

PRACE NAUKOWE

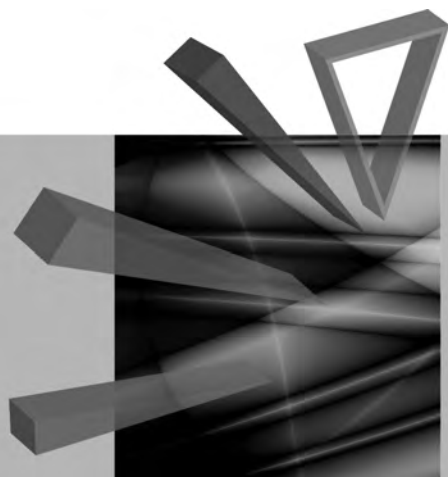
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

307

Polityka ekonomiczna



Redaktorzy naukowi

Jerzy Sokołowski

Grażyna Węgrzyn



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2013

Redaktor Wydawnictwa: Dorota Pitulec

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Cibis

Łamanie: Beata Mazur

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl, www.ebscohost.com,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się

na stronie internetowej Wydawnictwa

www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie

wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Wrocław 2013

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-390-8

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	13
Franciszek Adamczuk , Produkty tradycyjne i regionalne i ich wykorzystanie w promocji regionu.....	15
Ewa Badzińska , Perspektywy i bariery rozwoju firm <i>spin-off</i> w Polsce.....	25
Agnieszka Baer-Nawrocka, Arkadiusz Sadowski , Polityczne i strukturalne czynniki wpływające na przemiany w rozmieszczeniu produkcji trzody chlewnej w krajach Unii Europejskiej.....	35
Agnieszka Barczak , Wykorzystanie metody programowania liniowego do oceny procesu produkcyjnego grup gospodarstw wybranych typów rolniczych.....	45
Wioletta Bińkowska-Golasa , Odległość gmin wiejskich województwa mazowieckiego od głównych ośrodków gospodarczych a ich poziom przedsiębiorczości	56
Alicja Bonarska-Treit , Turystyka szansą rozwoju lokalnego.....	65
Agnieszka Borowska , Wykorzystanie środków w ramach krajowych programów wsparcia pszczelarstwa w Polsce.....	77
Anna Czech , Bezpieczeństwo energetyczne Polski a odnawialne źródła energii	92
Małgorzata Dolata , Pozycja konkurencyjna obszarów wiejskich Polski Wschodniej z punktu widzenia ich wyposażenia w infrastrukturę gospodarczą.....	100
Monika Fabińska , Wybrane czynniki kapitału regionalnego determinujące rozwój firm z sektora włókienniczo-odzieżowego z województwa łódzkiego	109
Mateusz Folwarski , Wynagrodzenia dyrektorów wykonawczych rady dyrektorów największych amerykańskich banków przed i po kryzysie finansowym	121
Małgorzata Fronczek , Charakter wymiany handlowej Polski z zagranicą po 1990 roku	132
Hanna Godlewska-Majkowska, Agnieszka Komor , Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego w Polsce i w Europie	142
Marcin Gospodarowicz , Sektor mikroprzedsiębiorstw w Polsce i jego wsparcie ze środków UE w latach 2007-2011	152
Marianna Greta, Ewa Tomczak-Woźniak , Polski sektor rolny a cyfryzacja – przykład i bariery realizacji projektu wdrażającego technologie informatyczne.....	165

Sylwia Guzdek , Znaczenie instytucji otoczenia biznesu dla małych i średnich przedsiębiorstw w latach 2007-2012	176
Barbara Hadryjańska , Umacnianie przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw na przykładzie sektora rolno-spożywczego	190
Sławomira Hajduk , Instrumenty ekonomiczne zarządzania przestrzenią na poziomie lokalnym	201
Mariusz Hamulczuk , Asymetria w transmisji cen w łańcuchu żywnościowym. Przykład cen drobiu w Polsce.....	212
Tomasz Holecki, Joanna Woźniak-Holecka, Agata Bocionek , Finansowanie świadczeń opieki zdrowotnej osobom nieubezpieczonym na podstawie decyzji organu wykonawczego samorządu terytorialnego	224
Grażyna Karmowska , Zróżnicowanie rozwoju powiatów województwa zachodniopomorskiego.....	233
Wojciech Kisiał, Bartosz Stępiński , Analiza zróżnicowania przestrzennego absorpcji funduszy Unii Europejskiej przez samorządy terytorialne w Polsce.....	247
Joanna Kizielewicz , Polityka gospodarcza rządu i Unii Europejskiej wobec regionów nadmorskich i jej wpływ na rozwój turystyki morskiej w Polsce	257
Ewa Kołoszycz , Dochody typowych gospodarstw mlecznych w UE w 2011 roku	270
Sylwester Kozak , Efektywność zakładów ubezpieczeń na życie w Polsce w latach 2002-2011. Czy wielkość i własność zagraniczna zakładów mają znaczenie?.....	280
Mariusz Kudelko , Ocena zasadności budowy elektrowni systemowych wykorzystujących nowe złoża węgla brunatnego	292
Anetta Kuna-Marszałek , Strategie ekologiczne przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych.....	305
Piotr Laskowski , Specjalne strefy ekonomiczne jako czynnik rozwoju regionalnego na przykładzie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST- PARK”	317
Wojciech Leoński , Zewnętrzne bariery rozwoju przedsiębiorczości w Polsce..	330
Edyta Łyżwa, Olga Braziewicz-Kumor , Współpraca przedsiębiorstw przemysłowych z innymi uczestnikami rynku w zakresie działalności innowacyjnej.....	341
Agnieszka Malkowska , Strategia rozwoju Euroregionu Pomerania a budowa konkurencyjnego regionu przygranicznego.....	353
Arkadiusz Malkowski , Wschodnia granica Polski. Od peryferii i izolacji do współdziałania	363
Grażyna Mańczak , Ocena polityki proeksportowej w Polsce	373
Antoni Mickiewicz, Bartosz Mickiewicz , Analiza nakładów pracy w gospodarstwach rolnych w 2010 roku w porównaniu do 2002 roku	384

Dominika Mierzwa , Zastosowanie modelu multiplikacyjnej analizy dyskryminacji w ocenie spółdzielczych przedsiębiorstw mleczarskich.....	396
Andrzej Miszczuk , Nowe podejście do regionalnego planowania strategicznego (na przykładzie województwa podkarpackiego).....	408
Zbigniew Mongiało, Michał Świtlyk , Analiza współczynników efektywności uczelni publicznych.....	420
Anna Oleńczuk-Paszel, Monika Śpiewak-Szyjka , Gospodarowanie wojewódzkim zasobem nieruchomości a dochody województwa	431
Piotr Podsiadło , Zagadnienie pomocy publicznej dla przedsiębiorstw w sektorze rybołówstwa.....	442
Halina Powęska , Cel przekraczania granicy uczestników handlu przygranicznego a struktura towarowa transgranicznych zakupów na pograniczu polsko-ukraińskim	454
Zdzisław W. Puślecki , Nowe zjawiska we Wspólnej Polityce Rolnej Unii Europejskiej w warunkach perspektywy budżetowej na lata 2014-2020 ...	465
Bogusława Puzio-Waślawik , Samozatrudnienie w okresie spowolnienia gospodarczego w Polsce	477
Małgorzata Raczkowska , Spółdzielczość socjalna w Polsce	489
Joanna Rogalska , Świętokrzyskie jednostki samorządu terytorialnego jako beneficjenci polityki regionalnej.....	502
Iga Rudawska , Sieć jako pośrednia forma koordynacji gospodarczej na przykładzie zintegrowanej opieki zdrowotnej	513
Robert Rusielik , Determinanty efektywności technicznej produkcji żywca wołowego w Europie i na świecie w roku 2011	522
Karolina Sienkiewicz , Karta Praw Studenta a sytuacja absolwentów szkół wyższych na rynku pracy.....	534
Agnieszka Skoczyła-Tworek , Audyt jako narzędzie optymalizacji zarządzania przedsiębiorstwem w dobie kryzysu ekonomicznego	546
Katarzyna Skorupińska , Niezwiązkowe formy reprezentacji pracowników w polskim systemie stosunków przemysłowych	557
Agnieszka Słomka-Gołębiowska , Determinanty niezależności komitetu wynagrodzeń w bankach w Polsce	569
Jerzy Sokołowski , Optymalizacja wyboru oferty turystycznej przez klienta przy wykorzystaniu portalu internetowego holidaycheck	581
Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka , Ocena stopnia wykorzystania pomocy publicznej przez przedsiębiorstwa województwa lubelskiego na podstawie wyników badań ankietowych	590
Marcin Stępień , Elementy zasad podatkowych w aspekcie polskiego systemu podatkowego.....	602
Maciej Szczepankiewicz , Potencjał innowacyjny polskich parlamentarzystów.....	612

Magdalena Ślebocka, Aneta Tylman , Rola funduszy unijnych w finansowaniu zrównoważonego rozwoju na przykładzie gmin województwa łódzkiego	623
Arkadiusz Świadek, Katarzyna Szopik-Depczyńska , Aktywność innowacyjna a wielkość przedsiębiorstw w systemie przemysłowym małopolski	633
Dariusz Urban , Gospodarka polska jako miejsce inwestycji z perspektywy wybranych państwowych funduszy majątkowych – przyczynek do badań empirycznych.....	644
Piotr Urbanek , Polityka wynagradzania kadry kierowniczej w polskich bankach publicznych na przykładzie spółek indeksu WIG20	654
Adam Wasilewski , Użytki rolne a rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej w Polsce	667
Anetta Waśniewska , Aktywność społeczna i ekonomiczna stowarzyszeń i fundacji – wybrane zagadnienia na podstawie przeprowadzonych badań	678
Marek Wigier , Sytuacja ekonomiczna przetwórstwa spożywczego w Polsce w okresie członkostwa w UE – stan i perspektywy.....	688
Edward Wiśniewski , Efekty skali w funkcjonowaniu jednostek samorządu terytorialnego na przykładzie gmin województwa zachodniopomorskiego	700
Urszula Zagóra-Jonszta , Ruch spółdzielczy i działalność Franciszka Stefczyka	710
Katarzyna Żak , Diagnoza poziomu innowacyjności polskiej gospodarki.....	721

Summaries

Franciszek Adamczuk , Usage of traditional and regional products in the region's promotion.....	24
Ewa Badzińska , Prospects and barriers to the development of <i>spin-off</i> companies in Poland	34
Agnieszka Baer-Nawrocka, Arkadiusz Sadowski , Political and structural factors affecting the changes in the distribution of pig production in the European Union countries	44
Agnieszka Barczak , The use of the linear programming method to assess the production process of groups of farms of some chosen agricultural types.	55
Wioletta Bieńkowska-Gołas , Distance of rural communities in Mazovian Voivodeship from the main economic centres and their level of entrepreneurship	64
Alicja Bonarska-Treit , Tourism as a chance for local development.....	76
Agnieszka Borowska , The use of funds under National Programmes for the Support of Apiculture in Poland	91
Anna Czech , Polish energy security and renewable energy sources	99

Malgorzata Dolata , Competitive position of East Poland rural areas from the point of view of economic infrastructure equipment.....	108
Monika Fabiańska , Selected factors of the regional capital determining investment decisions of the companies from the textile and clothing sector from Łódź Voivodeship.....	120
Mateusz Folwarski , Remuneration of executive directors of board of directors of the biggest American banks before and after the financial crisis	131
Malgorzata Fronczek , Character of the Polish foreign trade after 1990	141
Hanna Godlewska-Majkowska, Agnieszka Komor , Conditioning of automotive sector enterprises competitiveness in Poland and in Europe.....	151
Marcin Gospodarowicz , Microenterprises in Poland and their support from EU funds in the years 2007-2011.....	164
Marianna Greta, Ewa Tomczak-Woźniak , Polish agriculture sector vs. digitization – example and barriers of the computer technologies implementing project realization	175
Sylwia Guzdek , The importance of business environment for small and medium-sized enterprises in 2007-2012.....	189
Barbara Hadryjańska , Strengthening the competitive advantage of companies on the example of the agri-food sector.....	200
Sławomira Hajduk , Economic instruments of space management on the local level.....	211
Mariusz Hamulczuk , Asymmetric price transmission along the food chain. Example of poultry prices in Poland	223
Tomasz Holecki, Joanna Woźniak-Holecka, Agata Bocionek , Financing health care services for uninsured individuals under a decision of the executive body of the local government.....	232
Grażyna Karmowska , Differences in the development of poviats of West Pomeranian Voivodeship	246
Wojciech Kisiał, Bartosz Stępiński , Spatial differences in the absorption of EU funds by the regional and local governments in Poland.....	256
Joanna Kizielewicz , Economic policy of the government and the European Union towards coastal regions and its influence upon the development of maritime tourism in Poland	269
Ewa Kołoszycz , Income of typical dairy farms in the European Union in 2011.....	279
Sylwester Kozak , Efficiency of life insurance companies in Poland in the years 2002-2011. Do size and foreign ownership matter?.....	291
Mariusz Kudelko , Assessment of building of power plants using new lignite deposits – a systems approach.....	304
Anetta Kuna-Marszałek , Environmental strategies of enterprises on the international markets	316

Piotr Laskowski , Special economic zones as a factor of regional development based on Wałbrzych Special Economic Zone “INVEST-PARK”.	329
Wojciech Leoński , External barriers to the development of entrepreneurship in Poland	340
Edyta Łyżwa, Olga Braziewicz-Kumor , Cooperation of industrial enterprises with other market participants in terms of innovative activity.....	352
Agnieszka Malkowska , Strategy for the development of Pomerania Euro-region and building of competitive border region	362
Arkadiusz Malkowski , The eastern border of Poland from outskirts and isolation to co-operation	372
Grażyna Mańczak , Pro-export policy assessment in Poland.....	383
Antoni Mickiewicz, Bartosz Mickiewicz , Analysis of labour output in agricultural farms in 2010 in comparison to 2002.....	395
Dominika Mierzwa , Application of multiplication analysis of discrimination to the evaluation of cooperative dairy companies	407
Andrzej Miszczuk , New approach the regional strategic planning (as an example of Podkarpackie Voivodeship)	419
Zbigniew Mongiało, Michał Świtłyk , Analysis of efficiency coefficients of public universities	430
Anna Oleńczuk-Paszal, Monika Śpiewak-Szyjka , Voivodeship real estate management vs. voivodeship revenue	441
Piotr Podsiadło , State aid for fishing industry companies.....	453
Halina Powęska , The purpose of crossing the border by cross-border traders and the commodity structure of cross-border purchasing in the Polish-Ukrainian border region.....	464
Zdzisław W. Puślecki , New phenomena in the Common Agricultural Policy of the European Union in the conditions of a budgetary perspective for the years 2014-2020.....	476
Bogusława Puzio-Waławik , Self-employment during the economic slowdown in Poland	488
Małgorzata Raczkowska , Social cooperative movement in Poland.....	501
Joanna Rogalska , Świętokrzyskie local government units as beneficiaries of regional policy	512
Iga Rudawska , Network as an intermediate form of economic coordination on the example of integrated healthcare	521
Robert Rusielik , Determinants of technical efficiency of beef production in Europe and in the world in 2011.....	533
Karolina Sienkiewicz , Consequences of signing Student’s Law Card for university graduates	545
Agnieszka Skoczyła-Tworek , Audit as a tool for optimization of company management in the current economic crisis.....	556

Katarzyna Skorupińska , Non-trade union forms of employee representation in the Polish system of industrial relations	568
Agnieszka Słomka-Gołębiowska , Determinants of compensation committee independence in banks in Poland.....	580
Jerzy Sokółowski , Optimization of tourist offer selection by using Internet portal HolidayCheck.....	589
Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałazka , Assessment of the use of public assistance by companies in Lublin Voivodeship based on survey results	601
Marcin Stępień , Elements of tax rules in the context of the Polish tax system	611
Maciej Szczepankiewicz , Polish parliamentarians' innovation potential.....	622
Magdalena Ślebocka, Aneta Tylman , The role of EU funds in the financing of sustainable development on the example of Łódź Voivodeship municipalities	632
Arkadiusz Świadek, Katarzyna Szopik-Depczyńska , The impact of enterprises' size on regional innovation systems – Małopolskie case	643
Dariusz Urban , Polish economy as a place of investment from the perspective of selected sovereign wealth funds – a contribution to the empirical analyses.....	653
Piotr Urbanek , Executive remuneration policy in the Polish public banks on the example of WIG20 companies.....	666
Adam Wasilewski , Arable land and the development of non-agricultural economic activity in Poland.....	677
Anetta Waśniewska , Social and economic activity of associations and foundations – selected problems based on research.....	687
Marek Wigier , Food processing in Poland in the times of EU membership – condition and perspective	699
Edward Wiśniewski , Economies of scale in the operation of local government units on the example of communities of Western Pomerania.....	709
Urszula Zagóra-Jonszta , Cooperative movement and activities of Franciszek Stefczyk	720
Katarzyna Żak , Diagnosis of the innovation level of Polish economy	732

Hanna Godlewska-Majkowska

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Agnieszka Komor

Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

UWARUNKOWANIA KONKURENCYJNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA MOTORYZACYJNEGO W POLSCE I W EUROPIE*

Streszczenie: Celem badań w niniejszej pracy jest identyfikacja głównych czynników, które wpływają na konkurencyjność przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego działających w Polsce i w Europie. Analizie poddane zostały te uwarunkowania konkurencyjności, które wiążą się z lokalizacją podmiotów gospodarczych. W toku badań wskazano główne czynniki i bariery wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego w Polsce i w Europie.

Słowa kluczowe: konkurencyjność przedsiębiorstw, sektor motoryzacyjny, lokalizacja działalności gospodarczej.

1. Wstęp

Konkurencyjność jest zjawiskiem koniecznym dla istnienia i rozwoju przedsiębiorstw. Ze względu na występowanie w otoczeniu przedsiębiorstw znacznych zmian o charakterze nieciągłym oraz narastanie procesów globalizacyjnych istnieje konieczność poszukiwania nowych uwarunkowań konkurencyjności. Jednym z nich jest lokalizacja przedsiębiorstw, wpływająca zarówno na potencjał konkurencyjności podmiotów gospodarczych, przewagę konkurencyjną, jak i osiągniętą pozycję konkurencyjną.

Celem opracowania jest identyfikacja głównych czynników, które będą kształtować konkurencyjność przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego działających w Polsce i w Europie. Miejsce omawianej grupy przedsiębiorstw w gospodarce narodowej określić można za pomocą Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007, traktując łącznie trzy działy:

* Niniejsze opracowanie powstało w oparciu o badania statutowe Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH w Warszawie nt. *Przedsiębiorczość z perspektywy nowej geografii ekonomicznej* przeprowadzone pod kierunkiem H. Godlewskiej-Majkowskiej.

- Dział 29 – Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli (w ramach Sekcji C – Przetwórstwo przemysłowe);
- Dział 30 – Produkcja pozostałego sprzętu transportowego (w ramach Sekcji C – Przetwórstwo przemysłowe);
- Dział 45 – Handel hurtowy i detaliczny pojazdami samochodowymi, naprawa pojazdów samochodowych (w ramach Sekcji G – Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle).

Poszukiwanie sposobów wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego wydaje się być ważną kwestią, ze względu zarówno na rangę tego sektora w Polsce¹, jego wpływ na rozwój lokalny i regionalny, jak i na występowanie interesujących powiązań w ramach łańcucha produkcji i sprzedaży. Znaczenie sektora motoryzacyjnego funkcjonującego na terytorium Polski w skali Unii Europejskiej jest również duże, czego dowodzi m.in. jego udział w liczbie przedsiębiorstw unijnych (udział przedsiębiorstw motoryzacyjnych w Polsce w liczbie przedsiębiorstw w UE-27 wynosił w 2010 r. niespełna 10%) oraz w zatrudnieniu (udział liczby osób zatrudnionych w przedsiębiorstwach motoryzacyjnych w Polsce w liczbie zatrudnionych w sektorze w UE-27 wynosił ponad 7%)². Wymienione dane wskazują na znaczący potencjał konkurencyjny branży motoryzacyjnej w Polsce w skali unijnej. Nowo utworzone miejsca pracy oraz inwestycje zapewniające dopływ nowych technologii i kapitału finansowego sprawiają, że sektor ten ma duży wpływ na modernizację gospodarki nie tylko w Polsce, ale i innych krajach UE. Rosnąca dynamicznie konkurencja, szczególnie w Azji, implikuje potrzebę identyfikacji źródeł wzrostu konkurencyjności europejskich producentów, w tym także firm działających w Polsce. Równie ważna jest kwestia zdiagnozowania obecnych i nowych barier rozwoju sektora motoryzacyjnego w skali krajowej i europejskiej. Należy podkreślić, że badania uwarunkowań konkurencyjności na poziomie sektorowym mają również istotne znaczenie o charakterze aplikacyjnym dla inwestorów z danej branży.

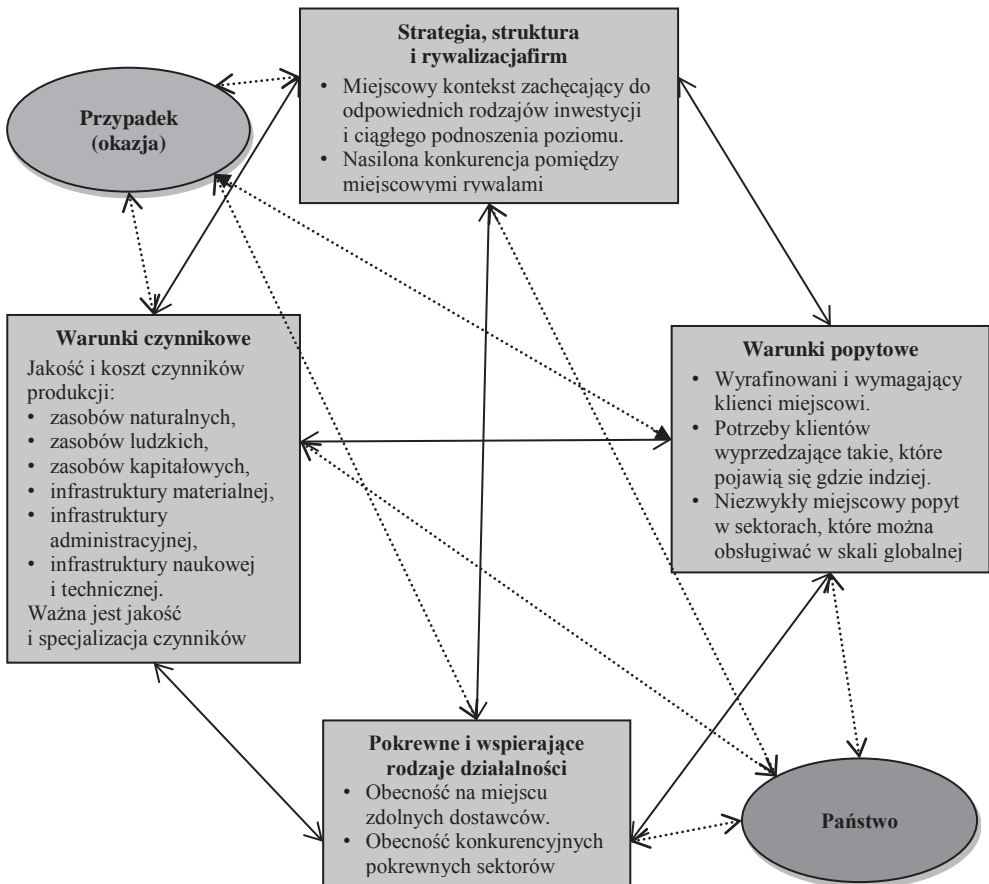
¹ O randze sektora motoryzacyjnego (łącznie Dział 29, 30 oraz 45 według PKD 2007) w Polsce świadczyć może jego udział w liczbie podmiotów gospodarczych w Polsce oraz w krajowym zatrudnieniu (według danych GUS udziały te w 2012 r. wynosiły prawie 4%). Obliczenia własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl (10.03.2013). Znaczenie przemysłu motoryzacyjnego (Dział 29 oraz 30 według PKD 2007) można wykazać także poprzez jego udział w polskim przetwórstwie przemysłowym. W 2011 r. udział sektora motoryzacyjnego w wartości produkcji sprzedanej przemysłu ogółem wynosił 10,8%, udział w przychodach ze sprzedaży – 10%, udział w wartości eksportu – 25%, udział w wartości nakładów inwestycyjnych – 7,2%. Obliczenia własne na podstawie: Rocznik statystyczny przemysłu 2012, GUS, Warszawa 2012, s. 108, 110, 148, 150, 356, 357, 317, 319.

² Obliczenia własne na podstawie danych Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (20.03.2013).

2. Konkurencyjność sektora a lokalizacja

Niniejsza praca dotyczy analizy uwarunkowań konkurencyjności na poziomie sektora. Z uwagi na konieczność identyfikacji kluczowych czynników konkurencyjności w odniesieniu do analizowanego sektora w pracy zastosowano ujęcie oparte na diamentcie M.E. Portera.

M.E. Porter zaproponował model wpływu lokalizacji na konkurencyjność zaprezentowany jako diament konkurencyjności³. Elementy tworzące diament to determi-



Rys. 1. Źródła przewagi konkurencyjnej lokalizacji z uwzględnieniem roli państwa oraz czynnika stochastycznego

Źródło: opracowanie własne na podstawie M.E. Porter, *Porter o konkurencji*, PWE, Warszawa 2001, s. 263 oraz M.E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, The Free Press, New York 1990, s. 127.

³ M.E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, The Free Press, New York 1990, s. 71-72.

nanty konkurencyjności, wśród których wymienić należy: warunki czynnikowe, warunki popytowe, strategię, strukturę firm i rywalizację pomiędzy nimi oraz branże pokrewne i wspierające. Układ wzajemnych zależności między wspomnianymi elementami z uwzględnieniem lokalizacji jako źródła przewagi konkurencyjnej przedstawia rys. 1. Konkurencyjna przewaga lokalizacji jest związana ze wzrostem poziomu efektywności w danej dziedzinie. Wymienione wyżej cztery determinanty konkurencyjności nie wyjaśniają całkowicie źródeł osiągania narodowej przewagi konkurencyjnej⁴. Stąd też schemat diamentu M.E. Portera jest przedstawiony z uwzględnieniem roli państwa oraz czynników stochastycznych w kształtowaniu konkurencyjności.

Im bardziej dana dziedzina gospodarki rozwija się w sposób złożony i dynamiczny, tym paradoksalnie większe znaczenie mają lokalne czynniki konkurencyjności⁵. Istotna zmiana warunków konkurowania wynika z postępującego procesu globalizacji, jednakże siła wpływu globalizacji w odniesieniu do poszczególnych branż jest zróżnicowana (największa w sektorach zaawansowanych technologicznie, które szybciej przystosowują się do nowych warunków)⁶.

Do tych zagadnień nawiązuje analiza czynników konkurencyjności przedstawiona w kolejnej części niniejszego opracowania.

3. Czynniki konkurencyjności przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego w świetle badań

Celem badania była identyfikacja i analiza czynników konkurencyjności przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego działających w Polsce i w Europie. Badania przeprowadzone zostały metodą delficką. Pogłębione wywiady kwestionariuszowe przeprowadzono we wrześniu 2012 r. z czterema ekspertami branży motoryzacyjnej, którzy zaprezentowali stanowisko przemysłu motoryzacyjnego, poddostawców części i akcesoriów oraz instytucji wspomagającej proces inwestycyjny m.in. w sektorze motoryzacyjnym. Wydaje się, że przeprowadzone wywiady są reprezentatywne dla opinii panujących w gremiach reprezentowanych przez czołowych ekspertów, z uwagi na aktywny udział w realizacji badań Polskiej Izby Motoryzacyjnej oraz Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych. Dlatego zebrane opinie mogą być traktowane jako symboliczny głos przedstawicieli sektora motoryzacyjnego.

W świetle zebranych wypowiedzi na konkurencyjność firm z sektora motoryzacyjnego obecnie najbardziej wpływa organizacja przedsiębiorstwa, kompetencje pracowników, elastyczność, konkurencyjne ceny, terminowość dostaw, jakość oraz

⁴ Zdaniem M.E. Portera także inne zjawiska wywierają wpływ na konkurencyjność: odkrycia, wynalazki, przemieszczenia popytu na rynkach zagranicznych, przełomy technologiczne, zewnętrzne wydarzenia polityczne, wojny. Zob. M.E. Porter, wyd. cyt., s. 73.

⁵ M.E. Porter, *Unternehmen können von regionaler Vernetzung profitieren*, „Harvard Business Manager“ 3/1999, s. 51 (51-63).

⁶ N. Daszkiewicz, *Konkurencyjność. Poziom makro, mezo, i mikro*, PWN, Warszawa 2008, s. 18.

niższe koszty. Ze względu na prawdopodobny wzrost kosztów produkcji osiągnięcie sukcesu będzie uwarunkowane głównie przez kompetencje kadry i dostęp do atrakcyjnych możliwości finansowania inwestycji. Negatywnie na konkurencyjność przedsiębiorstw z analizowanej branży wpływa m.in. duża konkurencja ze strony firm zlokalizowanych za wschodnią granicą kraju.

Zdaniem respondentów największą szansę rozwoju rynku motoryzacyjnego w Polsce w ciągu najbliższych 3 lat stanowią niskie koszty pracy, poziom wykształcenia kadr w firmach motoryzacyjnych (w tym kadr w sferze badawczo-rozwojowej), kompetencje i kreatywność pracowników, dostępność nowych terenów inwestycyjnych w przystępnych cenach, programy rządowe i unijne, rozwój infrastruktury oraz wprowadzenie rozwiązań proekologicznych. Respondenci wykazywali zainteresowanie strukturami klastrowymi w branży motoryzacyjnej. Duże znaczenie ma rozwój sieci powiązań pomiędzy partnerami (w tym m.in. między przedsiębiorstwami z branży, dostawcami, sferą dystrybucji, władzami lokalnymi, instytucjami naukowo-badawczymi, instytucjami wspierającymi przedsiębiorców z sektora m.in. PIM, PAIiIZ, Izby Gospodarcze, itd.) poprzez udział np. w inicjatywach Specjalnych Stref Ekonomicznych czy klastrów. Współpraca tego typu umożliwia wymianę wiedzy i doświadczeń, co sprzyja konkurencyjności przedsiębiorstw.

Szansą na rozwój rynku motoryzacyjnego w Polsce są również inwestycje OEM (Original Equipment Manufacturer – producent części oryginalnych wykorzystywanych w trakcie procesu produkcyjnego) w Polsce⁷. Do szans rozwojowych należy zaliczyć także rosnącą siłę nabywczą ludności oraz stosunkowo duży potencjalny rynek. Ze względu na fakt, że znaczna część krajowej produkcji przemysłu motoryzacyjnego kierowana jest na eksport, duże znaczenie ma utrzymanie lub powiększenie sprzedaży na tych rynkach.

Do największych zagrożeń dla rozwoju rynku motoryzacyjnego w Polsce w ciągu najbliższych 3 lat zaliczono trudności w dostosowaniu się do nowych realiów na rynku międzynarodowym spowodowane brakiem możliwości podjęcia decyzji oraz inicjatyw w zakładach zlokalizowanych w Polsce, gdyż centrum decyzyjne umiejscowione jest za granicą. Wiąże się z tym postępujący proces konsolidacji dużych koncernów i stosowanie przez nie praktyk monopolistycznych. Często wiele decyzji podejmuje się tam ze względów politycznych. Niejednokrotnie o wygranej nie decydują czynniki konkurencji (jakość, cena, terminowość dostaw). Ekspertsi podkreślali również zbyt małe ich zdaniem zaangażowanie państwa w proces przyciągania nowych inwestycji – zachęty inwestycyjne do lokowania działalności gospodarczej

⁷ Potwierdzeniem znaczenia poddostawców dla polskiego sektora motoryzacyjnego są wyniki badań przeprowadzonych przez Deloitte wśród 71 przedstawicieli sektora motoryzacyjnego i firm bezpośrednio współpracujących z tym sektorem w 2012 roku. Elementem, który w opinii respondentów cechuje Polskę w sposób najbardziej satysfakcjonujący, są poddostawcy (73% wskazań). Por. *Polski rynek motoryzacyjny. Ocena otoczenia gospodarczego*, Deloitte, Motoldea, maj 2012, http://www.deloitte.com/view/pl_PL/pl/dla-prasy/Raporty/5849cb1d2bf47310VgnVCM200001b56f00aRCRD.htm (12.01.2013).

w Polsce istnieją, ale są zbyt małe w stosunku do oferty innych krajów – zarówno z Europy Środkowo-Wschodniej (atutem są tu niższe koszty pracy), jak i z niektórych krajów Europy Zachodniej (protekcjonizm jest tu szerzej stosowany niż w Polsce). Ze względu na oferowanie lepszych warunków do inwestowania zakłady produkcyjne są przenoszone z poprzednich lokalizacji na te tereny lub też lokowane są tu nowe przedsiębiorstwa. Skutkiem tego jest proces migracji kapitału, który w przemyśle motoryzacyjnym w ostatnim czasie przemieszcza się m.in. do Rumunii i Bułgarii, a w perspektywie np. na Ukrainę. Powoduje to nasilenie konkurencji przedsiębiorstw zlokalizowanych w innych krajach, szczególnie z Europy Środkowo-Wschodniej.

Respondenci wskazywali również na innego typu zagrożenia rozwoju rynku motoryzacyjnego w Polsce. Zaliczyć do nich można m.in. rosnące koszty pracy przy utrzymaniu produkcji masowej o prostym standardzie oraz związany z tym spadek produktywności, brak dostępności kadry kierowniczej, mało elastyczne rozwiązania w zakresie prawa pracy, rosnące koszty energii oraz ryzyko niewystarczającej podaży energii elektrycznej, mało korzystne rozwiązania podatkowe, brak wsparcia dla sprzedaży nowych samochodów przy jednoczesnym imporcie aut używanych, nieuregulowane kwestie prawne np. dotyczące Specjalnych Stref Ekonomicznych w Polsce, przedłużające się procedury dotyczące spraw formalnych, w tym m.in. otrzymywania grantów. Wśród zagrożeń wymieniono również postęp techniczny i technologiczny w zakresie materiałów stosowanych w branży motoryzacyjnej. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera generowanie nowej wiedzy, przyspieszenie procesu jej przesyłania i dzielenia się nią. Jest to możliwe wyłącznie w sytuacji posiadania wysoko wykwalifikowanej kadry inżynierskiej. Zagrożeniem jest również nadprodukcja pojazdów samochodowych w Europie oraz kryzys finansowy i gospodarczy. Ostatni z wymienionych czynników może jednak stanowić pewną szansę w kontekście niższych kosztów realizacji inwestycji.

Ostatnie dwa czynniki – nadwyżka mocy produkcyjnych oraz kryzys gospodarczy i finansowy – stanowią wraz z niebezpieczeństwem destabilizacji strefy euro również ważne ograniczenie rozwoju rynku motoryzacyjnego w Europie. Wśród innych zagrożeń rozwoju rynku w skali europejskiej wymieniono ponadto: malejącą siłę nabywczą ludności (szczególnie dotyczy to klasy średniej) przy wysokich cenach paliw, niekorzystne tendencje demograficzne, wysoką zmienność rynków zbytu o charakterze nieciągłym, migrację dużych koncernów z Europy celem osiągnięcia większych zysków finansowych, redukcję prognoz produkcji, wstrzymywanie inwestycji oraz zamykanie części przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Istotnym ograniczeniem rozwoju rynku motoryzacyjnego w Europie są także wysokie koszty pracy oraz działania silnych związków zawodowych.

Respondenci widzą możliwość podjęcia działań w celu ograniczenia istniejących i przewidywanych barier. Jest to m.in. ochrona granic Unii Europejskiej przed konkurencją z Azji oraz USA, tworzenie dogodnych warunków dla inwestorów na każdym szczeblu samorządu terytorialnego i centralnego, likwidacja części fabryk, produkcja samochodów poprzez wspólne platformy technologiczne, aktywizacja

poszczególnych segmentów nabywców (np. system zachęt do zakupu pojazdów wykorzystywanych przez podmioty gospodarcze, w tym m.in. uregulowania prawne dotyczące podatku VAT).

Największą szansę dla rozwoju rynku motoryzacyjnego w Europie stanowi stworzenie dogodnych warunków dla inwestorów. W tym kontekście szczególnie istotną rolę odgrywają m.in. przepisy prawne czy skarbowe oraz szkolenie fachowej kadry technicznej. Istnieje konieczność większego zaangażowania i zintensyfikowania działań rządów państw. Szczególnie dużego znaczenia nabiera właściwa alokacja produkcji z uwagi na różnice przestrzenne w kosztach strukturalnych.

W celu utrzymania lub podwyższenia konkurencyjności przedsiębiorstwa w sytuacji wysokiej zmienności otoczenia zewnętrznego oraz wewnętrznej sytuacji przedsiębiorstwa analiza lokalizacji powinna mieć charakter ciągły. Decyzje dotyczące zmiany lokalizacji lub tworzenia nowego przedsiębiorstwa powinny być rozpatrywane m.in. w sytuacji: potrzeby zwiększenia mocy produkcyjnych, nadwyżki mocy produkcyjnych w dotychczasowej lokalizacji, rozwoju technologicznego, zmian na rynkach zbytu, zmian dotyczących procesu produkcyjnego, które skutkują niedostosowaniem dotychczasowej lokalizacji do potrzeb przedsiębiorstwa, zmian w zakresie programów wsparcia dla przedsiębiorstw z sektora, zmian dotyczących obciążeń publicznych, zmian w zakresie optymalizacji produkcji (np. wprowadzenie systemu *just-in-time*), zmian w strukturze przedsiębiorstwa (np. fuzje, przejęcia), potrzeby wymiany przestarzałych urządzeń technicznych czy budynków⁸.

W celu wykorzystania potencjalnych przewag konkurencyjnych sektora motoryzacyjnego w Europie konieczne są inwestycje w działalność badawczo-rozwojową oparte o wiedzę i innowacje oraz lepsze wykorzystanie potencjału pracowników, rozwój kadry, postęp w dziedzinie nowoczesnych technologii produkcji, wprowadzanie nowych produktów (w tym m.in. napędów alternatywnych), dywersyfikacja portfela produktów (np. samochody produkowane zgodnie z indywidualnym zamówieniem nabywcy) oraz stosowanie w szerszym zakresie inżynierii produktu. Ważne znaczenie ma dalsze rozszerzanie rynków zbytu, szczególnie sprzedaż poza Europę. Szansę dla rozwoju rynku motoryzacyjnego w Europie stanowi także rozwój sieci powiązań między partnerami, w tym tworzenie aliansów między producentami, uczestnictwo we wspólnych programach wspierających sprzedaż czy w inicjatywach klastrowych. Badania przeprowadzone w ramach klastra motoryzacyjnego we wschodnich Niemczech (ACOD Automotive Cluster Ostdeutschland)⁹ dotyczące kooperacji i trendów rynkowych wykazały jednak, że ponad 70% badanych firm

⁸ F. Haslehner, T. Wala, *Betriebliche Standortwahl – ein Überblick, Standort Centrepe – theoretische Reflexionen*, „Wirtschaft und Management. Schriftenreihe zur Wirtschaftswissenschaftlichen Forschung und Praxis“, Fachhochschule des BFI Wien, Band 7, November 2007, s. 75.

⁹ Badania ankietowe przeprowadzono w czwartym kwartale 2011 r. wśród przedsiębiorstw będących uczestnikami klastra. Łącznie wysłano 415 ankiet, z czego uzyskano odpowiedzi od 24% firm. Por. M. Erlacher, *Automobilindustrie Ostdeutschland – Wege in die Zukunft*, http://www.acod.de/media/events/kongress2012/referate/erlacher_web.pdf (08.02.2013).

wskazuje na brak lub słabą gotowość do współpracy. Wśród głównych powodów wymieniano trudności w znalezieniu odpowiednich partnerów, odpływ wiedzy z firmy oraz różne interesy partnerów. Jednocześnie ok. 50% respondentów uważa, że rozwój firmy można osiągnąć poprzez integrację pionową (wertikalną) w przód lub w tył względnie zmiany w portfolio produktów. Wyzwaniem na przyszłość dla 90% firm jest wejście na nowe rynki, natomiast dla 70% firm umiędzynarodowienie ich działalności. Zadania te bez gotowości współpracy będą jednak trudne do realizacji, stąd w celu osiągnięcia sukcesu potrzebne jest podjęcie kooperacji.

W toku przeprowadzonych badań wykazano, że wśród czynników mających istotny wpływ na wybór miejsca lokalizacji nowego zakładu na terytorium UE duże znaczenie mają: położenie kraju/regionu na kontynencie europejskim, tradycje przemysłowe regionu (szczególnie dotyczące sektora motoryzacyjnego), jakość i dostępność odpowiedniej liczby pracowników (np. kadry menedżerskiej, specjalistów w zakresie obróbki metali, w tym obróbki materiałów za pomocą komputerowo sterowanych urządzeń), skala optymalizacji dostaw, dostępność powierzchni produkcyjnych, biurowych, magazynowych oraz dostęp do zewnętrznych źródeł finansowania. Ponadto wskazywano również na jakość środowiska przyrodniczego, rosnący rynek, niski poziom wynagrodzeń i kosztów pracy w regionie, wysoką kulturę pracy, profil kształcenia szkół średnich i zawodowych, infrastrukturę transportową (połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze), infrastrukturę techniczną (sieć energetyczna, gazowa, kanalizacyjna, wodociągowa, dostęp do szerokopasmowego Internetu), obecność dostawców części i kooperantów, koszty transportu części do montażu, wyniki kraju w rankingach „branżowych” (motoryzacyjnych), opinię inwestorów na temat danego kraju/regionu, obecność wyspecjalizowanych jednostek otoczenia biznesu oraz parków technologicznych, system podatkowy, uwarunkowania prawno-administracyjne inne niż fiskalne (np. stabilność przepisów prawnych, inflacja, dynamika legislacji) oraz system zachęt dla inwestorów (np. specjalne strefy ekonomiczne).

Nie bez znaczenia dla lokalizacji produkcji za granicami kraju jest działalność miejscowych związków zawodowych. W tym kontekście istotną rolę odgrywają warunki, w jakich związki zawodowe w przemyśle samochodowym w Europie Zachodniej i Europie Środkowo-Wschodniej współpracują ze sobą. Z badań M. Bernaciak¹⁰ dotyczących relacji między polskimi i niemieckimi związkami wynika, że współpraca ta zawierała silny element wzajemności i kierowała się przede wszystkim analizą kosztów i korzyści. Związki współpracowały w sytuacji, gdy polscy związkowcy korzystali więcej z pomocy ich zachodnich odpowiedników niż z lokalnych rozwiązań lub gdy lokalne kanały negocjacyjne nie były dostępne dla związkowców niemieckich. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy wymienia się mniejsze zagrożenie dotyczące restrukturyzacji zatrudnienia i relokacji produkcji w Polsce

¹⁰ M. Bernaciak, *Cross-border competition and trade union responses in the enlarged EU: Evidence from the automotive industry in Germany and Poland*, "European Journal of Industrial Relations" 2010, 16(2) s. 119-135.

niż w zachodnioeuropejskim przemyśle samochodowym. Jednakże polskie związki mogą być bardziej skłonne do podejmowania wspólnych przedsięwzięć transgranicznych w przyszłości w sytuacji kryzysu gospodarczego oraz narastania presji konkurencyjnej z krajów byłego WNP i z Azji Wschodniej (m.in. w związku z niższymi kosztami siły roboczej).

4. Podsumowanie

Na konkurencyjność firm z sektora motoryzacyjnego zlokalizowanych na terytorium Polski obecnie najbardziej wpływa organizacja przedsiębiorstwa, kompetencje pracowników, elastyczność, konkurencyjne ceny, terminowość dostaw, jakość oraz niższe koszty. Wśród najważniejszych szans rozwoju rynku motoryzacyjnego w Polsce wymienić można m.in.: niskie koszty pracy, poziom wykształcenia i kompetencji pracowników, dostępność nowych terenów inwestycyjnych, wsparcie rządowe i unijne, dostępność poddostawców oraz rozwój sieci powiązań kooperacyjnych.

Do największych zagrożeń rozwoju rynku motoryzacyjnego w naszym kraju można zaliczyć m.in.: rosnące koszty pracy, brak dostępności kadry kierowniczej, mało elastyczne rozwiązania w zakresie prawa pracy, trudności z autonomicznym podejmowaniem decyzji w sytuacji, gdy centrum decyzyjne znajduje się za granicą. Nie bez znaczenia są zbyt małe zachęty inwestycyjne oraz zbyt małe, zdaniem respondentów, zaangażowanie państwa w proces przyciągania nowych inwestycji. Ważne jest, aby wysiłki władz różnych szczebli podziału terytorialnego kraju nie koncentrowały się tylko na przyciągnięciu inwestycji w perspektywie krótkookresowej, ale aby tworzyły warunki do wzrostu długookresowej konkurencyjności przedsiębiorstw.

Sektor motoryzacyjny w Polsce charakteryzuje się znacznym poziomem eksportu produkcji, co wskazuje na dość wysoką konkurencyjność branży w skali międzynarodowej, jednocześnie implikując silny stopień uzależnienia od sytuacji na zagranicznych rynkach zbytu. Dlatego też istotne znaczenie dla jego konkurencyjności ma utrzymanie istniejących oraz dostęp do nowych rynków zbytu.

Ważnym ograniczeniem rozwoju sektora motoryzacyjnego jest rosnąca presja konkurencyjna ze strony krajów trzecich, w tym głównie zlokalizowanych w Azji, nadwyżka mocy produkcyjnych w Europie oraz kryzys finansowy i gospodarczy. Istotnym zagrożeniem rozwoju rynku motoryzacyjnego w Europie są m.in. niekorzystne tendencje demograficzne, malejąca siła nabywcza ludności, wysokie koszty pracy oraz działania silnych związków zawodowych. Największą szansę dla rozwoju rynku motoryzacyjnego w Europie stanowi stworzenie dogodnych warunków dla inwestorów, w tym m.in. zintensyfikowania działań rządów państw, odpowiednie przepisy prawne, skarbowe czy szkolenie fachowej kadry technicznej.

Konieczne jest podjęcie działań mających na celu ograniczenie istniejących i przewidywanych barier rozwoju sektora motoryzacyjnego oraz podwyższenie jego konkurencyjności. Są to m.in.: ochrona granic Unii Europejskiej przed konkurencją z Azji oraz USA, dalsze rozszerzanie rynków zbytu (głównie sprzedaż do krajów

trzecich), tworzenie dogodnych warunków dla inwestorów, produkcja samochodów poprzez wspólne platformy technologiczne, aktywizacja poszczególnych segmentów nabywców, inwestycje w działalność badawczo-rozwojową, rozwój kadry, postęp w dziedzinie nowoczesnych technologii produkcji, wprowadzanie nowych produktów (w tym m.in. napędów alternatywnych). Ze względu na różnice przestrzenne w kosztach strukturalnych szczególnie istotną rolę odgrywa właściwa alokacja produkcji. Duże znaczenie ma również rozwój sieci powiązań między partnerami.

Literatura

- Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl (10.03.2013.).
- Bernaciak M., *Cross-border competition and trade union responses in the enlarged EU: Evidence from the automotive industry in Germany and Poland*, "European Journal of Industrial Relations" 2010, 16(2).
- Daszkiewicz N., *Konkurencyjność. Poziom makro, mezo, i mikro*, PWN, Warszawa 2008.
- Erlacher M., *Automobilindustrie Ostdeutschland – Wege in die Zukunft*, http://www.acod.de/media/events/kongress2012/referate/erlacher_web.pdf (08.02.2013).
- Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (20.03.2013.).
- Haslehner F., Wala T., *Betriebliche Standortwahl – ein Überblick, Standort Centropo – theoretische Reflexionen*, „Wirtschaft und Management. Schriftenreihe zur Wirtschaftswissenschaftlichen Forschung und Praxis“, Fachhochschule des BFI Wien, Band 7, November 2007.
- Polski rynek motoryzacyjny. Ocena otoczenia gospodarczego*, Deloitte, Motoldea, maj 2012, http://www.deloitte.com/view/pl_PL/pl/dla-prasy/Raporty/5849cb1d2bf47310VgnVCM2000001b56f00aRCRD.htm (12.01.2013.).
- Porter M.E., *The Competitive Advantage of Nations*, The Free Press, New York 1990.
- Porter M.E., *Unternehmen können von regionaler Vernetzung profitieren*, „Harvard Business Manager“ 3/1999.
- Porter M.E., *Porter o konkurencji*, PWE, Warszawa 2001.
- Rocznik statystyczny przemysłu 2012, GUS, Warszawa 2012.

CONDITIONING OF AUTOMOTIVE SECTOR ENTERPRISES COMPETITIVENESS IN POLAND AND IN EUROPE

Summary: This paper identifies the main factors influencing the competitiveness of automotive sector enterprises in Poland and in Europe. An analysis concerns competitiveness conditioning connected with economic entities localization. The survey shows that automotive sector enterprises competitiveness depends upon their organization, employees competence, elasticity, competitive prices, forward delivery, quality and lower costs. There are also threats that automotive sector can be exposed to growing employment costs, lack of management staff, low level of elasticity regarding work legislation, difficulties in making quick decisions if a center is localized abroad, low level of both investment encouragements as well as country engagement in new investment process.

Keywords: enterprises competitiveness, automotive sector, location of economic activity.