

### Informacja Ministra Gospodarki na posiedzenie Komisji Gospodarki Sejmu RP

w sprawie sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji zakładów Fiat Auto Poland w Tychach oraz działań podejmowanych przez Rząd w celu wsparcia przedsiębiorstw motoryzacyjnych oraz ochrony miejsc pracy w tej branży.

W dniu 4 stycznia br. - podczas 31 posiedzenia Sejmu RP - Wicepremier, Minister Gospodarki, Pan Janusz Piechociński, przedstawił obszerną informację w sprawie kondycji branży motoryzacyjnej w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji zakładów Fiat Auto Poland w Tychach. W ciągu miesiąca od tamtej informacji w sektorze motoryzacyjnym nie zaszły żadne istotne zmiany świadczące o poprawie sytuacji ekonomicznej tego sektora zarówno w Polsce jak i w Europie. Dostępne już dane za cały rok 2012 dotyczące produkcji i sprzedaży - zwłaszcza samochodów osobowych - potwierdziły przewidywania, że rok 2012 był kolejnym trudnym okresem dla tego sektora. W opinii ekspertów, w roku 2013 raczej nie należy spodziewać się poprawy sytuacji.

W Polsce w roku 2012 wyprodukowano łącznie 636 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych (do 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej), tj. o 23% mniej niż w roku 2011.

Samochody osobowe produkowane są w trzech zakładach, w których łącznie wyprodukowano 550 tys. samochodów, w tym:

- **Fiat Auto Poland:** 347 tys. szt. (spadek o 22% i likwidacja trzeciej zmiany) - nadal pozostaje największym producentem samochodów w Polsce z udziałem w segmencie samochodów osobowych ponad 63%.
  - Fiat Panda: 93 tys. szt. - 50% produkcji z roku 2011 i zakończenie produkcji tego samochodu w Polsce z końcem 2012 r.
  - Fiat 500: 151 tys. szt. - niewielki spadek, praktycznie utrzymanie poziomu produkcji z roku 2011.
  - Lancia Ypsilon: 49 tys. szt. - więcej o 30% od roku 2011, ale daleko od planowanych 100 tys.
  - Ford Ka: 55 tys. szt. - prawie o 20% mniej niż w roku 2011.
- **Opel Polska:** 125 tys. szt. (spadek o 28% - jeszcze większy spadek niż w Tychach) z udziałem w segmencie na poziomie 23%.
  - Astra III: prawie 13 tys. szt. - mniej o ponad 40% niż w 2011 r., ale jest to już model „schodzący”.

- Astra IV: (w różnych wersjach) ponad 112 tys. - niestety także poniżej oczekiwań z początku roku 2012.
- **Volkswagen Poznań:** prawie 78 tys. szt. (spadek o prawie 19%) z udziałem 14% w segmencie samochodów osobowych.
  - VW Caddy 75 tys. szt. (spadek o 15%).

W przypadku Volkswagena Poznań znacznie lepiej wyglądają wyniki dotyczące produkcji samochodów dostawczych, albowiem fabryka w Poznaniu wyprodukowała w roku 2012 prawie 85 tys. samochodów z homologacją samochodów ciężarowych, tj. o 3% więcej niż w roku 2011. Volkswagen zwiększył swoje udziały w segmencie samochodów dostawczych do 98% (z 79% w roku poprzednim), co spowodowane było przede wszystkim dużym spadkiem aż o 94% produkcji w Tychach, gdzie wyprodukowano niewiele powyżej 1 tys. samochodów Fiat Panda Van (rok wcześniej ponad 21 tysięcy). Łącznie produkcja samochodów dostawczych w roku 2012 zamknęła się wynikiem ok. 86 tys. szt., co stanowiło spadek o 17% w stosunku do roku 2011.

Zarówno w przypadku samochodów osobowych jak i dostawczych ponad 98% produkcji zostało przeznaczone na eksport.

Polska jest znaczącym w Europie producentem autobusów. MAN Bus, Solaris Bus & Coach, Volvo Polska, Scania Production Słupsk, CMS Auto, Autosan, Jelcz, Solbus i AMZ Kutno produkują autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne. W roku 2012 wyprodukowano w Polsce ponad 3,8 tys. autobusów, tj. o ok. 900 szt. mniej niż w roku 2011. Spadek produkcji rzędu 20% jest efektem mniejszego eksportu autobusów oraz zdecydowanie słabszego popytu na rynku krajowym. Na eksport przeznaczono ponad 3,2 tys. szt., czyli o prawie 600 mniej niż w roku 2011 (spadek o 16%). Do polskich przewoźników trafiło tylko 16% wszystkich wyprodukowanych w Polsce autobusów. Wg ekspertów, aktualna sytuacja na rodzimym rynku pokazuje, że udział ten w roku 2013 może być jeszcze niższy i producenci będą zmuszeni do dynamiczniejszej penetracji rynków zagranicznych. W ubiegłym roku zarejestrowano w naszym kraju prawie 1,3 tys. autobusów, czyli o ok. 300 mniej niż przed rokiem (spadek o 18%).

Spadek sprzedaży na eksport, a tym samym spadek produkcji samochodów w Polsce, wynika z utrzymującej się od 2009 roku tendencji spadku sprzedaży samochodów osobowych na rynku Unii Europejskiej oraz narastającej konkurencji ze strony pozaeuropejskich producentów. Według danych Europejskiego Związku Producentów Pojazdów ACEA, po dwunastu miesiącach 2012 roku sprzedaż samochodów osobowych w Europie spadła do poziomu 12 mln pojazdów (spadek o 8,2% w stosunku do roku 2011). Jest to największy spadek od roku 1993, czyli od ostatnich 20 lat. Przedmiotowa sytuacja ma szczególnie drastyczny skutek dla polskich Fiatów, które tradycyjnie lokowane były na rynkach odnotowujących obecnie najwyższe spadki sprzedaży: Włochy (- 20% r/r), Hiszpania (- 13% r/r), czy Francja (- 14% r/r).

Spadek sprzedaży nowych samochodów odnotowano również w Polsce. Według danych za cały 2012 rok, liczba rejestracji nowych samochodów wyniosła 312 tys. szt. to jest o 2,5% mniej niż w roku 2011. Utrzymująca się od kilkunastu lat struktura polskiego rynku i parku samochodowego wskazuje na malejący popyt na samochody nowe. Sytuację tą komplikuje dodatkowo fakt, że preferencje polskich klientów są diametralnie odmienne od gamy produkowanych w Polsce pojazdów Fiata, Opla czy Volkswagena. Od wielu lat polski

przemysł motoryzacyjny jest silnie uzależniony od koniunktury na rynkach zagranicznych, bowiem tylko niecałe 2% wyprodukowanych w Polsce pojazdów trafia do polskich klientów. Sytuacja ta negatywnie wpływa na postrzeganie naszego kraju przez potencjalnych inwestorów jako głównego rynku zbytu na produkowane lokalnie pojazdy. Jednocześnie na krajowy rynek wprowadzanych jest corocznie ponad dwa razy więcej samochodów używanych, niż nowych. Intencją Ministerstwa Gospodarki jest zmiana tych proporcji w kierunku zdecydowanego odmłodzenia parku samochodowego.

W ciągu ostatniej dekady Polska stała się znaczącym producentem samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów oraz europejskim zagłębiem komponentów motoryzacyjnych i części zamiennych dla wielu marek światowych, a polską specjalnością stały się silniki spalinowe. Przemysł motoryzacyjny stał się bardzo istotną częścią polskiej gospodarki, zarówno pod względem udziałów w przetwórstwie przemysłowym (16%) jak i pod względem zatrudnienia - 146 tys. osób (wg PKD Dział 29 - produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep), stanowiąc 8,2% zatrudnionych ogółem w przetwórstwie przemysłowym. Ministerstwo Gospodarki na bieżąco analizuje rozwój sytuacji na krajowym i europejskim rynku motoryzacyjnym i jest w pełni świadome złożoności problemów z jakimi borykają się zarówno krajowi producenci pojazdów i komponentów, jak i ich dystrybutorzy. Ministerstwo Gospodarki utrzymuje również stałe, robocze kontakty z producentami samochodów i komponentów motoryzacyjnych, branżowymi instytucjami oraz organizacjami samorządowymi, jak np. Polska Izba Motoryzacji, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, czy Związek Dealerów Samochodowych, konsultując z szeroko rozumianym środowiskiem motoryzacyjnym praktycznie wszystkie projekty i plany działań.

M.in. w związku z narastającymi problemami producentów pojazdów Wicepremier, Minister Gospodarki, Pan Janusz Piechociński, spotkał się w dniu 14 grudnia 2012 roku z szeroką reprezentacją branży motoryzacyjnej. W wyniku spotkania opracowano „*Katalog działań pobudzających przemysł i rynek motoryzacyjny w Polsce*”. Zawarte w Katalogu działania zostały zgrupowane w trzech następujących obszarach/filarach:

- utrzymanie aktualnej bazy produkcyjnej,
- rozszerzenie rynków zbytu dla polskiej produkcji,
- odmłodzenie parku samochodowego w Polsce.

W celu ograniczenia negatywnych skutków, uwidaczniającego się w połowie 2012 roku, kryzysu w sektorach przemysłowych, w tym motoryzacyjnym, Ministerstwo Gospodarki zwróciło się do Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej z uzgodnionymi z partnerami gospodarczymi propozycjami systemowych zmian, w zakresie uelastycznienia prawa pracy. Propozycje te obejmowały:

- wydłużenie okresów rozliczeniowych do 12 miesięcy,
- uelastycznienie pojęcia doby pracowniczej,
- wprowadzenie możliwości stosowania tzw. ruchomego czasu pracy,
- umożliwienie rozliczania godzin nadliczbowych w kolejnych okresach rozliczeniowych,
- uelastycznienie wprowadzania okresów rozliczeniowych czasu pracy,
- umożliwienie wprowadzenia Kont Czasu Pracy.

Część z tych propozycji została już podjęta przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej. W dniu 5 lutego br. Rada Ministrów przyjęła projekt zmian w Kodeksie pracy, który wprowadza ruchomy czas pracy i wydłuża okres rozliczeniowy czasu pracy. Problematyka uelastycznienia regulacji dotyczących prawa pracy była także poruszana podczas:

- specjalnego posiedzenia Prezydium Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych, które odbyło się w dniu 19 grudnia 2012 r.
- spotkania z Międzyzwiązkowym Komitetem Protestacyjno-Strajkowym, które odbyło się w Katowicach w dniu 30 stycznia 2013 r.

z udziałem Wicepremiera, Ministra Gospodarki, Pana Janusza Piechocińskiego oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej, Pana Władysława Kosiniaka-Kamysza, którzy poinformowali stronę związkową o podjętych wspólnych, spójnych działaniach, które mają podtrzymywać zatrudnienie i chronić miejsca pracy w zagrożonej kolejnymi zwolnieniami branży motoryzacyjnej oraz w regionach, które będą tymi zwolnieniami najbardziej dotknięte.

Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej podjęło działania wspierające zwalnianych pracowników spółki Fiat Auto Poland zgodnie z możliwościami określonymi w przepisach ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (*Dz.U. z 2008 r. Nr 69, poz. 415 z późn. zm.*). Działania te adresowane są także do szerokiego kręgu kooperantów działających w otoczeniu tyskiej fabryki. Urzędowi pracy obsługującym zwolnionych pracowników udostępniono z rezerwy ministra dodatkowe środki Funduszu Pracy, które przeznaczono na realizację programów na rzecz promocji zatrudnienia, łagodzenia skutków bezrobocia i aktywizacji zawodowej w roku 2013. Do końca stycznia br. powiatowe urzędy pracy złożyły wnioski o 10 mln zł na aktywizację 777 osób. Przyznano już środki w kwocie 5,2 mln zł dla 400 osób w PUP Tychy oraz 0,6 mln zł dla 47 osób w PUP Jaworzno. Rozpatrywane są kolejne wnioski nadesłane przez powiatowe urzędy pracy w Częstochowie, Pszczynie, Sosnowcu, Mysłowicach, Bielsku Białej i Mikołowie. Z uruchamianych środków dofinansowywane będą podjęcia działalności gospodarczej, refundacje kosztów wyposażenia i doposażenia stanowiska pracy, szkolenia, prace interwencyjne, staże u pracodawców oraz zwrot kosztów dojazdu do pracy.

Pragnę ponadto poinformować, że Minister Gospodarki podejmuje także inne - poza ww. wymienionymi - działania mające na celu osłabienie negatywnych skutków zwolnień grupowych w zakładach FAP w Tychach, w tym m.in.:

- Prowadzone są rozmowy w sprawie możliwości zatrudnienia w zakładach Skoda Auto zwolnionych z fabryki w Tychach pracowników.
- Krakowski Park Technologiczny (KPT) bierze udział w pracach zespołu ds. realizacji programu wsparcia dla zwalnianych pracowników firmy Fiat. Koordynatorem prac tego zespołu jest Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie. Przedstawiciele KPT odbywają już spotkania z firmami, które dostały zezwolenia na realizację inwestycji w położonej w powiecie oświęcimskim podstrefie Zator. Są to potencjalni pracodawcy dla zwalnianych pracowników firmy Fiat zamieszkałych na terenie Małopolski.
- Zarząd KPT zaangażowany jest także w rozmowy z przedstawicielami firmy Valeo, która w związku z rozszerzeniem Krakowskiej SSE ma zatrudnić w ramach dwóch projektów inwestycyjnych w Skawinie oraz Chrzanowie – 513 nowych pracowników.



Fiat Auto Poland z produkcją w roku 2012 rzędu 350 tys. samochodów i pomimo likwidacji trzeciej zmiany, nadal pozostaje największym producentem samochodów w Polsce i największym pracodawcą w regionie. Według zapewnień kierownictwa koncernu, Fiat nie przewiduje dalszych zwolnień. Warto zaznaczyć, że w Polsce działa 20 spółek fiatowskich, które łącznie zainwestowały w naszym kraju ponad 6 mld zł i zatrudniają ok. 10 tys. osób.

Sektor motoryzacyjny z punktu widzenia polityki inwestycyjnej Polski, traktowany jest jako jeden z priorytetowych. Poza Specjalnymi Strefami Ekonomicznymi, które są preferowanym miejscem lokalizacji inwestycji motoryzacyjnych, od 2004 r., sektor ten jest uprawniony do aplikowania o wsparcie środkami budżetu państwa.

Przyjęty przez Radę Ministrów w lipcu 2011 r. „Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011-2020” przewiduje, iż przedsiębiorcy planujący inwestycje w sektorze motoryzacyjnym, w szczególności w zakresie produkcji pojazdów samochodowych, nadwozi, przyczep i naczep, części i akcesoriów do pojazdów samochodowych i ich silników mogą uzyskać wsparcie finansowe z tytułu ponoszenia kosztów kwalifikowanych tworzenia nowych miejsc pracy lub kosztów kwalifikowanych inwestycji. Zgodnie z tym Programem, do ubiegania się o wsparcie z tytułu kosztów kwalifikowanych tworzenia nowych miejsc pracy w sektorze motoryzacyjnym uprawnia realizacja nowej inwestycji produkcyjnej, tworzącej co najmniej 250 nowych miejsc pracy o minimalnych całkowitych kosztach kwalifikowanych inwestycji 40 mln zł lub realizacja nowej inwestycji w dziedzinie działalności badawczo-rozwojowej (B+R), tworzącej co najmniej 35 nowych miejsc pracy dla osób z wyższym wykształceniem o minimalnych całkowitych kosztach inwestycji 3 mln zł.

Wsparcie z tytułu kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji w sektorze motoryzacyjnym możliwe jest w przypadku przedsiębiorców realizujących nową inwestycję o kosztach inwestycji kwalifikujących się do objęcia pomocą wynoszących co najmniej 160 mln zł i tworzącej co najmniej 50 nowych miejsc pracy.

Ministerstwo Gospodarki podjęło prace nad przedłużeniem okresu funkcjonowania Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE) do roku 2026 (z perspektywą wprowadzenia działalności stref na czas nieokreślony). Aktualnie w Polsce działa 14 SSE, w tym niektóre, jak np. katowicka, legnicka, wałbrzyska wyspecjalizowały się w projektach motoryzacyjnych. Ministerstwo Gospodarki może wnioskować o rozszerzenie terytorialne poszczególnych stref w zależności od potrzeb. Na terenach włączonych do obszaru specjalnych stref ekonomicznych w latach 2011-2012 realizowanych jest 7 projektów zaliczanych do szeroko rozumianego sektora motoryzacyjnego. Projekty te zakładają utworzenie 1 330 nowych miejsc pracy i utrzymanie 1 130 istniejących. Deklarowane nakłady inwestycyjne przekraczają 1 mld zł.

Wobec praktycznego załamania popytu na rynkach zwłaszcza Południowej Europy, szanse utrzymania produkcji i tym samym zatrudnienia upatrywane są w zwiększeniu eksportu samochodów na rynki pozaeuropejskie. Poprawa dostępu do rynków trzecich znajduje się w priorytetach działań rekomendowanych przez powołane przez Wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej Grupy Wysokiego Szczebla CARS 21 oraz CARS 2020. Duże szanse upatrywane są w rozwoju europejskiego eksportu głównie na rynki tzw. krajów BRIC (Brazylia, Rosja, Indie, Chiny) poprzez zawieranie umów o wolnym handlu (tzw. FTA). Warunkiem zawierania takich umów, także z pozaeuropejskimi krajami rozwiniętymi jak np. Japonia i USA, jest zachowanie pełnej symetrii zobowiązań stron. Polska wielokrotnie zwracała uwagę na konieczność przeciwdziałania asymetryczności zapisów w FTA, czego negatywnym przykładem jest umowa pomiędzy UE a Republiką

Korei, w której wyniku odnotowano dynamiczny wzrost importu do UE koreańskich samochodów i komponentów.

Ministerstwo Gospodarki brało czynny udział we wszystkich inicjatywach podejmowanych na szczeblu UE i będzie uczestniczyć także w pracach Grupy CARS 2020, której rozpoczęcie formalnych działań zaplanowane jest na 25 lutego br. Ministerstwo Gospodarki uczestniczy także w pracach Grupy Roboczej Rady ds. Transportu (H 04) w zakresie działań zawartych w Pakiecie „Czysta energia dla Transportu: Europejska strategia dot. paliw alternatywnych”.

\* \* \* \* \*

Jak zaznaczono na wstępie tej informacji, eksperci nie przewidują poprawy sytuacji na europejskim rynku motoryzacyjnym w roku 2013. Wyhamowanie negatywnych tendencji może nastąpić na przełomie lat 2013/2014.

Według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów, w styczniu br. zarejestrowano w Polsce prawie 30 tys. nowych samochodów osobowych i lekkich dostawczych, tj. o 10% więcej niż w styczniu ubr. i 21% więcej niż w grudniu ubr. Te dość dobre wyniki sprzedaży w styczniu br. wynikają głównie z tradycyjnie prowadzonych na początku roku przez importerów i dealerów kampanii promocyjnych i wyprzedzaży samochodów z poprzedniego rocznika. Najpopularniejsze są marki: Skoda, Volkswagen, Toyota, Peugeot, Ford. Wśród najlepiej sprzedających się w Polsce samochodów osobowych brakuje samochodów produkowanych przez Fiata i Opla.

W styczniu br. sprowadzono do Polski prawie 50 tys. samochodów używanych, tj. o 13% więcej niż w styczniu ubr. i o 8 % więcej niż w grudniu ubr.

W styczniu 2013 r. polskie fabryki opuściło ponad 48 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Jest to o 26% więcej niż w grudniu ubr., ale o 23% mniej niż w styczniu 2012 r. Wszystkie trzy fabryki odnotowały wzrost produkcji w stosunku do grudnia ubr. - Opel o 14%, Fiat o 16%, a Volkswagen aż o 63%, ale w stosunku do stycznia 2012 r. były to istotne spadki w przypadku Opla o 32% i Fiata o 28%. Volkswagen pozostał praktycznie na poziomie sprzed roku.

Pokazały się też oznaki lepszych czasów dla polskiej motoryzacji:

- w dniu 28 lutego br. Opel uruchamia w Gliwicach produkcję kabrioletu Opel Cascada,
- systematycznie rośnie sprzedaż samochodów na rynkach pozaeuropejskich i jest to także szansa na zwiększenie eksportu produkowanych w Polsce samochodów Opla, Fiata (uruchomiono sprzedaż samochodów marki Fiat w istniejącej już w Korei Południowej sieci sprzedaży samochodów marki Chrysler) i Volkswagena.