

www.pwc.com

Rola przemysłu motoryzacyjnego w gospodarce Polski

*W kontekście "Priorytetów Polityki
Przemysłowej 2015-2020+"*

Wrzesień 2015 r.

Raport powstały na zlecenie i przy współpracy ze
Związkiem Pracodawców Motoryzacji i Artykułów
Przemysłowych.

Spis treści

| | |
|---|----|
| Podsumowanie | 5 |
| 1. Charakterystyka przedsiębiorstw działających na rynku | 6 |
| 2. Produkcja przemysłu motoryzacyjnego | 7 |
| 3. Zatrudnienie | 9 |
| 4. Eksport | 10 |
| 5. Nakłady na badania i rozwój | 11 |
| 6. Wydajność pracy przemysłu motoryzacyjnego w Polsce | 12 |
| 7. Udział przemysłu motoryzacyjnego w PKB Polski | 13 |
| 8. Wskaźniki realizacji celów polityki przemysłowej dla przemysłu motoryzacyjnego | 14 |

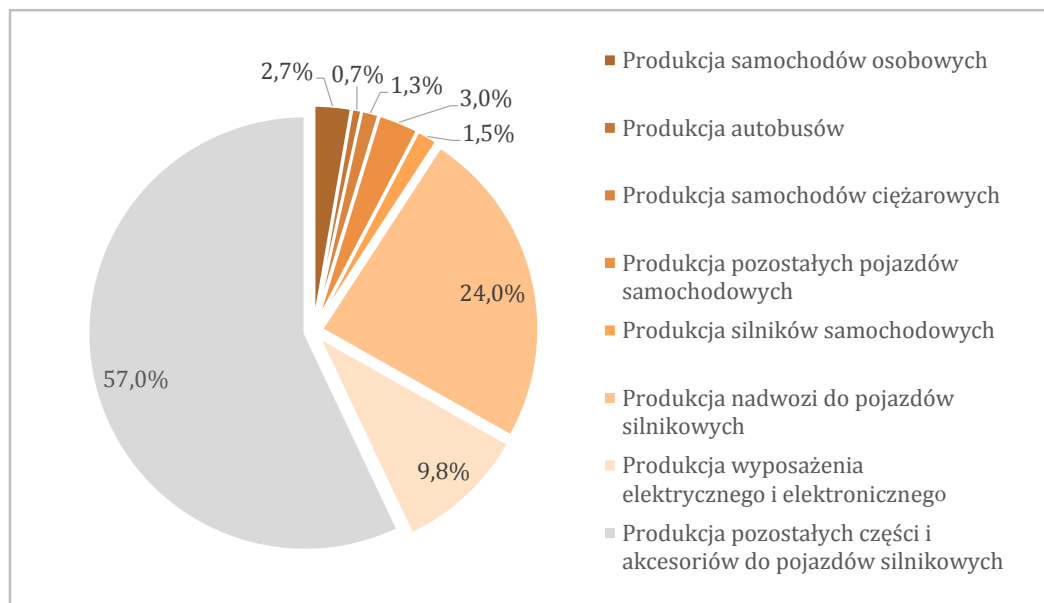
Podsumowanie

- Polska branża motoryzacyjna to ponad 2700 firm, z których ponad trzy czwarte to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 10 osób. Jednak to duże firmy odpowiadają na większość przychodów osiągniętych przez branżę.
- Wartość sprzedaży przemysłu motoryzacyjnego wyniosła na koniec 2013 roku prawie 110 mld zł i jest to drugi, po przemyśle spożywczym, największy dział przemysłu w Polsce.
- Wartość dodana wytworzona przez przedsiębiorstwa motoryzacyjne wyniosła w 2013 roku 22,7 miliardów złotych, czyli 1,4% PKB. Ich w całkowitej wartości dodanej wytworzonej przez przemysł to 6%.
- Przemysł motoryzacyjny odpowiadał w roku 2014 za 12% całego polskiego eksportu. Pomiędzy rokiem 2010 i 2014 wartość eksportu wzrosła z 70,4 do 78,7 miliardów złotych, czyli o 12%. Głównym odbiorcą eksportu Polskiego przemysłu motoryzacyjnego są Niemcy, z udziałem bliskim jednej trzeciej całości, na następnych miejscach plasują się Włochy oraz Wielka Brytania.
- Wartość nakładów na badania i rozwój w przemyśle motoryzacyjnym wzrosła z 187 milionów złotych w 2012 roku do 427 milionów złotych w roku, 2013 co odpowiada ok. 0,03% PKB. Choć wciąż oznacza to, że realizacja celów polityki przemysłowej do roku 2020 będzie wymagała dalszego istotnego wzrostu nakładów to ich dynamika w ciągu ostatnich lat pokazuje, iż jest to możliwe.
- W okresie od 2010 do 2013 roku wydajność pracy w przedsiębiorstwach sektora motoryzacyjnego wzrosła o 14,5%.

1. Charakterystyka przedsiębiorstw działających na rynku

W branży motoryzacyjnej w 2014 roku działało ponad 2,7 tysiąca firm. Tylko 8% z nich zajmowało się produkcją pojazdów, pozostałe dostarczały rynkowi części do nich. Najwięcej, ponad 500 firm działa na Mazowszu, na drugim miejscu znajduje się województwo śląskie z prawie 400 przedsiębiorstwami. Najmniej firm motoryzacyjnych operuje w województwie warmińsko-mazurskim, tylko 35. Od 2010 roku liczba przedsiębiorstw wzrosła o 3,3% pomimo niewielkiego (0,2%) spadku w 2014 roku.

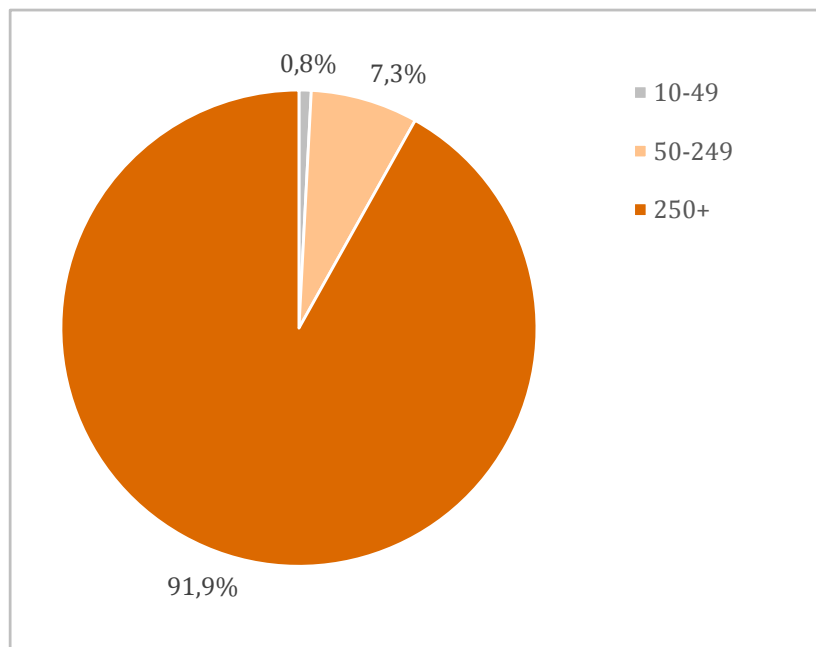
Rysunek 1. Struktura przedsiębiorstw w branży motoryzacyjnej według wytwarzanych produktów.



Źródło: GUS.

Największą część branży motoryzacyjnej stanowią mikroprzedsiębiorstwa, aż 75% firm zatrudnia mniej niż 10 osób. Firm zatrudniających ponad 250 osób było w 2014 roku 141. Duże przedsiębiorstwa odpowiadają za większość przychodów osiągniętych przez branżę. Według danych publikowanych przez GUS dla przedsiębiorstw zatrudniających więcej niż 10 osób, przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 250 pracowników wygenerowały prawie 92% przychodów (patrz Rysunek 2).

Rysunek 2. Udział w przychodach branży motoryzacyjnej według wielkości przedsiębiorstwa (dane dla firm zatrudniających powyżej 10 pracowników).

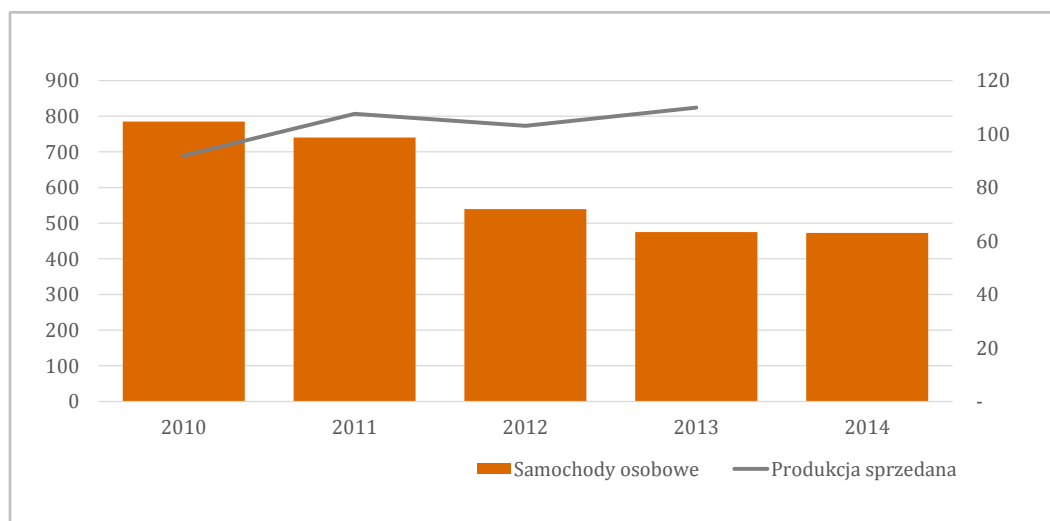


Źródło: GUS.

2. Produkcja przemysłu motoryzacyjnego

Wartość sprzedaży przemysłu motoryzacyjnego wyniosła na koniec 2013 roku prawie 110 mld zł (patrz Rysunek 3). Oznacza to, że sektor motoryzacyjny awansował na drugie miejsce w przemyśle pod względem wielkości produkcji w Polsce. To wciąż mniej niż przetwórstwo spożywcze, ale więcej niż sektor energetyczny.

Rysunek 3. Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego (mld PLN, oś prawa) oraz produkcja samochodów osobowych (tys. sztuk, oś lewa) w Polsce.

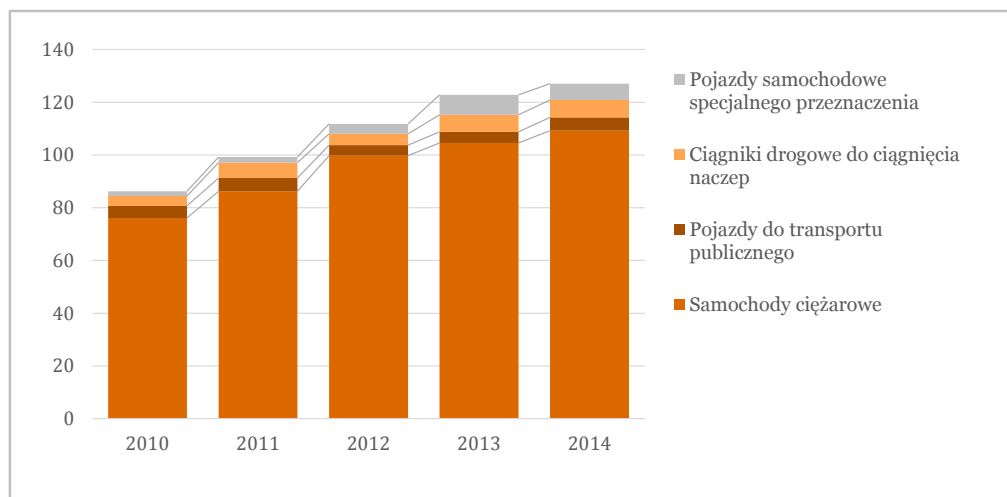


Źródło: Rocznik statystyczny przemysłu 2013, 2014, Produkcja wyrobów przemysłowych w 2014 roku, GUS.

Pomiędzy rokiem 2010 i 2013 wartość produkcji sprzedanej branży motoryzacyjnej w Polsce wzrosła o 19,6%, co było wynikiem podobnym do całego polskiego przemysłu (20%). Tempo tego wzrostu charakteryzowało się jednak dużą zmiennością.

Relatywnie często w przekazie medialnym wzrastająca sprzedaż branży motoryzacyjnej przysławiana jest przez inne, pogarszające się wskaźniki. Podstawową wielkością, którą często bierze się pod uwagę przy ocenie kondycji sektora jest produkcja samochodów osobowych. Ta niestety od 2010 roku spadła o 40%.

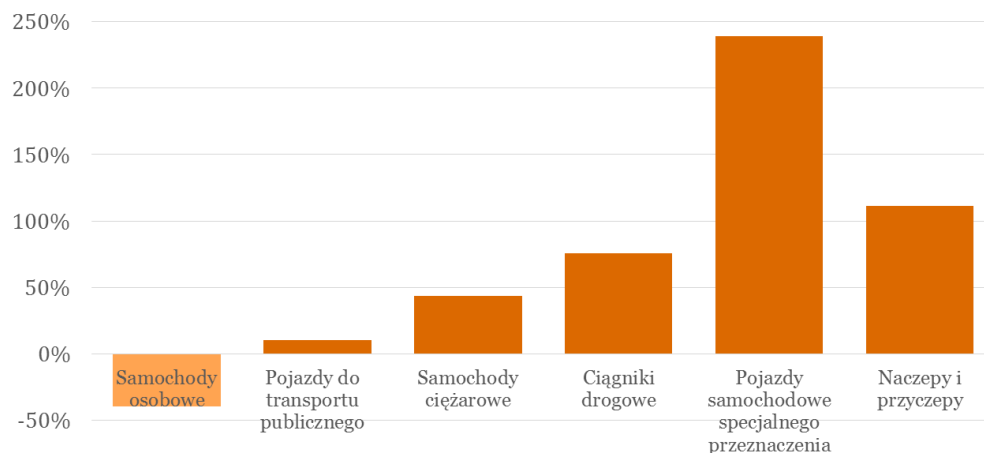
Rysunek 4. Produkcja pojazdów według rodzaju (z wyłączeniem samochodów osobowych) (tys. sztuk).



Źródło: Produkcja wyrobów przemysłowych w 2014 roku, GUS.

Z drugiej strony jednak gdy sprzedaż samochodów osobowych spadała, producenci pozostałych pojazdów notowali spektakularne wzrosty. W latach 2010-2014 w największym stopniu, prawie dwu i półkrotnie wzrosła liczba produkowanych pojazdów specjalnego przeznaczenia a liczna ciągników drogowych wzrosła o 76%. (patrz Rysunki 4 oraz 5)

Rysunek 5. Dynamika liczby produkowanych pojazdów w latach 2010-2014.

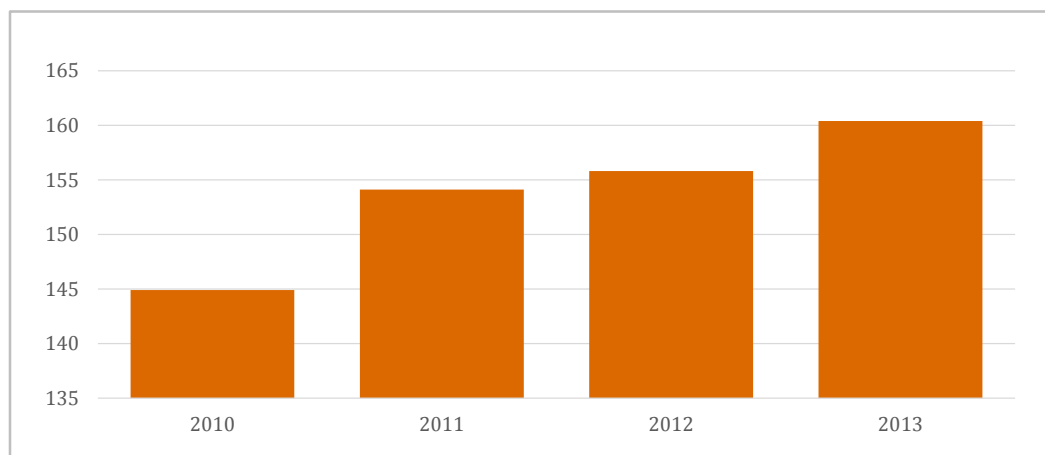


Źródło: Produkcja wyrobów przemysłowych w 2014 roku, GUS.

3. Zatrudnienie

Wielkość zatrudnienia w branży motoryzacyjnej cechuje relatywnie wysoka stabilność. Od roku 2010 roku rośnie ono nieprzerwanie. W 2013 roku w branży motoryzacyjnej pracowało 160,4tys. osób. Stanowi to 5,6% wszystkich pracujących w sektorze przemysłu. Tylko w dwóch gałęziach zatrudniona jest większa liczba pracowników – są to przetwórstwo spożywcze oraz produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (patrz Rysunek 6).

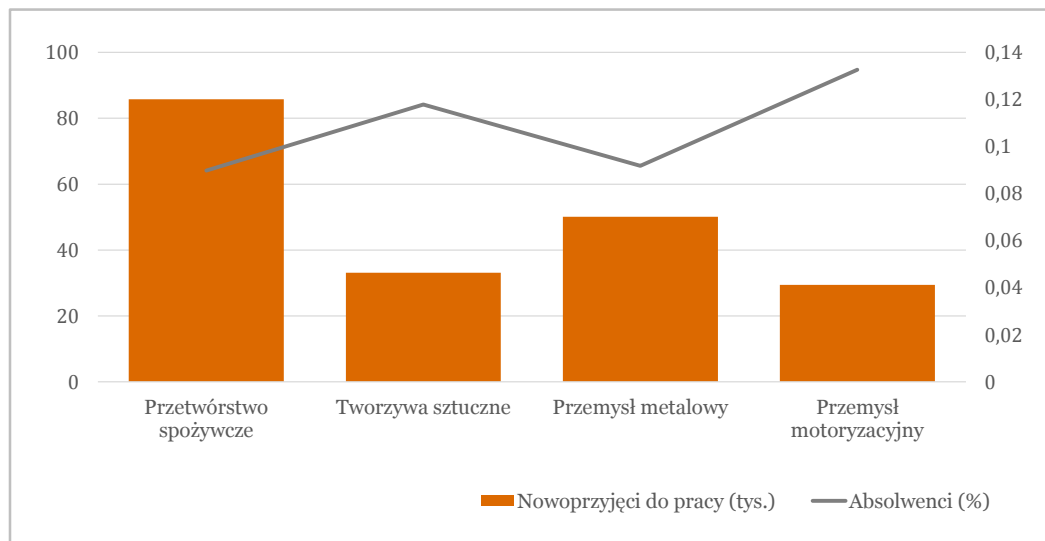
Rysunek 6. Pracujący w przemyśle motoryzacyjnym (tys. osób).



Źródło: GUS.

W 2013 roku osób branża przyjęła do pracy aż 29 tysięcy, z czego ponad 13% to absolwenci podejmujący pierwszą pracę, podczas gdy ten współczynnik dla całego przemysłu wynosi 9,5% w 2013 roku¹ (patrz Rysunek 7). Oznacza to, iż przemysł ten jest istotnym „dostarczycielem” tzw. pierwszej pracy, której zdobycie jest zawsze największym wyzwaniem dla osób rozpoczynających karierę zawodową.

Rysunek 7. Nowoprzyjęci do pracy w 2013 roku według branż.



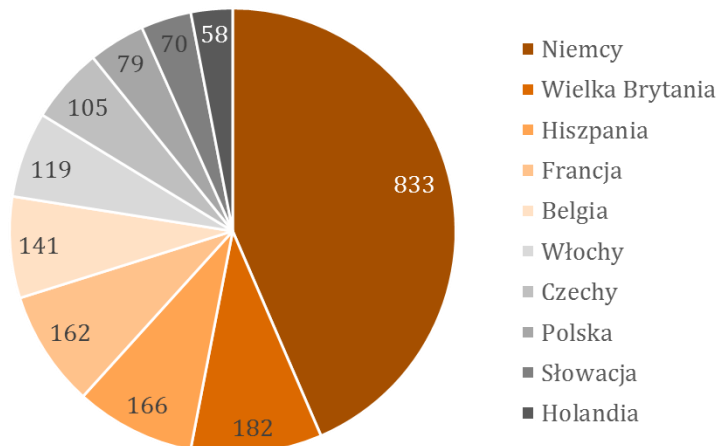
Źródło: GUS.

¹ Źródło: Dane dla przedsiębiorstw powyżej 10 pracowników, Rocznik statystyczny przemysłu 2014, GUS

4. Eksport

Przemysł motoryzacyjny odpowiadał w roku 2014 za 12% całego polskiego eksportu. W ostatnich latach, pomimo trudnego rynku, wartość eksportu branży cały czas rośnie. Pomiędzy rokiem 2010 i 2014 wzrosła ona z 61 do 69,6 miliardów złotych, czyli o 14%. Polska jest w tej chwili 8-mym największym eksporterem artykułów motoryzacyjnych w Europie (patrz Rysunek 8).

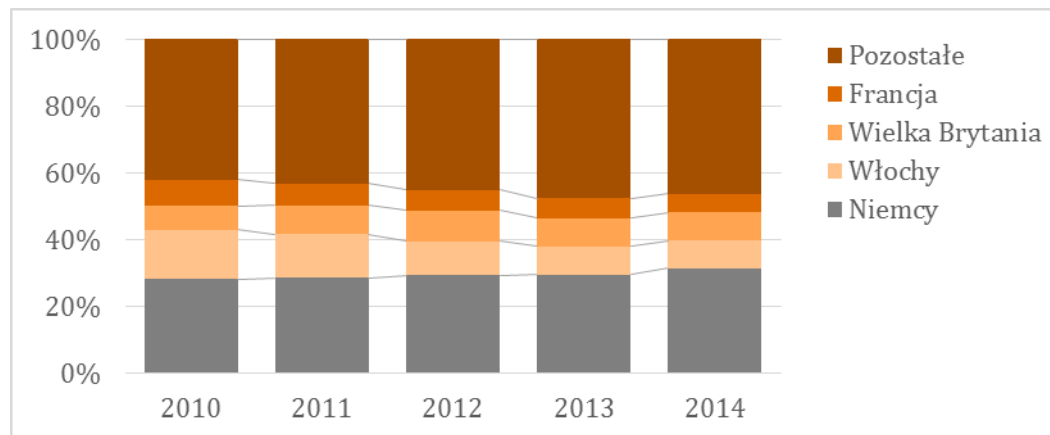
Rysunek 8. Najwięksi eksporterzy branży motoryzacyjnej w UE w 2014 roku (mld PLN).



Źródło: International Trade Center.

Głównym odbiorcą eksportu artykułów motoryzacyjnych są Niemcy, z udziałem bliskim jednej trzeciej całości, na następnych miejscach plasują się Włochy oraz Wielka Brytania. Lista krajów będących głównymi partnerami handlowymi polskiego przemysłu motoryzacyjnego jest relatywnie stabilna. W badanym okresie, połowa eksportu trafiała do odbiorców z trzech krajów, w 2014 jedynie Francja ustąpiła miejsca Wielkiej Brytanii (patrz Rysunek 9).

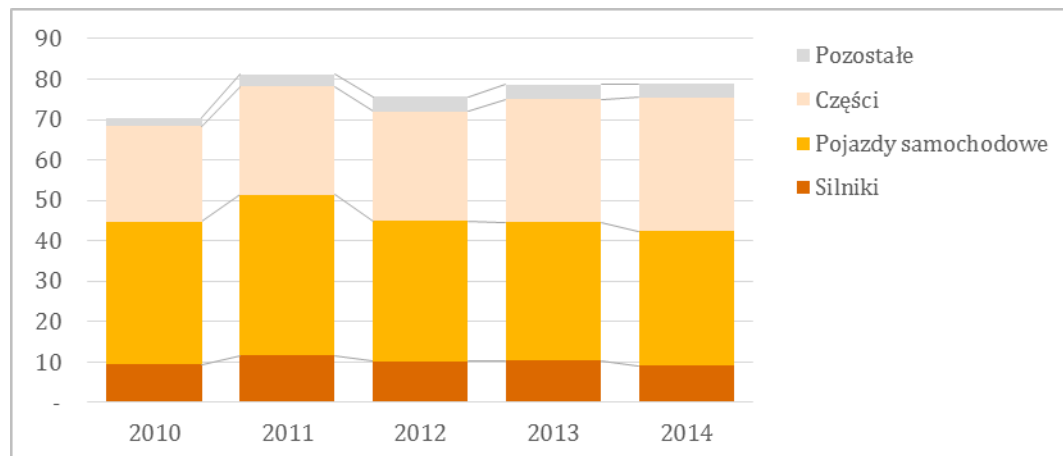
Rysunek 9. Główne kierunki eksportu polskiego przemysłu motoryzacyjnego.



Źródło: International Trade Center.

W przeciwieństwie do stabilnej struktury geograficznej eksportu zmieniała się jego struktura produktowa. O ile w 2010 roku eksportowaliśmy głównie samochody osobowe, to w roku 2014 największą część naszego eksportu stanowiły już części samochodowe (patrz Rysunek 10).

Rysunek 10. Wartość i struktura eksportu przemysłu motoryzacyjnego (mld zł).



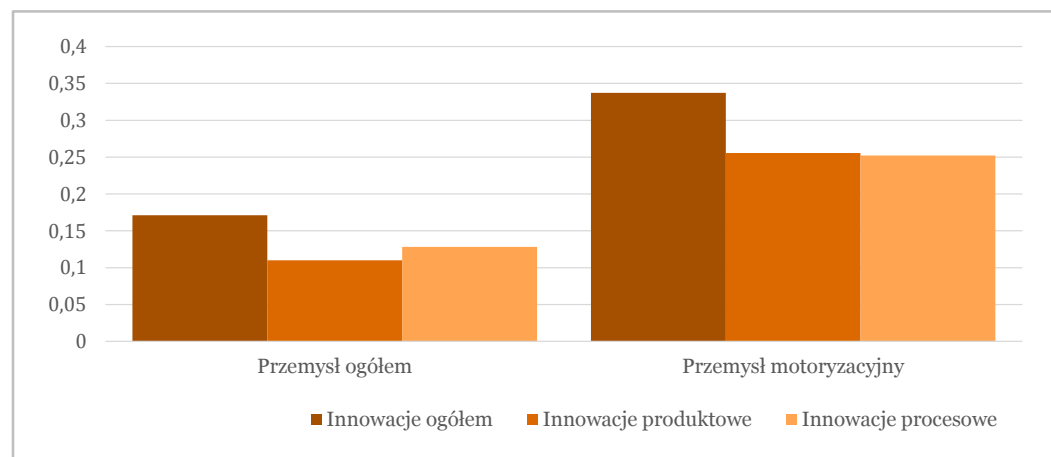
Źródło: International Trade Center.

5. Nakłady na badania i rozwój

W latach 2011-2013 przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej były piątą najbardziej innowacyjną gałęzią gospodarki. W okresie tym nowe rozwiązania w produktach lub procesach zostały wdrożone przez 33,7% firm z branży (patrz Rysunek 11). Produkty innowacyjne odpowiadają za 26% jej przychodów. Jest to znacznie więcej niż średnia dla całego przemysłu.

Wartość nakładów na badania i rozwój w przemyśle motoryzacyjnym wzrosła ze 187 milionów złotych w 2012 roku do 427 milionów złotych w roku, 2013 co odpowiada ok. 0,03% PKB.

Rysunek 11. Odsetek firm, które wprowadziły innowacje w swoich produktach i procesach w latach 2011-2013.

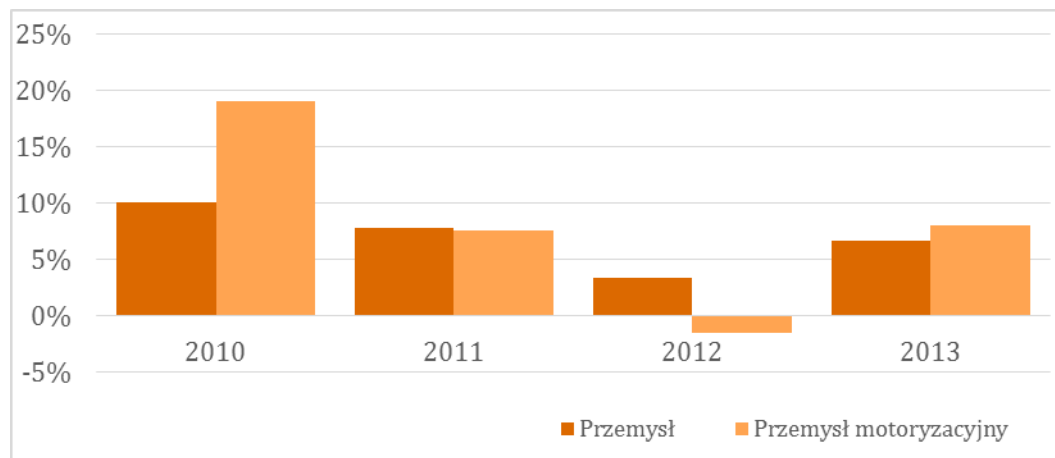


Źródło: GUS.

6. Wydajność pracy przemysłu motoryzacyjnego w Polsce

Wydajność pracy polskiego przemysłu w metodologii stosowanej przez Eurostat to 10,6 Euro wartości dodanej na roboczogodzinę. Według naszych szacunków wydajność przemysłu motoryzacyjnego jest tej wartości bardzo bliska i wyniosła w 2013 roku około 10,3 Euro na godzinę.

Rysunek 12. Dynamika wydajności pracy w przemyśle mierzona wartością dodaną na pracującego.



Źródło: GUS.

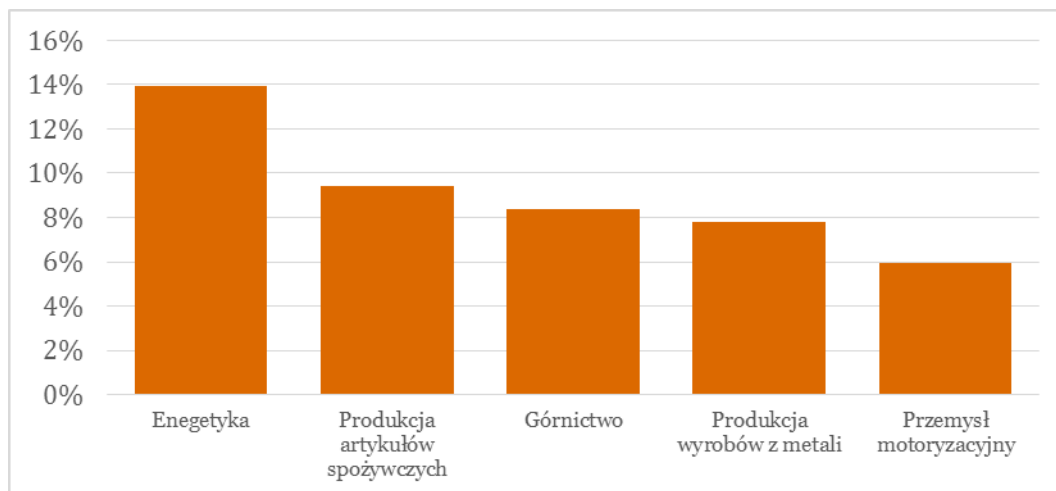
W ciągu ostatnich lat wydajność pracy przemysłu motoryzacyjnego w Polsce rosła w nieco wolniejszym tempie niż w całym przemyśle przetwórczym. Łącznie w okresie od 2010 do 2013 roku wzrosła ona o 14,5%, podczas gdy wydajność w całym przemyśle wzrosła w tym czasie o 19%.

Różnica ta wynika między innymi z dużej zmienności popytu na produkty przemysłu motoryzacyjnego oraz relatywną stabilność zatrudnienia, jakie on oferuje. W związku z tym tempo wzrostu wydajności pracy w przemyśle samochodowym charakteryzuje się znacznie większą zmiennością niż dla przemysłu ogółem (patrz Rysunek 12).

7. Udział przemysłu motoryzacyjnego w PKB Polski

Wartość dodana wytworzona przez przemysł motoryzacyjny wyniosła w 2013 roku 22,7 miliardów złotych, czyli 1,4% PKB. Po tym względem motoryzacja jest piątą największą polską branżą przemysłu przetwórczego z 6%-owym udziałem w całości tworzonej przez niego wartości dodanej.

Rysunek 13. Udział 5 największych branż w tworzeniu wartości dodanej przemysłu przetwórczego w Polsce w 2013 roku.



Źródło: GUS.

Według danych Eurostat dostępnych do 2012 roku bezpośredni wkład przemysłu motoryzacyjnego do PKB Polski wynosił 1,3%, co oznaczało 8 pozycję w Unii Europejskiej. Przemysł motoryzacyjny ma największy udział w gospodarce Czeskiej, gdzie sektor ten tworzy 4% PKB, następne są Niemcy (3,5%) i Słowacja (3,2%). Wyprzedzamy natomiast Wielką Brytanię (0,6%) i Francję (0,5%).

Wartość bezwzględna produkcji motoryzacyjnej w Polsce, czyli 4,9 miliardów euro w 2012 roku daje nam 8 miejsce w Europie. Europejskie potęgi motoryzacyjne to Niemcy z wartością produkcji sięgającą 97,6 mld euro, oraz Wielka Brytania (12,5 mld euro) oraz Francja (10,2 mld euro)².

² Porównujemy wyniki w roku 2012 z uwagi na większą kompletność danych publikowanych przez Eurostat, która umożliwia porównanie pomiędzy państwami.

8. Wskaźniki realizacji celów polityki przemysłowej dla przemysłu motoryzacyjnego

W tabeli poniżej przedstawiamy wskaźniki realizacji celów polityki przemysłowej dla przemysłu motoryzacyjnego. Wartości docelowe zostały przeliczone w ten sposób by odpowiadały aktualnemu udziałowi przemysłu motoryzacyjnego w całkowitej Polskiej produkcji przemysłowej i przy założeniu, że udział ten nie ulegnie zmianie w latach następnych.

Tabela pokazuje, iż podobnie jak w przypadku całego Polskiego przemysłu zdecydowanie największego wysiłku będzie wymagało osiągnięcie celów związanych z wielkością wydatków badawczo-rozwojowych. Jednocześnie jednak należy dodać, iż w przypadku utrzymania obecnego tempa wzrostów nakładów na badania i rozwój polski przemysł motoryzacyjny nie tylko może osiągnąć zakładane cele, ale nawet je przekroczyć.

| Wskaźnik | Jednostka | Stan obecny 2013 | Przeliczony cel 2017 | Przeliczony cel 2020 |
|--|------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Udział przemysłu motoryzacyjnego w tworzeniu PKB Polski | % | 1,4% | 1,5% | 1,6% |
| Udział przemysłu motoryzacyjnego w tworzeniu wartości dodanej | % | 1,6% | 1,6% | 1,8% |
| Nakłady na działalność badawczo-rozwojową przemysłu motoryzacyjnego w relacji do PKB | % | 0,03% | 0,04% | 0,05% |
| Pracujący w przemyśle motoryzacyjnym | Tysiące osób | 160,4 | Nie mniej niż 160,4 | Nie mniej niż 160,4 |
| Wydajność pracy w przemyśle motoryzacyjnym | EUR/godz. | 10,3 | 11,6 | 12,5 |
| Wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego na 1 mieszkańca (ceny bieżące) | EUR | 486,96 | 656,30 | 783,30 |

Źródło: GUS, EUROSTAT, ITC.

Opracowanie Raportu
PricewaterhouseCoopers sp. z o.o.

Raport przygotowany we współpracy z:
Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych

Data wydania
Wrzesień 2015

Niniejszy Raport został przygotowany przez PricewaterhouseCoopers sp. z o.o. („PwC”). Praca nad dokumentem trwała od sierpnia do września 2015 r. i polegała na przeprowadzeniu niezależnych badań przedmiotowego rynku oraz na analizie jego kluczowych elementów w odniesieniu do wybranych propozycji zmian regulacyjnych. Aby zapewnić niezależność i obiektywizm Raportu, PwC prowadziła prace niezależnie. Strony trzecie nie miały możliwości ingerencji w treść Raportu.

Dokument przedstawiony przez PwC jest oparty o informacje uzyskane z wielu źródeł, m.in. od uczestników rynku, a także z analizy danych zastanych, publikacji medialnych itp. PwC nie weryfikowała jednak źródeł oraz prawdziwości informacji przez nie dostarczanych lub opisanych. W związku z powyższym PwC nie odpowiada za nie i nie udziela gwarancji dotyczących kompletności i dokładności niniejszego Raportu.

PwC nie świadczyła dodatkowych usług po wrześniu 2015 r., tj. dacie dostarczenia produktów końcowych projektu. Raport nie uwzględnia efektów zdarzeń i okoliczności, które miały miejsce oraz informacji, które pojawiły się po tej dacie, tj. po terminie dostarczenia produktów końcowych prac. PwC nie odpowiada za wpływ ww. efektów zdarzeń, okoliczności oraz informacji na wynik końcowy Raportu.

Zwracamy uwagę na zawarte w Raporcie istotne komentarze dotyczące zakresu prac PwC, celu, w jakim Raport został sporządzony i będzie używany oraz założeń i ograniczeń w dostępie do informacji, na których opieraliśmy nasz Raport. Niezależnie od podstawy działania – czy to kontraktowej, czy deliktowej – w ramach obowiązującego prawa PwC nie ponosi żadnej odpowiedzialności za czyny i konsekwencje ponoszone przez osoby trzecie ani żadne decyzje podjęte lub nie na podstawie niniejszego Raportu.