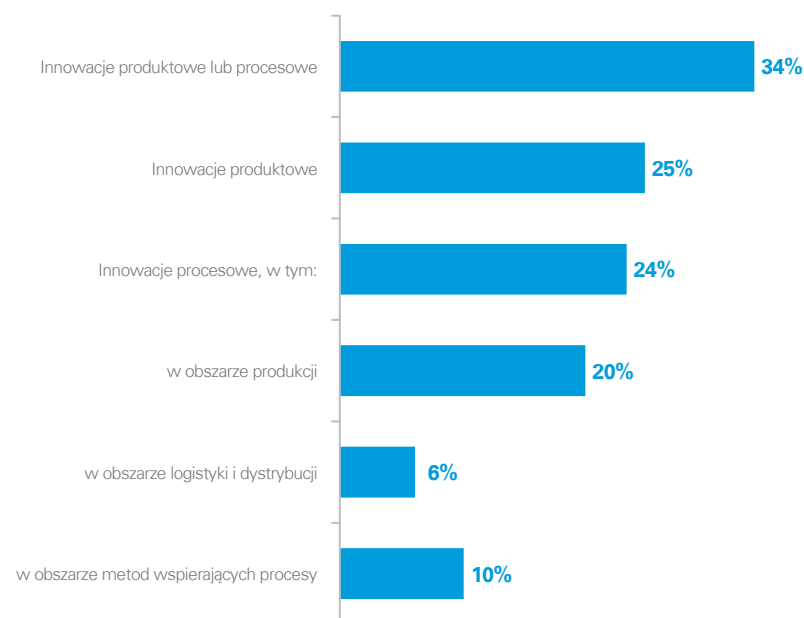


Nakłady na działalność innowacyjną (mln PLN, 2015)

Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli	
Ogółem	3 410,70
Działalność B+R	1 507,40
Nakłady inwestycyjne na maszyny i urządzenia techniczne	1 410,20
Nakłady inwestycyjne na budynki i budowle oraz grunty	190,10
Zakup oprogramowania	15,60
Marketing dotyczący nowych i istotnie ulepszonych produktów	11,70
Szkolenie personelu związane z działalnością innowacyjną	9,30
Zakup wiedzy ze źródeł zewnętrznych	brak danych

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Producenci pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (PKD 29) – odsetek firm podejmujących działania innowacyjne w latach 2013-2015



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

1.7 Innowacje

Produkcja pojazdów samochodowych, części, akcesoriów oraz przyczep i naczep (PKD 29) stanowi jeden z najbardziej innowacyjnych sektorów przemysłowych. Łączne nakłady na działalność innowacyjną w 2015 roku wyniosły 3,4 mld zł, co stanowiło ponad 16% nakładów całego przemysłu przetwórczego.

Najważniejszą aktywnością producentów pojazdów i części w obszarze innowacyjności jest działalność badawcza i rozwojowa, która stanowiła 44% (1,5 mld zł) wszystkich nakładów na działalność innowacyjną w sektorze. Drugą największą kategorią w 2015 roku były wydatki inwestycyjne na maszyny i urządzenia techniczne (1,4 mld zł). Ogółem aż 36,5% firm produkujących pojazdy samochodowe, części, akcesoria oraz przyczepy i naczepy prowadziło działalność innowacyjną w 2015 roku. Dla porównania – odsetek wszystkich firm przetwórstwa przemysłowego, który podejmował tego typu działalność wyniósł niecałe 18%.

W okresie 2013-2015 innowacje produktowe lub procesowe wprowadziło 34% producentów motoryzacyjnych, z czego 25% stanowiły innowacje produktowe, a 24% – innowacje procesowe. Dla porównania w całym przemyśle przetwórczym innowacje wprowadziło jedynie 18% przedsiębiorstw. Ponadto blisko 15% producentów motoryzacyjnych wprowadziło innowacje organizacyjne, natomiast 7% – innowacje marketingowe. Tymczasem w przemyśle przetwórczym jako całości tego typu nowe rozwiązania wdrożyło odpowiednio 8% i 7% firm.

Koszty nakładów na innowacyjność w 2015 roku pokryte zostały w 89% ze środków własnych.

2

Handel i usługi motoryzacyjne

2.1 Przedsiębiorstwa

Liczba podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, według liczby pracujących



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS/REGON. Dane obejmują podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON, deklarujące prowadzenie działalności, według sekcji G PKD 45

W Polsce zarejestrowanych jest 141,8 tysięcy podmiotów zaangażowanych w handel hurtowy i detaliczny oraz usługi motoryzacyjne, z czego znacząca większość to mikroprzedsiębiorstwa.

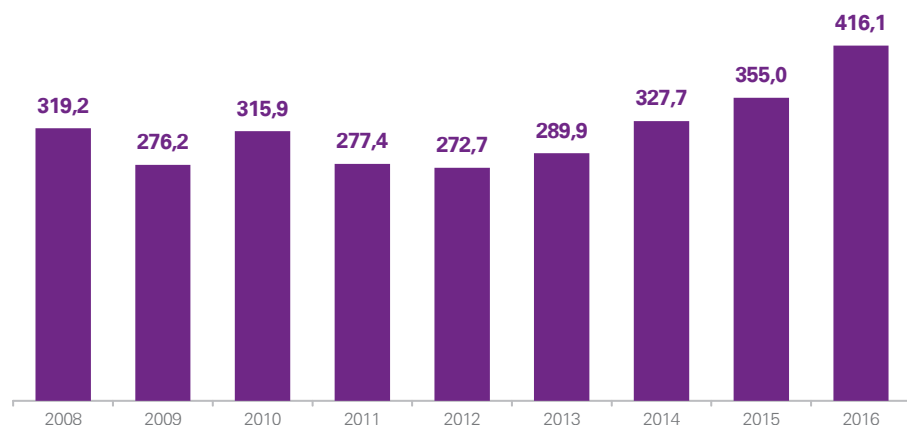
Jak wynika z rejestru REGON, na koniec 2016 roku w Polsce zarejestrowanych było 138,6 tys. podmiotów prowadzących działalność handlową i usługową związaną z motoryzacją o planowanej liczbie pracowników nieprzekraczającej 9 osób. Stanowią one 98% wszystkich przedsiębiorstw z tego sektora. Natomiast podmioty małe, o docelowej liczbie pracujących w przedziale 10-49 osób, stanowią 2% całości. Średnich oraz dużych firm funkcjonuje nieco ponad 360.



98% wszystkich przedsiębiorstw z tego sektora **stanowią firmy zatrudniające do 9 osób**

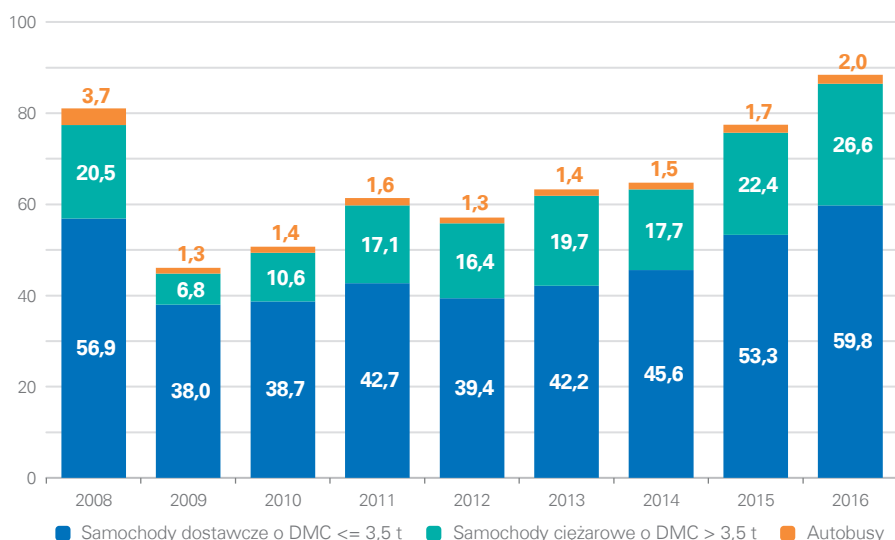
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS /REGON

Rejestracje nowych samochodów osobowych (tys. sztuk)



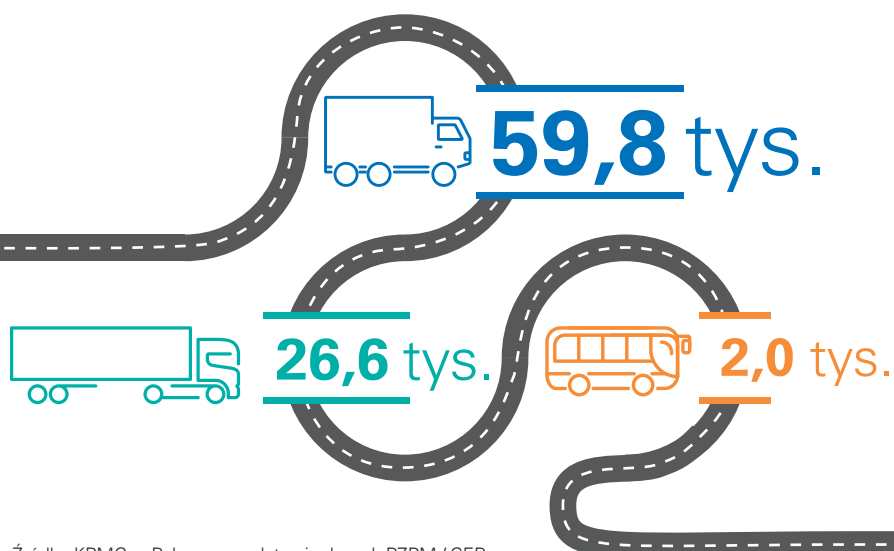
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP

Rejestracje nowych pojazdów użytkowych (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP

Rejestracje nowych pojazdów użytkowych w 2016 roku



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP

2.2 Wyniki finansowe i operacyjne

Sprzedż nowych pojazdów

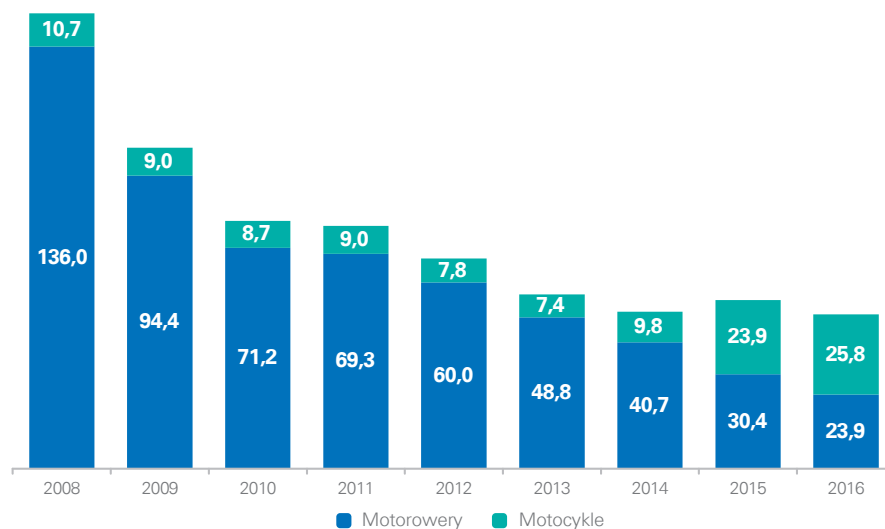
Po słabszych latach 2011-2012 rynek nowych samochodów osobowych ponownie rozkwita. Podobnie jest w przypadku rynku pojazdów użytkowych, który charakteryzuje się trendem wzrostowym.

W 2016 roku zarejestrowano w Polsce 416 tys. nowych samochodów osobowych, co stanowiło aż 17-procentowy wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Według szacunków liczba zarejestrowanych samochodów osobowych może zbliżyć się do 500 tys. w 2017 roku. Wśród nabywców nowych pojazdów dominują klienci instytucjonalni, którzy w 2016 roku kupili o blisko 22% więcej samochodów osobowych niż w poprzednim roku, a ich udział w strukturze przekroczył 67%. Rośnie również sprzedaż wśród nabywców indywidualnych – w 2016 roku zwiększyła się o 8,8% do poziomu 134,4 tys.

W segmencie pojazdów użytkowych także widać wzrost wolumenu sprzedaży. Liczba rejestracji nowych samochodów dostawczych w 2016 roku wyniosła blisko 60 tys., natomiast samochodów ciężarowych (powyżej 3,5 t) – prawie o połowę mniej, tj. 27 tys. Najmniejszy udział w całkowitej rejestracji pojazdów użytkowych przypada autobusom (2%), których w ostatnim roku zarejestrowano 2 tys.

Zauważalny kryzys przeżywa natomiast segment jednośladów, w którym od 2009 roku widać trend spadkowy. W 2016 roku liczba zarejestrowanych jednośladów była ponad dwukrotnie mniejsza niż w 2010 roku. Niewielkie ożywienie całego rynku nastąpiło w 2015 roku, jednak rok później wolumen sprzedaży ponownie spadł. Zmianie uległa także struktura: podczas gdy kilka lat wcześniej udział motorowerów zdecydowanie dominował nad motocyklami, w ciągu ostatnich dwóch lat udział tych kategorii był bardzo przybliżony. Spowodowane jest to zmianami legislacyjnymi, które pozwalają kierować motocyklem do 125 centymetrów sześciennych przy użyciu prawa jazdy kat. B, a także zmianami przepisów homologacyjnych.

Rejestracje nowych jednośladów (tys. sztuk)



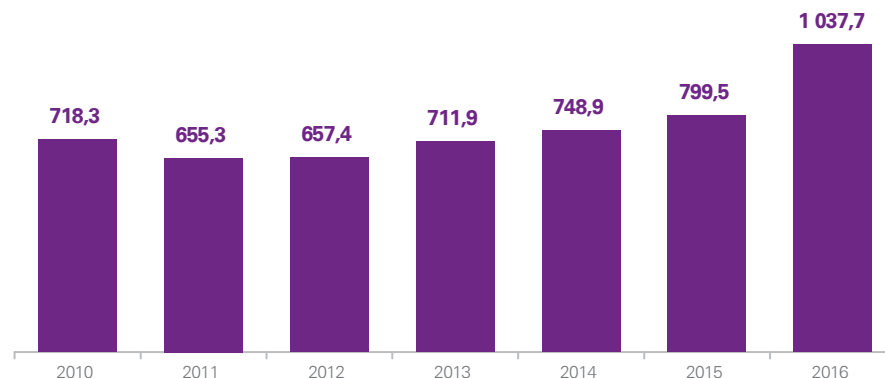
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP

Import samochodów używanych

Zainteresowanie polskich konsumentów używanymi samochodami sprowadzonymi z zagranicy nie słabnie i utrzymuje się na dość wysokim poziomie od kilku lat. Oznacza to dużą konkurencję dla rynku nowych samochodów.

W latach 2011-2015 import używanych samochodów do Polski był na dość stabilnym, wysokim poziomie. Rok 2016 był jednak przełomowy – do kraju sprowadzono ponad milion samochodów używanych, o 30% więcej niż rok wcześniej. Tak znaczący skok może być związany z rządowymi planami zmian w sposobie naliczania podatku akcyzowego od samochodów używanych, który miałby być naliczony w zależności od wieku auta i pojemności silnika.

Import używanych samochodów osobowych do Polski (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych MF

Import używanych samochodów osobowych do Polski w 2016 roku

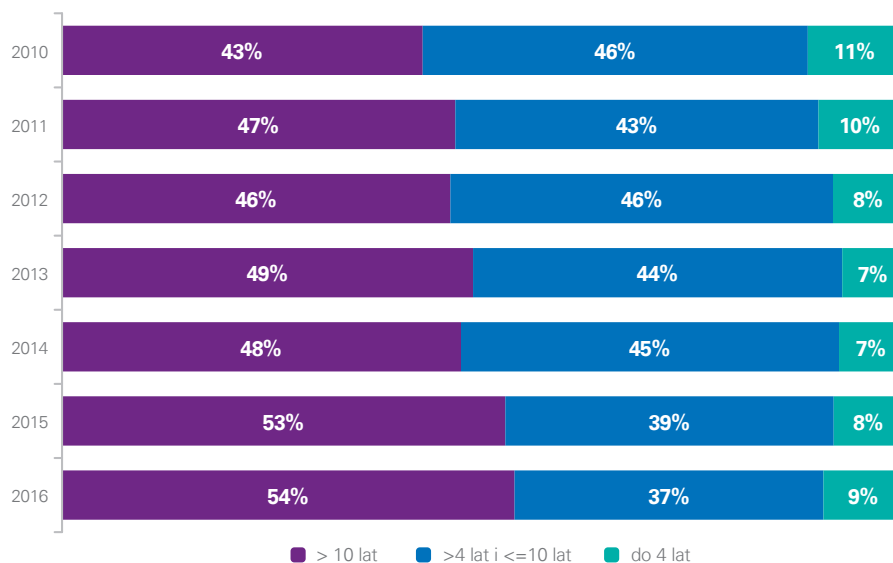


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych MF

Warto odnotować, że utrzymuje się niepokojące zjawisko sprowadzania pojazdów ze starszych roczników, mających powyżej 10 lat. W 2016 roku ponad połowę importowanych używanych samochodów osobowych stanowiły auta dziesięcioletnie i starsze. Udział pojazdów z roczników 2007-2013 wyniósł 37%. Najmniejsze zainteresowanie dotyczy aut stosunkowo nowych, nieprzekraczających 4 lat. Stanowią one niecałe 10% całego rynku importowanych używanych samochodów. Świadczy to o tym, iż do Polski sprowadzane są pojazdy zużyte, w potencjalnie coraz gorszym stanie technicznym, a sami konsumenci nastawieni są na atrakcyjną cenę kosztem jakości.

Polepszenie sytuacji finansowej konsumentów w dłuższej perspektywie może przyczynić się do odrotu tego mało korzystnego trendu w przyszłości. Należy jednak założyć, że samochody starsze rocznikowo będą wciąż dominować.

Import używanych samochodów osobowych do Polski wg wieku pojazdu



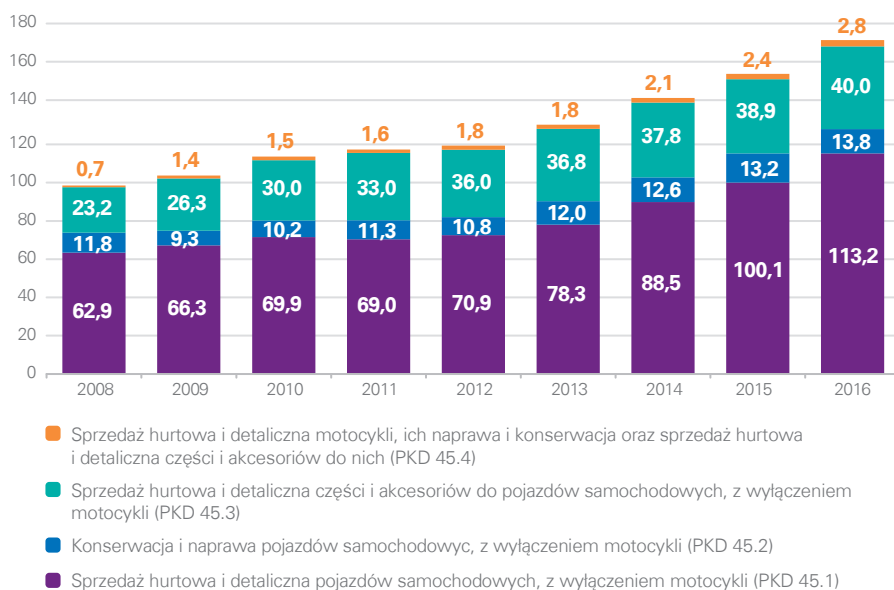
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych MF

Wyniki finansowe i produkcja globalna

W 2016 roku sektor handlu i usług motoryzacyjnych osiągnął szacunkowe przychody na poziomie 169,8 mld złotych, wartość produkcji globalnej mogła zaś osiągnąć nawet 33 mld złotych. Uwzględniając szarą strefę w obszarze napraw oraz handlu częściami i akcesoriami, wartości te mogłyby okazać się jeszcze wyższe.

Aż 67% szacowanych przychodów sektora stanowią przychody firm wyspecjalizowanych w handlu hurtowym i detalicznym pojazdami, a 24% – częściami i akcesoriami. Oficjalne wyniki firm wyspecjalizowanych w usługach motoryzacyjnych stanowią blisko 9% łącznej sumy. Dane te nie uwzględniają szarej strefy.

Handel i usługi motoryzacyjne – przychody ze sprzedaży (mld PLN)



W 2016 roku sektor handlu i usług motoryzacyjnych osiągnął szacunkowe przychody na poziomie **169,8 mld złotych**

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Rynek samochodów w Polsce na tle Europy Środkowo-Wschodniej

Rynek samochodów osobowych w Polsce stanowi nominalnie największy rynek w Europie Środkowo-Wschodniej. Jednakże, biorąc pod uwagę liczbę pojazdów rejestrowanych per capita, wyżej plasują się Czechy oraz Węgry.

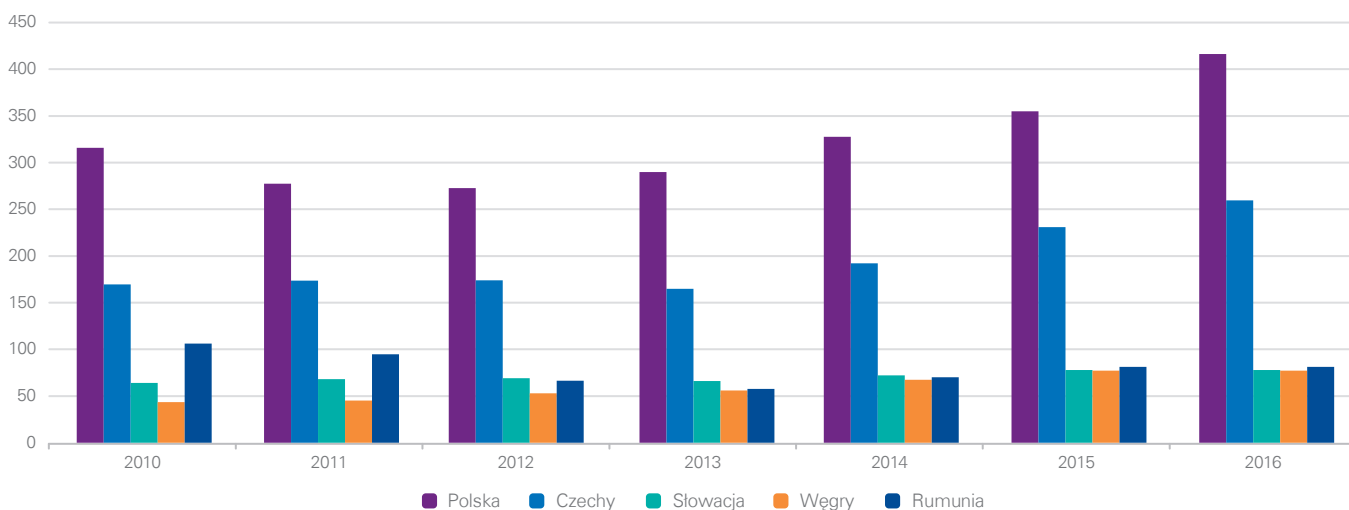
W 2016 roku w Polsce zarejestrowano 416 tys. pojazdów osobowych, co stanowi 17-procentowy wzrost w porównaniu z rokiem 2015.

Po niewielkim spadku w latach 2010-2012 zaobserwowano ponowny trend wzrostowy. Za Polską znalazły się Czechy, gdzie w ubiegłym roku zarejestrowano blisko 260 tys. aut, natomiast w Rumunii, Słowacji oraz na Węgrzech liczba ta była blisko 5-krotnie mniejsza niż w Polsce. Biorąc pod uwagę liczbę nowych rejestracji na 1 000 mieszkańców, w Polsce jest ona dwukrotnie mniejsza niż w Czechach. Również na Słowacji liczba nowych rejestracji jest wyższa. Zauważalnie gorsza sytuacja na rynku samochodów osobowych

jest natomiast na Węgrzech oraz w Rumunii.

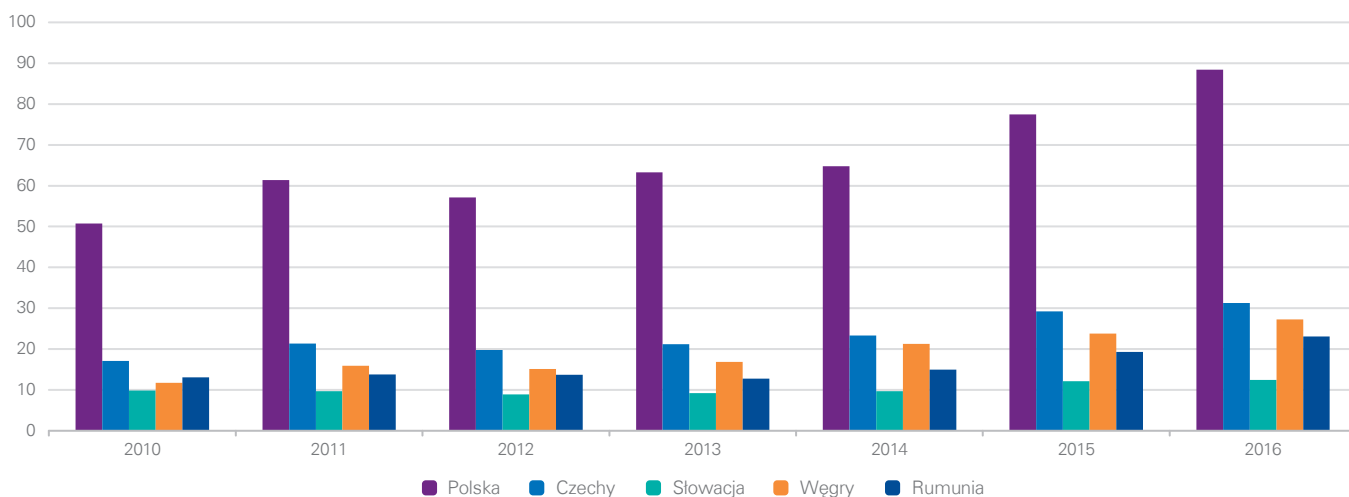
W przypadku nowych rejestracji pojazdów użytkowych Polska również dominuje. W 2016 roku liczba rejestracji wyniosła 88,4 tys., podczas gdy w Czechach było to 31 tys., na Węgrzech 27 tys., a w Rumunii 23 tys. Podobnie jak w kategorii samochodów osobowych, widoczna jest różnica w poziomie rejestracji per capita. W 2016 roku w Polsce przypadło mniej rejestracji na 1 000 mieszkańców niż w Czechach oraz na Węgrzech.

Rejestracja nowych samochodów osobowych (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP, ACEA

Rejestracje nowych pojazdów użytkowych (tys. sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP, ACEA

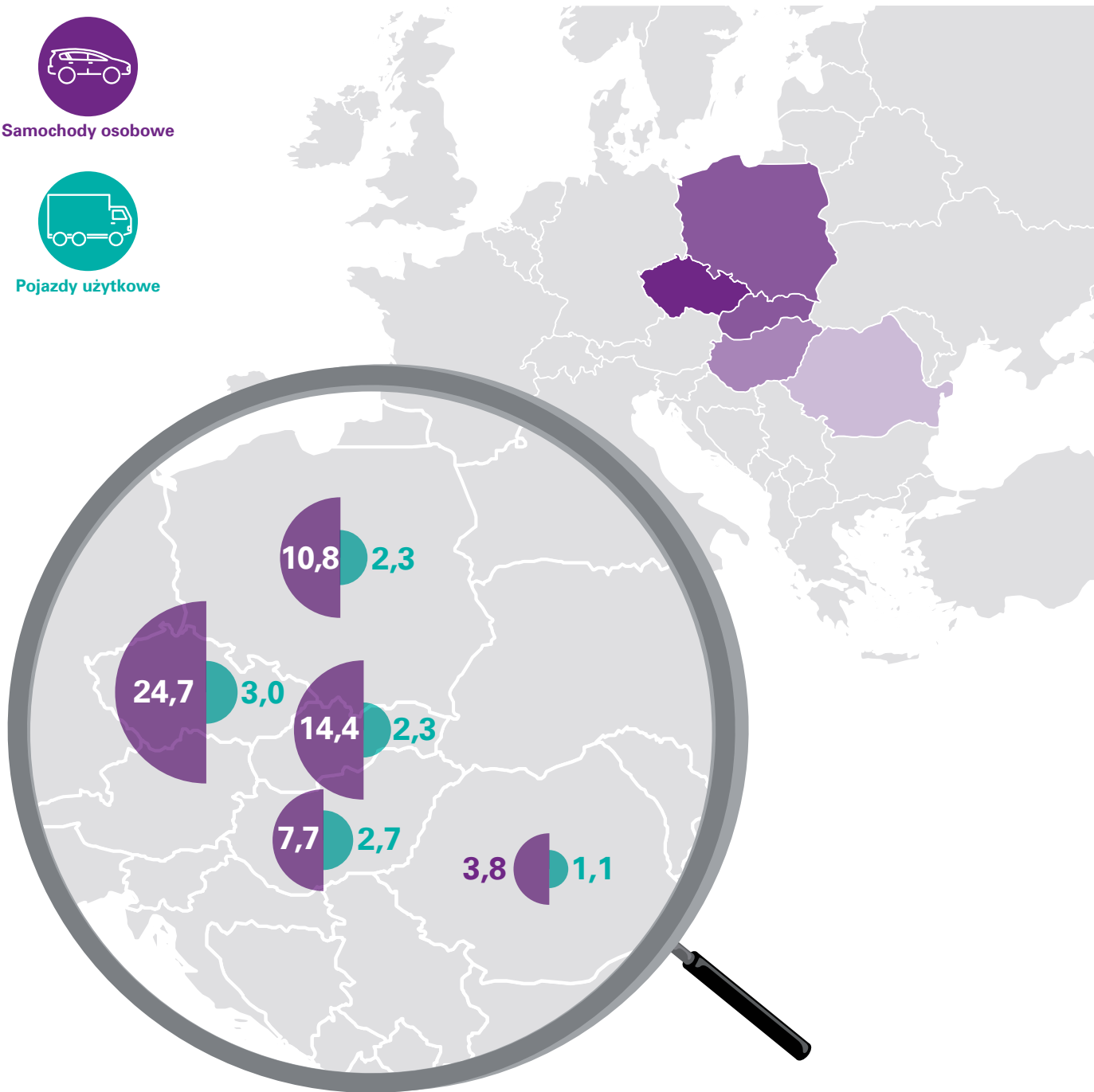
Rejestracje nowych samochodów osobowych i użytkowych (liczba sztuk na 1 000 mieszkańców, 2016)



Samochody osobowe



Pojazdy użytkowe



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych PZPM / CEP, ACEA

2.3 Wyniki dla gospodarki

Wartość dodana brutto

Szacujemy, że handel oraz usługi motoryzacyjne wygenerowały w sumie w 2016 roku 29,7 mld zł wartości dodanej brutto, co oznacza, że sektor motoryzacyjny miał 10,8% udziału w generowaniu wartości dodanej brutto handlu.

Jednocześnie udział tego sektora stanowi 1,8% wartości dodanej brutto w gospodarce ogółem.

Pracujący i wynagrodzenia

Łącznie w handlu i usługach motoryzacyjnych w 2016 roku pracowało blisko 257 tys. osób, czyli o 9,7 tys. pracowników więcej niż w poprzednim roku. Zatrudnieni w tym sektorze otrzymali w ciągu 2016 roku, według szacunków, łącznie 13,852 mld zł wynagrodzenia brutto. Powyższe statystyki nie obejmują szarej strefy.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze handlu i usług motoryzacyjnych wyniosło w 2016 roku prawie 4,5 tys. zł brutto. Było ono wyższe o 450 zł od przeciętnego wynagrodzenia w całej gospodarce, aż o 1432 zł wyższe niż w sektorze handlu detalicznego i o 450 zł niższe niż w handlu hurtowym.

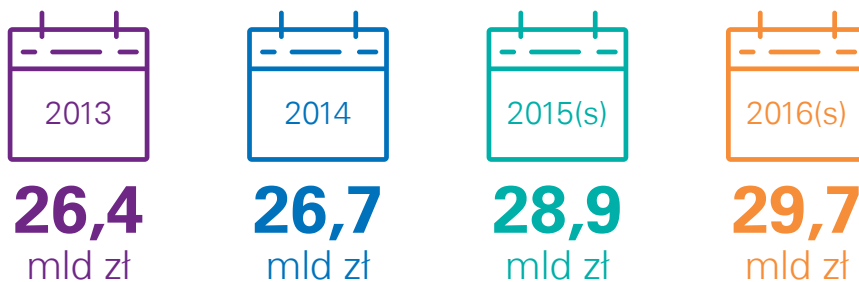


11,1%

– odsetek
**wszystkich
zatrudnionych**

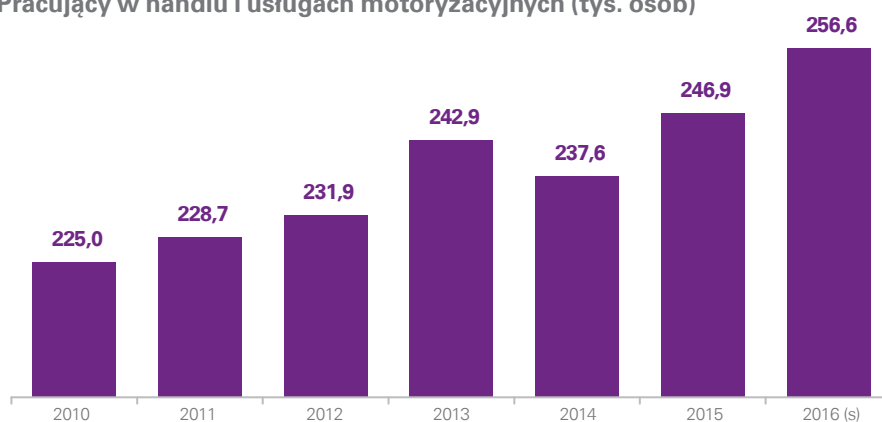
w handlu i usługach
pracował w **sektorze
motoryzacyjnym**

Handel hurtowy i detaliczny pojazdami samochodowymi oraz ich naprawa



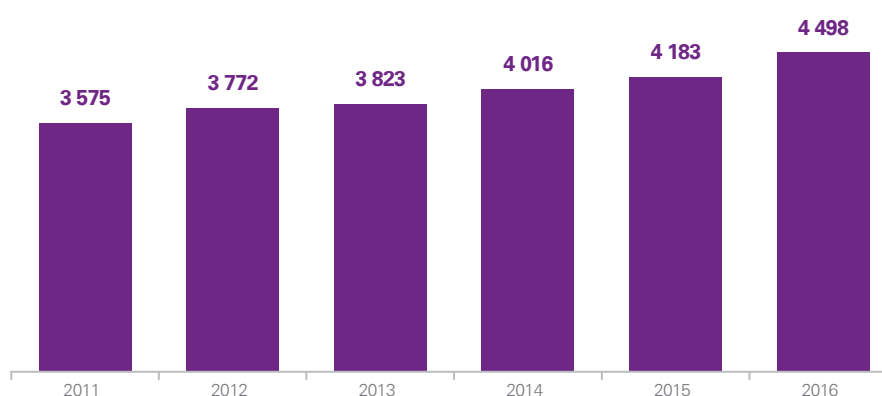
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat, (s) - szacunek

Pracujący w handlu i usługach motoryzacyjnych (tys. osób)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS, (s) – szacunek

Przeciętne wynagrodzenia w handlu i usługach motoryzacyjnych (PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Wynagrodzenia w handlu

3 060 zł



Handel detaliczny

4 498 zł



Handel i usługi
motoryzacyjne

4 950 zł



Handel hurtowy

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

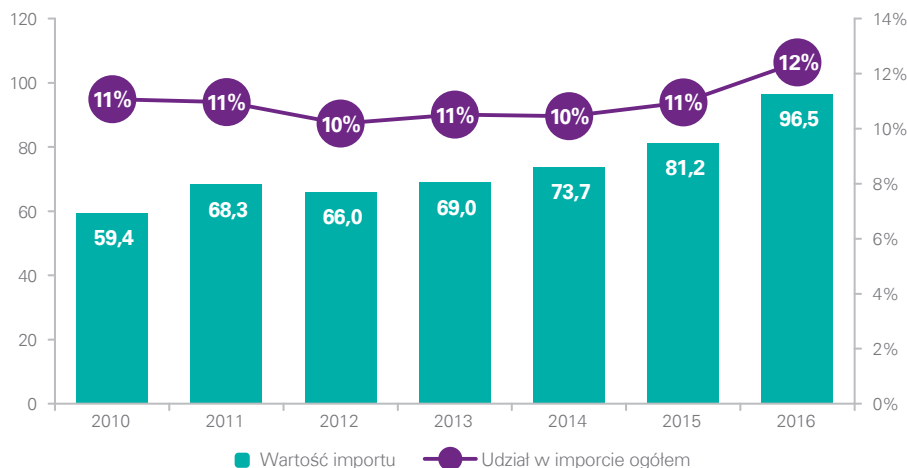
Rola branży motoryzacyjnej w handlu zagranicznym Polski

3.1 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 w latach 2012-2014 widoczny był stopniowy spadek, po którym udział ten ponownie zaczyna rosnąć.

Import szeroko rozumianej kategorii towarów motoryzacyjnych osiągnął w 2016 roku wartość 96,5 mld zł, co stanowiło wzrost o 19% w porównaniu z rokiem poprzednim. Kluczową rolę w wartości importu odgrywały samochody osobowe (28,2 mld zł) oraz części i akcesoria motoryzacyjne (50,8 mld zł).

Import produktów motoryzacyjnych (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat

Import (mld PLN)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Samochody osobowe	16,6	15,7	16,3	16,5	19,0	21,0	28,2
Mikrobusy i autobusy	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Samochody dostawcze, ciężarowe, ciągniki drogowe i inne	8,1	10,8	10,9	11,7	11,3	12,4	13,8
Silniki i podwozia z silnikami	0,5	0,5	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
Części i akcesoria motoryzacyjne, w tym opony, szyby i akumulatory	32,5	39,0	36,1	38,1	40,4	44,6	50,8
Nadwozia, przyczepy i naczepy	1,1	1,7	1,8	2,0	2,2	2,3	2,7
Jednoślady	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Razem produkty motoryzacyjne	59	68	66	69	74	81	97
Import ogółem	536,6	623,3	648,4	656,1	704,6	741,3	777,6

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat

3.2 Eksport

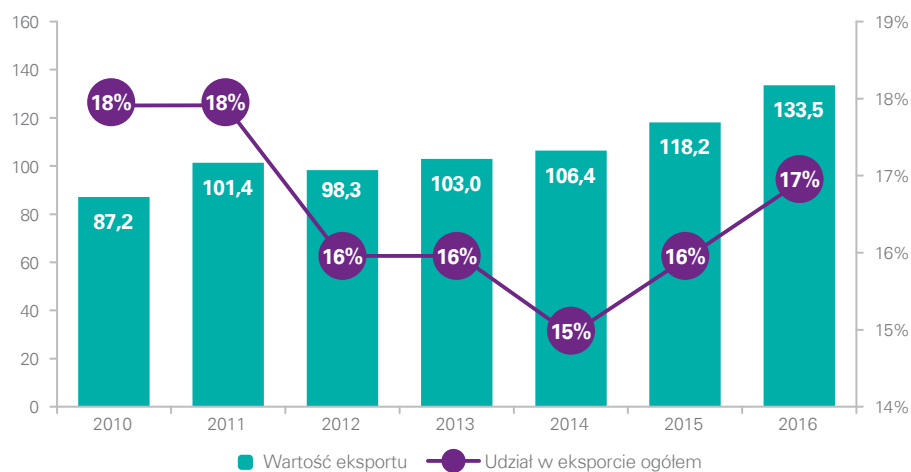
Choć produkty przemysłu motoryzacyjnego wciąż mają kluczowe znaczenie dla polskiego eksportu, to ich udział w ostatnich latach malał. Odbicie tego spadkowego trendu nastąpiło pod koniec 2014 roku.

Eksport produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski osiągnął w 2015 roku wartość 118,2 mld zł, co stanowiło wzrost o 11% w porównaniu

z poprzednim rokiem. W 2016 roku eksport wzrósł o 13% i wyniósł 133,5 mld zł. Najważniejszymi kategoriami eksportowanych produktów były samochody osobowe (29,8 mld zł) oraz części i akcesoria motoryzacyjne (85,9 mld zł).

Można przewidywać, iż w ciągu najbliższego roku udział eksportu produktów motoryzacyjnych nadal będzie silny, a zagraniczny popyt na części i akcesoria motoryzacyjne wciąż będzie rosł.

Eksport produktów motoryzacyjnych (mld PLN)

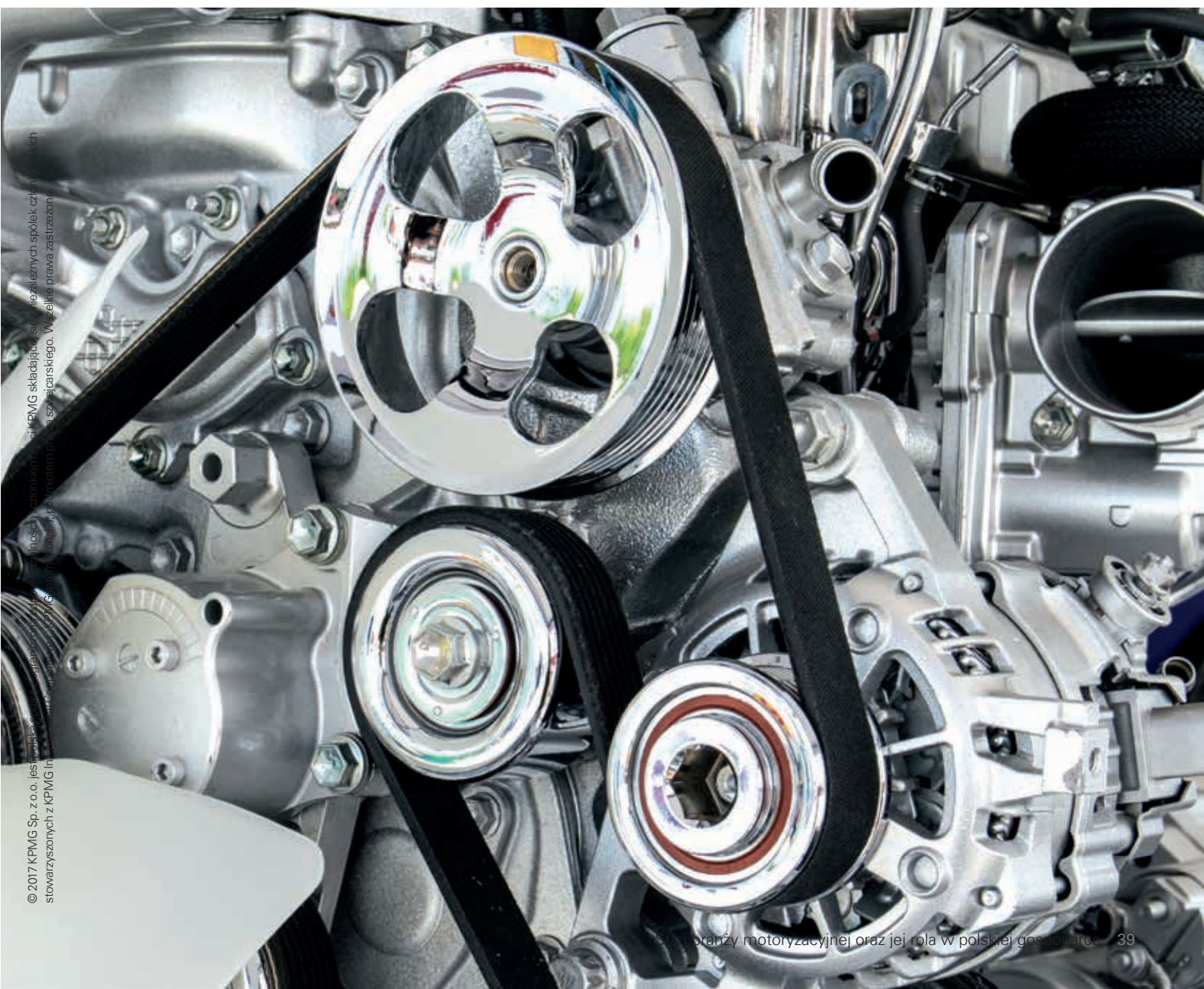


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat

Eksport (mld PLN)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Samochody osobowe	26,5	28,0	22,4	21,8	20,8	24,9	29,8
Mikrobusy i autobusy	3,1	3,5	3,0	3,3	4,1	3,6	3,3
Samochody dostawcze, ciężarowe, ciągniki drogowe i inne	5,9	8,1	9,6	9,1	8,5	9,8	11,0
Silniki i podwozia z silnikami	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Części i akcesoria motoryzacyjne, w tym opony, szyby i akumulatory	50,4	59,7	60,7	66,2	70,3	76,8	85,9
Nadwozia, przyczepy i naczepy	1,3	1,8	2,3	2,4	2,4	2,7	3,2
Jednoślady	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Razem produkty motoryzacyjne	87,2	101,4	98,3	103,0	106,4	118,2	133,5
Eksport ogółem	481,3	558,5	603,8	647,9	693,5	751,1	798,2

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat



4

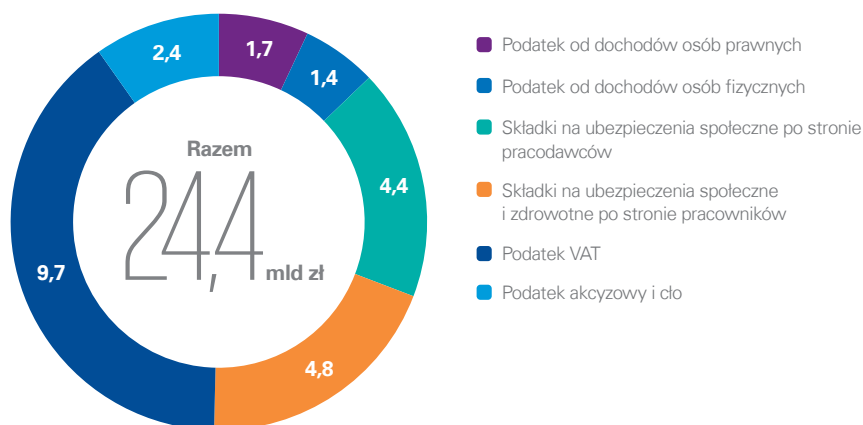
Przychody sektora finansów publicznych

Przemysł oraz handel i usługi motoryzacyjne odpowiadają bezpośrednio za 24,4 mld zł rocznie wpływów do sektora finansów publicznych (włączając ubezpieczenia społeczne i zdrowotne).

Największym źródłem przychodów budżetowych jest podatek VAT. Łączna wartość należnego podatku od towarów i usług w związku z działalnością branży motoryzacyjnej wyniosła 9,7 mld zł w 2016 roku. Z tej sumy 5,5 mld zł związane jest ze sprzedażą samochodów

osobowych i pojazdów użytkowych, natomiast 4,2 mld zł pochodzi z handlu częściami i akcesoriami oraz usług motoryzacyjnych. Dla samochodów o DMC > 3,5 t przyjęto, że są kupowane wyłącznie przez przedsiębiorstwa i związany z nimi VAT odliczany jest w całości.

Przychody sektora finansów publicznych związane z branżą motoryzacyjną (mld PLN, 2016)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych GUS

Szacujemy, że w 2016 roku firmy produkcyjne z branży motoryzacyjnej odprowadziły około 1,2 mld zł podatku dochodowego, natomiast motoryzacyjne przedsiębiorstwa usługowe i handlowe – 0,5 mld zł. Łącznie z tytułu podatku od dochodów osób prawnych (CIT) sektor finansów publicznych pozyskał 1,7 mld zł.

Należny podatek od dochodów osób fizycznych uzyskanych w 2016 roku wynosi około 1,4 mld zł. Ponadto z miejscami pracy w branży motoryzacyjnej wiąże się 4,8 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 sprzedawane w kraju.

Stawka akcyzy wynosi 3,1% dla samochodów o pojemności silnika do 2 litrów oraz 18,6% dla pozostałych.

Podatek od dochodów osób prawnych (mld PLN, 2016)

Segment	Wartość podatku
Przemysł motoryzacyjny	1,2
Handel i usługi motoryzacyjne	0,5
Branża motoryzacyjna razem	1,7

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS, Effect

Łączne wpływy akcyzowe związane ze sprzedażą samochodów wyniosły w 2016 roku 2,4 mld zł.

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 Unii Europejskiej, natomiast pozostałe 25% pozostaje w Polsce. W 2016 roku wartość

importu motoryzacyjnego spoza UE (z wyłączeniem zwolnionego z cła importu z Islandii, Lichtensteinu, Mołdawii, Norwegii, Szwajcarii i Turcji) wyniosła 9,8 mld zł. Na podstawie wartości importu poszczególnych towarów motoryzacyjnych oraz taryfy celnej obowiązującej w 2016 roku szacujemy, że wartość cła należnego od importowanych towarów wyniosła prawie 0,4 mld zł, z czego do polskiego budżetu trafiło 90 mln zł.

Podatek od dochodów osób fizycznych oraz składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne (mld PLN, 2016)

	Przemysł motoryzacyjny	Handel i usługi motoryzacyjne	Razem
Dochód brutto pracujących	10,1	11,0	21,1
Razem składki i podatek po stronie pracowników	3,0	3,2	6,2
w tym ubezpieczenie emerytalne	1,0	1,1	2,1
w tym ubezpieczenie rentowe	0,2	0,2	0,3
w tym ubezpieczenie chorobowe	0,2	0,3	0,5
w tym ubezpieczenie zdrowotne	0,9	1,0	1,9
w tym podatek od dochodów osobistych (PIT)*	0,7	0,7	1,4
Razem składki i podatek po stronie pracodawców	2,1	2,2	4,4
w tym ubezpieczenie emerytalne	1,0	1,1	2,1
w tym ubezpieczenie rentowe	0,7	0,7	1,4
w tym ubezpieczenie wypadkowe	0,2	0,1	0,3
w tym Fundusz Emerytur Pomostowych, Fundusz Pracy oraz Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	0,3	0,4	0,7
w tym Fundusz Emerytur Pomostowych	0,1	0,1	0,2
w tym Fundusz Pracy	0,2	0,3	0,5
w tym Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	0,01	0,01	0,02

*Wartość obliczona według efektywnej stawki opodatkowania za 2016 rok wynikającej z danych Ministerstwa Finansów
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych MF, GUS

5

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną

5.1 Usługi leasingowe i Car Fleet Management

W 2016 roku firmy leasingowe sfinansowały zakup 193,8 tys. samochodów osobowych oraz aż 78 tys. pojazdów użytkowych. Coraz większe znaczenie mają także kompleksowe usługi Car Fleet Management.

Ogółem w 2016 roku przekazano w leasing pojazdy samochodowe oraz przyczepy i naczepy o wartości netto 40,6 mld zł. W tej kwocie największy udział (20 mld zł) miały samochody osobowe. Wśród pojazdów użytkowych przekazano w leasing samochody dostawcze i ciężarowe o wartości 7,0 mld zł netto oraz ciągniki siodłowe o wartości 8,5 mld zł. Przekazane w leasing przyczepy i naczepy warte były 3,4 mld zł netto. Ogółem rynek leasingu pojazdów samochodowych w 2016 roku wart był prawie o 30% więcej niż w roku poprzednim.

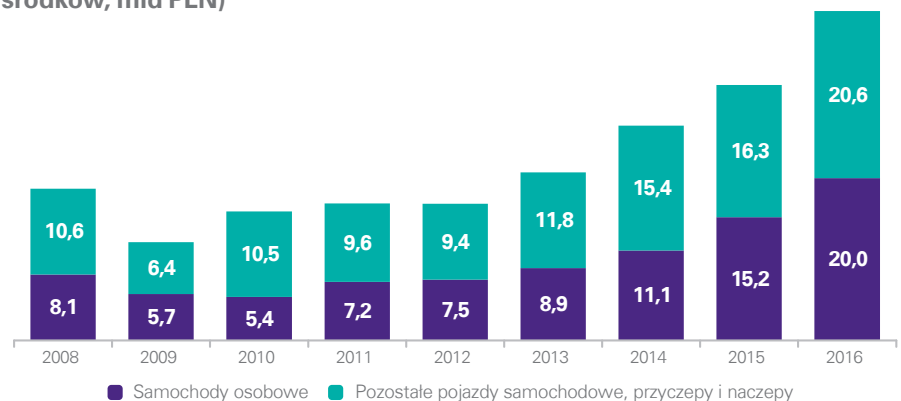
Dynamicznie rozwija się rynek Car Fleet Management. Jak wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, w 2016 roku firmy CFM zarządzały łącznie flotą 170 tys. samochodów osobowych.

Szacujemy, że działalność leasingowa związana z pojazdami samochodowymi oraz CFM i inne formy wynajmu lub dzierżawy pojazdów przyczyniają się bezpośrednio do utrzymania 13,5 tys. miejsc pracy. Ponadto działalność opisanych firm generuje wartość dodaną brutto rzędu 3,6 mld zł rocznie.



W usługach leasingowych oraz CFM zatrudnionych było w 2016 roku 13,5 tys. osób

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



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych ZPL

Rynek leasingu pojazdów samochodowych w Polsce w 2016 roku

	Wartość netto środków (mld PLN)	Liczba środków (tys. sztuk)
Samochody osobowe	20,0	193,8
Samochody dostawcze do 3,5 t	4,4	40,8
Samochody ciężarowe pow. 3,5 t	2,5	9,7
Ciągniki siodłowe	8,5	25,5
Naczepy i przyczepy	3,4	26,7
Autobusy	1,3	1,9
Inne	0,4	3,2
Rynek leasingu ogółem	40,6	301,6

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych ZPL

5.2 Kredyty samochodowe

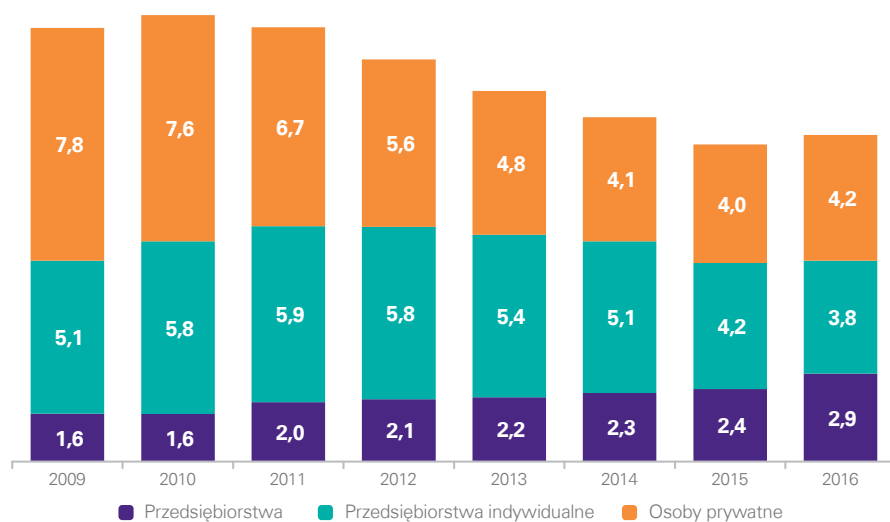
W przeciwieństwie do rynku leasingu rynek kredytów samochodowych w ostatnich kilku latach kurczył się.

Na kredyt samochodowy najczęściej decydują się osoby prywatne lub indywidualni przedsiębiorcy. Na koniec 2016 roku bankowe portfolio kredytów samochodowych miało wartość 10,9 mld zł, z czego na dwie wymienione grupy kredytobiorców przypadało 73% wartości kredytów.

Stan kredytów samochodowych maleje – wartość spłacanych kredytów przewyższa wartość kredytów udzielanych. Ogółem od 2012 do 2016 roku wartość bankowego portfolio kredytów samochodowych zmalała o 19%. W dłuższej perspektywie widoczne są dwa trendy: kurczące się portfolio kredytów osób prywatnych i indywidualnych przedsiębiorców oraz rosnące pozostałych przedsiębiorstw.

Szacujemy, że działalność bankowa związana z udzielaniem kredytów samochodowych przyczynia się do utrzymania około 1,6 tys. miejsc pracy i generuje wartość dodaną brutto rzędu 0,7 mld zł rocznie.

Portfolio kredytów samochodowych (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych ZPL

W **2016** roku bankowe **portfolio kredytów samochodowych** wyniosło **10,9 mld zł**



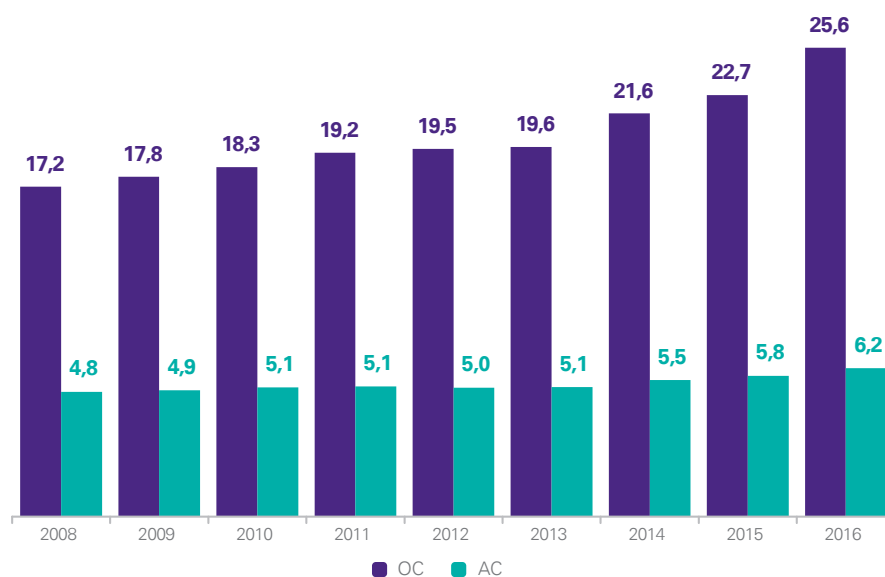
5.3 Ubezpieczenia komunikacyjne

Ubezpieczenia komunikacyjne w ostatnich latach przynosiły ubezpieczycielom głównie straty, co wymusiło podwyżki cen polis. W I kwartale 2017 roku po raz pierwszy od dawna towarysiwa ubezpieczeniowe odnotowały dodatni wynik techniczny na ubezpieczeniu OC.

W 2016 roku obowiązkowym ubezpieczeniem OC objętych było 25,6 brutto z tego tytułu sięgnęła 11,7 mld zł. W grupie ubezpieczeń AC aktywnych było 6,2 mln polis, przy składce 6,6 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. W ostatnich kilkunastu miesiącach ubezpieczalnie podnosiły jednak składki i w I kwartale 2017 roku po raz pierwszy od dłuższego czasu zanotowały dodatni wynik techniczny na ubezpieczeniu OC (87 mln zł).

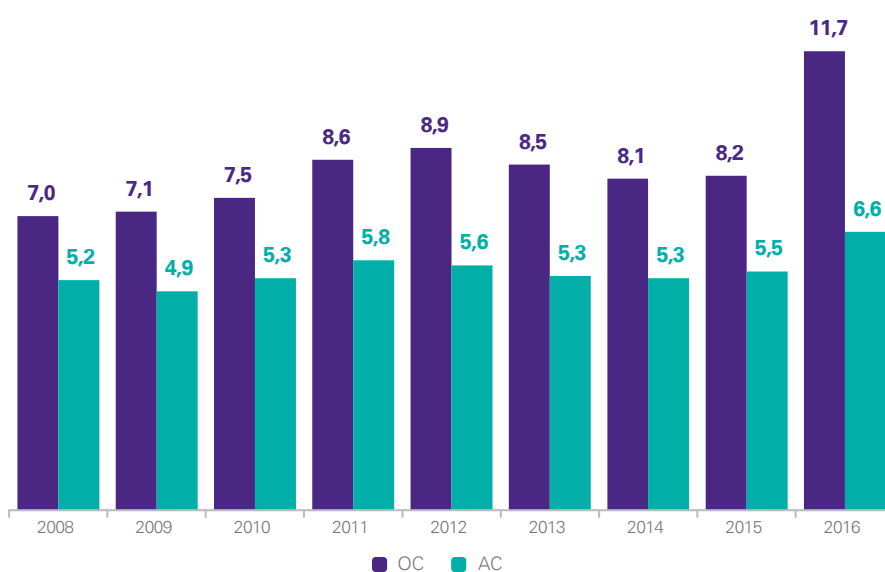
Ubezpieczenia komunikacyjne, choć długo przynosiły straty, są istotną gałęzią gospodarki. W 2016 roku ubezpieczyciele ponieśli z ich tytułu łącznie blisko 3,9 mld zł kosztów akwizycji i kosztów administracyjnych, co stanowi poważny impuls zakupowy i dochodowy. Szacujemy, że działalność ubezpieczeniowa w tym obszarze przyczyniła się do utrzymania 17,7 tys. miejsc pracy (włączając agentów) i wygenerowała około 1,7 mld zł wartości dodanej w 2016 roku.

Ubezpieczenia komunikacyjne – liczba polis (mln sztuk)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych KNF. Dane dotyczą pojazdów lądowych

Ubezpieczenia komunikacyjne – składka przypisana brutto (mld PLN)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie obliczeń własnych i danych KNF. Dane dotyczą pojazdów lądowych

5.4 Transport drogowy

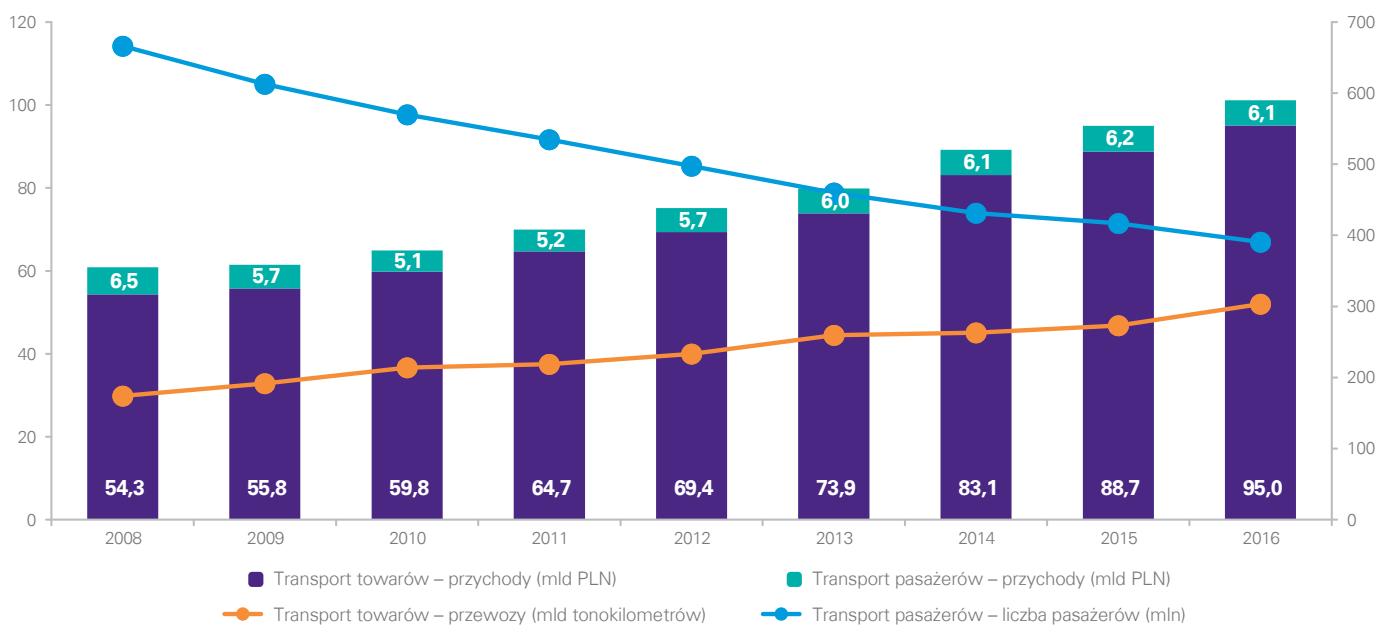
Transport drogowy należy do kluczowych sektorów polskiej gospodarki. Szacujemy, że pracuje w nim blisko 491 tys. osób, a generowana wartość dodana brutto sięga 33,2 mld zł rocznie (tj. 1,8% całej gospodarki).

Jak wynika z danych GUS, przychody z tytułu transportu samochodowego towarów w 2016 roku wyniosły 95 mld zł, zaś osób – 6,1 mld zł. Dane te nie obejmują komunikacji miejskiej. Od kilku lat obecne są w tym sektorze dwa trendy: systematyczny wzrost przewozów w transporcie towarowym (na koniec 2016 roku – 303 mld tonokilometrów;

wzrost o 11,2% r/r) oraz silny spadek liczby pasażerów w samochodowym transporcie pasażerskim, nie wliczając komunikacji miejskiej (na koniec 2016 r. – 390,4 mln pasażerów, spadek o 6,3% r/r).

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 2016 roku wyniosły one szacunkowo około 133,3 mld zł.

Transport drogowy



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS. Dane nie obejmują komunikacji miejskiej

5.5 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.

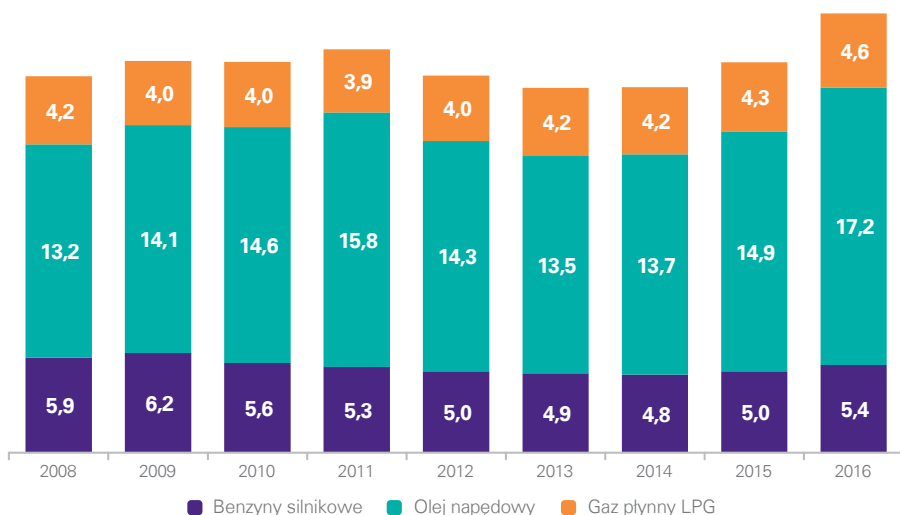
Po spadkach w latach 2012-2014 konsumpcja paliw ciekłych wykorzystywanych w pojazdach samochodowych zaczęła ponownie

rosnąć w ostatnich dwóch latach. Jak wynika z danych POPIHN największy wzrost zanotowano w popycie na olej napędowy – w 2016 rok jego konsumpcja wzrosła o 15,4% r/r do 17,2 mln m³. Wolniej rosła sprzedaż benzyn silnikowych i gazu LPG – obie kategorie wzrosły o 8% r/r do poziomu odpowiednio 5,4 mln m³ i 4,6 mln m³.

Ogółem w 2016 roku konsumpcja paliw ciekłych wykorzystywanych w pojazdach samochodowych wyniosła 29,2 mln m³.

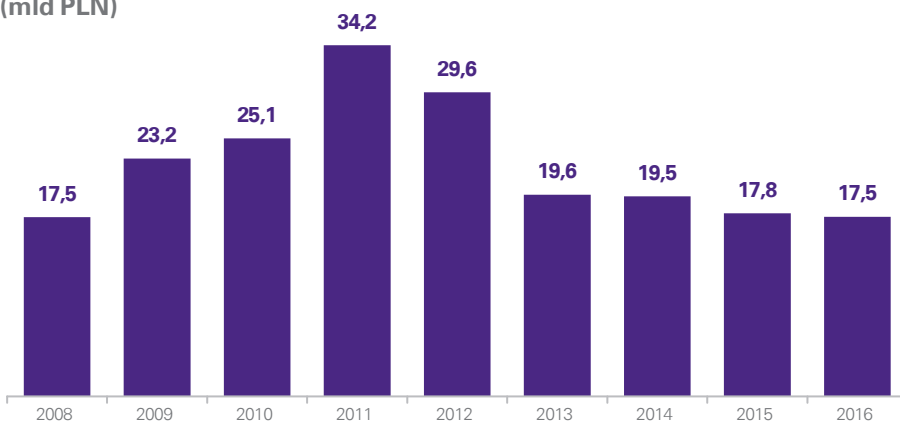
Szacujemy, że produkcja, import i sprzedaż paliw wygenerowały w 2016 roku łączne przychody rządu 148,2 mld zł rocznie, wartość dodaną brutto rządu 14,8 mld zł i przyczyniła się do utrzymania około 59 tys. miejsc pracy. Sprzedaż paliw generuje także bardzo istotne wpływy budżetowe. Jak wynika z danych Ministerstwa Finansów, w 2016 roku wpływy z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych sięgnęły prawie 29,4 mld zł, co oznacza, że był to najlepszy wynik w tej dekadzie.

Konsumpcja wybranych paliw ciekłych (mln m³)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych POPIHN

Infrastruktura drogowa – wartość produkcji budowlano-montażowej (mld PLN)



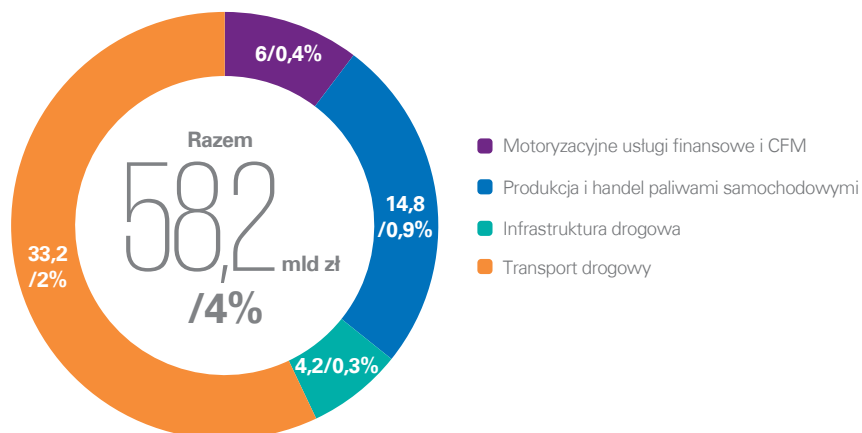
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

5.6 Infrastruktura drogowa

Ogromne potrzeby inwestycyjne związane z organizacją mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku przyniosły znaczący wzrost inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej. Po tym wydarzeniu nakłady na budowę dróg znacząco spadły, a w 2016 roku były najniższe od wielu lat.

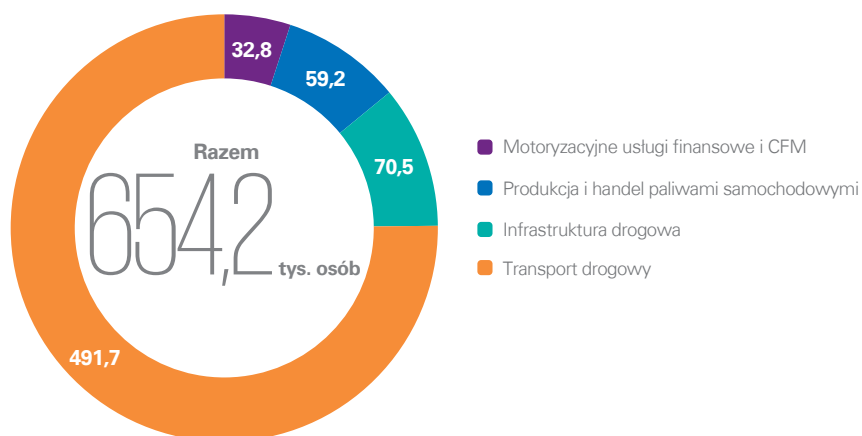
Wartość produkcji budowlano-montażowej w obszarze infrastruktury drogowej spadła z poziomu 34,2 mld zł w 2011 roku do 17,5 mld zł w 2016 roku, a więc blisko dwukrotnie. Tym samym wartość nakładów inwestycyjnych w budowę dróg osiągnęła poziom notowany po raz ostatni w 2008 roku. Szacujemy, że w 2016 roku budownictwo drogowe przyczyniło się do utrzymania ponad 70,5 tys. miejsc pracy i wygenerowało ponad 4,2 mld zł wartości dodanej.

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wartość dodana brutto (mld PLN/udział w gospodarce ogółem, 2016)



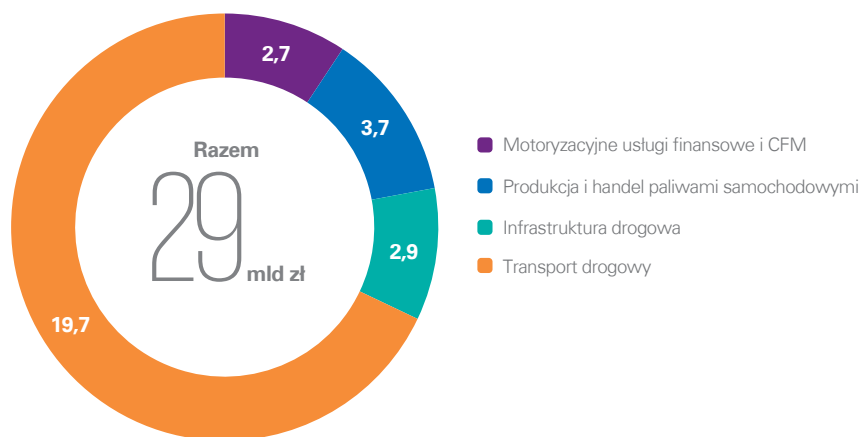
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Sektory związane z branżą motoryzacyjną – pracujący (tys. osób, 2016)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

Sektory powiązane z branżą motoryzacyjną – wynagrodzenia brutto (mld PLN, 2016)



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS

5.7 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, odgrywają niezwykle istotną rolę w polskiej gospodarce.

Wartość dodana brutto generowana łącznie przez wymienione sektory sięgnęła w 2016 roku szacunkowego poziomu 58,2 mld zł, tj. blisko 4,0% wartości dodanej brutto w gospodarce ogółem.

Wpływ sektorów powiązanych z motoryzacją na polską gospodarkę przejawia się także w ponad 654,2 tys. miejsc pracy utrzymywanych w ramach analizowanych sektorów. Łączne wynagrodzenia z nimi związane to aż 29 mld zł rocznie.

Kontakt



KPMG Sp. z o.o.

ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
T: +48 22 528 11 00
F: +48 22 528 10 09
E: kpmg@kpmg.pl

Mirosław Michna

Doradztwo podatkowe

Partner
Szef zespołu doradców
dla branży motoryzacyjnej
E: mmichna@kpmg.pl

Magdalena Maruszczak

Marketing i Komunikacja

Dyrektor
E: mmaruszczak@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

PZPM

Prezes
T: +48 22 322 71 98

Anna Brzozowska

PZPM

Dyrektor ds. Analiz i Statystyki
T: +48 22 322 73 99

Anna Materzok

PZPM

Kierownik ds. Komunikacji
i Public Relations
T: +48 22 322 71 98

Michał Wekiera

PZPM

Dyrektor Wykonawczy
/ Prawo, Przemysł, Technika
T: +48 22 322 73 97

KPMG.pl

PZPM.org.pl

Biura KPMG w Polsce

Warszawa

ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
T: +48 22 528 11 00
F: +48 22 528 10 09
E: kpmg@kpmg.pl

Kraków

ul. Opolska 114
31-323 Kraków
T: +48 12 424 94 00
F: +48 12 424 94 01
E: krakow@kpmg.pl

Poznań

ul. Roosevelta 22
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 58 772 95 00
F: +48 58 772 95 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 42 232 77 00
F: +48 42 232 77 01
E: lodz@kpmg.pl

© 2017 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.

Nazwa i logo KPMG 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.