

Aleksandra Gawęł¹

Jacek Jankiewicz

Akademia Ekonomiczna w Poznaniu

Sytuacja koniunkturalna w przemyśle motoryzacyjnym na tle przemysłu przetwórczego

Produkcja części i pojazdów samochodowych to jeden z najbardziej innowacyjnych przemysłów w Polsce. W ostatnich latach jego udział w produkcji sprzedanej i zatrudnieniu przemysłu przetwórczego stale wzrasta. Można się więc spodziewać, że wpływ kondycji tej gałęzi na sytuację gospodarczą Polski również będzie rósł.

Opisując sytuację w przemyśle motoryzacyjnym wykorzystano informacje na temat podmiotów gospodarczych, zaliczanych do 34 działu PKD (Polska Klasyfikacja Działalności), który obejmuje produkcję pojazdów samochodowych, produkcję nadwozi pojazdów samochodowych, produkcję przyczep i naczep oraz wytwarza-

nie części i akcesoriów do pojazdów samochodowych i ich silników.

Rola przemysłu motoryzacyjnego w przemyśle przetwórczym ogółem

Analizę znaczenia przemysłu motoryzacyjnego dla rozwoju gospodarczego kraju można prowadzić z uwzględnieniem wielu czynników. W niniejszym opisie ograniczono się do wybranych informacji, które pochodzą z publikacji Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie².

Od roku 2002 udział produkcji sprzedanej tej branży w sprzedaży całego przemysłu przetwórczego, systematycznie rośnie. Na początku przyjętego horyzontu czasowego wspomnia-

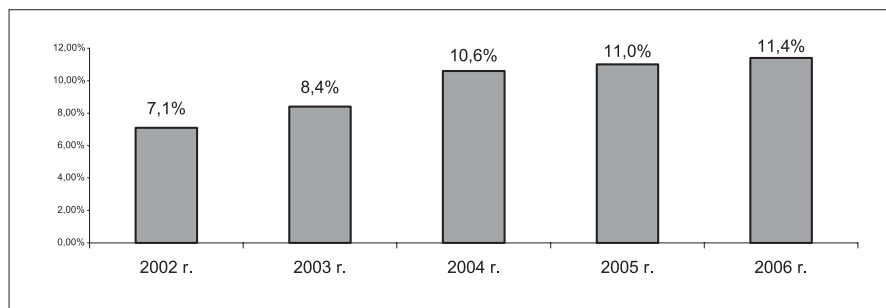
ne przychody stanowiły 7,1% łącznej sprzedaży w przemyśle, a w roku 2006 udział ten wzrósł do 11,4%.

Produkcja części i pojazdów samochodowych ma szczególnie duże znaczenie dla trzech województw: śląskiego (28, 8% udziału w regionalnej sprzedaży przemysłu), dolnośląskiego (25,5%) oraz wielkopolskiego (17,7%)³. Jednocześnie są to regiony, w których PKB per capita jest o około 10 – 20% wyższy, niż średnia dla wszystkich województw.

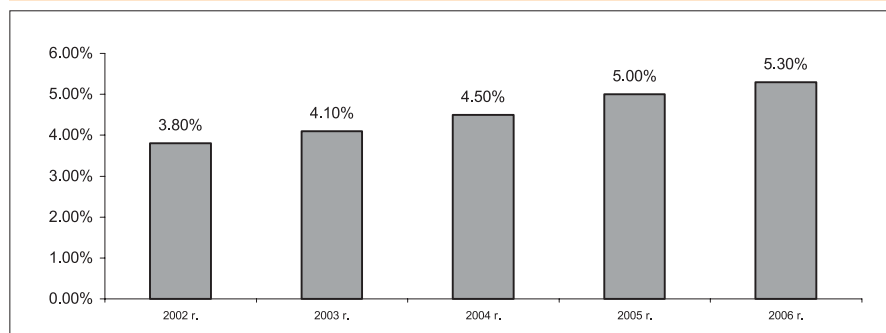
W latach 2002 – 2006 zatrudnienie w omawianym przemyśle znacząco wzrosło. W styczniu 2002 r. w przedsiębiorstwach tej branży było zatrudnionych 77 000 osób, a w listopadzie 2006 r. liczba ta wzrosła do 114 000, co oznacza około 48% zmianę. W tym samym okresie, w całym przemyśle przetwórczym zatrudnienie zmieniło się z 2 053 000 osób do 2 128 000, czyli o około 3,7%.

Branżę charakteryzuje także rosnący udział miejsc pracy w zatrudnieniu przemysłu (zobacz wykres 2). Jeszcze w 2002 r. w przemyśle samochodowym było zatrudnionych 3,8% ogółu pracowników przemysłu przetwórczego, natomiast w 2006 r. opisywana relacja wyniosła już 5,3%.

Pomimo ostatnio często przywoływanych trudności, związanych ze znacznym nasileniem prywatnego importu używanych aut, branża jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki. Trzeba pamiętać, że jej kondycja zależy nie tylko od sprzedaży nowych samochodów osobowych, ale także od koniunktury na samochody dostawcze, autobusy i części zamienne. Można przypuszczać, że w związku ze wzro-



Wykres 1. Udział produkcji przemysłu motoryzacyjnego w sprzedaży przemysłu przetwórczego. Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

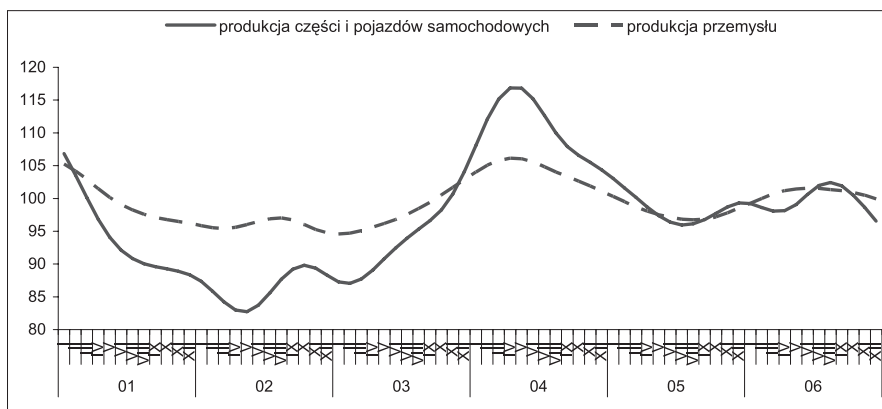


Wykres 2. Udział zatrudnienia w produkcji samochodowej w zatrudnieniu przemysłu przetwórczego ogółem. Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

¹ Aleksandra Gawęł (aleksandra.gawel@ae.poznan.pl) i Jacek Jankiewicz (jacek.jankiewicz@ae.poznan.pl) – Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Katedra Mikroekonomii (przyp. red.).

² Prezentowane wielkości oszacowano z wykorzystaniem informacji wcześniej publikowanych w Biuletynie statystycznym GUS, a obecnie udostępnianych na internetowej stronie <http://www.stat.gov.pl>.

³ Obliczenia zostały wykonane na podstawie danych z Biuletynu Statystycznego Województw GUS, rok 2003.



Wykres 3. Wahania koniunkturalne produkcji sprzedanej przemysłu przetwórczego i produkcji sprzedanej pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep.
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

stem liczby kilku i kilkunastoletnich aut jeżdżących po polskich drogach, w przyszłości zapotrzebowanie na części powinno wzrastać.

Oceny stopnia innowacyjności polskiej gospodarki sytuują przemysł motoryzacyjny wśród najbardziej rozwojowych działów przemysłu przetwórczego. Wskaźnik innowacyjności tej branży wynosi 3,11 wobec średniej dla wszystkich 21 przeanalizowanych działów, wynoszącej 2,57 (Gomułka, 2006).

Sytuacja koniunkturalna w gałęzi

Przemysł motoryzacyjny, który wytwarza dobra trwałego użytku, takie jak samochody osobowe, jest w dużym stopniu uzależniony od ogólnej koniunktury gospodarczej⁴. Co więcej, w okresie recesji pogorszenie sytuacji w tej branży jest znacząco większe niż w całym przemyśle, a w czasie koniunkturalnej poprawy odnotowywany tu wzrost przewyższa średnią poprawę w pozostałych gałęziach. Ocena i przewidywanie ogólnego stanu koniunkturalnego i sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym staje się więc niezbędnym elementem w procesie dostosowań tej grupy przedsiębiorstw do zmieniają-

cych się warunków rynkowych.

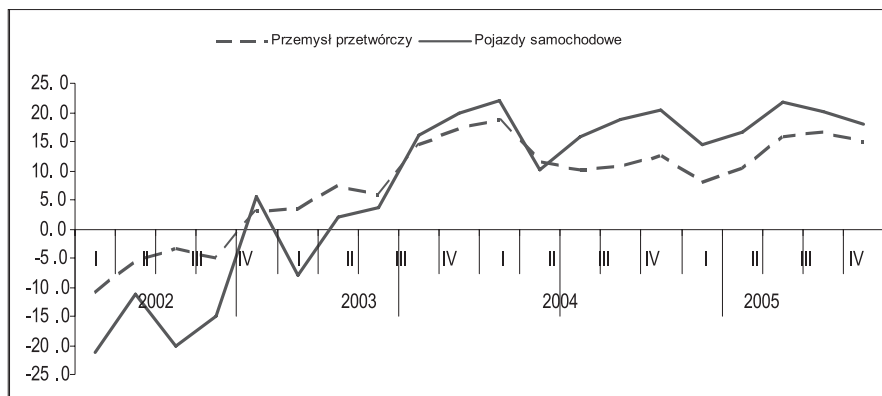
Zła sytuacja koniunkturalna, która przekłada się na spadek siły nabywczej ludności, skutkuje odkładaniem zakupów pewnych dóbr na później⁵. Dotyczy to także popytu na samochody. Dlatego też, aby uzyskać pewien kontekst stanu koniunkturalnego gospodarki, w dalszej części zaprezentowano dane statystyczne opisujące sektor motoryzacyjny wraz z analogicznymi informacjami na temat całego przemysłu przetwórczego w Polsce⁶. W rozwiniętych gospodarkach obserwuje się wysoką korelację między sytuacją w motoryzacji, a ogólnym stanem koniunkturalnym⁷. Wahania sprzeda-

ży produkcji pojazdów samochodowych przyczep i naczep, i sprzedaży produkcji przemysłu przetwórczego, także przejawiają zgodność.

Fluktuacje produkcji sprzedanej części i pojazdów samochodowych odzwierciedlają wahania sprzedaży w całym przemyśle. Charakteryzują się jednak większą zmiennością. Okresy pogorszenia koniunktury w tej branży są więc odczuwane silniej niż przeciętnie w całym przemyśle, ale równocześnie czas prosperity na tym rynku charakteryzuje się wyraźnym wzrostem sprzedaży. Warto wspomnieć, że periodyzacja cyklu wykonana metodą Bry-Boschan, pozwala umiejscowić dolny punkt zwrotny w sierpniu 2005 roku⁸. Można więc przyjąć, że od tego czasu w przemyśle przetwórczym rozpoczęła się wzrostowa faza koniunktury.

Do bardziej szczegółowej charakterystyki sytuacji koniunkturalnej w branży motoryzacyjnej wykorzystano tak zwane dane jakościowe – wskaźniki koniunktury opracowywane przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie.

Wskaźniki jakościowe są konstruowane w oparciu o informacje uzyskane w drodze bezpośredniego i permanentnego badania aktywności



Wykres 4. Klimat koniunktury przemysłu przetwórczego ogółem i branży motoryzacyjnej.
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

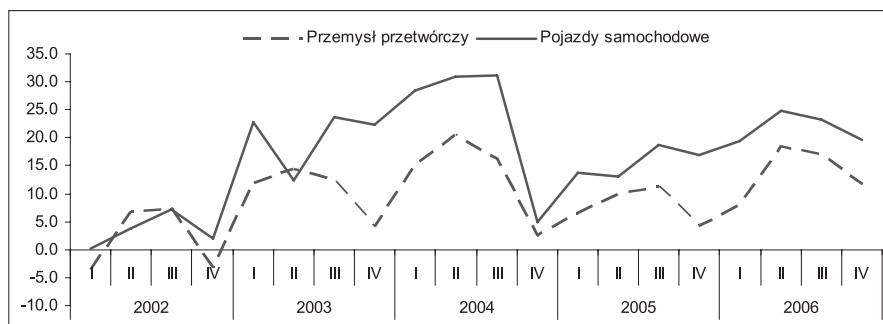
⁴ Istotny wpływ stanu gospodarczego na kondycję przedsiębiorstw odnotowuje się w sytuacji, kiedy popyt na ich produkty charakteryzuje się stosunkowo wysokim współczynnikiem elastyczności dochodowej. Ekonometria. Metody, przykłady, zadania, red. J. Dziechciarz, Wydawnictwo AE im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2002.

⁵ Przykłady zachowań podmiotów na rynku motoryzacyjnym w USA w zależności od koniunktury gospodarczej można znaleźć w: M. B. Zimmerman, A View of Recessions, From the Automotive Industry, w: Beyond Shocks: What Causes Business Cycles, ed. J. C. Fuhrer, S. Schuh, FRBB Conference Series No. 42, 1998.

⁶ Szeregi poddano dekompozycji sezonowej i usunięto składnik przypadkowy, a następnie zaprezentowano jako procentowe odchylenia od trendu, który oszacowano metodą Hodricka-Prescotta.

⁷ S. Kasiewicz, Ocena globalnej konkurencji w świetle ewolucji przemysłu motoryzacyjnego, w: Badania gospodarki polskiej stan bieżący i perspektywy rozwoju, Prace i Materiały IRG, SGH, Warszawa 2002.

⁸ Algorytm BB opracowano w National Bureau of Economic Research w USA -jednym z najważniejszych ośrodków tego typu badań na świecie Na temat metody Bry-Boschan można przeczytać w: G. Bry, Ch. Boschan, Cyclical Analysis of Time Series: Selected Procedures and Computer Programs, NBER Technical Papers No. 20, New York 1971; R. G. King, Ch. I. Plosser, Real Business Cycles and the Test of the Adelmans, NBER Working Paper No. 3160, 1989.



Wykres 5. Klimat popytu krajowego i zagranicznego.
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

gospodarczej, realizowanego za pomocą metody testu koniunkturalnego⁹. Badania ankietowe, przeprowadzane w wielu krajach, dostarczają informacji na temat systemów gospodarczych. Pozwalają tym samym na lepsze zrozumienie procesów, które w nich zachodzą. Informacje tego typu, po odpowiednim przetworzeniu, są przydatne do konstruowania wskaźników wyprzedzających.

Metoda testu koniunktury polega na rejestrowaniu zmian aktywności gospodarczej poprzez analizowanie odpowiedzi na pytania zawarte w ankietach. Dane z ankiet mają charakter opinii ekspertów, którzy uczestniczą w życiu gospodarczym. Informacji udzielają bowiem pracownicy wysokiego szczebla (dyrektorzy) lub właściciele, a więc osoby najlepiej zorientowane w sytuacji przedsiębiorstwa. Pytania stawiane respondentom mają charakter jakościowy, co oznacza, że nie wymagają odpowiedzi „o ile”, ale „w jakim kierunku”. Zmiany określane są na podstawie porównania stanu obecnego z tym, który wystąpił w okresie poprzednim, lub stanu ba-

danego zjawiska z sytuacją uznawaną za normalną. Ostatecznie, zebrane informacje są prezentowane w formie sald, czyli różnicy między procentową ilością odpowiedzi wskazujących na poprawę sytuacji i procentową ilością odpowiedzi informujących o jej pogorszeniu.

Konstruowane wskaźniki mogą mieć charakter diagnostyczny lub prognostyczny. Pytania dotyczą bowiem sytuacji bieżącej oraz przyszłej. Pozytkowanie odpowiedzi na pytania, które odnoszą się do przyszłości, stwarza możliwość oceny oczekiwań i planów przedsiębiorców. Prognozy formułowane w trakcie badania są na ogół krótkookresowe, gdyż obejmują horyzont od jednego do trzech miesięcy.

Na wykresie 4 zaprezentowano kilka wybranych wskaźników koniunktury. Są to głównie tak zwane wskaźniki klimatu, czyli wartości konstruowane jako średnia diagnozy i prognozy.

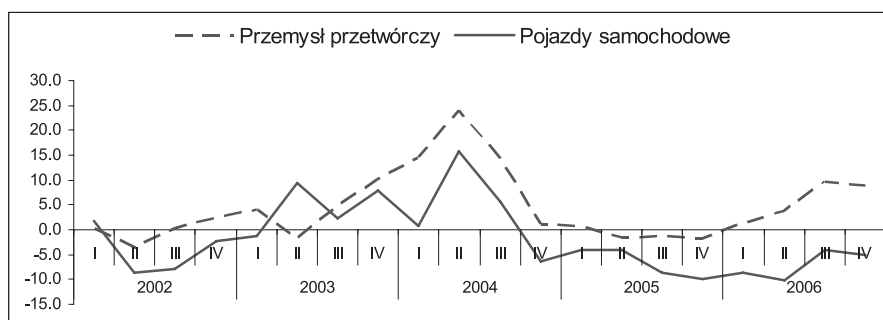
Wskaźniki koniunktury przyjmują wartości w przedziale od -100 (gdy wszystkie firmy, które stwierdzają zmianę sytuacji, wskazują na jej po-

gorszeniu) do +100 (gdy wszystkie firmy informują o poprawie). Dodatnia wartość wskaźnika koniunktury oznacza więc, że w danej branży przeważają przedsiębiorstwa obserwujące poprawę aktywności ekonomicznej, a w przypadku wskaźnika złożonego można wtedy mówić o dobrym klimacie koniunktury. W przemyśle motoryzacyjnym taką sytuację zaobserwowano w roku 2003 i od tego czasu odnotowywano wzrost wskaźnika jakościowego, aż do jego ustabilizowania się w granicach 15 – 20 punktów. Warto też zwrócić uwagę, że w latach 2005 – 2006 klimat koniunktury na rynku motoryzacyjnym był ciągle lepszy od analogicznej oceny całego przemysłu przetwórczego.

Oszacowanie klimatu popytu krajowego i zagranicznego uzyskano przy uwzględnieniu informacji na temat aktualnego i spodziewanego portfela zamówień badanych jednostek. Pierwsza rzecz, na którą na wykresie 4 należy zwrócić uwagę, to gwałtowne pogorszenie sytuacji koniunkturalnej w drugiej połowie 2004 roku. Zaobserwowany spadek popytu można tłumaczyć zmianami na rynku motoryzacyjnym, które zaszły w związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Jedną z przyczyn spadku zapotrzebowania na produkty branży stał się masowy napływ używanych aut z Europy Zachodniej. Ceny takich pojazdów znacząco odbiegały od obowiązujących na polskim rynku wtórnym. Wyraźne przesunięcie krzywej podaży w prawo uruchomiło proces obniżki cen aut używanych, ale także znacząco zniechęciło do zakupu relatywnie znacznie droższych pojazdów nowych. Po istotnym pogorszeniu sytuacji koniunkturalnej następuje jednak stopniowa poprawa. Przyczynia się do tego między innymi eksport nowych aut za granicę oraz rosnący popyt na części samochodowe.

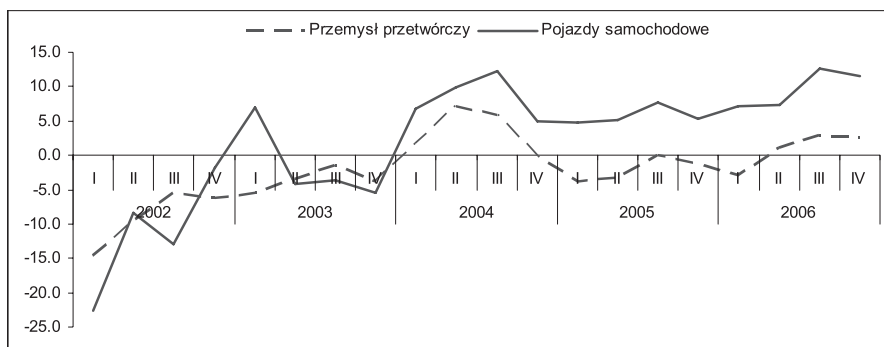
Zmiany rynkowe wymusiły obniżki cen, co można zaobserwować w zmienności prostego wskaźnika jakościowego prognozy cen.

Przewidywania dotyczące cen, które są formułowane przez przedsiębior-



Wykres 6. Przewidywane ceny sprzedaży w przemyśle przetwórczym i motoryzacyjnym.
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

⁹ Ogólnopolska analiza koniunktury przemysłu przetwórczego prowadzana jest przez GUS od 1992 roku. Więcej na temat metody testu koniunkturalnego: M. Rekowski, Test koniunkturalny jako metoda analiz koniunktury gospodarczej, w: Koniunktura gospodarcza Polski. Analiza grup produktowych, red. M. Rekowski, Wydawnictwo Akademia, Poznań 1997.



Wykres 7. Klimat regulowania zobowiązań.
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

ców w ramach badania metodą testu koniunktury, można porównywać z faktycznie zachodzącymi zmianami, stosując jednak pewne odroczenie czasowe. Reakcją na odnotowany w 2004 roku spadek popytu, poza innymi działaniami, stało się obniżanie cen nowych pojazdów. W latach 2005 – 2006 kolejne wartości wskaźnika są ujemne, co oznacza, że większość ankietowanych przewidywała spadek cen.

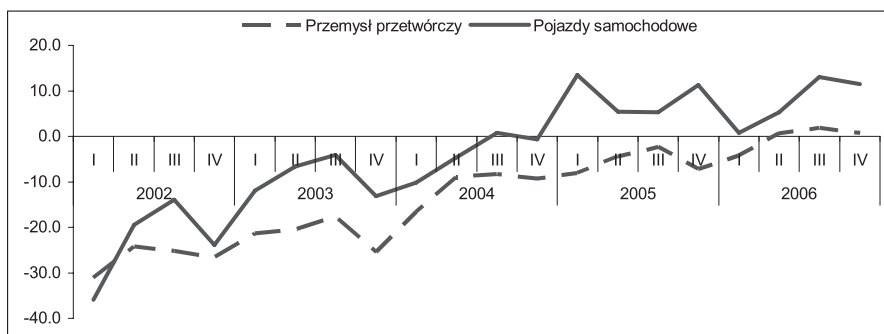
Jeśli spojrzeć na jakościowy wskaźnik prognozy cen dla przemysłu przetwórczego ogółem, to można zauważyć, że w roku 2006 wspiął się on na dodatni poziom. Większość ankietowanych stanowili w tym czasie przedsiębiorcy spodziewający się presji inflacyjnej. Przewidywania dotyczące zmian cen na rynku motoryzacyjnym nadal są negatywne.

W ostatnich latach zdolność do regulowania zobowiązań przez przedsiębiorstwa zaliczane do działu 34 PKD poprawiła się. Już w 2004 roku odnotowano poprawę w tym zakresie. Od tego roku jakościowy wskaźnik utrzymuje się na dodatnim poziomie, wskazując na ustabilizowaną sytuację. W tym samym czasie w całym przemyśle przetwórczym odnotowywano pewne problemy ze zdol-

nością do regulowania zobowiązań (ujemne wartości złożonego wskaźnika w I i II kw. 2005, i w I kw. 2006). Spadek złożonego wskaźnika jakościowego poniżej zera oznacza sytuację, w której na pytanie dotyczące zdolności przedsiębiorstwa do regulowania zobowiązań, większość ankietowanych stwierdzających zmianę, opowiadała: pogarsza się.

Na wykresie 8 zaprezentowano jakościowe oceny przedsiębiorców, dotyczące przyszłego zatrudnienia. Zgodnie z opiniami, które dotyczą trzech kolejnych miesięcy, w przemyśle motoryzacyjnym można się spodziewać pewnego zwiększenia liczby miejsc pracy. Takiego zdania jest większość ankietowanych przedsiębiorstw.

Podsumowując warto wspomnieć, że w przygotowywanym przez pracowników Katedry Mikroekonomii Akademii Ekonomicznej w Poznaniu rankingu dwunastu branż przemysłowych, produkcja pojazdów mechanicznych zajmuje wysokie, czwarte miejsce. Wspomniany ranking oraz komentarze na temat sytuacji w przemyśle przetwórczym, budownictwie, a także koniunkturze zagranicznej, można znaleźć w wydawnictwie Katedry Mikroekonomii



Wykres 8. Prognoza zatrudnienia dla przemysłu przetwórczego i w produkcji pojazdów mechanicznych, przyczep i nacze. Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

pt „Biuletyn Koniunktury. Kwartalne analizy ekonomiczne”.

Podsumowanie

Przemysł motoryzacyjny jako branża wytwarzająca dobra trwałe użytku jest podatna na wahania koniunktury ogólnogospodarczej. Zmiany koniunkturalne w tej gałęzi są silniejsze, niż w całym przemyśle przetwórczym, zarówno w fazie poprawy jak i pogorszenia koniunktury. Obecna, stopniowa poprawa sytuacji w branży wynika z rosnącego popytu krajowego i zagranicznego na jej wyroby. Proces ten jest stymulowany obniżaniem cen. Jednocześnie z poprawieniem koniunktury następuje poprawa sytuacji finansowej przedsiębiorstw, co przekłada się też na rosnącą zdolność do regulowania zobowiązań finansowych.

Napływ inwestycji bezpośrednich oraz wzrost popytu na produkty oferowane przez tę gałąź przemysłu przyczyniają się do rosnącej liczby miejsc pracy w przedsiębiorstwach wytwarzających części i pojazdy samochodowe.

LITERATURA

- Biuletyn statystyczny GUS, Warszawa, lata 2002 – 2004.
- Biuletyn Koniunktury. Kwartalne analizy ekonomiczne, Nr. 4-2006, Katedra Mikroekonomii Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2006.
- Biuletyn Statystyczny Województw GUS, Warszawa 2003.
- G. Bry, C. Boschan, Cyclical Analysis of Time Series: Selected Procedures and Computer Programs, NBER Technical Papers No. 20, New York 1971.
- Ekonometria. Metody, przykłady, zadania, red. J. Dziechciarz, Wydawnictwo AE im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2002.
- S. Kasiewicz, Ocena globalnej konkurencji w świetle ewolucji przemysłu motoryzacyjnego, w: Badania gospodarki polskiej stan bieżący i perspektywy rozwoju, Prace i Materiały IRG, SGH, Warszawa 2002.
- R. G. King, Ch. I. Plosser, Real Business Cycles and the Test of the Adelmans, NBER Working Paper No. 3160, 1989.
- M. Rekowski, Test koniunkturalny jako metoda analiz koniunktury gospodarczej, w: Koniunktura gospodarcza Polski. Analiza grup produktowych, red. M. Rekowski, Wydawnictwo Akademia, Poznań 1997.
- M. B. Zimmerman, A View of Recessions, From the Automotive Industry, w: Beyond Shocks: What Causes Business Cycles, ed. J. C. Fuhrer, S. Schuh, FRBB Conference Series No. 42, 1998.