

PIOTR LIZAK

Uniwersytet Pedagogiczny im Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

Kształtowanie się przemysłu samochodów osobowych w krajach Europy Środkowej w latach 1997–2007

Przemysł samochodowy należy do jednej z kluczowych dziedzin gospodarki krajów Europy Środkowej. Wywiera on istotny wpływ na sytuację ekonomiczną kraju oraz poziom zatrudnienia w innych sektorach produkujących na potrzeby rynku motoryzacyjnego oraz na inne strefy działalności, takie jak usługi czy handel (Polska 2005 – Raport o stanie przemysłu, Ziolo 2000).

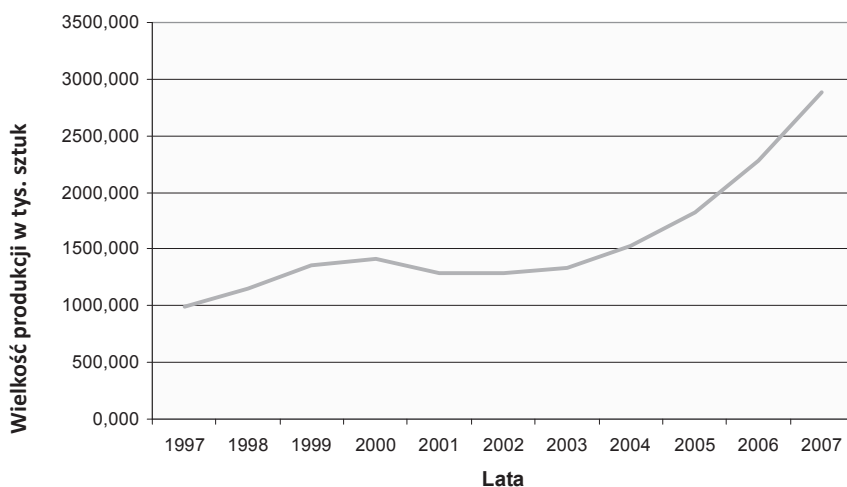
Wychodząc z powyższych założeń, przedmiotem analizy artykułu będzie problematyka kształtowania się przemysłu samochodów osobowych w krajach Europy Środkowej traktowanego obecnie jako jeden z wiodących czynników rozwoju gospodarczego. W artykule zostaną przedstawione tendencje i potencjał rozwoju przemysłu samochodowego w poszczególnych krajach, a także konkurencyjność tych krajów dla napływu nowego sektora gospodarki. Zobrazowane zostanie również rozmieszczenie nowych inwestycji przemysłu samochodów osobowych wraz z miejscami lokalizacji. Obecnie przemysł samochodowy kształtują transnarodowe korporacje, dysponujące najnowocześniejszymi technologiami oraz znacznymi zasobami kapitału. Dzięki transformacji gospodarek krajów środkowoeuropejskich obszar tych krajów stał się bardzo atrakcyjnym obszarem lokalizacji zakładów produkcyjnych, a następnie dystrybucji produktów. Do najważniejszych czynników lokalizacji inwestycji w krajach Europy Środkowej należą: niskie koszty pracy stanowiące w 2006 roku od 16–34% płac pracowników w Niemczech, ulgi podatkowe, dobrze wykształcona kadra pracownicza, bliskość ponad 600 kooperantów, duży i chłonny rynek zbytu (Sadecki 2008).

Koncerny motoryzacyjne inwestując w krajach Europy Środkowej dysponowały wieloma atutami konkurencyjnymi: atrakcyjnymi produktami, nowymi technologiami, nowoczesnymi systemami informatycznymi, dostępem do znacznych zasobów kapitału, silnym marketingiem, wsparciem swoich sieci korporacyjnych (Kamiński 2005).

W latach 1997–2007 produkcja wykazywała ciągłą tendencję wzrostową we wszystkich krajach, zwiększyła się z 994 tys. sztuk w 1997 roku do 2888 tys. sztuk w 2007 roku, tj. wzrosła do 290%.

Biorąc pod uwagę wielkość produkcji w latach 1997–2007 można wyróżnić dwa okresy wzrostu przemysłu samochodowego w analizowanych krajach (ryc. 1).

Pierwszy okres obejmuje lata 1997–2003 i charakteryzuje się nieznacznym wzrostem produkcji we wszystkich krajach prócz Polski, gdzie produkcja uległa zmniejszeniu. W latach 1997–2007 średni poziom produkcji w analizowanych krajach wzrósł o 339 tys. z 994 tys. w 1997 roku do 1333 tys. w 2003 roku, tj. wzrósł do 134%.



Ryc. 1. Rozwój produkcji samochodów osobowych w krajach Europy Środkowej w latach 1997–2007 w tys.

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów OICA za lata 1997–2007

Drugi okres obejmujący lata 2004–2007 cechuje wyższa wartość wskaźnika dynamiki produkcji, produkcja wzrosła o 1364,3 tys. z 1523,8 tys. sztuk w 2004 roku do 2888,1 w 2007 roku, tj. do 189%.

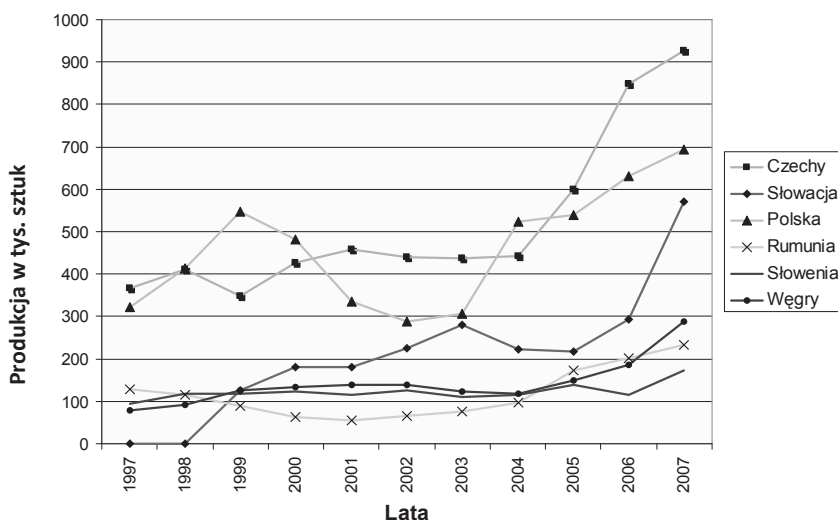
Na początku badanego okresu w 1997 roku Czechy i Polska były największymi producentami samochodów osobowych w Europie Środkowej. Produkcja w Czechach wynosiła 367,3 tys. sztuk samochodów osobowych, a w Polsce 321,8 tys. sztuk. Pozostałe kraje, tj. Rumunia, Słowenia, Węgry, charakteryzował zbliżony poziom produkcji – ok. 100 tys. samochodów osobowych rocznie. Słowacja zdecydowanie odstawała od pozostałych krajów i produkowała zaledwie 1 tys. samochodów osobowych (ryc. 2).

Rozwój produkcji samochodów osobowych w omawianych krajach nie przebiegał równomiernie, jednak wszędzie wykazywał tendencje wzrostowe. Największy wzrost w liczbie produkowanych samochodów osobowych nastąpił na Słowacji, zwiększył się z ok. 1 tys. w 1997 roku do poziomu 571 tys. w 2007 roku, tj. wzrósł o 570 tys., a udział Słowacji, w produkcji samochodów osobowych w grupie analizowanych krajów wzrósł o 19,7% z poziomu 0,1% w 1997 roku do 19,8% w 2007 roku.

W latach 1997–2007 podobny wzrost liczby produkowanych samochodów nastąpił w Czechach, poziom produkcji zwiększył się o 558,4 tys. sztuk z poziomu 367,3 tys. w 1997 roku do 925,8 tys. sztuk w 2007 roku, udział Czech w produkcji samochodów osobowych w krajach Europy Środkowej zmniejszył się o około 5% z poziomu 37% w 1997 roku do 32,1% w 2007 roku.

W analizowanym okresie mniejszy wzrost produkcji odnotowano w Polsce, wzrósł on o 373,2 tys. sztuk, tj. z poziomu 321,8 tys. w 1997 roku do poziomu 695 tys. w 2007 roku. Udział Polski w produkcji samochodów osobowych w grupie analizowanych krajów zmniejszył się o ok. 8,3% z 32,3% w 1997 roku do 24% w 2007 roku.

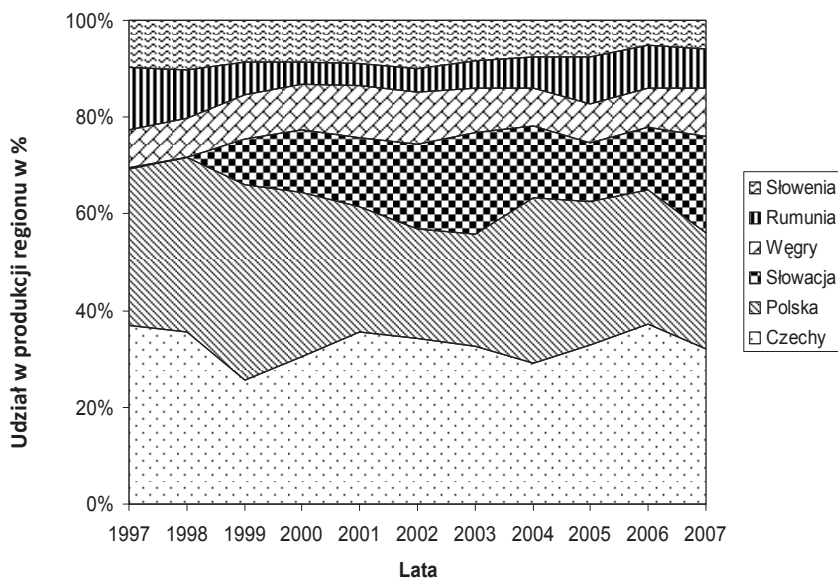
W pozostałych krajach w latach 1997–2007 wzrost produkcji wyniósł średnio 130 tys. sztuk, a udział tych krajów w globalnej produkcji analizowanego obszaru zwiększył się o 4,1% z ok. 10,1% w 1997 roku do 14,2% w 2007 roku.



Ryc. 2. Produkcja samochodów osobowych w krajach Europy Środkowej w latach 1997–2007 w tys.

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów OICA za lata 1997–2007

W 2007 roku dominujące znaczenie pod względem produkcji samochodów osobowych w Europie Środkowej odgrywiają Czechy, które produkując w 2007 roku 925,778 tys. sztuk samochodów dostarczały 32,1% ogólnej produkcji analizowanych krajów, a wskaźnik dynamiki produkcji w latach 1997–2007 wyniósł 252,0% (ryc. 3).



Ryc. 3. Struktura produkcji samochodów osobowych w Europie Środkowej w latach 1997–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów OICA za lata 1997–2007

Kolejną pozycję pod względem produkcji samochodów osobowych w 2007 roku zajmuje Polska – wyprodukowała 695 tys. sztuk dostarczając na rynek 24% ogólnej produkcji. Wskaźnik dynamiki produkcji w latach 1997–2007 wyniósł 215,9%.

Trzecią pozycję pod względem produkcji samochodów osobowych w Europie Środkowej w 2007 roku zajmuje Słowacja, której produkcja w 2007 roku wynosiła 571,071 tys. sztuk dostarczając na rynek 19% ogółu produkcji. Wskaźnik dynamiki produkcji w latach 1997–2007 wzrósł 60-krotnie.

Łącznie te trzy kraje odgrywają dominującą rolę w produkcji samochodów osobowych dostarczając na rynek ponad 75% ogółu produkcji, pozostałe odgrywają znikomą rolę, a wielkość produkcji w tych krajach nie przekracza poziomu 300 tys. sztuk (tab. 1).

Tab. 1. Potencjał produkcyjny krajów Europy Środkowej

Kraj	Wielkość produkcji w tys. sztuk	Udział w produkcji regionu w %	Zatrudnienie	Udział w % ogółu zatrudnionych
Czechy	925,78	32,05	5000	9,75
Polska	695,00	24,07	13707	26,72
Słowacja	571,07	19,77	6000*	11,69
Węgry	287,98	9,97	7800	15,20
Rumunia	234,10	8,11	15900	30,99
Słowenia	174,21	6,03	2900	5,65
Razem	2888,14	100,00	51307	100,00

* dane dotyczą 2 z pośród 3 największych zakładów w kraju

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Raportów OICA, „Gazeta Wyborcza” z dn 4.02.2005, z dn 30.05.2005, z dn. 4–5.12.2008, EconTrends (maj 2008), www.news.auto.com.pl, <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,wiadomosc.html>, www.kia.sk, www.flota.com, www.fiat.com.pl, www.siteselection.com/ssinsider/bbdeal/bd011231.html

Znaczny rozwój przemysłów motoryzacyjnych omawianych krajów wiąże się z napływem do nich bezpośrednich inwestycji zagranicznych międzynarodowych korporacji. Od 1990 roku w krajach Europy Środkowej inwestowały koncerny: Suzuki, Renault, Fiat, VW, GM, Daewoo, PSA, Toyota, Hyundai i KIA. Działalność koncernów międzynarodowych w krajach Europy Środkowej skierowana jest głównie na wykorzystanie dużego rynku zbytu w tej części Europy oraz zasobów wytwórczych tych krajów.

Największe zakłady produkujące samochody osobowe w Europie Środkowej zlokalizowane są w miejscowościach Mlada Boleslav w Czechach i w Trnawie na Słowacji. Produkują one po około 450 tys. sztuk samochodów (2007). Największy polski zakład produkujący samochody osobowe Fiat Auto Poland produkujący w 2007 roku 250 tys. pojazdów zaliczany jest do średnich zakładów, zaś zakłady GM\Daewoo\FSO produkujące ok. 150 tys. samochodów, zakłady GM w Gliwicach i VW w Poznaniu produkujące po 120 tys. samochodów osobowych zaliczane są do grupy małych zakładów, których produkcja nie przekracza 200 tys. sztuk w roku. Wśród 15 największych zakładów produkujących samochody osobowe w krajach Europy Środkowej 4 zlokalizowane są w Polsce, po 3 na Słowacji i w Czechach, po 2 na Węgrzech i w Rumunii i 1 w Słowenii.

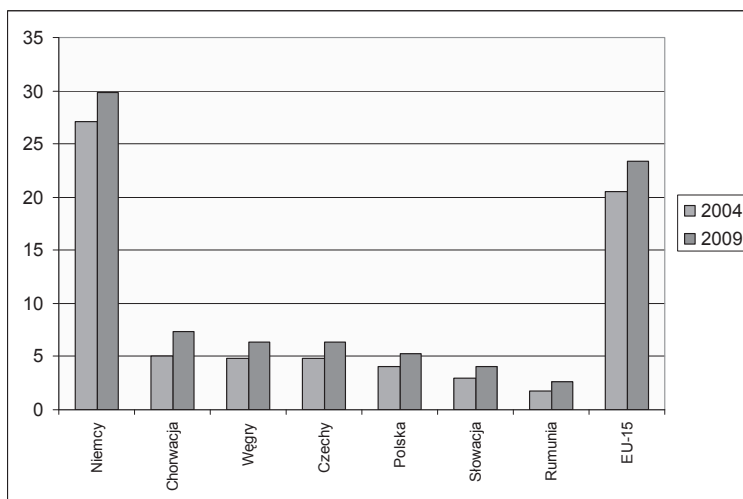
Tab. 2. Inwestycje międzynarodowych korporacji motoryzacyjnych w krajach Europy Środkowej w latach 1991–2006

Kraj	Lokalizacja	Koncern	Rok rozpoczęcia produkcji	Zatrudnienie	Inwestycje w mln euro
Czechy	Mlada Boleslaw	VW	1991	.	.
	Kolin	PSA - Toyota	2002	2000	1300
	Nosovice	Hyundai - KIA	2006	3000	1000
Polska	Bielsko-Biała	Fiat	1991	3646	1870
	Poznań	VW	1993	5584	.
	Warszawa	GM/Daewoo	1996	2277	.
	Gliwice	GM/Opel	1998	2200	.
Słowacja	Bratysława	VW	1993	.	.
	Trnawa	PSA	2003	3300	700
	Žilina	Hyundai - KIA	2004	2700	1000
Rumunia	Pitesti	Renault	1995	12000	700
	Craiova	GM/Daewoo	1996	3900	.
Węgry	Esztergom	Suzuki	1990	2700	.
	Gyor	VW	1992	5100	.
Słowenia	Novo Mesto	Renault	1991	2900	400

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Raportów OICA, „Gazeta Wyborcza” z dn 4.02.2005, z dn 30.05.2005, z dn. 4–5.12.2008, EconTrends (maj 2008), www.news.auto.com.pl, <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,wiadomosc.html>, www.kia.sk, www.flota.com, www.fiat.com.pl, www.siteselection.com/ssinsider/bbdeal/bd011231.html

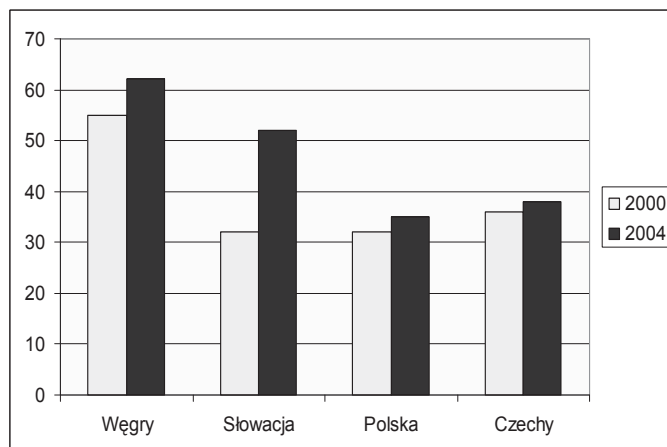
Podstawowymi czynnikami wpływającymi na podniesienie konkurencyjności Słowacji dla rozwoju przemysłu samochodowego były: stabilność polityczna, szybki rozwój infrastruktury transportowej, dogodne położenie geograficzne w centrum Europy na skrzyżowaniu kilku głównych szlaków transportowych umożliwiające dostęp do sąsiednich rynków, dostępność wykwalifikowanej siły roboczej, niskie koszty pracy – niższe o ok. 30% niż w Czechach, Polsce i na Węgrzech przy zbliżonych poziomach produktywności (ryc. 4 i 5). Ważnym czynnikiem wpływającym na podniesienie konkurencyjności Słowacji była również sieć kooperantów, a także reforma fiskalna polegająca na uproszczeniu całego systemu podatkowego i obniżeniu podatków pośrednich (Vogac 2000, Bigoš, Kiss 2005).

Reasumując, należy stwierdzić, iż przemysł samochodów osobowych w Europie Środkowej wykazuje tendencje wzrostową we wszystkich krajach. Najbardziej dynamicznie rozwija się przemysł samochodowy Słowacji. W badanym okresie polski przemysł samochodów osobowych rozwijał się znacznie wolniej niż przemysł samochodowy Słowacji, Węgier i Czech, natomiast szybciej niż przemysł Słowenii i Rumunii. Na niskie tempo rozwoju przemysłu samochodów osobowych w Polsce wpływa m.in. fakt, iż od 1998 roku, gdy w Gliwicach wybudowano nową fabrykę produkującą samochody osobowe, do chwili obecnej nie pozyskano żadnej nowej inwestycji związanej z produkcją samochodów. Jak wynika z przedstawionej analizy, większą konkurencyjność w pozyskiwaniu nowych inwestycji w tym sektorze wykazuje Słowacja, gdzie od 1998 roku zlokalizowano kluczowe inwestycje sektora motoryzacyjnego.



Ryc. 4. Koszty pracy w krajach Europy Środkowej w latach 2004–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bigoš, Kiss 2005



Ryc. 5. Produktywność pracy przemysłu motoryzacyjnego krajów Europy Środkowej w % produktywności krajów UE 15 w latach 200 i 2004

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

Literatura

- Bigoš P., Kiss I., 2005, *Development of automotive industry in Slovakia*, Transfer innowacji nr 8.
- Kamiński A., 2005, *Europa Środkowo-Wschodnia w działalności koncernów międzynarodowych: na przykładzie koncernów motoryzacyjnych*, Mater, Szczecin.
- Lizak P., 2008, *Kształtowanie się przemysłu samochodów osobowych w Polsce*, praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. Zbigniewa Ziolo, Akademia Pedagogiczna, Kraków 2008.

Polska 2005 – Raport o stanie przemysłu.

Raport o stanie przemysłu – Wydawnictwo Ministerstwa Gospodarki za lata 1998–2005.

Raporty OICA za lata 1997–2007.

Sadecki B., 2008, *Produkcja samochodów w Europie*, Home&Market, nr 9.

Vagac L., 2000, *The automotive industry in the Slovak Republic*, SEER SouthEast Europe Review for Labour and Social Affairs (SEER SouthEast Europe Review for Labour and Social Affairs), No 02.

Ziolo Z., 2000, *Problemy integracji międzynarodowej przemysłu w procesie zmian systemu gospodarowania*, [w:] *Problemy transformacji struktur przemysłowych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG nr 1, Wydawnictwo Naukowe AP, Kraków.

Development of the automotive industry in the Central European countries in years 1997–2007

Automotive industry belongs to one of the crucial branches of the Central European countries economy. It bears considerably on the economic situation of the country and on the level of employment in other sectors of industry, which provide for the automotive industry, as well as on other branches, like trade or services.

Basing on the above assumptions, the article analyses the problem of development of the automotive industry in the Central European countries. The article describes the tendencies and the potential of the automotive industry development in particular countries, as well as the competitiveness of these countries with respect to the inflow of the new economic branch investments. In the paper, the spatial distribution of the new automotive industry investments and their locations are presented.

The development of car manufacturing in the countries discussed was not parallel, yet all these countries display an increase tendency in the production level.

The noticeable development of the automotive industry in these countries is connected with the inflow of foreign direct investments by international corporations. The biggest car manufacturing factories in Central Europe are located in Mlada Boleslav in the Czech Republic and in Trnava in Slovakia.

The elementary factors that influenced the increasing competitiveness of Slovakia for the automotive industry were: political stability, fast development of the transportation infrastructure, convenient geographical location in the centre of Europe, at the crossroads of several transport routes, which enables access to the neighbouring markets, availability of qualified labour, and low work costs combined with satisfactory productivity levels.

mgr Piotr Lizak

Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

Instytut Geografii

e-mail: soltys-geo@wp.pl