

Warszawa, 28 października 2025 r.

## Pozycja polskiego przemysłu motoryzacyjnego opiera się na produkcji części

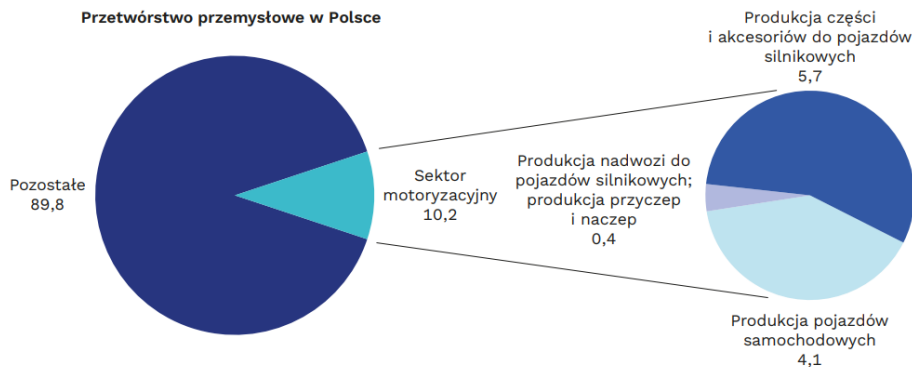
Sektor motoryzacyjny w Polsce ma istotne znaczenie dla polskiego przemysłu. W 2023 r. odpowiadał on za 1,4 proc. wartości dodanej brutto wytworzonej w 2023 r. i 10 proc. całości wartości sprzedanej przetwórstwa przemysłowego, zapewniając zatrudnienie dla ponad 300 tys. osób. Udział kapitału polskiego w branży motoryzacyjnej pozostaje jednak niewielki. Przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym wypracowały w 2024 r. aż 75 proc. zysków tego sektora. Na kondycję polskiej motoryzacji wpływają wyzwania, z którymi mierzy się cały rynek europejski, w tym słabnący popyt, rosnąca konkurencja producentów chińskich oraz polityka klimatyczna UE i związany z tym rozwój elektromobilności. W ciągu ostatnich 10 lat udział motoryzacji w produkcji przemysłowej w Polsce zmniejszył się o 2 pkt. proc. Jednocześnie koncentracja na produkcji części, która jest cechą charakterystyczną polskiego sektora motoryzacyjnego, daje mu relatywnie większą odporność na kryzysy. To główne wnioski z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego „Diagnoza i perspektywy rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce”, który powstał na zlecenie Electromobility Poland SA.

### Znaczenie motoryzacji dla polskiej gospodarki jest duże, ale maleje

Przemysł motoryzacyjny w Polsce odpowiada za ok. 1,4 proc. polskiej wartości dodanej wytwarzanej w Polsce. Popyt finalny sektora motoryzacyjnego na świecie generuje polską wartość dodaną o równowartości 4 proc. PKB. Motoryzacja jest trzecim największym sektorem przemysłowym w Polsce, tworzącym około 10 proc. całości wartości sprzedanej przetwórstwa przemysłowego, co odpowiada 220 mld PLN. W handlu zagranicznym przemysł motoryzacyjny odpowiadał za 8,5 proc. wartości eksportu brutto Polski (łącznie towarów i usług) oraz zużył 7,1 proc. całkowitego importu zaopatrzeniowego. Sektor motoryzacyjny jest też istotnym pracodawcą, Tworząc 2 proc. miejsc pracy w Polsce.

Jednocześnie rola sektora motoryzacyjnego systematycznie spada. Przemysł motoryzacyjny w 2023 r. odpowiadał za 1,4 proc., czyli o 0,2 pkt. proc. mniej wartości dodanej wytworzonej w gospodarce niż w 2015 r. W tym samym roku spadki zanotowano też w handlu: w eksporcie o 2,7 pkt. proc., a w imporcie zaopatrzeniowym o 1,8 pkt. Podobne tendencje wykazywał przemysł motoryzacyjny na tle całego przetwórstwa przemysłowego.

Wykres 1. Najważniejsze składowe przetwórstwa przemysłowego w 2023 r. (udział w łącznym przetwórstwie przemysłowym w Polsce, w proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych GUS (2025a).

## Na polski sektor motoryzacyjny wpływają globalne powiązania produkcyjne i handlowe

Jednym z najistotniejszych czynników dla polskiej produkcji pojazdów i jego części jest ryzyko związane ze zmienną koniunkturą w Europie i na świecie. Sektor motoryzacyjny w Polsce jest silnie zintegrowany z rynkami zagranicznymi – 92 proc. wartości dodanej wytwarzanej w kraju trafia do zagranicznych odbiorców. Jednocześnie branża motoryzacyjna w coraz większym stopniu opiera się na imporcie komponentów: udział wartości importowanej w produkcji globalnej sektora wynosi 36 proc. W rezultacie w tym sektorze powstaje relatywnie mniej krajowej wartości dodanej niż w innych gałęziach przemysłu.

W ciągu ostatnich kilku lat wyraźnie zaznaczyły się trzy zjawiska w globalnej gospodarce, które mają wpływ na kondycję europejskiej (w tym polskiej) motoryzacji:

### 1. Spadek konsumpcji europejskiej wartości dodanej z sektora motoryzacyjnego na rynkach światowych.

Chociaż nominalna wartość zagranicznej konsumpcji wartości dodanej rośnie, tempo wzrostu jest niższe niż w przypadku łącznej europejskiej wartości dodanej konsumowanej poza UE.

### 2. Reindustrializacja w Stanach Zjednoczonych.

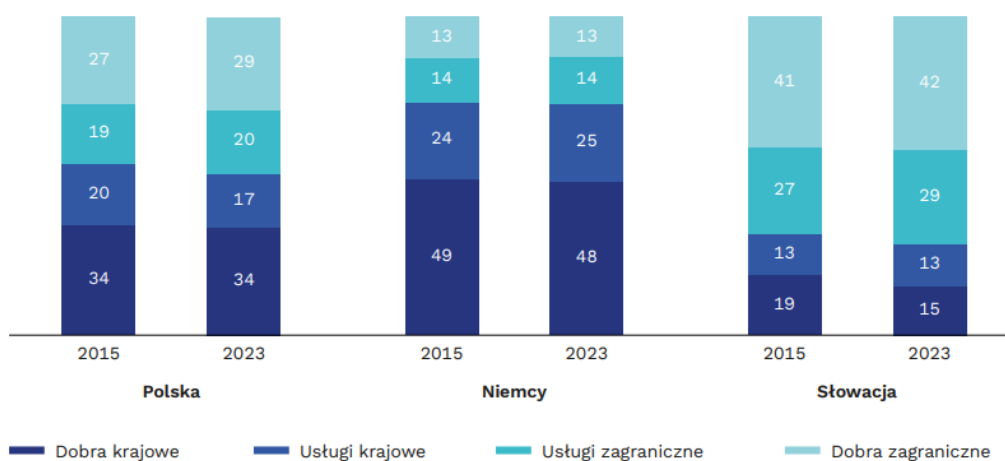
Polityka wspierania krajowej produkcji, m.in. w ramach programów subsydiujących technologie niskoemisyjne, ogranicza możliwości rozwoju unijnego sektora samochodowego na tamtejszym rynku.

### 3. Zmiana pozycji Chin

Chiny, które przez wiele lat były kluczowym rynkiem zbytu dla europejskiej producentów, stały się dla nich konkurentem. Rozwój elektromobilności doprowadził do zmniejszenia sprzedaży europejskich marek. Niemieckie marki

straciły ok. 5 proc. udziału w chińskim rynku wyłącznie przez niewystarczającą sprzedaż na dynamicznie rosnącym rynku BEV (Battery Electric Vehicle).

**Wykres 20. Struktura eksportu wyrobów przemysłu motoryzacyjnego Polski, Niemiec i Słowacji według pochodzenia wartości dodanej w latach 2015-2023 (w proc. eksportu brutto)**



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych FIGARO (2025).

### Zależność polskiej motoryzacji od kapitału zagranicznego zmniejsza szanse na innowacyjność

Polski sektor motoryzacyjny jest zdominowany przez firmy z kapitałem zagranicznym. Pomimo tego, że pod względem liczby firm, tylko 16 proc. jest własnością kapitału zagranicznego, aż 75 proc. przychodów w sektorze motoryzacyjnym osiągają te firmy.

*„Sektor motoryzacyjny jest zdominowany przez kapitał obcy, a produkcja przeznaczona przede wszystkim na rynki zagraniczne. Powoduje to podwójną zależność – po pierwsze, międzynarodowe koncerny podejmują przede wszystkim decyzje o rozlokowaniu poszczególnych segmentów produkcji, np. projektowania czy prowadzenia B+R w określonych miejscach, zwykle w pobliżu swojej siedziby. Po drugie, duży wpływ na sytuację w Polsce ma koniunktura w sektorze motoryzacyjnym w Europie. Obie zależności tworzą ryzyko, że w przypadku dalszej erozji atrakcyjności inwestycyjnej Polski i osłabieniu popytu na rynku europejskim, działalność w sektorze może się przenosić do innych regionów na świecie – zauważa Marek Wąsiński, kierownik zespołu gospodarki światowej w PIE.*

### Mocne i słabe strony polskiego sektora motoryzacyjnego

Fakt, że polski sektor motoryzacyjny opiera się na produkcji części, daje mu większą niezależność od wahań koniunktury na świecie. Produkcja półproduktów obejmuje bowiem zarówno produkcję pierwotną jak i wtórny rynek naprawy i wymiany, co sprawia, że jest to rynek neutralny i uniwersalny technologicznie, zapewniając usługi zarówno dla

rynku samochodów spalinowych, jak i elektrycznych. Mocna pozycja Polski na rynku części motoryzacyjnych daje też możliwość szukania inwestycji w działalność B+R, poszerzając ofertę m.in. o produkty dla wojska. Rozwój transportu niskoemisyjnego to również szansa na wzmocnienie polskich podmiotów na rynku europejskim biorąc pod uwagę fakt, że część polskich producentów już wpisała się w te trendy – m.in. producenci autobusów, elektrycznych aut dostawczych, czy akumulatorów. Mocną stroną Polski jest również nadwyżka handlowa. Do naszych najbardziej konkurencyjnych produktów eksportowych należą samochody dostawcze, silniki benzynowe, układy hamulcowe oraz akumulatory litowo-jonowe. Motoryzacja generuje też dla gospodarki zamówienia w innych sektorach, trwale wpisując się w europejski łańcuch dostaw.

Słabą stroną polskiej motoryzacji pozostaje jednak relatywnie mała wartość dodana tego sektora, czyli niska marżowość i niski udział wynagrodzeń. To świadczy o lokowaniu się w Polsce mniej wartościowych etapów produkcji samochodu. Kolejna to fakt, że polski rynek samochodowy jest zdominowany przez stare i używane auta, nie zapewniając popytu na nowe rozwiązania na krajowym rynku.

Wyzwaniem dla polskiego sektora motoryzacji jest też słabnąca na tle innych krajów konkurencyjność. Rosnące koszty pracy i energii mogą być wyzwaniem dla utrzymania produkcji w Polsce. Czynnikiem ograniczającym konkurencyjność jest niski poziom automatyzacji produkcji. Gęstość robotyzacji w Polsce pozostaje około sześciokrotnie niższa niż w Niemczech i trzykrotnie niższa niż w Czechach.

*„Na globalnym rynku motoryzacyjnym zachodzą dynamiczne i często turbulentne zmiany - zarówno technologiczne, jak i konkurencyjne, wynikające m.in. z rosnącej presji koncernów z Azji. W tym otoczeniu polscy producenci i dostawcy części stają przed poważnymi wyzwaniami, a rolą państwa jest opracowanie i wdrożenie strategii, która w długiej perspektywie zabezpieczy ich interesy i umożliwi rozwój sektora. To szczególnie istotne, biorąc pod uwagę strategiczne znaczenie branży motoryzacyjnej dla polskiej gospodarki. Inwestycja ElectroMobility Poland – hub produkcyjno-rozwojowy w Jaworznie może być odpowiedzią na te wyzwania, tworząc nowy impuls rozwojowy oparty na krajowych kompetencjach i technologii” - zauważa Tomasz Kędziński, Prezes Electromobility Poland SA.*

\*\*\*

**Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think-tank ekonomiczny z historią sięgającą 1928 roku. Instytut przygotowuje raporty, analizy i rekomendacje dotyczące kluczowych obszarów gospodarki oraz życia społecznego w Polsce, z uwzględnieniem sytuacji międzynarodowej. Jego obszary badawcze to przede wszystkim makroekonomia, energia, gospodarka światowa, gospodarka cyfrowa, ekonomia behawioralna oraz procesy społeczne.**

**Kontakt dla mediów:  
Ewa Balicka-Sawiak**

Rzecznik Prasowy  
T: +48 727 427 918  
E: ewa.balicka@pie.net.pl