

Jan Marek SZTAUDYNGER\*

## Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na polski przemysł samochodowy<sup>1</sup>

Celem artykułu jest zbadanie wpływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (dalej BIZ) koncernów międzynarodowych na polski przemysł samochodowy. Duża skala międzynarodowych przejęć i fuzji między korporacjami, globalny zasięg tego procesu, również w przemyśle motoryzacyjnym, sprawiły że zagadnienie to zasługuje na szczególną uwagę.

BIZ jest nazwą operacji inwestycyjnej polegającej na podjęciu od podstaw samodzielnej działalności gospodarczej za granicą lub też przejęciu kierownictwa już istniejącego przedsiębiorstwa [A. Budnikowski, 1996, s. 127]. Dla kraju, w którym są dokonywane, korzystny jest ich długookresowy charakter polegający na lokowaniu inwestycji w kapitale fizycznym. Są one przeciwieństwem tzw. inwestycji portfelowych<sup>2</sup>, które mają najczęściej charakter spekulacyjny, krótkookresowy i mogą wpływać destabilizująco na gospodarkę kraju, w którym są lokowane.

Kapitał napływający do naszej gospodarki w formie BIZ pełni kluczową rolę w procesie jej prywatyzacji i restrukturyzacji. Wobec niedostatku kapitału polskiego jest on potencjalnie najbardziej pożądanym ze względu na długookresowy charakter oraz pozytywne efekty zewnętrzne<sup>3</sup>, jakie niosą ze sobą tego rodzaju inwestycje. Powstaje jednak pytanie, czy są takie aspekty obecności inwestorów zagranicznych, których nie możemy zaliczyć do pozytywnych?

W artykule zostaną przedstawione zagadnienia związane z BIZ w Polsce oraz najważniejsze problemy dotyczące ich napływu do polskiego przemysłu samochodowego. Przeanalizujemy determinanty ich podejmowania. Pokazana będzie także działalność inwestycyjna międzynarodowych koncernów samochodowych i jej efekty dla różnych sfer naszej gospodarki.

Inwestycje bezpośrednie, zwłaszcza te polegające na budowie nowych zakładów, wymagają importu maszyn i innych dóbr inwestycyjnych. Po rozpo-

\* Autor jest absolwentem Wydziału Ekonomiczno-Socjologicznego Uniwersytetu Łódzkiego i słuchaczem Podyplomowych Studiów Europejskich Instytutu Europejskiego.

<sup>1</sup> Artykuł napisany pod kierunkiem naukowym prof. dr hab. Janiny Witkowskiej.

<sup>2</sup> Polegają one na transferze kapitału celem obrotu papierami wartościowymi.

<sup>3</sup> Ang. externalities. Pozytywne efekty zewnętrzne to nie zrekomensowane przez rynek korzyści zewnętrzne działalności gospodarczej, które czerpią społeczności w danym kraju. Są to np.: wypełnienie luki w zakresie zarządzania, zapewnienie miejsc pracy oraz podnoszenie umiejętności lokalnych menedżerów i przedsiębiorców. Filie zagraniczne wpływają pozytywnie na lokalnych producentów. Kupując u nich usługi, części i podzespoły wymuszają na nich poprawę jakości, a tym samym wzrost ich konkurencyjności. Pomagają im stworzyć powiązania z rynkiem międzynarodowym. Powoduje to, poza efektami czysto handlowymi, znaczący napływ wiedzy i technologii do podmiotów lokalnych.

częściu produkcji może ona zostać częściowo skierowana na eksport, może również wypierać z rynku krajowego towary importowane. Zatem BIZ w krótkim okresie pogarszają bilans handlowy, natomiast w długim okresie powinny ten bilans poprawiać. Rolę inwestycji bezpośrednich na bilans handlu samochodami będziemy analizować w dalszym punkcie. W tym celu zbadamy zmiany relacji importu do eksportu samochodów. Pozwoli to ocenić, czy i w jakim stopniu BIZ w przemyśle motoryzacyjnym przyczyniają się do podnoszenia naszej konkurencyjności na forum międzynarodowym. Zagadnienie to ma kluczowe znaczenie, zwłaszcza w czasie obniżania protekcji celnej w procesie integracji z UE. Z początkiem 2002 roku cło na samochody importowane zostało całkowicie zniesione, podczas gdy jeszcze w 1993 roku wynosiło 35%. Zatem likwidowanie dystansu technologicznego, dzielącego nas od krajów rozwiniętych, ma szczególne znaczenie dla przyszłości tego przemysłu.

W światowym przemyśle motoryzacyjnym większość inwestycji zagranicznych polega na przejmowaniu istniejących już przedsiębiorstw, jednak w przypadku polskim BIZ polegały raczej na ich budowaniu od podstaw. Nawet Fiat czy Daewoo, które to koncerny kupiły polskie zakłady FSM<sup>4</sup> w 100% i FSO w 81,9%<sup>5</sup>, niejako budowały je na nowo. Działo się tak za sprawą archaicznego parku maszynowego i przestarzałej infrastruktury odziedziczonej po czasach PRL-u. Zakończenie produkcji fiata 126p oraz rychłe zakończenie produkcji poloneza powoduje, że wraz z nimi stare linie produkcyjne, nastawione na wytwarzanie wielkoseryjne, prawie w całości staną się bezużyteczne. Czyli właściwie tak, jakby koncerny te kupiły uzbrojony teren w części zadaszony. Oczywiście nie jest to korzystne dla polskiej gospodarki, jednak pozytywnym zjawiskiem jest ciągły wzrost tzw. zawartości lokalnej (*local content*). Jest to udział w produkcji finalnym części pochodzących z kraju, w którym znajduje się zakład produkcyjny, w tym przypadku z Polski (tzw. polonizacja). Wzrost *local content* powoduje rozwój działalności polskich kooperantów, którzy dostarczają podzespoły do samochodów produkowanych w kraju, a często również do samochodów wytwarzanych za granicą. Udział takich części rodzimej produkcji rośnie z czasem do poziomu około 80%, a niekiedy więcej. Na początku produkcji nowego modelu samochodu prawie wszystkie jego elementy pochodzą z zagranicznych filii danego koncernu. Kolejne miesiące produkcji przynoszą jednak stopniowe zmniejszanie ich udziału w produkcji końcowym.

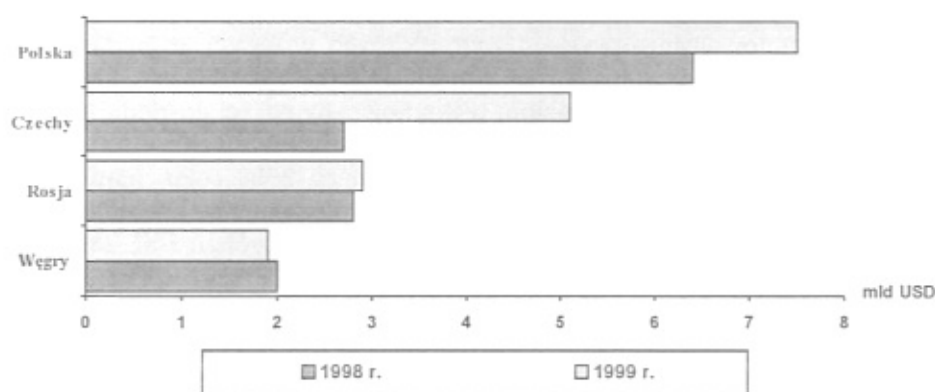
### **BIZ w Polsce podstawowa charakterystyka**

W końcu lat dziewięćdziesiątych Polska stała się liderem, wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej, pod względem wielkości napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (wykres 1).

<sup>4</sup> Fabryka Samochodów Małolitrażowych i Fabryka Samochodów Osobowych.

<sup>5</sup> [Katalog samochody świata 2001, 2001, s. 264-265].

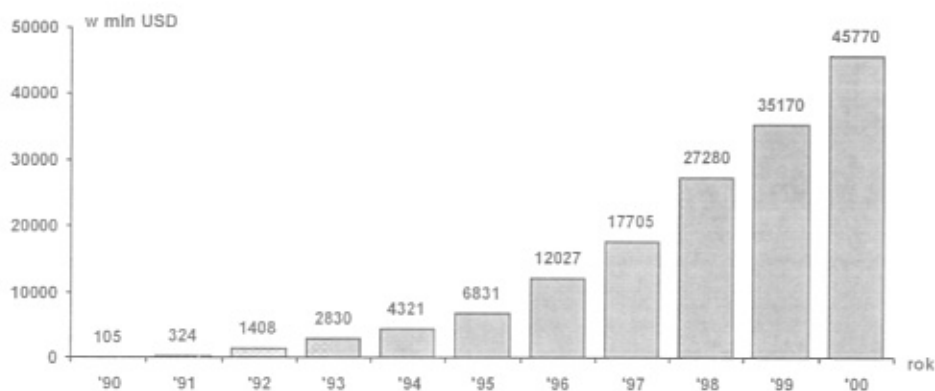
Wykres 1. Kraje Europy Środkowo-Wschodniej o największym napływie BIZ



Źródło: [World Investment Report 2000, s. 287]

Kluczowym czynnikiem sprzyjającym lokowaniu BIZ w Polsce była transformacja ustrojowa. Dzięki niej, dla inwestorów zagranicznych, powstały korzystniejsze warunki prawne, ekonomiczne i infrastrukturalne. Do wzrostu BIZ w naszym kraju istotnie przyczyniło się również uzyskanie w 1996 roku członkostwa w OECD. Efektem tego było udoskonalenie procedur i przepisów stosowanych wobec inwestorów zagranicznych [Por. B. Durka, 1998]. Duże znaczenie ma także nasze konsekwentne dążenie do Unii Europejskiej oraz Europejskiej Unii Monetarnej (EMU). Wszystkie te czynniki wywierają istotny wpływ na wzrost zainteresowania inwestorów zagranicznych gospodarką Polski.

Wykres 2. Skumulowane bezpośrednie inwestycje zagraniczne\* w Polsce



\* Inwestycje powyżej 1 mln USD

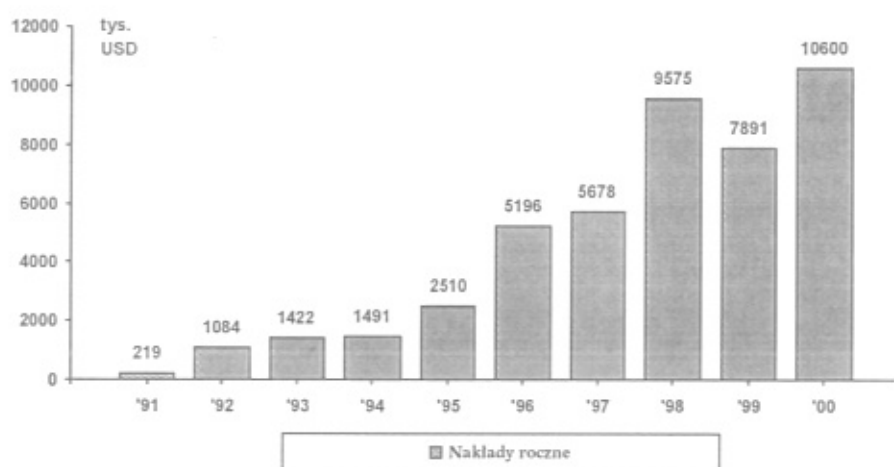
Źródło: opracowanie własne na podstawie: PAIZ, strona internetowa [http://www.mg.gov.pl/struktura/DAiP/kpzag99/roz\\_6\(n\).htm](http://www.mg.gov.pl/struktura/DAiP/kpzag99/roz_6(n).htm).

W Polsce bezpośrednie inwestycje zagraniczne są zjawiskiem stosunkowo nowym. Dopiero w latach 90. zaczęły odgrywać znaczącą rolę. W 1999 roku wartość skumulowanych inwestycji zagranicznych w naszej gospodarce osiągnęła wartość porównywalną z rocznym budżetem Polski. Duża skala ich napływu (wykres 1 i 2) podnosi poziom technologiczny naszej gospodarki i przyspiesza moment zaliczenia nas do grona krajów rozwiniętych.

W zakresie działalności produkcyjnej, do końca 2000 roku, najwięcej inwestycji zagranicznych, 5,2 mld USD, ulokowano właśnie w produkcji sprzętu transportowego, co stanowi 11,3% tych inwestycji ogółem i aż 26,6% BIZ w sektorze działalności produkcyjnej (tablica 1). Udział ten wzrósł gwałtownie, ponad 2,5 krotnie, w latach 1995-1999.

Na przestrzeni lat dziewięćdziesiątych coroczny strumień napływu BIZ do naszej gospodarki zwiększał się w bardzo szybkim tempie (wykres 3). Według danych PAIZ w 2000 roku inwestorzy zagraniczni dokonali inwestycji o łącznej wartości 10,6 mld USD<sup>6</sup>. Ponad 91% wszystkich bezpośrednich inwestycji zagranicznych, jakie są lokowane w Polsce, pochodzi z krajów należących do OECD (41,7 mld USD). Inwestorzy z Unii Europejskiej zainwestowali do końca 2000 roku 30,6 mld USD, czyli 67% inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego.

Wykres 3. Roczne nakłady BIZ w latach 1991-2000



Źródło: opracowanie własne na podstawie: strona internetowa [http://www.mg.gov.pl/struktura/DAiP/kp-zag99/roz\\_6\(n\).htm](http://www.mg.gov.pl/struktura/DAiP/kp-zag99/roz_6(n).htm), *Rekord dzięki prywatyzacji*, „Rzeczpospolita”, 2001, nr 86, s. B8

W 2000 roku na liście inwestorów zagranicznych, którzy zainwestowali w Polsce ponad 1 mln USD znalazło się 885 firm z 35 krajów. W latach

<sup>6</sup> Skumulowane BIZ łącznie z inwestycjami poniżej 1 mln USD oszacowano na ponad 49,4 mld USD.

1993-2000 liczba podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego istotnie wzrosła. Na pierwszej liście opublikowanej przez PAIZ w 1993 roku znalazły się 193 firmy zagraniczne, które zainwestowały powyżej 1 mln USD natomiast w grudniu 1999 roku było takich firm już 799. Największa grupa inwestorów, bo aż 209 pochodzi z Niemiec, na drugim miejscu znajdują się inwestorzy ze Stanów Zjednoczonych – 130, na trzeciej pozycji z Francji – 70. Natomiast pod względem wielkości skumulowanych nakładów inwestycyjnych na pierwszej pozycji są inwestorzy francuscy, którzy zainwestowali łącznie 7,9 mld USD. Nastąpiło to wskutek prywatyzacji Telekomunikacji Polskiej, która została przejęta za rekordową kwotę 3,2 mld USD. Wartość ta przewyższa sumę nakładów Fiata i Daewoo. Na drugim miejscu PAIZ sklasyfikował inwestorów amerykańskich, których całkowity kapitał ulokowany w naszej gospodarce w formie BIZ wynosi 7,3 mld USD. Na trzecim miejscu znajdują się inwestycje niemieckie, których kwota wyniosła 5,9 mld USD.

Tablica 1

Skumulowana wartość BIZ w polskim przemyśle samochodowym w latach 1993-2000

Rok	Kapitał zainwestowany (w mld USD)							
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Działalność produkcyjna	1,690	2,618	4,380	7,585	11,148	15,912	16,419	19,462
Ogółem								
Produkcja sprzętu transportowego	0,200	0,303	0,453	1,169	2,390	3,627	4,404	5,167
Udział w %*	11,9	11,6	10,4	15,4	21,4	22,8	26,8	26,6

\* Udział BIZ ulokowanych w produkcji sprzętu transportowego w BIZ ogółem w działalności produkcyjnej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PAIZ Departament Badań i Analiz

Produkcja artykułów spożywczych, napojów i tytoniu, będąca do 1999 roku na pierwszym miejscu spadła na pozycję drugą. Podsekcja ta również posiada duży udział kapitału zagranicznego, który w grudniu 2000 wyniósł 10,8% (4,9 mld USD).

Analiza struktury BIZ wskazuje na utrzymującą się tendencję do lokowania inwestycji głównie w tradycyjnych działach naszej gospodarki. Przemysł jest niewątpliwie sektorem dominującym, cieszącym się największym zainteresowaniem inwestorów i pochłaniającym największe nakłady inwestycyjne. Rozwój branży produkcyjnej jest równomierny, następuje jednak stopniowe zmniejszanie się udziału tego sektora gospodarki w skumulowanej wartości inwestycji. W 1997 roku udział ten stanowił 62,4%, zaś w końcu 2000 roku wyniósł 42,5%. Zwiększa się natomiast udział inwestycji realizowanych przez firmy zagraniczne w sektorze usług. Taka struktura inwestycji bezpośrednich zbliża naszą gospodarkę do struktury charakteryzującej kraje wysoko rozwinięte.

Nasze nieodległe już członkostwo w Unii Europejskiej oraz wdrażanie *acquis communautaire*<sup>7</sup> z pewnością będzie przyczyniało się do powstawania w Polsce coraz lepszego klimatu inwestycyjnego i wzrostu inwestycji dokonywanych przez inwestorów zagranicznych.

### Charakterystyka krajowego sektora motoryzacyjnego

W Polskim przemyśle samochodowym wytwarzane są wszystkie typy aut: osobowe, ciężarowe oraz autobusy. Samochody osobowe stanowią jednak 90% ogółu produkowanych pojazdów [Rocznik Statystyczny 2000, s. 376]. W 1999 roku wartość produkcji sprzedanej tego przemysłu wyniosła 28,5 mld zł, co stanowiło 6,6% wartości produkcji całego przemysłu. Wartość produkcji sektora transportowego w 75% pochodziła z produkcji samochodów [Rocznik Statystyczny 2000, s. 369] jednak pod względem liczby przedsiębiorstw wytwórcy aut stanowią jedynie 1,6% ogółu firm sektora transportowego. Świadczy to o bardzo dużej koncentracji produkcji. Od 1994 roku wraz z rosnącym popytem na samochody, przemysł motoryzacyjny należał do najdynamiczniej rozwijających się branż polskiego przemysłu. Sprzedaż wytwarzanych w Polsce aut szybko rosła, z prawie 200 tys. sztuk w 1994 r. do 475 tys. w roku 1999.

W 2000 roku nastąpiło wygasanie przemysłowego montażu samochodów<sup>8</sup>, który powinien zostać zastąpiony przez typową produkcję. Tymczasem sprzedaż krajowa samochodów rodzimej produkcji, zamiast wzrosnąć, spadła o ponad jedną czwartą. Ten spadek sprzedaży został zastąpiony przez import prywatny oraz import oficjalny<sup>9</sup>.

Do tej zapaści sprzedaży samochodów krajowej produkcji przyczyniły się następujące okoliczności:

- objęcie akcyzą (2%) od 1 stycznia 1999 wszystkich nowych samochodów; dotychczas dotyczyła ona tylko aut o pojemności silnika powyżej 2 litrów. Niecałe 10% kupowanych samochodów osobowych wyposażonych jest w silniki o pojemności przekraczającej 2 litry<sup>10</sup>. Obłożono w ten sposób podatkiem akcyzowym ponad 90% sprzedawanych samochodów. Poza tym praktycznie 100% wytwarzanych u nas samochodów osobowych ma silniki nie przekraczające tej pojemności. Posunięcie to pogorszyło zatem relację cenową samochodów krajowych w stosunku do importowanych;
- z początkiem 2000 roku cło na auta importowane spadło o 5 punktów procentowych, co następnie, 14 kwietnia 2000 r., zostało zniwelowane przez

<sup>7</sup> Ujednocnianie naszego prawa z obowiązującym w krajach UE.

<sup>8</sup> Więcej w punkcie Inwestycje zagraniczne w polskim przemyśle samochodowym.

<sup>9</sup> W 2000 r. import prywatny wzrósł o 331% a import oficjalny wzrósł o 14% w stosunku do roku 1999.

<sup>10</sup> Na podstawie danych o strukturze zakupów możemy stwierdzić, że ponad 90% kupowanych aut wyposażonych jest w silniki o pojemności przekraczającej 2 litry, [por. R. Stefański, 2001a, s.18] oraz [R. Stefański, 1999a, s. 15].

wzrost akcyzy do 6% i ich ceny właściwie nie uległy zmianie. Z drugiej strony auta rodzimej produkcji obłożono kolejnymi 4 punktami procentowymi podatku akcyzowego [A.K. Koźmiński, 1999, s. 36]. Przyczyniło się to do powiększenia udziału aut importowanych w całej sprzedaży;

- utrzymanie przez Radę Polityki Pieniężnej realnych stóp procentowych na wysokim poziomie spowodowało spadek opłacalności zaciągania kredytu w celu zakupu samochodu. Około połowy nowych aut kupowanych jest z udziałem kredytu<sup>11</sup>;
- wysoka opłacalność indywidualnego importu, samochodów używanych i po-wypadkowych.

## Inwestycje zagraniczne w polskim przemyśle samochodowym

### Determinanty inwestycji

Determinanty inwestycji możemy podzielić na:

- ogólne, które decydują o tym czy podejmować inwestycje za granicą oraz gdzie w przybliżeniu ulokować swoją działalność,
- szczegółowe, których kombinacja dokładnie precyzuje optymalną lokalizację dla podjęcia BIZ przez daną firmę.

Czynniki z pierwszej grupy we wszystkich branżach, także w przemyśle samochodowym, są podobne. Najczęstsze motywy takich inwestycji to [A.K. Koźmiński, 1999, s. 36]:

1. dostęp do nowych, rozwijających się rynków (np. inwestycje koreańskiego koncernu Daewoo w Polsce podjęte z myślą o szybko rozwijającym się rynku polskim, jak i o rynku europejskim, który będzie dostępny bez ograniczeń po naszym wejściu do Unii Europejskiej);
2. chęć uzyskania dostępu do wartościowych zasobów, takich jak technologia, sieć dystrybucji czy marka (np. brytyjskie marki samochodów: Jaguar nabyty przez Forda czy Rover nabyty przez BMW);
3. połączenie zasobów i poszerzenie dostępu do rynków przez dwóch równorzędnych partnerów (np. utworzenie koncernu samochodowego Daimler-Chrysler w wyniku połączenia niemieckiego Mercedesa (Daimler-Benz) z amerykańskim Chryslere);
4. unikanie barier celnych i korzystanie z zachęt inwestycyjnych stwarzanych przez lokalne władze (właściwie wszyscy producenci samochodów i nie tylko inwestujący w Polsce kierowali się między innymi tymi okolicznościami);
5. wyprzedzenie lub zablokowanie ruchu głównego konkurenta (np. Philips, który najprawdopodobniej zdecydował się na zakup fabryki żarówek Polam w Pile w odpowiedzi na zakup przez General Electric węgierskiego

<sup>11</sup> Trzeba tu jednak podkreślić że banki komercyjne oprocentowanie kredytów utrzymują znacznie powyżej stopy procentowej ustalonej przez Radę Polityki Pieniężnej.

producenta żarówek Tungsram. General Electric, w przypadku zakupu również Polamu, zagroziłby Philipsowi jako europejskiemu liderowi w dziedzinie produkcji żarówek).

Niewątpliwie największy wpływ na decyzje koncernów motoryzacyjnych, o ulokowaniu swoich fabryk w Polsce miały motywy typu 1 i 4, o których traktuje teoria lokalizacji<sup>12</sup>. Są one szczególnie ważne dla inwestorów spoza UE, którzy po wstąpieniu Polski do UE pozostając na naszym rynku uzyskują dostęp, bez barier, do rynku europejskiego [L. Nachum, 1997, s. 22]. Jednak na początku lat '90., gdy nasz proces integracyjny dopiero się rozpoczynał i bariery celne były wyższe, motywy dostępu do rozwijającego się rynku bez barier celnych kierowały również inwestorami z obszaru Unii. W 1990 roku jedynie 138 na tysiąc Polaków posiadało samochód, podczas gdy w Niemczech wskaźnik ten był ponad trzy razy wyższy<sup>13</sup>.

Na pewno istotny wpływ na decyzje inwestorów miała również motywacja typu 5, którą opisuje teoria reakcji oligopolistycznych<sup>14</sup>. Po likwidacji „żelaznej kurtyny” i względnej stabilizacji naszej gospodarki polski rynek stał się dużą, względnie pustą niszą do wypełnienia. Firmy zagraniczne, wchodzące na nasz rynek, nie napotykały konkurencji prawie w żadnej branży, ale musiały się liczyć z ubogim społeczeństwem, a zatem utrudnionym zbytem swoich wyrobów. Poza tym sytuacja prawna i polityczna odbiegała od rozwiązań w krajach rozwiniętych. Firmy te były jednak pierwszymi, które miały największą swobodę zdobywania rynku.

Czynniki z drugiej grupy, bardziej szczegółowych, zbadano w sondażach przeprowadzanych w latach 1993, 1995, 1997 i 2000<sup>15</sup>. Ponad jedna trzecia inwestorów zagranicznych oceniła pięć czynników podejmowania działalności gospodarczej właśnie w Polsce jako bardzo ważne. Były to: perspektywy wzrostu gospodarczego, niski koszt siły roboczej, wielkość polskiego rynku, duża podaż siły roboczej i możliwość redukcji kosztów produkcji, których znaczenie przedstawia poniższy wykres.

<sup>12</sup> Teoria ta nie odpowiada na pytania, kto i dlaczego podejmuje się BIZ, lecz gdzie. Dzięki temu pozwala nam zrozumieć przestrzenną strukturę bezpośrednich inwestycji zagranicznych, por. [J. Witkowska, 1996, s. 50].

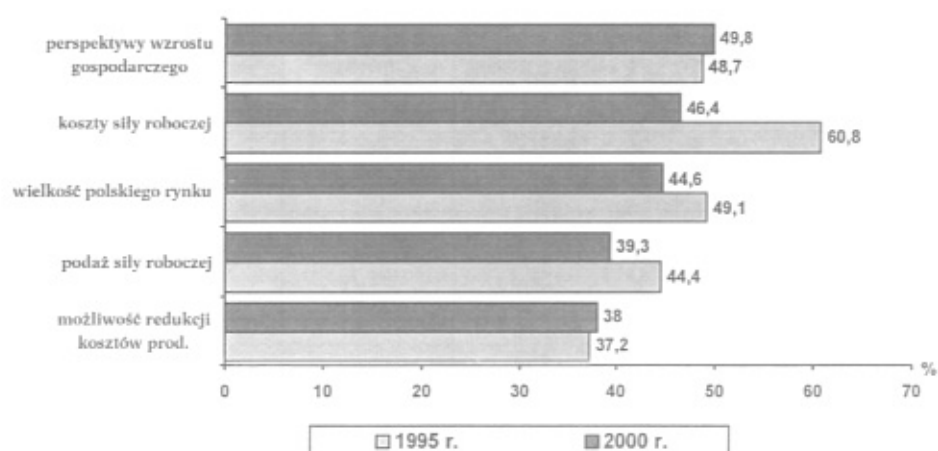
<sup>13</sup> [Rocznik Statystyczny 2000, s. 687].

<sup>14</sup> Według tej teorii firmy podejmują się BIZ w rezultacie „oligopolistycznej reakcji” będącej naśladowaniem lidera. Działanie to polega na „podążaniu za sobą” przedsiębiorstw na rynki zagraniczne w ramach strategii defensywnej. Defensywa ta ma na celu nie tylko ochronę swojej pozycji rynkowej, ale również przeciwdziałanie umacnianiu się konkurentów. Teoria ta skupia się raczej na wielkich firmach, które na rynkach międzynarodowych są w stanie stworzyć konkurencję typu oligopolistycznego, jak ma to miejsce w przemyśle samochodowym, por. [J. Misiała, 1990, s. 230-231] oraz [J. Witkowska, 1996, s. 42].

<sup>15</sup> Informacje z sondaży przeprowadzonych na zlecenie PAIZ, źródło PAIZ Departament Badań i Analiz.



Wykres 4. Najważniejsze czynniki podejmowania działalności gospodarczej w Polsce



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PAIZ – Departament Badań i Analiz

Porównując wyniki badania z roku 2000 z wynikami z roku 1995 możemy wnioskować, iż coraz mniejsze znaczenie ma niska cena siły roboczej oraz wielkość polskiego rynku, zaś znaczenia nabiera perspektywa wzrostu gospodarczego, związana z naszym wstąpieniem do UE. W roku 2000, poza czynnikami przedstawionymi na wykresie 4, inwestorzy zagraniczni wśród najważniejszych wymieniali także: kwalifikacje siły roboczej (35,7%), korzystne warunki działalności dla inwestorów (33,0%), bezpieczeństwo prawne (32,3%), gwarancje własności (30,5%) oraz szanse Polski na członkostwo w UE (30,5%).

#### Najwięksi inwestorzy w przemyśle samochodowym

W końcu 2000 roku suma nakładów 10 największych inwestorów z branży motoryzacyjnej osiągnęła ponad 4,7 miliarda USD (tablica 2). Podczas gdy pozostałe 33 firmy zainwestowały 0,4 mld USD, czyli niecałe 9% tej sumy.

Największy inwestor branży motoryzacyjnej koncern **Fiat** w 1992 r. przejął Fabrykę Samochodów Małolitrażowych (FSM) i przemianował na Fiat Auto Poland, a w 1993 r. zmieniono markę Polski Fiat na Fiat. Koncern **Daewoo** w 1995 r. kupił 61% akcji FS Lublin (w 1997 r. dalsze 11,1%), w 1996 r. 10% akcji FSO Warszawa, a w 1997 r. kolejne 71,9%. W 1994 r. **General Motors Poland** rozpoczął w Warszawie montaż opla astry. W 1998 r. nowa fabryka w Gliwicach rozpoczęła produkcję astry z dodatkową nazwą classic. W latach 1993-96 **Volkswagen** przejął poznańską firmę FSF/Tarpan S.A., która w latach 1973-96 produkowała samochody terenowe i dostawcze<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Na podstawie [Katalog samochody świata 2001, 2001].

Tablica 2

Najwięksi inwestorzy zagraniczni z branży motoryzacyjnej do grudnia 2000 r.

L.p.	Inwestor	Zainwestowany kapitał (w mln USD)	Planowane inwestycje (w mln USD)	Kraj pochodzenia	Miejsce*
1	Fiat	1451,7	b.d.	Włochy	2
2	Daewoo	1422,2	b.d.	Korea	3
3	General Motors Corporation	800,0	b.d.	USA	10
4	Alstom	316,8	b.d.	Francja	34
5	Isuzu Motors Limited	192,7	b.d.	Japonia	49
6	Volkswagen AG	186,0	72,7	Niemcy	52
7	Delphi Automotive Systems	150,0	b.d.	USA	63
8	Volvo Bus Corporation	75,0	5,0	Szwecja	111
9	Ford	60,3	b.d.	USA	132
10	Faurecia	50,0	b.d.	Francja	151
	SUMA	4 704,7			

\* Miejsce na liście PAIZ największych inwestorów zagranicznych ogółem, do grudnia 2000 roku

Źródło: PAIZ Departament Badań i Analiz

## Ewolucja działalności inwestycyjnej po 1990 r.

Największy wpływ na zmiany sposobu inwestowania w polskiej branży motoryzacyjnej miały stawki celne oraz perspektywa naszego przystąpienia do UE. Na początku lat '90. przy bardzo wysokich cłach na samochody (tablica 3) zagraniczna firma, która chciała wejść na nasz rynek musiała podjąć się montażu lub produkcji aut na miejscu bądź zadowolić się niewielkimi kontyngentami bezcłowymi.

Tablica 3

Stawki celne na samochody w latach 1992-2002

Rok	1992-93	1994-95	1996-97	1998	1999	2000	2001	2002
Cło (%)	35	30	25	20	15	10	5	0

Źródło: [Komentarz do Układu Europejskiego, 1992, s. 28]

Warunki te skłoniły kilka korporacji międzynarodowych do zainwestowania w nasz przemysł motoryzacyjny. Wyróżnić możemy trzy rodzaje takich inwestycji:

- produkcja w zakupionym przedsiębiorstwie (Fiat, Daewoo), inwestycja typu joint-venture,
- budowa własnej, nowej fabryki (General Motors, Isuzu), inwestycja typu green field,
- montaż samochodów z importowanych podzespołów (ford, skoda, volkswagen), różne sposoby inwestycji – budowa montowni lub kupno odpowiedniego zakładu.

Dla kraju goszczącego najkorzystniejsze są pierwsze dwa sposoby lokowania kapitału. Ich skutkiem, w długim okresie, jest stabilność przedsiębiorstwa, współpraca z lokalnymi firmami, napływ technologii, tworzenie miejsc pracy. Natomiast prosty montaż jest rozwiązaniem przejściowym stosowanym w celu ominięcia barier celnych. Wyróżniamy dwa systemy przemysłowego montażu samochodów [R. Stefański, 1998a, s. 18]:

- SKD – jest to tak zwany montaż bezinwestycyjny, gdyż wymaga jedynie pomieszczeń wyposażonych w elementarne urządzenia warsztatowe. Polega na złożeniu auta z kilku głównych części lub podzespołów, które są zwolnione z cła.
- CKD – wymaga dość znacznych inwestycji. Podstawowym standardem tego montażu jest ingerencja w strukturę materiału, czyli wymaga wybudowania przynajmniej spawalni blach czy lakierni. Samochód składany jest z pojedynczych części znacznie większym nakładem pracy dzięki czemu wytwarzana jest większa wartość dodana.

Firmy zajmujące się montażem aut zostały jednak zmuszone do zmiany sposobu działalności ze względu na stopniowo obniżające się cło na samochody. Z analiz Ministerstwa Gospodarki wynika [R. Stefański, 1999b, s. 18], że tylko cła na poziomie co najmniej 12-13% są w stanie zapewnić minimalną opłacalność montażu przemysłowego w systemie SKD. Jednak auta importowane z krajów UE, EFTA i CEFTA obłożone były 15% cłem tylko do końca 1999 roku. Ponadto co roku cło spadało o pięć punktów procentowych do stawki 0% z początkiem 2002 roku. Jest zatem naturalne, że montaż traci rację bytu, za wyjątkiem koncernu Daewoo, gdyż import samochodów z rodzimej Korei cały czas obłożone jest 35% cłem. Jednak posiadanie montowni samochodów ułatwia podjęcie w przyszłości produkcji w pełnym tego słowa znaczeniu. Przykładem takich działań może być firma Volkswagen, która planuje budowę fabryki silników oraz foteli samochodowych.

### **Efekty napływu BIZ do przemysłu samochodowego w Polsce**

Napływ BIZ do polskiego przemysłu motoryzacyjnego spowodował właściwie całkowite przejęcie go przez obcy kapitał. Jedynie kilku drobnych „rzemieślniczych” producentów jest całkowicie polskich<sup>17</sup>. Nie jesteśmy jednak wyjątkiem nawet tradycyjne brytyjskie marki takie, jak Jaguar czy Rolls-Royce, zostały przejęte przez zagranicznych inwestorów. Zarówno w Anglii, jak i w Polsce transakcje takie spotykają się z dezaprobatą społeczeństwa. Poniżej podjęta zostanie próba wyjaśnienia, czy inwestycje tego typu wywierają pozytywny wpływ na naszą gospodarkę z punktu widzenia udziału w rynku lokalnym, działalności eksportowej, kooperacji z firmami miejscowymi, zatrudnienia oraz napływu technologii.

<sup>17</sup> Wytwarzają oni repliki starych samochodów, pojazdy własnej konstrukcji czy też tak zwane „kit cary”, czyli zestawy do samodzielnego montażu.

### Udziały w rynku lokalnym

Auta krajowej produkcji zyskały sobie dużą popularność. W 1999 roku dziesięć najlepiej sprzedających się samochodów stanowiło 60% rynku i wszystkie te pojazdy były wytworzone w kraju. W roku 2000 sytuacja była podobna (tablica 4), chociaż zmniejszył się udział pierwszej dziesiątki w ogólnej sprzedaży i weszły dwa modele z importu, fiat punto II oraz peugeot 206.

Tablica 4

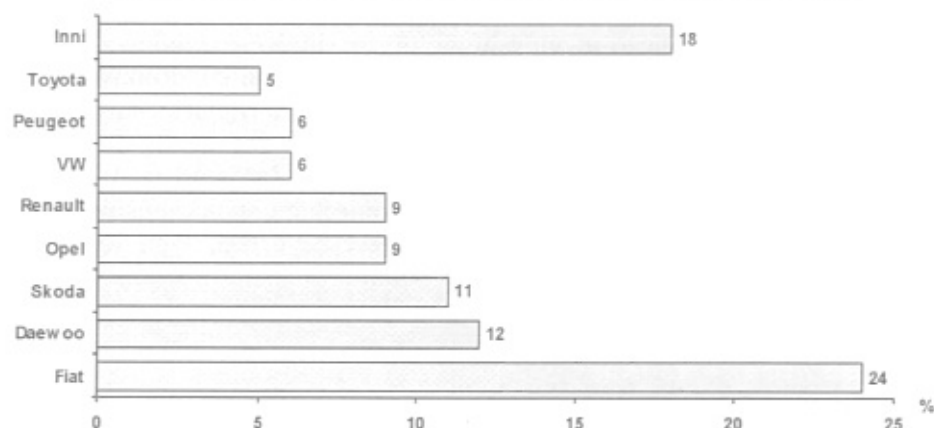
Udziały w rynku 10 najpopularniejszych samochodów w 1999 i 2000 roku

Marka i model	1999		Marka i model	2000	
	sztuk	Procent		Sztuk	Procent
Fiat Seicento	83 391	13,0	Fiat Seicento	58 674	12,3
Daewoo Matiz	64 066	10,0	Daewoo Matiz	45 010	9,4
Daewoo Lanos	51 812	8,1	Daewoo Lanos	29 613	6,2
Skoda Felicia	35 493	5,6	Skoda Felicia	20 970	4,4
Fiat 126	30 609	4,8	Fiat Punto II	20 445	4,3
Opel Astra Classic	30 484	4,8	Fiat Uno	18 663	3,9
Daewoo Tico	27 045	4,2	Opel Astra Classic	17 715	3,7
Fiat Siena/Palio	23 767	3,7	Daewoo Tico	14 619	3,1
Fiat Uno	19 212	3,0	Fiat 126	13 634	2,9
Daewoo Polonez	18 892	3,0	Peugeot 206	11 534	2,4
<b>SUMA</b>	<b>384 771</b>	<b>60,2%</b>	<b>SUMA</b>	<b>250 877</b>	<b>52,4%</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów uzyskanych z redakcji tygodnika „Motor”

BIZ dokonywane przez międzynarodowe koncerny samochodowe w naszym przemyśle przyczyniają się również do dywersyfikacji polskiego rynku samochodowego. W 1995 roku Fiat posiadał aż 50,6% udziału w sprzedaży, podczas gdy do drugiego pod względem sprzedaży koncernu zagranicznego – Opla – należało jedynie 4,7% rynku [A. Zielińska-Głębocka, 2000, s. 151]. Obecną, znacznie korzystniejszą dla klienta, sytuację przedstawia poniższy wykres.

Wykres 5. Udziały koncernów samochodowych w polskim rynku w 2001 roku



Źródło: Samar s. c. za [R. Stefański, 2002, s. 17]

Biorąc pod uwagę kiepski stan i zacofanie tej branży na początku lat 90., stan obecny należy uznać za niebagatelne osiągnięcie. Zwłaszcza że liberalizacja wymiany międzynarodowej powoduje zanikanie cel chroniących rodzimych producentów. Obecną kondycję tego przemysłu zawdzięczamy ogromnym nakładom finansowym inwestorów zagranicznych.

### Wpływ na bilans handlu zagranicznego

Oczekiwanie że BIZ spowodują w Polsce znaczny rozwój produkcji eksportowej dotychczas nie sprawdziły się. Pomimo że skłonność do eksportu, w porównaniu ze skłonnością do importu spółek z kapitałem zagranicznym, jest większa niż u przedsiębiorstw z kapitałem wyłącznie krajowym, to ich eksport stanowił tylko 67% zrealizowanego importu. W 2000 roku udział spółek z kapitałem zagranicznym w ogólnym eksporcie wyniósł 56,2% a w imporcie 54,2%. Oznacza to, że kapitał zagraniczny poszukuje w Polsce głównie rynków zbytu a nie miejsca na lokalizację działalności, której efekty mógłby eksportować do krajów trzecich [J. Wiśniewski, 2002].

Jednak dla firm produkujących samochody w Polsce eksport jest równie istotny jak rynek krajowy. W 2000 roku średnio, co drugi samochód był eksportowany i pomimo spadku produkcji o 20%, w porównaniu z rekordowym rokiem 1999, jesteśmy nadal na 7 miejscu pod względem produkcji aut w Europie<sup>18</sup>. Największymi eksporterami są Fiat i General Motors Poland, w 2000 roku za granicę pojechało 62% z wyprodukowanych fiatów oraz 68% wyprodukowanych opli. Stanowi to odpowiednio ponad 180 tys. i 68 tys. samochodów.

Jak widać w tabelicy 5 nasz eksport ogółem rośnie dość dynamicznie, jednak import znacznie go przewyższał. Było to spowodowane przede wszystkim importem samochodów w częściach do montażu SKD. Jednak w 2000 roku nastąpiła poprawa w bilansie handlowym samochodów (wykres 6), co świadczy o odwróceniu się negatywnej tendencji zapoczątkowanej w 1996 roku.

Tabela 5

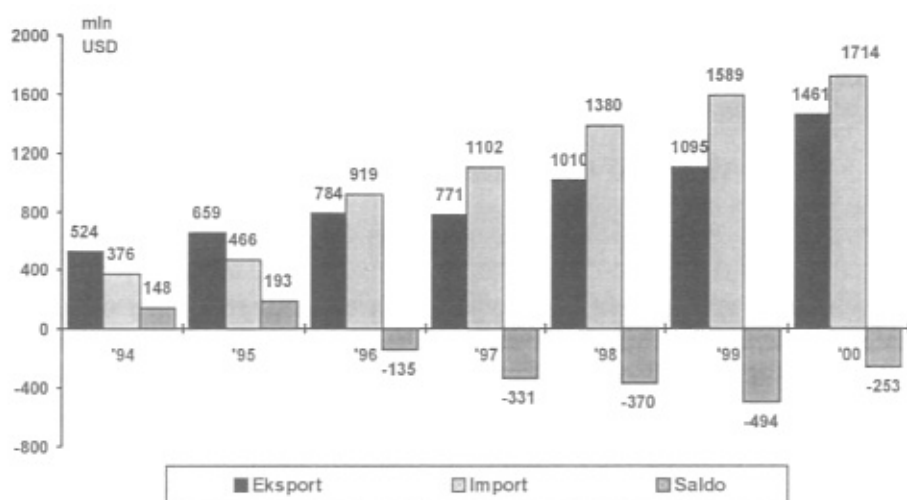
#### Eksport samochodów w latach 1994-2000

Rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Eksport (w tys. szt.)	140,7	156,8	165,4	166,4	195,0	203,9	289,1
Przyrost (w proc.)	-	11,4	5,5	0,6	17,2	4,6	41,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: RS 1996, RS 1998, RS 2000, s. 429, RS 2001, s. 437

<sup>18</sup> Wyprzedają nas jedynie Niemcy, Francja, Hiszpania, Wielka Brytania, Włochy i Rosja [na podst. S. Szelichowski, 2001, s. 38].

Wykres 6. Eksport, import oraz bilans handlu zagranicznego samochodami osobowymi



Źródło: strona internetowa PAIZ: <http://www.paiz.gov.pl>.

Wartość eksportu samochodów w latach 1994-2000 wzrosła o 179%. Potwierdzeniem poprawy jest ponadto stosunek liczbowy samochodów wyprodukowanych i sprzedanych w kraju oraz wyeksportowanych do liczby aut w imporcie oficjalnym i w częściach do montażu SKD. Informuje on, ile razy więcej nowych samochodów sprzedaliśmy w kraju i za granicę, niż kupiliśmy (tablica 6). Te korzystne tendencje w handlu zagranicznym przedstawione w poniższej tabeli nie byłyby możliwe bez BIZ, dzięki którym znacznie wzrosła konkurencyjność wytwarzanych w Polsce aut umożliwiając tym samym eksport coraz większej liczby samochodów.

Tablica 6

Stosunek ilościowy sprzedaży krajowej i eksportu do importu\*

Rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Relacja	5,41	3,76	1,97	1,24	1,24	1,31	1,61

\* Tylko nowe samochody.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: RS 1996, RS 1998, RS 2000, s. 429, RS 2001, s. 424, 436, 437.

Biorąc pod uwagę cło na samochody, które w latach 1994-95 wynosiło 30% (tablica 3), relacja sprzedaży krajowej i eksportu do importu z tych lat nie powinna wydawać się zaskakująca. Naturalny jest również wzrost liczby aut kupowanych z importu przy obniżających się cłach. Najgorsze były lata 1997-98, gdy na każde 100 aut z importu przypadały tylko 124 samochody ro-

dzimej produkcji. Pomimo dochodzenia do zerowej stawki celnej, w 2000 roku, krajowym producentom udało się przejść do ofensywy w naszej wymianie międzynarodowej. Można zatem oczekiwać, że niedługo samochodowy bilans handlowy znowu przyjmie wartości dodatnie<sup>19</sup>.

### Kooperacja z firmami miejscowymi

W 1999 roku około 41% ogółu spółek z udziałem zagranicznym korzystało z towarów i usług oferowanych przez polskich poddostawców. Spółki zagraniczne kooperujące z polskimi dostawcami twierdzą, że oferują oni najtańsze i zarazem najlepsze produkty oraz usługi. Blisko dwie piąte (38,1%) badanych oceniło bardzo dobrze jakość półproduktów, a 29,7% badanych terminowość dostaw<sup>20</sup>.

W przemyśle samochodowym kooperacja z firmami miejscowymi jest, dla nas, równie ważna jak sama produkcja. Kształtowanie się przemysłów wspierających i pokrewnych może, w dłuższej perspektywie, przyczynić się do zmniejszenia czy nawet likwidacji deficytu związanego z importem części samochodowych. Ponadto w relacjach tego typu najczęściej powstają pozytywne efekty zewnętrzne. Nasze firmy przystosowując się do surowych wymogów technologicznych koncernów samochodowych produkujących w Polsce stają się również eksporterami tych bądź pokrewnych części dla innych producentów.

Dla takich firm, jak Daewoo, które pochodzą z krajów nie należących do Unii, a chcą sprzedawać swoje auta na rynku europejskim, dodatkowym bodźcem do współpracy z firmami polskimi jest wymóg tzw. *local content*. Samochód, który ma być sprowadzony do UE bez 10% cła musi posiadać tzw. świadectwo pochodzenia, czyli przynajmniej w 60% składać się z części wyprodukowanych w Unii bądź krajach stowarzyszonych. Powoduje to przyspieszenie tzw. polonizacji produkowanych u nas samochodów. W 2001 roku Daewoo Lanos był już w 94% samochodem polskim, Matiz w 65% zaś Nubira w 35% [S. Szelichowski, 2001a, s. 38].

Jednak nawet producenci z UE polonizują produkowane u nas samochody np.: Fiat Seicento jest w ponad 70% autem polskim. Ten kierunek ewolucji działalności koncernów samochodowych jest zatem, z naszego punktu widzenia, bardzo korzystny.

### Zatrudnienie

Na przełomie 2000 i 2001 r. w polskiej branży motoryzacyjnej, wraz z sieciami dealerskimi i serwisowymi, zatrudnionych było około 160 tys. osób [R. Stefański, 2001b, s.19]. Zatrudnienie w największych fabrykach samochodów w latach 1997-2000 przedstawia tablica 7. Wydaje się, że stopniowa redukcja

<sup>19</sup> Poza tym ujemny bilans handlowy nie musi osłabiać wzrostu gospodarczego, por. [W.M. Orłowski, 1998, s. 101-108].

<sup>20</sup> Dane PAIZ Departament Badań i Analiz.

zatrudnienia jest wynikiem restrukturyzacji przedsiębiorstw mającej za zadanie obniżenie kosztów w celu podniesienia konkurencyjności międzynarodowej.

Tablica 7

## Najwięksi pracodawcy w przemyśle motoryzacyjnym

Producent	Koniec 1997	Koniec 1998	Koniec 1999	koniec 2000	Przewidywana liczba pracowników
Fiat Auto Poland	11 953	9 732	7 547	5 962	ok. 4500
Daewoo FSO Motor <sup>1</sup>	10 184	8 184	6 575	5 180	3600 – 31.12.2001
Daewoo Motor Polska <sup>2</sup>	10 646	12 552	12 524	8 630	ok. 8000
Daewoo Motor Polska	6 636	6 253	4 928	4 014	2700 – 31.12.2001
Opel Polska <sup>3</sup>	0	1 100	2 500	2 700	b.d.
Volkswagen Poznań	1 540	2 260	2 480	2 597	2900 – 31.12.2002
<b>Suma</b>	<b>40 959</b>	<b>40 081</b>	<b>36 554</b>	<b>29 083</b>	<b>Ok. 24 400</b>
Udział w zatrud. całego przem. transportowego	37%	36%	34%	31%	

<sup>1</sup> – w zakładzie głównym na Żeraniu, <sup>2</sup> – w pozostałych zakładach związanych z Daewoo FSO Motor, <sup>3</sup> – w Gliwicach.

Źródło: [R. Stefański, 2001b, s. 19]

Ponadto trzeba pamiętać o znacznym spadku sprzedaży na rynku krajowym, co szczególnie niekorzystnie wpłynęło na Daewoo, gdyż udział eksportu w strukturze sprzedaży tego koncernu jest dużo niższy niż u Fiata czy Opla. Te obiektywne przyczyny zmniejszania zatrudnienia tym bardziej nie powinny dziwić, że od czasu przejęcia fabryk przez inwestorów zagranicznych nie było dużych zwolnień. Jest to naturalny proces dostosowawczy poprzedzający całkowite otwarcie się naszej gospodarki, który możemy zaobserwować zarówno w całym przemyśle, jak i w branży samochodowej. Jednak jak pokazują dane w poniższej tabelicy spadek zatrudnienia w przemyśle samochodowym był wolniejszy niż w przemyśle ogółem. Zatem przemysł samochodowy w pewnym stopniu<sup>21</sup> spowalnia spadek zatrudnienia w całym przemyśle.

Duże przedsięwzięcia, takie jak budowa fabryki przez General Motors w Gliwicach, powiększają zatrudnienie również w sposób pośredni. Są sygnałem dla innych, że tu warto inwestować i przyciągają kolejnych inwestorów zagranicznych. W Gliwicach następnie ulokowali swoje inwestycje światowi potentaci tacy jak Delphi Automotive Systems, Fuchs Motor Oil, Gullfiber, Raben czy Roca.

<sup>21</sup> Zatrudnienie w przemyśle samochodowym stanowi około 3% zatrudnienia w całym przemyśle.



Tablica 8

## Zatrudnienie w przemyśle ogółem i w przemyśle samochodowym

Rok	Przeciętne zatrudnienie w tys. osób			
	przy produkcji pojazdów mechanicznych przyczep i naczep	1995 = 100	w przemyśle ogółem	1995 = 100
1995	102,6	100,0	3 728,8	100,0
1996	107,1	104,4	3 757,3	100,7
1997	110,9	108,1	3 761,3	100,9
1998	112,1	109,2	3 650,0	97,8
1999	106,1	103,4	3 426,6	91,9
2000	97,2	94,7	3 134,4	84,0
2001*	87,6	85,4	2 974,5	79,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Rocznik Statystyczny Przemysłu 2000, s. 118], [Rocznik Statystyczny 2001, s. 136, 137]

\* szacunek na podstawie [Biuletyn statystyczny GUS, nr 4, Warszawa maj 2002, s. 47, 48]

## Napływ technologii

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne oznaczają nie tylko napływ kapitału finansowego, ale także kapitału fizycznego (maszyn i urządzeń) i ludzkiego. BIZ uważane są również za jeden z najefektywniejszych sposobów transferu technologii, *know-how* oraz umiejętności menedżerskich [E. Wojnicka, 2001].

Technologie stosowane w 2000 roku przez ogół spółek z udziałem kapitału zagranicznego w większości były sprzed roku (63,4%). W 1997 roku najnowsze technologie stosowało 55,6% badanych spółek. Przyrost wyniósł 7,8 punktu procentowego. Jednocześnie zmalała liczba spółek używających technologii sprzed 10 lat z 20,3% w 1997 roku do 11,2% w roku 2000<sup>22</sup>.

Najbardziej obiektywnym sposobem mierzenia postępu technicznego jest wskaźnik technicznego uzbrojenia pracy. W sektorze motoryzacyjnym w latach 1993-1998 jego wartość wzrosła przeszło dwukrotnie, z 25 tys. zł na 1 zatrudnionego do 51 tys. zł [A. Zielińska-Głębocka, 2000, s. 149]. Świadczy to o znacznym napływie nowych technologii do tego sektora. Ponadto udział wyrobów nowych i modernizowanych w danym roku w wyrobach sprzedanych ogółem wyniósł dla produkcji środków transportu w 1995 roku 32,1% [A. Karpiński, 1999, s. 166]. W żadnej z pozostałych gałęzi przemysłu nie osiągnięto takiego wyniku. Świadczy to że w tym sektorze najefektywniej zmniejszono lukę rozwojową między Polską a światową czołówką gospodarczą. Na podstawie powyższych rozważań można powiedzieć, że stało się to właściwie wyłącznie za sprawą BIZ.

W październiku 1998 roku została otwarta w Gliwicach, zbudowana od podstaw, najnowocześniejsza w Polsce fabryka samochodów General Motors. Wytwórnia ta należy do światowej czołówki zakładów tego typu. Została posta-

<sup>22</sup> Dane PAIZ Departament Badań i Analiz.

wiona według koncepcji *lean production*<sup>23</sup>, zgodnie z obecnymi trendami w zakresie nowoczesnej produkcji. Charakteryzuje się przede wszystkim brakiem magazynów oraz modułową konstrukcją pozwalającą na łatwą rozbudowę fabryki w celu zwiększenia produkcji.

Do w pełni pozytywnej oceny napływu najnowocześniejszej technologii i *know-how* w tej branży brakuje Polsce nowoczesnego ośrodka badawczo-rozwojowego. W tym przypadku, również ze względu na ograniczenia finansowe, możemy tylko liczyć, że któryś z koncernów motoryzacyjnych podejmie się takiej inwestycji.

W przeciwieństwie do inwestycji w nowoczesną infrastrukturę produkcyjną wytwarzane samochody (przynajmniej na razie) nie należą do światowej czołówki. Są to samochody oparte na konstrukcjach sprzed kilku lat lub, jeżeli jest to nowy model, to należy do klasy małych aut o niezbyt skomplikowanej konstrukcji. Ten stan wynika jednak raczej z preferencji przeciętnego polskiego klienta, który przy wyborze kieruje się głównie ceną, chociaż już nie tak bardzo, jak do połowy lat 90. W dłuższej perspektywie, w miarę wzrostu dochodów ludności, sytuacja ta powinna ulec dalszym zmianom, które zmuszą krajowych producentów do poszerzenia i unowocześnienia gamy oferowanych modeli.

### Perspektywy dalszego rozwoju

Perspektywy dalszego rozwoju sektora motoryzacyjnego, pomimo znacznego spadku sprzedaży latach 2000-2001, są dość obiecujące. Po pierwsze, za sprawą niskiego wskaźnika liczby samochodów na 1000 mieszkańców, który wynosi 240 a w Europie Zachodniej jest przynajmniej dwa razy wyższy [Rocznik Statystyczny 2000, s. LVI]. Po drugie, ze względu na przeciętny wiek samochodu w Polsce. W 1998 roku około jedna trzecia pojazdów miała ponad 10 lat, a następna jedna trzecia była w wieku między 6 a 10 lat [R. Stefański, 1998b, s. 18]. Wielkości te od 1994 roku uległy nieznacznej tylko poprawie. Oznacza to konieczność wymiany, czyli zakupu, w najbliższych latach około 3,5 mln samochodów. Pozostaje jedynie pytanie, na jak długo polska gospodarka znalazła się w kryzysie. Należy również pamiętać, że obecne załamanie na rynku samochodów jest powiązane ze stagnacją w tym przemyśle w skali globalnej a nie tylko w Polsce.

Tendencje w naszym eksporcie aut do Unii nie powinny ulec drastycznym zmianom, gdyż polskie auta już od 1995 roku nie są obłożone cłem.

W związku z upadłością macierzystego koncernu Daewoo, którego filia u nas jest jednym z głównych filarów przemysłu motoryzacyjnego, także nie powinno dojść do znacznych zmian. A to za sprawą polonizacji tych aut znacznie

<sup>23</sup> Zakłady produkcyjne i komórki organizacyjne o elastycznych procesach wytwórczych, uniwersalny park maszynowy, standardowe urządzenia tanie w eksploatacji, straty czasu z tytułu zmiany oprzyrządowania praktycznie nie występują, krótkie serie produkcyjne dostosowane do potrzeb odbiorców, często wynikające ze stosowania dostaw w systemie „just in time”, elastyczne struktury organizacyjne, krótkie ścieżki przebiegu informacji.

uniezależniającej nas od firmy „matki”. Prowadzone są rozmowy w sprawie wydzielenia z majątku Daewoo-FSO nowej spółki o nazwie New Small Company. Ma ona kontynuować przez 2 lata produkcję samochodów: Lanos, Matiz, Nubira i może być sprzedana nowemu inwestorowi z branży motoryzacyjnej. Najprawdopodobniej angielskiemu Rover-owi należącemu do koncernu BMW. Przedstawiciele rządu oraz banków polskich i koreańskich prowadzą rozmowy w sprawie wielkości udziałów, jakie w tej spółce obejmą poszczególni wierzyciele Daewoo-FSO [A. Mac, 2002]. Większym problemem wydaje się być dość niska jakość tych aut, które mogą sobie „nie dać rady” na rynku po zlikwidowaniu osłon celnych i pełnej liberalizacji handlu.

Ostatnim i może najważniejszym zagrożeniem jest możliwość wycofania się po roku 2002 inwestorów, którzy nie dokonali do tej pory większych inwestycji, chodzi tutaj głównie o montujących w systemie SKD. Jednak nic na to nie wskazuje, wręcz przeciwnie, koncerny posiadające w Polsce montownie samochodów podejmują się dalszych inwestycji w celu rozpoczęcia produkcji. Przykładem może być tu koncern Volkswagena.

### Zakończenie

Dla Polski strategicznym celem jest wejście do Unii Europejskiej na partnerskich warunkach. Możemy to osiągnąć poprzez zredukowanie luki rozwojowej dzielącej nasz kraj od Europy Zachodniej, jednak potrzebujemy silnej i konkurencyjnej gospodarki. Powstaje zatem pytanie, czy działalność międzynarodowych koncernów samochodowych w Polsce generuje pożądane zmiany strukturalne i technologiczne. Podsumowując powyższe rozważania należy na to pytanie odpowiedzieć twierdząco. BIZ napływające do naszego przemysłu motoryzacyjnego znacznie unowocześniły same przedsiębiorstwa, jak i oferowane pojazdy. Produkcję z przełomu lat 80. i 90. (mały fiat, polonez) od obecnej dzieli wielki dystans technologiczny. Ponadto powstały zupełnie nowe zakłady produkujące zarówno części, jak i samochody, które należą do najnowocześniejszych w Europie. Szkolenia podnoszące kwalifikacje pracowników oraz zastosowanie nowych maszyn i urządzeń doprowadziło do wzrostu wydajności pracy. Skutkiem tych zmian jest wzrost konkurencyjności naszej produkcji na rynkach międzynarodowych, który umożliwił nam dynamiczny wzrost eksportu. W 2000 roku sprzedaliśmy za granicę więcej samochodów niż w 1992 roku wynosiła ich cała produkcja. Poza tym wzrastająca polonizacja produkowanych pojazdów zapewnia pracę rodzimym kooperantom.

Zmiany w przemyśle samochodowym mają jednak aspekty, których nie możemy zaliczyć do pozytywnych. Przede wszystkim poprawa powinna nastąpić w zakresie:

- likwidacji ujemnego bilansu handlowego samochodami<sup>24</sup>,

<sup>24</sup> W 2000 roku osiągnęliśmy, po raz pierwszy od 1995 roku, poprawę „samochodowego” ujemnego bilansu handlowego zmniejszając go o połowę.

- tempa podnoszenia poziomu zaawansowania technologicznego aut krajowych,
- zwiększenia polskiego udziału w sferze badawczo-rozwojowej,
- wzrostu udziału kapitału krajowego w tym sektorze,
- poszukiwań inwestora, który osłabiłby pozycję rynkową Fiata zanim zrobią to importerzy.

Dopiero takie działania można byłoby uznać za pełny sukces. Pomimo tylu braków trzeba zauważyć, że powyższe zadania w większości są stopniowo realizowane. Dopiero za kilka lat będziemy w stanie bardziej jednoznacznie ocenić skutki napływu BIZ zarówno do przemysłu samochodowego, jak i do innych sektorów.

### Bibliografia

- Biuletyn statystyczny GUS, nr 4, Warszawa, maj [2002].
- Budnikowski A., [1996], *Międzynarodowe obroty czynnikami produkcji*, [w:] A. Budnikowski (red.), *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa.
- Durka B., [1998], *Wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki*, [w:] Z. Olesiński, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce*, PWE, Warszawa.
- Gieryszewska G., [2000], *Zarządzanie strategiczne*, Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego, Warszawa.
- Jones D.T., [1999], *The car industry*, [w:] D.A. Dyker, *The European Economy*, Longman, Harlow, New York.
- Karpiński A., [1999], *Ocena wpływu kapitału zagranicznego na strukturę przemysłową*, [w:] Z. Sadowski (red.), *Kapitał zagraniczny w Polsce*, PTE, Warszawa.
- Katalog samochodu świata 2001*, [2001], nr 1(11), PREGO, Warszawa.
- Komentarz do Układu Europejskiego*, [1992], Biblioteka Europejska URM, Biuro do Spraw Integracji Europejskiej oraz Pomocy Zagranicznej, załącznik 4 b.
- Koźmiński A.K. [1999], *Zarządzanie międzynarodowe*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Mac A. [2002], *Daewoo-FSO: rozmowy przedłużają się*, „Rzeczpospolita”, nr 115, s. B1.
- Misiąła J., [1990], *Teorie międzynarodowej wymiany gospodarczej*, PWN, Warszawa.
- Nachum L., [1997], *Motivation for Foreign Direct Investment Implications for FDI in Eastern Europe. A Summary of the Literature*, [w:] J. Witkowska, Z. Wysokińska, *Motivations of Foreign Direct Investors and their Propensity to Exports in the Context of European Integration Process*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Orłowski W.M., [1998], *Droga do Europy*, Instytut Europejski w Łodzi, Łódź.
- PAIZ, [1999], *Sektor transportowy w Polsce*, opracowanie Departamentu Badań i Analiz, Warszawa.
- PAIZ, [2001], dane Departamentu Badań i Analiz.
- Rocznik Statystyczny, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, różne lata.
- Stefański R., [1998a], *Kres eldorado*, „Auto Motor i Sport”, nr 2.
- Stefański R., [1998b], *Wszystko na sprzedaż*, „Auto Motor i Sport”, nr 11.
- Stefański R., [1999a], *Drugi rok Daewoo*, „Auto Motor i Sport”, nr 5.
- Stefański R., [1999b], *Życiodajne inwestycje*, „Auto Motor i Sport”, nr 5.
- Stefański R., [2001a], *Katastrofa*, „Auto Motor i Sport”, nr 3.
- Stefański R., [2001b], *Na zieloną trawę*, „Auto Motor i Sport”, nr 4.
- Stefański R., [2002], *Zapaść trwa*, „Auto Motor i Sport”, nr 3.
- Szelichowski S., [2001a], *Nadal 7 miejsce w Europie*, „Motor”, nr 14.

- Szelichowski S., [2001b], *Raport*, „Motor”, nr 14.
- Wiśniewski J., *Inwestycje zagraniczne oraz ich wpływ na funkcjonowanie i rozwój polskiej gospodarki*, maszynopis powielony z konferencji *Wzrost gospodarczy, restrukturyzacja i bezrobocie w Polsce*, 1-2 czerwca 2002, Uniwersytet Łódzki.
- Witkowska J., [1996], *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Europie Środkowo-Wschodniej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Wojnicka E., *Bezpośrednie Inwestycje Zagraniczne w procesie prywatyzacji gospodarki polskiej*, strona internetowa Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, <http://www.ibngr.edu.pl/descript/biz.htm>.
- World Investment Report* [2000].
- Zielińska-Głębocka A. (red.), [2000], *Konkurencyjność przemysłowa Polski w procesie integracji z Unią Europejską*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.