



MINISTER GOSPODARKI

DRG-V-0700-3/11  
L.dz. DRG/678/11

Warszawa,

20.04. 2011 r.

2013  
22.04.11  
p. J. Kwiecień  
Mura Prac Senackich  
wpłynęło dn. 26.04.11, zał. 19  
nr 3807 podpis

Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

W nawiązaniu do otrzymanego przy piśmie z dnia 24 marca 2011 roku znak: BPS/DSK-043-3477/11 oświadczenia Pana Senatora Rafała Muchackiego złożonego podczas 72 posiedzenia Senatu RP w dniu 17 marca 2011 r. z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiocie proponowanych rozwiązań strukturalnych gwarantujących rozwój polskiego przemysłu motoryzacyjnego, w załączeniu przesyłam informację w tej sprawie.

*2 powierzenia*  
MINISTER  
*Magdalena Henclewska*  
Magdalena Henclewska  
ODSEKRETARZ STANU

Załącznik:

Informacja dla Pana Senatora Rafała Muchackiego

**Informacja dla Pana Senatora Rafała Muchackiego**  
ws. rozwoju polskiego przemysłu motoryzacyjnego

W latach 2000–2010, pomimo istotnego spadku sprzedaży nowych samochodów na rynku krajowym, dynamicznie rozwijała się w Polsce produkcja samochodów osobowych. Samochody osobowe produkowane były w Polsce przez cztery firmy: Fiat Auto Poland, General Motors Manufacturing Poland (dawniej Opel Polska), Volkswagen Poznań oraz Fabrykę Samochodów Osobowych (FSO). Produkty polskiego przemysłu motoryzacyjnego stały się specjalnością polskiego eksportu. Niemal 98% produkowanych w Polsce przez ww. firmy samochodów osobowych przeznaczone było na eksport. Do najlepiej sprzedających się w Europie „polskich” samochodów należały: Fiaty Panda i 500, nowy model Opel Astra, nowy model Volkswagen Caddy.

Sprzedaż tylko 2% samochodów na rynku krajowym oznaczała, że niewielkie wzrosty lub spadki sprzedaży nowych samochodów w kraju nie mają istotnego wpływu na wielkość krajowej produkcji, która jest przede wszystkim uzależniona od koniunktury panującej na rynkach europejskich, głównie Niemiec, Włoch i Francji. Załamanie sprzedaży na tych rynkach odbija się bardzo niekorzystnie na wielkości produkcji krajowej. Różnego rodzaju zachęty - jak np. dopłaty do złomowania - wprowadzane na tych rynkach stanowiły w okresie kryzysu sprzyjającą okoliczność do utrzymania, a nawet zwiększenia produkcji w fabrykach samochodów osobowych w Polsce - co było bardzo widoczne w latach 2009-2010. Wpływ na taki stan rzeczy miała także struktura produkowanych w Polsce samochodów - małe i średnie, stosunkowo niedrogie, poszukiwane przez zachodnioeuropejskich klientów. Dlatego też w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej polski przemysł motoryzacyjny został stosunkowo mało dotknięty przez kryzys światowy.

Na podstawie obserwacji krajowego rynku motoryzacyjnego można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że wprowadzenie ew. regulacji pobudzających krajowy popyt na nowe samochody raczej spowoduje zwiększenie zakupów samochodów importowanych, a nie istotne zwiększenie popytu na samochody produkowane w Polsce. Utrzymująca się od paru lat struktura polskiego rynku i parku samochodowego nie wskazuje na rosnący popyt na nowe, dobrze wyposażone samochody. Na krajowy rynek nadal wprowadzanych jest ok. trzy razy więcej samochodów używanych, niż samochodów nowych. Średnia wieku samochodów

w Polsce kształtuje się w granicach 12-14 lat. Stąd też nie należy spodziewać się, aby zmieniły się znacząco oferty Fiata, General Motors i Volkswagena ukierunkowane na rynek krajowy.

Polska postrzegana jest przez światowe koncerny samochodowe jako kraj, w którym produkowane są najwyższej jakości samochody, a fabryki, w których są one produkowane, uznawane są za jedne z najlepszych na świecie. Podobnie, jako jedne z najlepszych (jeżeli nie najlepsze), oceniane są polskie zakłady produkcyjne należące m.in. do Volkswagena, Skanii, MAN'a oraz Brembo, Valeo i wielu innych renomowanych producentów komponentów motoryzacyjnych.

Polska stała się jednym z największych producentów samochodów w regionie Europy Środkowo-Wschodniej - spośród 40 fabryk zajmujących się montażem samochodów i silników aż 16 znajduje się w Polsce. W roku 2010 wyprodukowano w Polsce 800 tys. samochodów osobowych (nieznaczny spadek o ok. 4% w stosunku do roku 2009) oraz 88 tys. samochodów użytkowych (istotny wzrost o 32% w stosunku do roku 2009). Polskę wyprzedzają jedynie Niemcy, Hiszpania, Francja, W. Brytania i Czechy. Wg wstępnych informacji pochodzących bezpośrednio od producentów, w roku 2011 wyprodukowane zostanie w Polsce ok. 900 tys. samochodów osobowych, tj, o ok. 12 % więcej niż w roku 2010 i to pomimo zaprzestania produkcji w Fabryce Samochodów Osobowych FSO w Warszawie.

Polska jest zdecydowanym liderem w regionie Europy Środkowo-Wschodniej w produkcji samochodów dostawczych. Jest znaczącym w Europie producentem autobusów. MAN Bus, Solaris Bus & Coach, Volvo Polska, Scania Production Słupsk, Autosan produkują autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne. Od paru lat produkcja utrzymuje się na poziomie powyżej 4 tys. autobusów rocznie (4500 szt. w roku 2008 r., w 2009 ponad 4600, a w roku 2010 ok. 4200).

Polską specjalnością są także silniki samochodowe, których w roku 2010 wyprodukowano w Polsce powyżej 1,5 mln sztuk. W roku ubiegłym w zakładach Fiat Powertrain Technologies uruchomiono produkcję nowego, nowoczesnego silnika benzynowego TWIN-AIR z docelową produkcją rzędu 450 tys. szt. rocznie. Toyota Motor Industries Poland rozpoczęła produkcję nowego silnika wysokoprężnego o pojemności 1,4 litra z docelową produkcją 70 tys. szt. rocznie.

Ministerstwo Gospodarki jest nadal zainteresowane tworzeniem nowych miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym, związanych z realizacją nowych projektów inwestycyjnych,

ale także stwarza sprzyjające warunki do rozwoju inwestycji realizowanych w Polsce w ubiegłych latach. Z funkcjonującego obecnie systemu zachęt, z tytułu działalności w specjalnej strefie ekonomicznej, korzystają m.in. spółki Fiat-GM Powertrain (aktualnie w 100% należąca do Fiata) oraz General Motors Manufacturing Poland (dawniej Opel Polska). Szereg innych zagranicznych inwestorów po pierwszych udanych inwestycjach rozwijało następne, jak np. MAN i Volkswagen, czy też producenci komponentów, jak np. Delphi, Faurecia, Valeo, Lear, TRW i Toyota. Jesteśmy otwarci na podjęcie rozmów z nowymi inwestorami, zarówno zainteresowanymi inwestycjami typu green field (zlokalizowanych np. w preferowanych przez przemysł motoryzacyjny wybranych Specjalnych Strefach Ekonomicznych), jak również realizacją projektów typu joint venture.

Kwestie dalszego rozwoju polskiego przemysłu i rynku motoryzacyjnego stały się kluczowymi tematami dyskusji prowadzonej w ramach powołanego przez Prezesa Rady Ministrów *„Międzyresortowego Zespołu do spraw Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego”*. Rozwiązania, nad którymi rozpoczął prace Zespół wpisują się w zgłaszane przez branżę motoryzacyjną propozycje wsparcia wymiany parku samochodowego m.in. poprzez wprowadzenie systemu zachęt do nabywania nowszych samochodów. Wprowadzenie w Polsce systemu mającego na celu promowanie pojazdów eko i energoefektywnych, zdecydowanie przyczyniłoby się do stopniowego odnowienia parku samochodowego, ograniczenia napływu z zagranicy pojazdów nie spełniających wymagań ekologicznych oraz przyspieszyłoby rozbudowę infrastruktury dla pojazdów z alternatywnymi napędami.

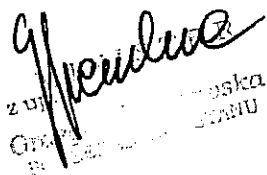
Przemysł motoryzacyjny jest przemysłem globalnym. Polska musi produkować na rynki zagraniczne. Pragnie pozostać krajem, w którym produkowane są nowoczesne konstrukcje samochodów, wdrażane są innowacyjne technologie, które w przyszłości mogą dać jakościowy impuls dla nowych, ekologicznych koncepcji rozwoju transportu samochodowego. Przy dużym stopniu globalizacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego, trzeba także brać pod uwagę aktualnie liczne uwarunkowania zewnętrzne, także związane ze światowym kryzysem finansowym:

- zmniejszenie się europejskiego rynku motoryzacyjnego,
- zawieszenie planowanych inwestycji i konieczność przeprowadzenia restrukturyzacji zakładów produkcyjnych,
- konieczność zmiany planów produkcyjnych, także przez koncerny mające zakłady produkcyjne w Polsce,
- konieczność wprowadzania nowych eko i energoefektywnych technologii,

- zagrożenie delokalizacją produkcji (np. do Azji czy Ameryki Łacińskiej).

Będąc jednym z kluczowych producentów samochodów w Europie Środkowo-Wschodniej oraz europejskim zagłębiem produkcji komponentów motoryzacyjnych i części zamiennych dla wielu marek światowych, Polska jest żywotnie zainteresowana wypracowaniem wspólnych rozwiązań służących stabilizacji sytuacji w tym sektorze. Dlatego też przedstawiciele Polski, praktycznie na wszystkich szczeblach, uczestniczą czynnie w różnego rodzaju forach i pracach instytucji międzynarodowych. Jako swoistą formę uznania znaczenia Polski dla europejskiego sektora motoryzacyjnego, należy wymienić zaproszenie Polski do udziału w pracach Grupy Wysokiego Szczebla CARS21, reaktywowanej przez Komisję Europejską w październiku ubiegłego roku.

W świetle wyzwań przed jakimi stanął przemysł europejski w wyniku światowego kryzysu finansowego, przyszłe działania powinny iść w kierunku zagwarantowania warunków dla jego stabilnej odbudowy i rozwoju w okresie post-kryzysowym. Otwieranie motoryzacyjnego rynku Unii Europejskiej musi być powiązane z podobnym podejściem naszych partnerów z krajów trzecich w zakresie redukcji cel, reguł pochodzenia, zasady zwrotu cel oraz rygorystycznych standardów i wymagań technicznych. Należy pamiętać, że wszystkie decyzje o charakterze regulacyjnym muszą przede wszystkim mieć na uwadze konieczność utrzymania rentowności tego przemysłu i tym samym utrzymania istotnej liczby miejsc pracy w tym przemyśle.

  
z urzędu  
Główny Urząd Statystyczny  
Warszawa