

Jolanta Radkowska, Krzysztof Radkowski

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Legnicy

UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU POLSKIEGO RYNKU MOTORYZACYJNEGO NA TLE ZACHODZĄCYCH PROCESÓW INTEGRACYJNYCH

1. Wstęp

Przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą na rynku motoryzacyjnym¹ mają bardzo istotny wpływ na sytuację ekonomiczną oraz poziom zatrudnienia w innych sektorach przemysłu, handlu i usług. Cała branża motoryzacyjna w Polsce jest liderem, który napędza koniunkturę gospodarczą². W ciągu ostatnich lat polski rynek motoryzacyjny ulegał wielu przeobrażeniom, których efektem, obok podnoszenia konkurencyjności wyrobów i usług, była ochrona konsumentów i dystrybutorów. Szereg implikacji w tym zakresie wniosły nowe uregulowania prawne wynikające z przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Celem artykułu jest próba przedstawienia ewolucji zachodzącej w branży motoryzacyjnej pod wpływem procesów integracyjnych.

2. Sytuacja na rynku przed akcesją z UE

Dynamiczny rozwój motoryzacji w Polsce spowodował, że przemysł motoryzacyjny stał się jednym z najnowocześniejszych sektorów polskiego przemysłu. W

¹ Rynek motoryzacyjny można określić jako ogół stosunków wymiennych między sprzedającymi, reprezentującymi podaż środków motoryzacji i usług, a kupującymi, zgłaszającymi zapotrzebowanie na te środki i usługi, poparte funduszem nabywczym i reprezentującymi w ten sposób popyt. Por. *Rynek motoryzacyjny*, red. Z. Krasieński, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1980, s. 17.

² Szerzej na ten temat: *Polski przemysł motoryzacyjny* (informacje z 2006 r. pochodzące z materiałów udostępnionych przez Uniwersytet Jagielloński), www.mojauto.pl.

latach 1992-1999 Polska posiadała najdynamiczniej rozwijający się rynek samochodowy w Europie. W 1999 r. sprzedano rekordową liczbę nowych aut osobowych – ponad 640 tys., a łącznie z importem samochodów używanych liczba ta sięgnęła 754 tys. nowo zarejestrowanych pojazdów. Zwiększającej się do 1999 r. sprzedaży towarzyszył napływ inwestycji, w tym czołowych firm motoryzacyjnych świata, zwiększenie mocy produkcyjnych związanych z wytwarzaniem pojazdów samochodowych, jak też części i komponentów dla przemysłu motoryzacyjnego. Jednak od 2000 r. w skali całego światowego rynku motoryzacyjnego nastąpił wyraźny kryzys. Już w 2001 r. produkcja samochodów zmalała o 3,5% w skali globalnej, europejski rynek sprzedaży skurczył się o kilkanaście procent³. Zachwianie na rynku światowym dotknęło także Polskę, gdzie spadek produkcji motoryzacyjnej był jeszcze większy, co wynikało z dodatkowych czynników wewnętrznych. Na wskazaną sytuację wpływ miały, m.in.:

- upadłość w 2000 r. Daewoo Motor, najpoważniejszego podmiotu obok Fiata, w sensie produkcji i inwestycji motoryzacyjnych w Polsce;
- stagnacja w polskiej gospodarce, co przełożyło się wprost na kłopoty podmiotów gospodarczych oraz spadek popytu konsumpcyjnego. Sprzedaż aut spadła w 2002 r. do poziomu 308 tys. sztuk, co oznaczało spadek sprzedaży w wysokości 52% w porównaniu z rokiem 1999;
- redukcja stawek celnych dokonana na podstawie umowy przejściowej z UE. Od 1998 r. zaczął narastać import osobowych aut używanych, który w 2001 r. osiągnął swoje apogeum – z zagranicy sprowadzono 228,1 tys. używanych aut (z czego 83% stanowiły samochody starsze niż czteroletnie). W związku z wprowadzeniem od 1 stycznia 2002 r. stawki celnej na import samochodów, m.in. z UE, w wysokości 0%, dla ochrony krajowych producentów wprowadzony został restrykcyjny system stawek akcyzowych oraz szereg wymogów formalnych⁴.

Sytuacja poprawiła się w ostatnich miesiącach 2003 r., wzrost sprzedaży utrzymał się jednak do momentu przystąpienia Polski do UE (tj. do 1 maja 2004 r.), a rok 2004 zamknął się sprzedażą 318 tys. nowych samochodów osobowych (odnotowano spadek w stosunku do roku 2003 w wysokości 10%).

3. Konsekwencje i zmiany wywołane przez procesy integracyjne

Wejściu Polski do UE towarzyszyły:

1. Zmiana przepisów o podatku VAT – inne zasady odliczania podatku przy nabyciu samochodu powodują, że towary dostarczane wśród podatników zarejestrowanych dla celów VAT są opodatkowane stawką zerową w kraju wysyłki (rozpoczęcia

³ Szerzej na ten temat: *Przemysł motoryzacyjny – kierunki proponowanych zmian. Materiał na posiedzenie RM*, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa 2002, s. 4-8.

⁴ Szerzej na ten temat: J. Krzak, *Skutki akcesji Polski do UE dla branży samochodowej*, Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz, Wydział Analiz Ekonomicznych i Społecznych, Warszawa 2004, s. 1-3.

transportu), podatek należny zaś powinien być opłacony w kraju, do którego przybywają. Nowy system sprzyja sprowadzaniu z zagranicy pojazdów używanych.

2. Wzrost cen nowych samochodów w związku z procesem harmonizacji; ceny samochodów w Polsce były niższe przeciętnie o 15- 20% niż w krajach UE.

3. Odstąpienie od wymogów spełniania norm czystości spalin na poziomie Euro II dla pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy – wywołało lawinowy wzrost importu „leciwych” pojazdów z krajów „piętnastki” (w roku 2004 sprowadzono do Polski ponad 800 tys. używanych samochodów osobowych, podczas gdy w roku 2003 – 35 tys.) powodujący spadek cen samochodów używanych na rynku polskim (średnio o 18% w stosunku do roku 2003)⁵.

W związku z przystąpieniem Polski do UE wzrosło zainteresowanie firm azjatyckich inwestycjami w naszym kraju, rozpoczęły je m.in.: Toyota Motor Co (fabryka silników i skrzyń biegów w Wałbrzychu), Sanden (produkcja klimatyzatorów), NGK Insulator (produkcja filtrów). Wiele innych firm (Opel, Isuzu, Volkswagen, Sitech) podjęło także działania inwestycyjne, najczęściej w specjalnych strefach ekonomicznych (SSE), gdzie podmioty z branży motoryzacyjnej są największym inwestorem. Do końca grudnia 2004 r. firmy związane z działalnością na rzecz motoryzacji zainwestowały w SSE ponad 8,5 mld zł, co stanowiło 42% łącznych nakładów poniesionych w SSE od 1995 r. (tab. 1).

Tabela 1. Wielkość inwestycji motoryzacyjnych w SSE (stan na dzień 31.12.2004 r.)

Nazwa specjalnej strefy ekonomicznej	Wartość inwestycji (w mln zł)
Kamiennogórska	61,6
Katowicka	4444
Kostrzyńsko-słubicka	0,1
Krakowska	X
Legnicka	1790,3
Łódzka	39
Mielecka	267,7
Pomorska	X
Słupska	6,3
Starachowicka	11
Suwalska	X
Tarnobrzewska	257,2
Wałbrzyska	1691
Warmińsko-mazurska	X
Razem	8568,2

X - brak danych.

Źródło: opracowanie na podstawie *Specjalne strefy ekonomiczne – stan na dzień 31 grudnia 2004*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa 2005.

⁵ Szerzej na ten temat: *Polska 2005. Raport o stanie przemysłu*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa 2005, s. 239-244.

Istotną kwestią pozostaje jednak to, że akcesja Polski do UE wywołała zmianę zasad udzielania pomocy publicznej, co dla inwestorów oznacza zmianę warunków inwestowania i prowadzenia działalności w SSE, a elementem spornym nadal pozostaje kwestia tzw. praw nabytych, choć wiele znaczących przedsiębiorstw motoryzacyjnych funkcjonujących w SSE zaakceptowało wprowadzone zasady. Bardzo ważną ewolucją, która nastąpiła po akcesji Polski do UE, są przeobrażenia w zakresie sprzedaży i dystrybucji. Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 1400/2002 (Dyrektywa GVO), wprowadzono następujące zmiany:

- sieci dealerskie z jednych krajów UE mogą tworzyć oddziały w innych krajach Unii;
- salony dealerskie mogą równolegle sprzedawać kilka różnych marek samochodów, jeżeli zapewnią wydzieloną powierzchnię dla każdej marki oraz właściwie przeszkolony personel sprzedażowy (tzw. dystrybucja multibrandowa);
- istnieje możliwość rozłączenia sieci dealerskiej od sieci serwisowej oraz ekspansji sieci serwisowych między poszczególnymi krajami członkowskimi UE, co może pozytywnie wpłynąć na rozwój zarówno sieci dealerskiej (specjalizacja w zbycie aut), jak i serwisowej (specjalizacja w świadczeniu usług serwisowych)⁶;
- autoryzowane serwisy mogą używać, obok oryginalnych części zamiennych z logo producenta, także części innych producentów, jeżeli spełniają one normy jakościowe odpowiadające częściom montowanym przez producenta samochodów⁷.

Reasumując skutki wprowadzenia Dyrektywy GVO dla polskiego rynku motoryzacyjnego, należy podkreślić, że niesie ona ze sobą wiele implikacji, zarówno o charakterze pozytywnym (np. rozwój firm zajmujących się wytwarzaniem „zamienników”, obsługą i naprawą różnych marek samochodów), jak i negatywnym (np. silniejsza konkurencja ze strony firm z krajów UE). Wspomnieć należy także o wymiernych korzyściach dla klienta. Nowe regulacje wprowadzają możliwość wyboru nowego auta spośród znacznie większej liczby modeli bez konieczności żmudnych poszukiwań, ponadto sprzyjają wprowadzeniu konkurencyjnych cen w odniesieniu do kupna aut, jak i do korzystania z wysokiej jakości usług.

4. Przykłady zmian w wybranych obszarach sektora usług motoryzacyjnych

Wraz z rozwojem rynku motoryzacyjnego ewolucji ulega również sektor usług motoryzacyjnych, w ramach którego można wyróżnić m.in. usługi związane ze szkoleniem kierowców i kandydatów na kierowców, kontrolą stanu technicznego i

⁶ Szerzej na ten temat: D. Kośka, *Wpływ rozporządzeń Komisji Europejskiej na sektor samochodowy w UE*, www.ce.uw.edu.pl/wydawnictwo/Kwart_2004_4/2-art-koska.pdf.

⁷ Szerzej na ten temat: M. Kałużyńska, *Sprzedaż i dystrybucja samochodów w kontekście nowych uwarunkowań Unii Europejskiej*, www.biznespolska.pl.

naprawą pojazdów, działalnością ubezpieczeniową, turystyką, szkolnictwem i oświatą motoryzacyjną. Przeobrażenia występujące w związku z integracją europejską powodują, że podmioty gospodarcze świadczące wymienione usługi zmuszone są do podjęcia szeregu działań w celu dostosowywania się do ciągle zmieniającej się rzeczywistości, a więc zmian w otoczeniu bliższym (konkurenci, dostawcy, odbiorcy) oraz dalszym (czynniki: demograficzne, ekonomiczne, naturalne, polityczno-prawne, społeczne, technologiczne, międzynarodowe). Podejmowane działania opierają się na: wdrażaniu i wykorzystywaniu nowych koncepcji oraz metod zarządzania – w tym idei zarządzania marketingowego, przyjęciu i wdrażaniu odpowiednich standardów służących szeroko rozumianej poprawie jakości, zmianie sposobu postrzegania klienta – staje się on partnerem przedsiębiorstwa, a zaspokajanie jego potrzeb i satysfakcja warunkują dostarczanie wymiernych wartości jego najważniejszym interesariuszom⁸.

Początek przemian społeczno-gospodarczych w Polsce spowodował istotne zmiany w działalności związanej ze szkoleniem kierowców oraz kandydatów na kierowców. Na uwagę zasługuje również bardzo aktywne włączenie się Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) w prace nad aktami prawnymi związanymi ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców. ITS opracował, wzorując się na standardach i doświadczeniach innych krajów europejskich, nowy model szkolenia i reedukacji kierowców. W ciągu ostatnich trzech lat zauważa się ciągły wzrost wymagań, zarówno legislacyjnych, jak i jakościowych, stawianych firmom świadczącym wymienione usługi. Skutkiem prowadzonych działań są utrzymujące się wśród drobnych firm tendencje do rezygnacji z prowadzonej działalności gospodarczej lub łączenia się jednostek w konsorcja, które mogłyby konkurować z większymi firmami z tej branży.

Podstawową, a zarazem obowiązkową usługą świadczoną posiadaczom samochodów jest badanie stanu technicznego pojazdów. Pojazdy mogą się poruszać po drogach publicznych pod warunkiem, że zostaną dopuszczone do ruchu. Obecnie w sektorze usług świadczonych przez Stacje Kontroli Pojazdów zauważa się tendencje ukierunkowane na kształtowanie wysokiej jakości wykonywanych badań technicznych, ich rzetelność, kompetencję diagnostów oraz wyposażenie stanowisk diagnostycznych⁹. Wszystkie te działania mają na celu zmniejszenie liczby wypadków drogowych oraz dostosowanie procedur i wyposażenia SKP do standardów europejskich. Wśród właścicieli pojazdów widać też znaczną zmianę. O ile poprzednio przyjeżdżali po „pieczętkę” w dowodzie rejestracyjnym, o tyle obecnie chcą wiedzieć, co się z ich pojazdem dzieje i jak zapobiec ewentualnym usterkom.

⁸ Szerzej na ten temat: J. Radkowska, K. Radkowski, *Konsumencka hierarchia zmiennych determinujących jakość usług motoryzacyjnych* [w:] *Jak żyjemy, warunki materialne, konsumpcja, zachowania na rynku*, red. A. Kusińska, Instytut Rynku Wewnętrznego i Konsumpcji, Warszawa 2005, s. 283-290.

⁹ Zob. np.: J. Radkowska, K. Radkowski, *Pomiar jakości usług motoryzacyjnych metodą SERVQUAL* [w:] K. Mazurek-Łopacińska, *Badania marketingowe w przestrzeni europejskiej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej nr 1107, AE, Wrocław 2006, s. 584-590.

Niewątpliwie fakt ten świadczy o wzroście świadomości społecznej w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zarejestrowanie pojazdu niesie ze sobą konieczność opłacania obowiązkowego ubezpieczenia (tzw. OC) odpowiedzialności cywilnej w ruchu pojazdów mechanicznych, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 1.01.1962 r. Ponadto, w przypadku wyjazdu za granicę, właściciel pojazdu zobowiązany jest do wykupienia tzw. zielonej karty, czyli ubezpieczenia OC za granicą. Obecnie, w związku z przystąpieniem Polski do UE, obowiązek ten wymagany jest podczas wyjazdu do krajów spoza struktur UE. Wysokość stawek ubezpieczeniowych ustalana jest na podstawie: pojemności skokowej silnika pojazdu, regionu zamieszkania właściciela, udziału właściciela w ewentualnych kolizjach drogowych, wartości pojazdu oraz jego stopnia zużycia. Sektor usług ubezpieczeniowych charakteryzuje bardzo duża konkurencja. Obok dotychczasowego potentata krajowego, jakim był Państwowy Zakład Ubezpieczeń, działa wiele innych firm, w tym z krajów UE, które przejmują bądź eliminują przedsiębiorstwa krajowe. W związku z dużą liczbą wypadków drogowych, wzrostem cen samochodów (co skutkuje wzrostem cen napraw), pojawieniem się na rynku samochodów luksusowych o bardzo wysokich cenach, przystąpieniem Polski do UE (ubezpieczenia w krajach UE są droższe), zauważa się tendencje do podnoszenia stawek zarówno obowiązkowego, jak i dobrowolnego ubezpieczenia pojazdów.

Widoczny wzrost transakcji zakupu samochodów na rynku pierwotnym i wtórnym, w tym import prywatny, oraz wysoki wskaźnik wypadków drogowych stwarzają zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju usługi naprawcze. Jednocześnie należy podkreślić, że ciągły rozwój motoryzacji, zastosowanie nowych technologii produkcji oraz osiągnięć nauki i techniki powodują, że właściciele pojazdów poszukują warsztatów naprawczych o solidnym wyposażeniu technicznym i technologicznym oraz świadczących usługi o wysokiej jakości. Do przeszłości odchodzą drobne warsztaty, zlokalizowane często w garażach czy nienadążające za osiągnięciami techniki. Ważne jest również, że producenci samochodów wydłużają czas trwania gwarancji na wyprodukowany pojazd. Spotyka się już gwarancje trwające 2, 3, a nawet 7 lat.

Masowe zmotoryzowanie społeczeństwa prowadzi także do zapotrzebowania na masową turystykę motoryzacyjną (krajową i zagraniczną), która rozwinęła się obok, od dawna uprawianej, turystyki pieszej i rowerowej. Przygotowanie zaplecza dla tego rodzaju turystyki potrzebuje znacznie większych nakładów inwestycyjnych. Niemniej jednak, w związku z rozwojem infrastruktury drogowej, powstają nowe zajazdy, motele, gościeńce. Ponadto nowe trendy stylu życia mieszkańców, propagowanie zdrowego, aktywnego wypoczynku, najczęściej poza miastem, powoduje dodatkowe zapotrzebowanie na budowę obiektów turystycznych, które powstają zarówno w kurortach, jak i w miejscowościach małych, często nieznanach. Wskazuje to na powrót do obcowania człowieka z naturą, co prowadzi z kolei do rozwoju agroturystyki. Najprawdopodobniej trend ten będzie się utrzy-

mywał, powodując rozwój tej ciągle jeszcze mało znanej i słabo wykorzystywanej formy wypoczynku.

W celu właściwego funkcjonowania przemysłu, handlu i usług motoryzacyjnych niezbędne jest zatrudnienie w tych sektorach wykwalifikowanego personelu. Wzrasta zapotrzebowanie na specjalistów z dziedziny elektroniki, informatyki oraz zarządzania, co prowadzi do powstawania nowych kierunków kształcenia w szkołach państwowych i prywatnych. Wspominając o edukacji, nie można również pominąć roli, jaką w tej dziedzinie odgrywają media. W ostatnim czasie widać ogromne zainteresowanie motoryzacją w prasie, telewizji oraz radiu. Zdarzają się nawet całodobowe programy telewizyjne i radiowe emitujące informacje dla kierowców i nowinki ze „świata motoryzacji”.

5. Podsumowanie i prognozy

Konkludując, można stwierdzić, że na polski rynek motoryzacyjny ma wpływ wiele czynników, w tym przełomowe rozwiązania liberalizujące dystrybucję, ciągle rozszerzanie UE o nowe kraje członkowskie, gdzie, w wielu przypadkach, ceny aut i koszty związane z zatrudnieniem pracowników są zdecydowanie niższe. W takiej sytuacji należy bacznie obserwować zmiany zachodzące w zachowaniach producentów i ich partnerów w biznesie, konsumentów oraz instytucji ochrony konkurencji i konsumentów. Należy bowiem pamiętać, że przemysł motoryzacyjny odgrywa w polskiej gospodarce bardzo istotną rolę¹⁰. Dlatego, choć nowe uregulowania prawne pozostawiają jeszcze wiele nierozwiązanych zagadnień, aktualna polityka państwa wobec tego sektora będzie polegać na dążeniu do polepszenia funkcjonowania rynku motoryzacyjnego i wyeliminowania występujących na nim zjawisk patologicznych¹¹. Działania te mają na celu dostosowanie do standardów obowiązujących w krajach UE oraz podniesienie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw. Będą one dotyczyły takich obszarów, jak:

1. Poprawa ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego:

 - rozszerzenie zakresu badań pojazdów – szczególnie pojazdów powypadkowych oraz rejestrowanych w Polsce po raz pierwszy,
 - zmiany w organizacji funkcjonowania SKP; podstawowe założenia nowelizacji systemu to: ograniczenie liczby SKP o rozszerzonych uprawnieniach, licencjonowanie SKP oraz wprowadzenie bezpośredniego nadzoru Ministerstwa Infrastruktury bądź wyznaczonej merytorycznej jednostki (np. ITS, PIMOT),

¹⁰ W sektorze przemysłu motoryzacyjnego działa 345 producentów o liczbie pracujących ponad 9 osób (w tym 67 zatrudniających powyżej 250 pracowników), które w 2004 r. zatrudniały 92,5 tys. osób, a obok nich funkcjonuje kilkaset mniejszych firm produkcyjnych, handlowych i usługowych zatrudniających po 9 i mniej osób. Za: *Polska 2005. Raport o stanie przemysłu...*, s. 240.

¹¹ Szerzej na ten temat: *Przemysł motoryzacyjny...*, s. 18-22; *Sytuacja ekonomiczno-finansowa przemysłu motoryzacyjnego w 2002 roku*, Ministerstwo Gospodarki Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa 2002, s. 34-36.

- stworzenie systemu recyklingu i przerobu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Uregulowania takie dają nadzieję na wzrost rzetelności i jakości świadczonych usług oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

2. Rozbudowa Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców:

- usprawnienie pracy organów administracji państwowej w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy,
- zwiększenie efektywności pracy policji poprzez udostępnienie centralnego banku danych,
- znaczne ograniczenie, a w niektórych przypadkach eliminacja szeregu negatywnych zjawisk, w tym: kradzieży pojazdów, dokumentów, oszustw celnych, oszustw ubezpieczeniowych itp.,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zwiększenia możliwości kontroli poziomu technicznego pojazdów i formalnych uprawnień do kierowania pojazdami,
- eliminacja zjawiska niepłacenia składki ubezpieczenia OC,
- wymiana informacji z innymi systemami (podatki, ubezpieczenia, cła, statystyka itp.),
- umożliwienie kontroli obrotu pojazdami w całym okresie ich eksploatacji.

Podjęte przedsięwzięcia mogą w istotny sposób wpłynąć na jakość i szybkość przepływu informacji i wymiany danych, co może poprawić wizerunek i współpracę odpowiednich służb na arenie krajowej i międzynarodowej. Dają one także szansę na wzrost wykrywalności przestępstw oraz wszelkich patologii występujących w tej dziedzinie działalności. Poprzez skrócenie procedur i eliminowanie niekorzystnych trendów poprawią komfort i bezpieczeństwo obywateli.

3. Likwidacja patologii związanych z usuwaniem szkód komunikacyjnych.

Patologie nasiliły się, począwszy od 1999 r., po wprowadzeniu systemu gotówkowych wypłat odszkodowań, niepokrywających w 100% kosztów naprawy, co spowodowało wzrost liczby napraw w „szarej strefie”, gdzie jakość usług nie gwarantuje bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów, a Skarb Państwa pozbawiony został znacznych wpływów z podatków. Powrót do rozliczeń oraz kontrola wykonanych czynności naprawczych powinny zapobiec tego typu praktykom, co przyczyni się zapewne do zwiększenia przychodów w przedsiębiorstwach działających w sektorze usług naprawczych.

4. Popularyzowanie zakupu polskich wyrobów motoryzacyjnych.

W tym celu niezbędne wydaje się zaangażowanie państwa w przygotowanie i przeprowadzenie kampanii promocyjnej propagującej zakup krajowych produktów i usług motoryzacyjnych, wykazujących ich konkurencyjność oraz korzyści gospodarcze płynące z takiego wyboru, przede wszystkim wzrost gospodarczy, którego następstwa bardzo szybko przenoszą się na polepszenie jakości życia mieszkańców.

Przyszłość przedsiębiorstw funkcjonujących na rynku motoryzacyjnym w Polsce w ciągu kilku najbliższych lat rysuje się optymistycznie¹². Składa się na to zarówno liczba realizowanych obecnie kontraktów, jak i oczekiwanie na dalszą rozbudowę zakładów. Prawdopodobne jest także, iż produkty i usługi motoryzacyjne będą się charakteryzować coraz wyższym stopniem zaawansowania technologicznego.

THE AUTOMOBILE MARKET IN POLAND – CONDITIONS AND DIRECTIONS OF CHANGES CONCERNING THE ON-GOING PROCESS IN INTEGRATION

Summary

Thanks to the dynamic development of the 1990's, including investments by the world's major automobile corporations, the auto industry has become one of the most modern sectors in Polish industry. It has a substantial influence on the economic situation and the employment rate in other production sectors as well as rendering services to the needs of the auto market. This article presents the conditions and trends in the changing auto market in Poland regarding the continuing process of integration.

¹² Podsumowania oraz prognozy dla rynku motoryzacyjnego dokonano podczas seminarium, które odbyło się w ramach projektu realizowanego przez Uniwersytet Jagielloński. Seminarium poświęcone było poznaniu i wyjaśnieniu przemian, roli i funkcjonowania producentów części i pojazdów samochodowych w Polsce w zmieniającym się europejskim podziale pracy. Projekt finansowany był przez KBN. W seminarium wzięli udział przedstawiciele największych firm i organizacji motoryzacyjnych działających w Polsce, m.in.: Fiat, General Motors, Delphi, Valeo, Faurecia, Tenneco, Związku Pracodawców Motoryzacji, Polskiej Izby Motoryzacji oraz Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych. Za: *Polski przemysł motoryzacyjny...*