

*dr Regina Klimkowska*¹

Katedra Handlu i Instytucji Rynkowych
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Przemysł samochodów osobowych w Polsce i jego uwarunkowania w latach transformacji systemowej 1990–2014

WPROWADZENIE

W opracowaniu przedstawiono sytuację w polskim przemyśle samochodów osobowych i jego uwarunkowania w latach 1990–2014. Ważne jest miejsce tego przemysłu na tle innych przemysłów, także na tle innych krajów. Uwarunkowania przemysłu: prawne, ekonomiczne, społeczne i polityczne pełniły ważną rolę. Porównanie rozwoju przemysłu samochodów osobowych w Polsce, Chinach i Korei Płd. stanowi podstawę do ciekawych wniosków o tej branży.

ZMIANY W GOSPODARCE ŚWIATOWEJ I W PRZEMYŚLE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W LATACH 1990–2014

O ile pojęcie przemysłu samochodów osobowych nie wymaga wyjaśnień, to już pojęcie jego uwarunkowań wymaga wyjaśnienia. Przez uwarunkowania będziemy rozumieć czynniki: prawne, ekonomiczne, przemysłowe i szeroko pojęte usługowe. Jednak zanim przejdziemy do tych zagadnień nieco miejsca poświęcić musimy sytuacji w światowym przemyśle motoryzacyjnym, gdyż procesy w nim zachodzące w ogromnym stopniu odcisnęły swoje piętno na tym, co działo się w Polsce. Lata 80. w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej, USA, Kanady i Japonii były okresem, zależnie od działu przemysłu – zaczynających się lub trwających od pewnego czasu procesów restrukturyzacyjnych. Zaczęto likwidować lub ograniczać tzw. schyłkowe działy przemysłu (np. włó-

¹ Adres korespondencyjny: Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków, e-mail: klimkowr@uek.krakow.pl.

kienniczy, stoczniowy, górniczy, hutniczy i kilka innych), natomiast rozwijano przemysły nauko- i wiedzochłonne (np. informatyczny, elektroniczny, kosmiczny, lotniczy, biotechnologiczny i inne).

Procesy te w różnych krajach zachodziły w różny sposób. W Japonii i niektórych krajach europejskich oraz w mniejszym stopniu w Kanadzie były one efektem świadomej polityki przemysłowej rządów tych krajów. W USA sterowały nimi procesy rynkowe i w tym kraju proces restrukturyzacji przemysłu w największym stopniu przemienił się w proces dezindustrializacji gospodarki amerykańskiej. Zdaniem A. Lipowskiego [1997, s. 11] polityka przemysłowa dzieli się na:

- a) systemową politykę przemysłową;
- b) rzeczową politykę przemysłową.

Ad a) systemowa polityka przemysłowa odnosi się do mechanizmu alokacji zasobów w przemyśle. Ma ona na celu zmiany – zwiększenie lub zmniejszenie – stopnia kontroli państwa nad alokacją rynkową w przemyśle. Jej efektem jest korygowanie mechanizmu alokacji rynkowej, w którym dostrzega się różnego rodzaju niesprawności.

Zwiększenie kontroli państwa w danym sektorze to wprowadzenie nowych lub zostawienie starych przepisów i regulacji.

Ad b) rzeczowa polityka przemysłowa odnosi się do alokacji jako takiej, stąd jako organ władzy wykonawczej bezpośrednio ingeruje w proces alokacji. Zaznaczyć tu trzeba, że ingerencja ta nie musi w każdym przypadku prowadzić do deformacji szeroko pojmowanych parametrów ekonomicznych. W ramach polityki rzeczowej przemysłowej państwo może na przykład: inwestować w infrastrukturę techniczną, logistycznie wspierać restrukturyzację przedsiębiorstw bez względu na ich przynależność gałęziowo-branżową, pomagać w rozbudowie infrastruktury informacyjnej, niefinansowo wspierać drobny biznes i badania naukowe, promować krajowe dobra za granicą.

Istnieją odmiany rzeczowej polityki przemysłowej, które oddziałują powszechnie, ale jednocześnie wywołują deformacje cenowe. Mogą to być: praktyki protekcyjnistyczne, obejmujące nie tylko produkty czy przedsiębiorstwa, ale całe dziedziny przemysłu, subsydiowanie produkcji przeznaczony na eksport nie tylko poprzez bezpośrednie dotacje dla przedsiębiorstw, ale również kredyty, gwarancje kredytowe, ulgi a nawet zwolnienia podatkowe, inicjowanie i wspieranie w przemyśle określonych technologii.

Istnieje jeszcze tzw. polityka selektywna przemysłowa, bo selektywnie operuje różnymi priorytetami podmiotowymi i przedmiotowymi. Na przykład jeżeli rząd wybiera określone przedsiębiorstwa produkujące określone produkty to taką politykę selektywną podmiotową i przedmiotową nazywa się wybieraniem zwycięzców [Lipowski, 1997, s. 11–14].

Polityka przemysłowa prowadzona przez rządy Niemiec, Austrii, krajów skandynawskich doprowadziła do tego, że kraje te zrestrukturyzowały swój

przemysł, a w procesie likwidowanych gałęzi schyłkowych, pracownicy prawie bezboleśnie odnaleźli się w nowej zrestrukturyzowanej rzeczywistości.

Są jednak takie kraje, jak Chiny czy Korea Płd., w których w omawianym przez nas okresie dokonywały się procesy odwrotne. Dokonywała się tam gwałtowna industrializacja i restrukturyzacja. Dziś kraje te są jednymi z najpotężniejszych graczy gospodarczych. Można zapytać więc: skąd liczą się na rynkach światowych produkty, które dostosowały likwidowane przemysły.

Odpowiedź jest prosta. Produkcja przemysłowa jest przekazywana do państw o niskich kosztach siły roboczej, dzięki czemu osiąga się wysoką efektywność. W państwach tych gwałtownie rozwija się przemysł dostarczający bardzo tanich wyrobów przemysłowych do państw dotychczas uprzemysłowionych. Państwa te określa się mianem fabryk świata, najważniejsze z nich to: Chiny, Indie, Wietnam i Indonezja. W efekcie tworzy się nowy światowy podział pracy. Z jednej strony mamy państwa o wysokim nasyceniu gospodarki wiedzą, produkujące wyroby wiodące (innovacyjne, o dużej wartości dodanej i unikatowej technologii, trudnej do skopiowania).

W 2012 r. wartość produkcji przemysłowej była w USA i w Chinach mniej więcej taka sama, ale zatrudnienie w sektorze produkcji w USA stanowiło tylko 10% liczby zatrudnionych w chińskim sektorze produkcji. Przemysł amerykański staje się coraz bardziej wiedzochłonny, czego wyrazem jest fakt, że wartość produkcji przemysłowej stanowi 11% PKB, ale wydatki przedsiębiorstw przemysłowych na sferę B+R stanowią 68% ogółu wydatków USA na ten cel. Różnice w innowacyjności i wydajności pracy znajdują odzwierciedlenie w pozycji na rynku globalnym. W 2010 roku, udział Chin w światowej realnej wartości dodanej sektora produkcji stanowił 15%, natomiast udział USA, przy dziesięciokrotnie mniejszym zatrudnieniu – 24% (w cenach stałych USD) [Hryniewicz, 2013, s. 51–52].

POLSKI PRZEMYSŁ SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Wchodząc w okres transformacji systemowej polski przemysł samochodów osobowych należał do średnio rozwiniętych. W latach 80., weźmy dla przykładu rok 1985, Polska wyprodukowała 283 tys. szt. samochodów osobowych. Był to pewien regres w stosunku do lat 70., kiedy wyprodukowano 294 tys. szt. aut rocznie. W porównaniu do lat 60. był to duży skok, gdy produkcja w latach 50. wyniosła (dane dla roku 1956 zaledwie 5800 szt.). Znaczący skok zanotowano w latach 60. (dane dla 1968 r.) – 39 tys. szt. Jednak wyniki te były bardzo niskie, kiedy spojrzymy na tabelę przedstawiającą głównych producentów samochodów z ich produkcją przekraczającą polską kilka, kilkanaście razy, a w przypadku USA nawet kilkadziesiąt razy.

**Tabela 1. Produkcja samochodów na świecie w tys. szt.
w latach: 1968, 1977, 1985 i 1995**

Kraj	1968	Kraj	1977	Kraj	1985	Kraj	1995
	Liczba wyprodukowanych aut		Liczba wyprodukowanych aut		Liczba wyprodukowanych aut		Liczba wyprodukowanych aut
USA	8822	USA	10 709	USA	8002	Japonia	7611
RFN	2862	Japonia	5424	Japonia	7647	USA	6310
Japonia	2056	RFN	3792	RFN	4375	RFN	4536
Francja	1833	Francja	3564	Francja	2631	Francja	3148
Wielka Brytania	1836	Włochy	1452	Włochy	1384	Hiszpania	2221
Włochy	1545	Wielka Brytania	1320	Hiszpania	1220	Korea Płd.	1999

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1973, s. 662; *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1979, s. 502; *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1996, s. 647; *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1998, s. 654.

Analizując powyższe dane zauważyć można, że produkcja samochodów osobowych w Polsce we wszystkich latach powojennych była nieproporcjonalnie mała w stosunku do potencjału gospodarczego i ludnościowego Polski. Wynikało to przede wszystkim ze świadomych działań władz.

Koniec lat 60. w Polsce to początek produkcji licencjonowanego polskiego Fiata 125p, który posiadał w miarę nowoczesne nadwozie, był jednak wyposażony w stary silnik z przełomu lat 30. i 40. Uruchomienie produkcji Fiata 125p właściwie w żaden sposób nie poprawiło sytuacji rynkowej, gdyż znaczna część produkcji eksportowana była do krajów socjalistycznych i do Europy Zachodniej.

Próba zmotoryzowania polskiego społeczeństwa był zakup licencji Fiata 126p. Samochód ten, już w momencie wejścia do produkcji, był przestarzały technicznie – silnik z tyłu napędzał tylne koła. Był to ostatni model, który wszedł do produkcji i miał napęd z tyłu. Natomiast wszystkie nowe modele aut, które wchodziły na świat do produkcji w tym czasie miały: silnik z przodu, który napędzał koła tylne, silnik z przodu, który napędzał koła przednie.

MIEJSCE PRZEMYSŁU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE NA TLE INNYCH PRZEMYSŁÓW

Jeżeli spojrzymy na politykę przemysłową to zauważymy, że produkcja samochodów osobowych zaliczana jest do działów technologicznie intensywnych opartych na technologii innowacyjnej. Jak widać, należy ona do produkcji przemysłowej uznawanej za najbardziej nowoczesną. Dzisiejszy samochód osobowy

to nie tylko części mechaniczne i elektryczne, ale również zaawansowana elektronika i informatyka. Niestety, analizując działy technologicznie intensywne oparte na technologii innowacyjnej, nie dochodzimy do optymistycznych wniosków i to nie tylko w przemyśle samochodów osobowych.

W tabeli 2 do działów technologicznie intensywnych opartych na technologii innowacyjnej należy produkcja: pojazdów mechanicznych i nadwozi do nich oraz produkcja pozostałego sprzętu transportowego, chemikaliów i wyrobów chemicznych, maszyn i urządzeń mechanicznych, maszyn biurowych i komputerów, sprzętu oświetleniowego, sprzętu i aparatury radiowej, telewizyjnej i komunikacyjnej, instrumentów medycznych precyzyjnych i optycznych [Kozuch, Rosiek, 2005, s. 40].

Tabela 2. Produkcja przemysłowa według stopnia zaawansowania technologicznego

Nazwa działu	Grupy produkcji
Działy pracochłonne	produkcja artykułów spożywczych i napojów, produkcja wyrobów tytoniowych, produkcja tkanin, produkcja odzieży, wyprawianie i barwienie skór futerkowych, garbowanie i wyprawianie skór, produkcja toreb bagażowych, toreb ręcznych, wyrobów rymarskich, uprząży i obuwia, produkcja artykułów jubilerskich i podobnych, produkcja instrumentów muzycznych, artykułów sportowych, gier i zabawek oraz zagospodarowanie odpadów
Działy surowochłonne	górnictwo węgla kamiennego i brunatnego, wydobywanie torfu, wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego, kopalnictwo rud uranu i torfu, kopalnictwo rud metali, pozostałe górnictwo i kopalnictwo, produkcja drewna i wyrobów z drewna i korka, produkcja masy celulozowej, papieru i tektury, wytwarzanie produktów koksowania węgla, produktów rafinacji ropy naftowej i paliw jądrowych, produkcja mebli oraz zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę
Działy standardowej produkcji o bazowej technologii	produkcja wyrobów z papieru i tektury, działalność wydawnicza, produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych, produkcja metali oraz produkcja metalowych wyrobów gotowych
Działy technologicznie intensywne oparte na dostawach komponentów	opierające się na dostawach komponentów: produkcja włókien sztucznych, produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, produkcja maszyn i aparatury elektrycznej oprócz sprzętu oświetleniowego oraz produkcja części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych
Działy technologicznie intensywne oparte na technologii innowacyjnej	oparte na technologii innowacyjnej: produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych, produkcja maszyn i urządzeń mechanicznych, produkcja maszyn biurowych i komputerów, produkcja sprzętu oświetleniowego, produkcja sprzętu i aparatury radiowej, telewizyjnej i komunikacyjnej, produkcja instrumentów medycznych precyzyjnych i optycznych, zegarów i zegarków, produkcja pojazdów mechanicznych i nadwozi do nich oraz produkcja pozostałego sprzętu transportowego

Źródło: [Wysokińska, 1999, s. 75–83].

O pozycji danego kraju w gospodarce światowej i o nowoczesności jego przemysłu decyduje udział wyrobów tzw. wysokiej techniki w wartości produkcji sprzedanej. W Polsce udział ten w ciągu pierwszych 12 lat transformacji był co najmniej dwukrotnie niższy niż w krajach przodujących pod tym względem.

W 2001 r. udział ten wyniósł 11,1% i był tylko o 1,6% wyższy w porównaniu do roku 1990. Świadczy to nie tylko o tym, że polski przemysł jest mało nowoczesny, ale i o tym, że system gospodarczy nie wytworzył bodźców wymuszających zmiany na lepsze.

Do smutnych wniosków dochodzimy analizując strukturę produkcji sprzedaży przemysłu w Polsce. Tabela 3 przedstawia strukturę produkcji sprzedanej przemysłu w latach 1990–2002 według stopnia zaawansowania technologicznego.

Tabela 3. Struktura produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce według stopnia zaawansowania technologicznego w latach 1990–2002 (w %)

Nazwa działu	1990	1991	1992	1995	1996	1997	1999	2000	2001	2002
Działy pracochłonne	28,2	29,3	29,8	27,4	28,3	27,8	27,2	25,5	25,6	25,9
Działy surowcochłonne	25,3	31,1	31,9	28,0	27,1	26,7	25,6	27,5	28,1	27,8
Działy standardowej produkcji o bazowej technologii	20,2	16,8	16,4	19,0	18,6	18,6	18,6	19,6	17,1	17,3
Działy technologicznie intensywne, w tym:										
– oparte na dostawach komponentów	5,7	4,8	4,9	6,1	7,0	7,8	9,5	8,8	9,1	9,2
– oparte na technologii innowacyjnej										
Ogółem produkcja sprzedana przemysłu	20,6	18,0	17,0	19,5	19,0	19,1	19,1	18,6	19,9	19,8
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: [Kozuch, Rosiek, 2005, s. 41].

Jeżeli przeanalizujemy tabelę 3, to dojdziemy do niezbyt optymistycznych wniosków. W pierwszych dwunastu latach transformacji systemowej udział ten, jak wcześniej wspomniano, wyniósł 11,1%.

Co ciekawe, nieco zmniejszył się udział działów pracochłonnych (28,2% w 1999 r. do 25,9% w 2002 r.) oraz działów standardowej produkcji o bazowej technologii (20,2% w 1999 r. do 17,3% w 2002 r.). Jednak udział działów surowcochłonnych zwiększył się z 25,3% do 27,8% w 2002 r.

Natomiast jeśli chodzi o działy technologicznie intensywne, to zauważamy ciekawe zjawisko w segmencie działu oparte na dostawach komponentów, udział produkcji zwiększył się z 5,7% w 1990 r. do 9,2% w 2002 r. Jednak

w segmencie – produkcja oparta na technologii innowacyjnej nastąpił spadek z 20,6% w 1990 r. do 19,8% w 2002 r.

Pamiętać należy, że przemysły z działów technologicznie intensywnych są najwartościowsze tak dla społeczeństwa, jak i gospodarki. Widać to na przykładzie rozwiniętych krajów świata. Znaczenie dla gospodarki polega na tym, że przemysły te generują nie tylko miejsca pracy w innych przemysłach i usługach (np. w różnych latach, w różnych krajach przemysł samochodów osobowych generował w gospodarce kilka do kilkunastu miejsc pracy).

Równocześnie, o czym się często zapomina, przemysły te tworzą miejsca pracy w nauce. Odkrycia w naukach podstawowych, implementowane do przemysłu, który tworzy produkt konkurencyjny, powoduje napływ środków finansowych, które nie tylko zwiększają przychody przedsiębiorstw, ale również zwiększają (np. przez dotacje państwowe), napływ środków na rozwój nauki. W przypadku Polski nic takiego nie miło miejsca.

UWARUNKOWANIA PRZEMYSŁU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE

Uwarunkowania przemysłu samochodów osobowych w Polsce to czynniki prawne i polityczne. Decyzje polityczne i legislacyjne kształtują rynek oraz relacje między jego uczestnikami. Były to decyzje korzystne dla rynku i niekorzystne dla polskich producentów samochodów osobowych. Ich efektem było zniknięcie polskiego przemysłu samochodów osobowych i pojawienie się zagranicznego przemysłu samochodów osobowych w Polsce.

Otoczenie społeczne można rozumieć na wiele sposobów, np. pojawienie się pewnych subkultur związanych z samochodami osobowymi np. kluby tuningowe, turystyka sportowa, turystyka itp. Właścicieli można podzielić na różne segmenty, ze względu na społeczno-kulturowe otoczenie rynku samochodów osobowych.

Otoczenie ekonomiczno-społeczne rynku samochodów. Jest ono najważniejsze i największe, w jego skład wchodzi oczywiście kwestie związane z otoczeniem produkcyjnym np. wspomniany wcześniej przemysł ogumienia, metalowy, chemiczny i inne. To także kwestie związane z finansowaniem produkcji samochodów osobowych, z dystrybucją i sprzedażą. Salony sprzedające samochody dają bezpośrednio zatrudnienie tym, którzy w nich pracują przy sprzedaży, to także mechanicy, pracownicy biurowi, ale dużo więcej miejsc pracy dają pośrednio. Kupiony samochód trzeba zarejestrować i ubezpieczyć, oczywiście ktoś to wykonuje zawodowo. Również, jeżeli stanie się coś złego, np. dojdzie do wypadku, to wyspecjalizowany pracownik pomaga właścicielowi. Mechanik samochodowy i elektryk samochodowy potrzebni są nie tylko do napraw, ale i bieżącej obsługi pojazdu. Pracownik banku lub firmy finansującej umożliwia wzięcie kredytu na zakup samochodu. W przypadku aut używanych, a sprowa-

dza się ich trzy razy więcej niż kupuje się nowych, to dają one pracę mechanikom, elektrykom, także tym, którzy zajmują się ogumieniem. Zarabiają również agenci ubezpieczeniowi, pracownicy stacji benzynowych – tutaj nieco miejsca poświęcimy stacjom benzynowym.

W dawnym systemie stacje benzynowe były nieliczne i asortyment towarów w sklepikach przy stacji był ograniczony (benzyny, oleje, płyny eksploatacyjne, kilka podstawowych części). Od początku transformacji systemowej, można zauważyć dwie tendencje. Z jednej strony rośnie liczba stacji paliw, z drugiej strony liczba zatrudnionych w nich osób. W 2012 r. działało w Polsce 6700 stacji paliw. Tworzyli je operatorzy należący do sieci, takich jak: Lotos, Orlen, Shell, Statoil i BP, znaczącą grupę stanowili niezależni operatorzy, w 2006 r. było ich 3450, podczas gdy w 2012 r. tylko 2400. Analityk rynku, M. Duszczyk, oceniał, że przyczyną ich zamykania były przepisy o ochronie środowiska, które obowiązują od 2013 r. [Duszczyk, 2012, s. A10].

Kiedy fabrykę opon w Dębicy za niewielkie środki pieniężne i z wielkimi preferencjami dla nabywcy, sprzedano (zakłady Oponiarskie w Dębicy) amerykańskiej firmie Goodyear, polscy pracownicy Dębicy byli przekonani, że ich firma to złom. W ciągu kilkunastu miesięcy okazało się, jak bardzo nowoczesną firmą była Dębica. Bez żadnych inwestycji, tylko dzięki zmianom organizacyjnym Amerykanie zaczęli produkcję wielu najlepszych marek oponiarskich, których właścicielem był Goodyear. Firma oponiarska Dębica to przykład firmy z otoczenia przemysłu samochodów osobowych w Polsce.

POLITYKA FIATA I OPLA W POLSCE W OKRESIE TRANSFORMACJI SYSTEMOWEJ

Obecnie nieco miejsca poświęcimy, polityce koncernu Fiat w Polsce. Jak wspomniano wyżej, umowa z Fiatem z początku lat 90. jest właściwie niedostępna i dlatego trudno jest znaleźć rzetelne opracowanie. Autorce udało się dotrzeć do ciekawej, merytorycznej i dobrze udokumentowanej pracy prof. Jacka Tittenbruna [2007]. Na jej podstawie przedstawimy nieco faktów związanych z działalnością Fiata w Polsce.

W umowie bardzo znacznie zaniżono majątek polskich fabryk: Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej i w Tychach. Umowę z Fiatem podpisał 28 maja 1992 r. minister finansów A. Olechowski. Spośród standardowych cech transakcji sprzedaży kapitałowi zagranicznemu i w tym przypadku spotykamy zwolnienie z podatku dochodowego na razie tylko do końca 1993 roku. Było to zgodne z prawem, gdyż możliwość taką przewidywała ustawa o spółkach z kapitałem zagranicznym. Następnie Fiat dostał zwolnienie z podatku dochodowego na ponad 500 mln zł. Jest to chyba największa ulga przyznana przez Ministerstwo Finansów.

Na początku 1994 r. zwolnienie z podatku uzyskały dwie inne spółki Fiata. Pamiętać należy, że kwota ponad 535 mln zł na początku lat 90. miała o wiele większą wartość niż dziś (utrata wartości pieniądza w czasie). W tym samym momencie, tj. na początku 1994 r. Włosi złożyli formalny wniosek o zwolnienie z podatku dla Fiat Auto Poland. Ministerstwo Finansów badało sprawę prawie 2 lata, jednak Fiat w latach 1993–1994 i tak nie zapłacił podatku dochodowego, gdyż lata te, jak twierdził, zamknął stratami; a po prostu wykazał straty poprzez manipulacje księgowe i stosowanie cen transferowych. Ministerstwo Finansów jesienią 1995 r. znacznie przyspieszyło prace nad przyznaniem zwolnień, działało się tak dlatego, że w czerwcu 1995 r., FAP poinformował o zyskach. Jednak prognozy na następne półrocze nie były jednoznaczne. Może będą zyski? Może będą straty? Zapewne polski fiskus zamierzał dobrać się do zysków Fiata, jednak rząd zdecydował inaczej. Załatwianie przez Fiata zwolnień podatkowych w 1995 r., wg wielu analityków przyspieszyło powołanie spółki Daewoo FSO, która natychmiast zaczęła ubiegać się o zwolnienia podatkowe w wysokości zbliżonej do fiatowskiej.

Zakres ulg przyznanych Włochom był jednak daleko szerszy, bo obejmował:

- licencje importowe i zwolnienia od wszystkich opłat importowych na potrzeby produkcji samochodów przez utworzoną spółkę;
- wolnościowy kontyngent samochodów importowanych do Polski z EWG;
- transfer zysku za granicę;
- zobowiązanie się państwa polskiego do nieingerowania w cenotwórstwo;
- zapewnienie Fiatowi przewagi względem konkurencji (ze stopą tej przewagi malejącą z roku na rok począwszy od 1996 r.);
- przyznanie Włochom z góry 1/3 bezcłowego kontyngentu samochodowego;
- zgodę na przyznanie Fiatowi odszkodowań, gdyby któraś z jego spółek musiała zapłacić kary za zanieczyszczenie środowiska;
- zwolnienie Fiata z obowiązku zatrudniania pracowników FSM powracających po odbytej służbie wojskowej i kobiet powracających z urlopów macierzyńskich;
- rząd polski przyrzekał Fiatowi odszkodowanie w razie niekorzystnych dla niego (Fiata) zmian w polskim prawie;
- Fiat uzyskał też wyłączenie umowy spod prawa polskiego i podporządkowanie jej prawu szwajcarskiemu;
- postanowienia umowy nie przewidywały żadnych kar umownych dla Fiata za niewykonywanie zobowiązań;
- nie określono również odpowiedzialności Fiata za realizację planu działalności gospodarczej, mimo iż była bezpośrednio związana z pakietem przywilejów i umowy rządowej.

Jak widać, umowa ta jest niewiarygodnie wręcz korzystna dla Fiata. Podpisując tę umowę rząd polski według NIK złamał wielokrotnie konstytucję. Dodać należy, że Fiat uzyskał nie tylko zwolnienie z podatku dochodowego, ale z czasem również podatku od nieruchomości. Jak podaje J. Tittenbrun [2007, s. 376–377] Fiat w 1992 r. nie zapłacił ani grosza za akcje FSM, po prostu przejął,

a nie kupił fabrykę. Była to wtedy najnowocześniejsza i największa fabryka samochodów osobowych w Europie Środkowej, jedna z najnowocześniejszych na świecie. Należy dodać, że FAP funkcjonuje do dnia dzisiejszego, choć produkuje coraz mniej samochodów, gdyż coraz większa część produkcji jest przenoszona do Włoch. Należy też wspomnieć, że wydajność w fabrykach FAP jest wyższa niż we włoskich zakładach koncernu Fiat. Produkowane silniki i samochody są sprzedawane na najbardziej wymagających światowych rynkach, natomiast płace w FAP stanowią 20–25% płac we włoskich fabrykach Fiata.

Podobnie wyglądała sytuacja z FSO na Żeraniu. Umowa podpisana z Koreańczykami, była wyraźnie dla nich korzystna. Była ona również nieprecyzyjna, a wszystkie wątpliwości rozstrzygano na korzyść firmy koreańskiej. Przez pewien czas produkowano tam znacznie zmodernizowanego Poloneza oraz udaną rodzinę Daewoo Lanos. W związku z kryzysem w Korei Płd. firma Daewoo zbankrutowała w Polsce, pociągając za sobą FSO. W ciągu następnych kilku lat próbowano reanimować zbankrutowane i zadłużone FSO, produkując tam Chevrolety Aveo, ale to się nie powiodło i obecnie FSO na Żeraniu jest tylko wspomnieniem.

Inny model funkcjonowania polskiego przemysłu samochodów osobowych stanowi Opel w Gliwicach. Firma ta właściwie jest przykładem inwestycji *green field*. O ile Fiat i Daewoo przejęły istniejące fabryki samochodów, to Opel wybudował swoją fabrykę od podstaw. Jednak firma ta działając w Gliwickiej SSE również korzystała i korzysta z różnego rodzaju ulg.

Reasumując należy stwierdzić, że model rozwoju przemysłu samochodów osobowych w Polsce funkcjonujący od początku transformacji systemowej jest wielką klęską zarówno dla Polski jako kraju, jak i dla polskiej gospodarki. Jednak jest on wielkim sukcesem szczególnie dla Włoch i dla Fiata oraz dla firmy Opel, będącej własnością GM. Firmy te realizują ogromne zyski (w przypadku Fiata od ponad 20 lat nie płaci on od nich podatków). Opel działając w SSE (specjalna strefa ekonomiczna) też uzyskuje ogromne zyski, kosztem wielu udogodnień wynikających z natury SSE.

Polska otrzymuje bardzo niewiele – możliwość zatrudnienia kilku tysięcy osób za płace w wysokości ok. 2 tys. zł miesięcznie (tę wysokość spotyka się najczęściej w doniesieniach prasowych).

PORÓWNANIE ROZWOJU PRZEMYSŁU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE, CHINACH I KOREI PŁD.

Spróbujmy teraz zadać sobie pytanie: dlaczego w Polsce jest tak źle? Dlaczego pozbyto się przemysłu, bo przecież te resztki, które funkcjonują to nie jest przemysł polski, ale przemysł zagraniczny w Polsce.

Dlaczego takie kraje, jak: Chiny, Korea Płd., Tajwan, Hongkong i Singapur i w mniejszym stopniu Malezja, Tajlandia, Indonezja, Filipiny i Wietnam osią-

gnęły taki sukces. Popatrzmy chociaż na dane dotyczące przemysłów samochodów osobowych zawarte w tabeli 4. Jeszcze w 1995 r. Polska produkowała 366 tys. szt. samochodów osobowych, w tym samym czasie Chiny produkowały 316 tys. szt. samochodów osobowych. Produkcja polska była prawie 16% większa od produkcji chińskiej. Produkcja Korei Płd. to była już ścisła światowa czołówka 1999 tys. szt. pojazdów.

W 2010 r. Polska wyprodukowała 785 tys. samochodów osobowych, było to 2,24 razy więcej niż w roku 1995. Chiny, które w 1995 r. wyprodukowały 316 tys. samochodów w roku 2010 było to 13 897 tys. szt., czyli 43,9 razy więcej. Jeżeli popatrzemy na procentowy udział Chin, Korei Płd. i Polski to zauważymy, że udział Polski w całości produkcji samochodów osobowych na świecie wyniósł w 1980 r. 1,2%, a w roku 1997 udział Chin stanowił 1%, Korei Płd. 7%, a Polski 1,6%. Natomiast w 2010 r. udział Polski wynosił 1,3%, a więc zaledwie 0,1% więcej niż 30 lat wcześniej w roku 1980. Natomiast udział Chin aż 23,8% w 2010 r.

Tabela 4. Produkcja samochodów osobowych w Chinach, Korei Płd. i Polsce w latach 1980–2010 (w tys. szt.)

	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2005	2009	2010
Chiny	-			316		508	3078	10 583	13 897
Korea Płd.			935	1999	2158	2602	3357	3158	3866
Polska	351	283	266	366	647	532	540	818	785

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS 1996, s. 647; *Rocznik statystyczny*, GUS 2001, s. 696; *Rocznik statystyczny*, GUS 2003, s. 738; *Rocznik statystyki międzynarodowej* 2012, s. 435.

Działo się tak dlatego, bo zarówno Chiny, jak i wymienione wyżej kraje azjatyckie miały elity z wolą do przełamania zacofania gospodarczego. Prowadziły one politykę, która przybierała formę tzw. państwa rozwojowego czyli państwa, które:

- formułuje misję rozwoju i nią się posługuje;
- buduje system wartości społecznych nastawionych na rozwój;
- ma elity, które dążą do długofalowego rozwoju swego państwa, bo wiążą swoją pozycję i swoją przyszłość z rozwojem tego państwa;
- wykazują troskę o jakość zasobów;
- wykazują troskę o rozwój infrastruktury [Kozarowicz, Skowrońska, 2005, s. 102–103].

Tabela 5. Udział produkcji samochodów osobowych jako % produkcji światowej w wybranych krajach

	1990	1997	1999	2010
Chiny	-	1,0	1,5	23,8
Korea Płd.	2,7	7,0	6,2	6,6
Polska *	1,2	1,6	1,8	1,3

* w 1980 r. udział Polski w światowym przemyśle samochodów osobowych wynosił 1,2%.

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS 1996, s. 647; *Rocznik statystyczny*, GUS 2001, s. 696; *Rocznik statystyczny*, GUS 2003, s. 738; *Rocznik statystyki międzynarodowej* 2012, s. 435.

W przypadku Polski nic takiego nie miało miejsca. Najnowocześniejsze zakłady w Europie Środkowej zostały oddane kapitałowi zagranicznemu za darmo. Nie było żadnej wizji rozwoju, nie kierowano się interesem kraju. Nie było żadnych barier hamujących proces przekształceń systemowych. Zarówno kadra menedżerska, inżynierowie, technicy i robotnicy byli za prywatyzacją i za przejmowaniem (tak przejmowaniem, a nie sprzedażą państwowych zakładów kapitałowi zagranicznemu). Tak było również w otoczeniu produkcji przemysłu samochodów osobowych w Polsce.

Natomiast w Chinach, Korei Płd. i wspomnianych innych krajach azjatyckich prowadzono politykę świadomego kształtowania rozwoju tak przemysłu, jak i rynku.

Tabela 6. Produkcja samochodów osobowych w wybranych krajach, w wybranych latach (w tys. szt.)

Kraj	1980	1985	1990	1994	2000	2005	2010
Czechy	-	-	-	-	428	599	1096
Francja	4888	2631	3293	3158	2879	3113	1924
Hiszpania	1048	1220	1696	1826	2366	2098	1913
Niemcy	3707	4375	4779	4223	5151	5350	5552
Polska	351	283	266	338	532	540	789
Rosja	1147	1165	1103	798	969	1068	1208
Rumunia	88	134	100	86	64	174	323
Włochy	1445	1384	1873	1116	1422	725	573

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS 1996, s. 647; *Rocznik statystyki międzynarodowej*, GUS 2012, s. 435.

Mimo 25 lat transformacji systemowej nie można mówić o tym, że przyniósł on rozwój przemysłu samochodów osobowych w Polsce. Podane wyżej dane o udziale w produkcji światowej: 1980 rok – 1,2%, rok 2010 – 1,3% pokazują, że na tle świata Polska jest *de facto*, pomimo upływu 30 lat, w tym samym miejscu. Kiedy spojrzymy na tabelę produkcji samochodów w wybranych krajach w latach 1980–2010 to widać, że nawet na tle państw europejskich produkcja samochodów osobowych w Polsce nie należy do największych (tabela 6). Pamiętać należy również o tym, że obecnie przemysł samochodów osobowych jest w rękach kapitału zagranicznego. Kapitał ten jest wyposażony we wszelkiego rodzaju zwolnienia, ulgi, przywileje itp. i poza zatrudnieniem kilkunastu tysięcy Polaków nic nie wnosi do gospodarki.

Tabela 7. Samochody osobowe w użytkowaniu (w szt.) na 1000 mieszkańców

Kraj	1980	1993	2000	2010
Białoruś	bd.	75,7	bd.	242
Bułgaria	bd.	178	249	344

Kraj	1980	1993	2000	2010
Chiny	0,2	1,6	-	-
Czechy	bd.	26,1	335	427
Francja	342	423	462	487
Niemcy	330	483	533	517
Rosja	32,8	78	134	242
Rumunia	bd.	78,8	141	201
Węgry	94	203	234	298
Szwecja	346	408	451	462
Polska	66,7	176	261	447

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS 1996, s. 652; *Rocznik statystyczny*, GUS 2012, s. 850.

Kiedy spojrzymy na tabelę 7 (o użytkowaniu samochodów na 1000 mieszkańców), to zauważymy, że Polska jest jednym z najbardziej zmotoryzowanych krajów Europy. Niestety, o ile w przypadku Czech osiągnięto to głównie dzięki bardzo wysokiej produkcji własnej (Skoda), to w przypadku Polski w wyniku indywidualnego importu samochodów używanych, głównie z Niemiec. Można powiedzieć więc, że rynek samochodów osobowych w Polsce jest w pełni nasycony, jednak dominują na nim samochody stare i bardzo stare.

PODSUMOWANIE

W opracowaniu przedstawiono polski przemysł samochodów osobowych w latach 1990–2014. Autorka prezentuje jego uwarunkowania prawne, ekonomiczne, społeczne i polityczne. Porównanie produkcji samochodów osobowych w Polsce i w innych krajach europejskich wskazuje, że produkcja ta nie należy do największych. Porównanie rozwoju tego przemysłu w Polsce, Chinach i Korei Płd. zwraca uwagę jak ważna jest polityka przemysłowa i jej konsekwentne wdrażanie.

BIBLIOGRAFIA

- Duszczyk M., 2012, *Co piąta niezależna stacja paliw zostanie zamknięta albo sprzedana*, „Dziennik Gazeta Prawna” nr 65.
- Hryniewicz J.T., 2013, *Wspólna europejska polityka przemysłowa*, „Gospodarka Narodowa” nr 11–12.
- Kozarowicz H., Skowrońska A., 2005, *Polityka przemysłowa*, Wydawnictwo AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Koźuch M., Rosiek K., 2005, *Ekonomika przemysłu. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo AE w Krakowie, Kraków.
- Lipowski A., 1997, *Polityka przemysłowa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Rocznik statystyczny* GUS, wydania z lat 1973, 1979, 1996, 1998, 2001, 2003, 2012, Warszawa.

Rocznik statystyki międzynarodowej, 2012, GUS, Warszawa.

Tittenbrun J., 2007, *Z deszczu pod rynną. Meandry polskiej prywatyzacji*, t. III, Wydawnictwo Zysk i Spółka, Poznań.

Wysokińska Z., 1999, *Wpływ zmian strukturalnych w produkcji, handlu zagranicznym i napływie kapitału zagranicznego na konkurencyjność gospodarki polskiej*, maszynopis powielony, Ekspertyza dla Ministerstwa Gospodarki, Warszawa.

Streszczenie

Autorka napisała artykuł o jednym z aspektów transformacji ekonomicznej w Polsce w latach 1990–2014. Przedstawia zmiany w polskim przemyśle samochodów osobowych i w jego otoczeniu w czasie okresu transformacji.

Najpierw opisuje politykę przemysłową i dzieli ją na różne typy. Następnie opierając się na wielu danych statystycznych określa wielkość i strukturę przemysłu samochodów osobowych w Polsce.

Wielką zaletą tego referatu jest wyjaśnienie, dlaczego Polska straciła swój przemysł samochodów osobowych, bo obecnie istniejący jest – zagranicznym przemysłem samochodów osobowych w Polsce.

Ogromne wrażenie robi analiza prezentująca, jak wielki sukces w przemyśle samochodów osobowych odniosły Korea Płd. i Chiny.

Słowa kluczowe: przemysł samochodów osobowych, zmiany gospodarcze, społeczne, strategie

The Personal Car Industry in Poland and its Determinants in the Economic Transformation Period in the Years 1990–2014

Summary

The author has written an article about the one aspect of the economic transformation in Poland in the years 1990–2014. The author presents the changes in the Polish personal car industry and its environment during the transformation period.

At first the industrial policy was described and divided into the different types. Then there are many statistical data, which show the structure and the amount of the personal car production in the world.

Then the author gives the explanation – why Poland has lost its national personal car industry. The good thing in this article is a comparison to the Chinese and South Korean Industrial policy. It explains why these countries achieved such a big success.

Keywords: passenger cars industry, economical, social changes, strategy

JEL: P23