

Anna Golejewska *

Strategia rozwoju przemysłu samochodowego w Unii Europejskiej

1. Ogólna charakterystyka przemysłu samochodowego w UE

Przemysł samochodowy jest jednym z najbardziej znaczących sektorów w gospodarce światowej. Strategie międzynarodowe wiodących koncernów samochodowych kształtują techniki produkcji i konkurencyjność międzynarodową w znacznie większym stopniu niż ma to miejsce w przypadku innych gałęzi. Przemysł samochodowy jest przykładem globalnego oligopolu – 10 największych firm wytwarza 76% światowej produkcji. Próba ochrony rodzimej produkcji przez rządy poszczególnych państw prowadzi do wzrostu potęgi firm, które dzięki inicjatywom rządów i ich protekcjonistycznej polityce chronią swoją pozycję na rynku. Z drugiej strony rządy starają się przyciągnąć inwestycje wiodących producentów przemysłu samochodowego, głównie w celu ożywienia współpracy z ich lokalnymi dostawcami.

Sektor samochodowy, mimo iż nie spełnia tradycyjnego kryterium wrażliwości, jakim jest brak konkurencyjności międzynarodowej, zaliczany jest do sektorów wrażliwych w Unii Europejskiej ze względu na jego strategiczne znaczenie w tworzeniu zatrudnienia i produkcji oraz kreacji handlu i postępu technologicznego. Szacuje się, że przemysł samochodowy generuje bezpośrednio i pośrednio (w formie *subcontractingu*) łącznie ponad 10% zatrudnienia w UE.¹ Jego udział w całkowitej produkcji przemysłu przetwórczego również przekracza 10%. Ponadprzeciętny udział notowany jest m.in. w krajach Beneluksu – 14%, Niemczech – 13,8%, Szwecji – 12,7% i Francji – 11,9% (dla porównania we Włoszech – 6%, w Wielkiej Brytanii – 8,6%). Pod względem specjalizacji

* Mgr **Anna Golejewska** – Katedra Ekonomiki Integracji Europejskiej, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego.

¹ *Panorama of European Business*, „Eurostat”, 2000.

w przemyśle motoryzacyjnym UE ustępuje miejsca jedynie Japonii – 12%, natomiast Stany Zjednoczone z 9,3% udziałem znajdują się na trzecim miejscu.²

Branża samochodowa należy do gałęzi o wysokim stopniu koncentracji.³ Dynamikę produkcji przemysłu samochodowego cechuje w państwach Unii duże zróżnicowanie. Tabela 1 przedstawia światową produkcję samochodów osobowych, stanowiących podstawowy produkt przemysłu samochodowego. W 1999 r. wyprodukowano ich w UE ponad 14,7 miliona sztuk. Najważniejszymi producentami były tradycyjnie Niemcy – 5,3 miliona, Francja – blisko 2,8 miliona i Hiszpania – 2,3 miliona sztuk. W tym samym czasie produkcja samochodów osobowych w Polsce wyniosła prawie 430 tysięcy sztuk. Najwięcej samochodów osobowych w Unii wyprodukowała firma Volkswagen – ponad 2,9 miliona sztuk; wśród samochodów dostawczych wiodącym producentem był PSA Peugeot Citroen – ponad 415 tysięcy sztuk, natomiast ciężarowych i autobusów DaimlerChrysler – odpowiednio 95 tysięcy i prawie 6,5 tysiąca sztuk.

Począwszy od 1993 r. sprzedaż samochodów w Unii systematycznie wzrasta. W 1999 r. sprzedano tu ponad 14,6 miliona sztuk, co oznacza 5% wzrost w stosunku do poprzedniego roku. Spadek sprzedaży zanotowano jedynie w Danii – aż o 11,6% oraz w Wielkiej Brytanii – 2,2% i we Włoszech – 1,6%.

Handel UE z krajami trzecimi już od połowy lat 80. wykazuje dodatnie saldo, na które składa się przede wszystkim dodatni bilans handlowy Niemiec i Hiszpanii. W 1999 r. eksport samochodów (osobowych i ciężarowych) oraz ich części z UE wyniósł 63 mld euro (4% wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim), podczas gdy w tym samym okresie w imporcie zanotowano aż 15% wzrost z 40,2 mld do 46,3 mld euro. Nadwyżka w bilansie handlowym zmniejszyła się z 20,3 mld do 16,6 mld euro. Podstawowym odbiorcą europejskich samochodów są Stany Zjednoczone, na które przypada ponad jedna trzecia unijnego eksportu. Kolejne miejsca zajmują: Japonia – 8,7%, Szwajcaria – 8,3% i Polska – 4%. W ciągu ostatnich dziesięciu lat nastąpił istotny wzrost eksportu części i akcesoriów samochodowych do Polski, Węgier, Czech, Brazylii i Meksyku, spowodowany obecnością inwestorów zagranicznych na tych rynkach. Udziały tych państw w eksporcie części i akcesoriów z UE wahają się w granicach 5%-6%. Głównym partnerem Unii w imporcie jest Japonia (39% udział w 1999 r.), w handlu z którą UE wykazuje największy deficyt: ponad 11 mld euro w tymże roku. Na Stany Zjednoczone przypada zaledwie 8,6% unijnego importu.⁴

² *Monatliches Panorama der Europäischen Industrie*, „Eurostat”, no. 9/1997.

³ *The Location of European Industry*, „Economic Papers”, no. 142/2000.

⁴ *Panorama of European...*, op.cit.

Tabela 1. Światowa produkcja samochodów osobowych w latach 1998 i 1999

Region/kraj	1998 (w liczbach bezwzgl.)	Udział w produkcji światowej (w %)	1999 (w liczbach bezwzgl.)	Udział w produkcji światowej (w %)
Europa Zachodnia	14 526 800	35,2	14 769 900	33,9
- Niemcy	5 348 100	13,0	5 309 500	12,2
- Francja	2 603 400	6,3	2 784 500	6,4
- Hiszpania	2 305 700	5,6	2 300 200	5,3
- W. Brytania	1 748 300	4,2	1 786 600	4,1
- Włochy	1 402 400	3,4	1 410 300	3,2
Ameryka Północna	11 584 200	28,1	12 721 700	29,2
- USA	8 509 100	20,6	9 210 500	21,2
- Japonia	8 055 700	19,5	8 100 200	18,6
- Korea Płd.	1 648 100	4,0	2 361 700	5,4
Europa Środkowa i Wschodnia	1 245 100	3,0	1 309 400	3,0
- Polska	375 200	0,9	429 300	1,0
- Brazylia	1 143 200	2,8	1 062 100	2,4
Produkcja światowa	41 259 000	100,0	43 530 000	100,00

Źródło: „Eurostat”.

Unijny przemysł samochodowy korzysta nie tylko z różnorodnych form pomocy horyzontalnej⁵ (pomoc na ochronę środowiska i badania naukowe, kształcenie zawodowe, pomoc dla małych i średnich przedsiębiorstw itp.) czy regionalnej (Fundusze Strukturalne), ale również z pomocy sektorowej udzielanej przez władze narodowe. W ostatnich latach coraz większego znaczenia nabiera realizowana przez UE polityka konkurencyjności przemysłowej.⁶ Wspólnotowa koncepcja tej polityki stanowi istotny wzorzec i punkt odniesienia dla poszczególnych państw członkowskich. W przypadku działań sektorowych na szczeblu Wspólnoty opracowywane są reguły pomocy państwa dla przemysłu samochodowego, a także kompleksowe programy jego restrukturyzacji. Unia Europejska odgrywa kluczową rolę w kreowaniu otoczenia dla przedsiębiorstw, sprzyjającego ich rozwojowi i podnoszącego ich konkurencyjność. Służą temu

⁵ Dostęp do narzędzi horyzontalnych mają wszystkie podmioty gospodarcze.

⁶ Wg definicji OECD polityka konkurencyjności przemysłowej ma na celu zapewnienie firmom, sektorom, regionom, krajom i obszarom ponadnarodowym zdolności do generowania relatywnie wysokich przychodów i wysokiego poziomu zatrudnienia czynników produkcji w warunkach otwarcia na konkurencję międzynarodową.

podjęmowane przez nią inicjatywy nie tylko w ramach polityki przemysłowej, ale także innych wspólnotowych polityk: handlowej, konkurencji oraz polityk wspierających realizację rynku wewnętrznego (regionalnej, transportowej, ochrony środowiska).

2. Reguły pomocy państwowej dla sektora samochodowego

Zadaniem kontroli pomocy państwowej jest zapewnienie wszystkim uczestnikom rynku uczciwej konkurencji i tworzenie warunków sprzyjających wzrostowi konkurencyjności. Od lat 80. kontrola ta ulegała znacznemu zaostrzeniu w następstwie nasilonej tendencji do wspomagania przedsiębiorstw, która według Komisji Europejskiej prowadzić może do poważnych zakłóceń w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Pomoc państwowa podlega kontroli ze strony Komisji, która jako organ nadzorujący zobowiązana została do wydawania decyzji w sprawie każdego notyfikowanego (zgłaszanego przez rządy narodowe) programu pomocy. W ostatnich latach coraz częściej notuje się przypadki niewłaściwego wykorzystania tego rodzaju pomocy, która zamiast służyć restrukturyzacji przeznaczana jest na działalność operacyjną dofinansowywanych przedsiębiorstw.

Reguły pomocy państwowej dla przemysłu samochodowego, które obecnie obowiązują w UE, zaproponowane zostały przez Komisję Europejską we wrześniu 1997 r.⁷ i stanowią modyfikację decyzji Komisji z lipca 1995 r.⁸ Zgodnie z przyjętymi zasadami:⁹

1. notyfikacji podlegają wszystkie formy pomocy państwowej udzielonej przedsiębiorstwom, jeśli całkowite koszty projektu przekraczają wartość 50 mln euro lub jeśli całkowita pomoc ze środków narodowych i wspólnotowych (Fundusze Strukturalne, programy ramowe) wynosi przynajmniej 5 mln euro (zastosowanie znajduje zasada pomocy na małą skalę, tzw. *de minimis aid*);¹⁰

2. podstawę kontroli stanowi zasada proporcjonalności i ważności wspomagane projektu;

3. pomoc państwowa oceniana jest wg następujących kryteriów:

- pomoc na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw udzielana jest zgodnie z wytycznymi WE dotyczącymi restrukturyzacji firm przeżywających trudności pod warunkiem, że nie doprowadzi ona do zwiększenia zdolności wytwórczych,

⁷ OJ C 279/1997.

⁸ OJ C 284/1995.

⁹ A.Zielińska-Głębocka, *Sektory wrażliwe w przemyśle europejskim – wyzwania dla Polski*, „Working Papers”, OBIE, Sopot 1999.

¹⁰ Szerzej patrz OJ C 279/1997.

- pomoc regionalna na otwieranie nowych zakładów i zwiększanie mocy wytwórczych oraz na restrukturyzację i modernizację już istniejących (na obszarach wspieranych przez WE) jest dopuszczalna, jeżeli istnieją alternatywne lokalizacje projektu (tzw. mobilność),
 - pomoc inwestycyjna na innowacje¹¹ może wynosić maksymalnie 10% całkowitych kosztów inwestycji i udzielona może być tylko jednemu zakładowi w ramach danej grupy przemysłowej (koncernu),
 - pomoc na badania i rozwój oceniana jest na podstawie przepisów dotyczących pomocy horyzontalnej na badania i rozwój (B&R),
 - akceptowana jest pomoc na ochronę środowiska i oszczędność energii oraz na kształcenie zawodowe;
4. nie jest dopuszczalna pomoc operacyjna oraz pomoc na modernizację i racjonalizację przedsięwzięć.

Istnieją liczne przykłady zaakceptowanych przez Komisję programów pomocy przeznaczonej zarówno dla europejskich, jak i zagranicznych producentów. Należą do nich m.in.:

- Pomoc regionalna udzielona firmie Ford na projekt inwestycyjny w Bridgend (Walia), który przewidywał uruchomienie tam fabryki silników do nowego modelu Escorta i stworzenie 580 miejsc pracy (Walia spełnia kryterium pomocy regionalnej, dopuszczalna wysokość pomocy 20%). Pomoc obejmowała grant w wysokości 13,5 mln ecu i stanowiła 2,94% planowanych inwestycji, tj. 376,4 mln ecu (1996 r.).¹²
- Przyznanie firmie BMW (produkcja silników) w Steyr (Austria) grantu w wysokości 25 mln ecu (wykorzystanie do 2000 r.). Region spełnia kryterium pomocy regionalnej zawarte w art. 93, ust. 3 (c) Traktatu WE. Na pomoc regionalną przyznano ponad 15 mln ecu, resztę sumy zakwalifikowano jako pomoc na badania i rozwój, ochronę środowiska, kształcenie zawodowe i pomoc inwestycyjną na innowacje (1997 r.).¹³
- Pomoc w wysokości 307 mln ecu udzielona firmie Fiat z przeznaczeniem na dwie nowe inwestycje w fabryce w Pomigliano di Arco (Campania) produkującej samochody Alfa Romeo. Zwiększenie mocy wytwórczych w tym miejscu połączone zostało z ich redukcją w innych fabrykach Fiata (1997 r.).¹⁴

¹¹ Innowacje w tym przypadku rozumiane są jako całkowicie lub zasadniczo nowe produkty oraz procesy zawierające element ryzyka, służące rozwojowi i industrializacji na terenie Wspólnoty Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Europy Środkowej i Wschodniej.

¹² „Bulletin der Europäischen Union“, no. 12/1996.

¹³ „Bulletin der Europäischen Union“, no. 6/1997.

¹⁴ „Bulletin der Europäischen Union“, no. 11/1997.

- Udzielenie pomocy firmie Opel Hiszpania w formie grantu w wysokości 3,47 mln ecu przeznaczonej na wprowadzenie nowego, bardziej efektywnego i mniej szkodliwego dla środowiska systemu lakierowania nadwozi w fabryce w Figueruelas (Saragossa) w ramach pomocy na ochronę środowiska i oszczędność energii (1997 r.).¹⁵
- Zaakceptowanie pomocy w wysokości 49,87 mln ecu udzielonej firmie Volkswagen na budowę dwóch nowych linii produkcyjnych automatycznych przekładni w fabryce w Kassel/Baunatal (Hesja) w ramach pomocy regionalnej (1997 r.).¹⁶
- Udzielenie zgody na pomoc regionalną w formie subsydium w wysokości 6,65 mln ecu dla firmy Renault Hiszpania (FASA) przeznaczonej na zwiększenie mocy wytwórczych przy produkcji nowego modelu Clio w fabryce w Valladolid (w dotkniętym wysokim bezrobociem regionie Castile-Leon). Zwiększenie mocy wytwórczych w Valladolid połączone zostało z ich redukcją w innych oddziałach Renault (1998 r.).¹⁷
- Pomoc w wysokości 56,7 miliona euro udzielona firmie Nissan na przystosowanie fabryki w Sunderland (Wielka Brytania) do produkcji nowego modelu Micra w ramach pomocy regionalnej z zachowaniem wymogu proporcjonalności i mobilności (2001 r.).¹⁸

Kontrola pomocy państwowej stanowi istotne ograniczenie samowoli rządów państw członkowskich i przyczynia się do wzrostu konkurencyjności międzynarodowej europejskiego przemysłu samochodowego. Jasno określone wspólnotowe reguły pomocy państwowej odnoszące się do interwencji zarówno sektorowych, jak i horyzontalnych będą obowiązywały również Polskę po przystąpieniu do UE. W ten sposób ograniczone zostanie protekcyjno-działanie rządu w stosunku do wybranych, preferowanych gałęzi przemysłu, które zamiast prowadzić do restrukturyzacji wspiera nieefektywność przedsiębiorstw czy wręcz całych sektorów.

3. Program restrukturyzacji sektora samochodowego

Lata 80. to okres, w którym pojawiły się pierwsze programy wspierania konkurencyjności wybranych sektorów przemysłowych. Miały one charakter doraźny, a ich podstawowym celem było zapobieganie kryzysom grożącym poszczególnym gałęziom. Dopiero lata 90. przyniosły istotne zmiany we wspólnotowych programach restrukturyzacyjnych, w których tym razem główny

¹⁵ „Bulletin der Europäischen Union“, no. 5/1997.

¹⁶ „Bulletin der Europäischen Union“, no. 11/1997.

¹⁷ „Bulletin der Europäischen Union“, no. 5/1998.

¹⁸ „Bulletin der Europäischen Union“, no. 1-2/2000.

nacisk położono na bardziej kompleksowe i długofalowe podejście do problemu konkurencyjności.

Strategia dla przemysłu samochodowego, która została przedstawiona przez Komisję Europejską w 1996 r.,¹⁹ stanowi jeden z najbardziej rozbudowanych programów sektorowych. Pomimo rosnącej konkurencyjności międzynarodowej europejskiego przemysłu samochodowego, producenci samochodów wciąż jeszcze natrafiają na szereg przeszkód na rynku wewnętrznym oraz na rynkach międzynarodowych. W ich przezwyciężeniu skuteczna okazać się może polityka konkurencyjności przemysłowej stosowana przez Wspólnotę. Wytyczne sformułowane w unijnym programie restrukturyzacji sektora samochodowego można podzielić na cztery grupy:

I. Promocja inwestycji nienamacalnych (*intangible*)

(a) Programy wspierające politykę badawczo-rozwojową

Wydatki europejskiego sektora samochodowego na B&R wzrosły w latach 1989-1994 o ponad 2 mld ecu (z 6,2 mld ecu w 1989 r. do 8,3 mld ecu w 1994 r.). Nawet w czasie recesji w 1993 r. utrzymywały się one na wysokim poziomie i zaowocowały szeregiem technologicznych innowacji, do których należą między innymi poduszka powietrzna czy system ABS. Szacuje się, że wprowadzenie wspomnianych rozwiązań w połączeniu z wymogiem zapinania pasów bezpieczeństwa doprowadziło do spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych z 64 tysięcy w 1980 r. do 43 tysięcy w 1998 r. Nadal jednak poważnym problemem Unii pozostaje wdrażanie wyników prowadzonych przez nią badań w systemy produkcyjne sektora samochodowego.

Jednym z przedsięwzięć Wspólnoty w dziedzinie inwestycji nienamacalnych jest powołana przez Komisję Europejską specjalna grupa (Task Force) „*Car of tomorrow*” (*Samochód przyszłości*), która prowadzi badania nad stworzeniem samochodu o bardzo niskiej, a nawet zerowej emisji spalin. Innym zadaniem tej grupy jest próba zbudowania zintegrowanej infrastruktury telematyki drogowej, zautomatyzowanego tankowania i ładowania.²⁰ Na inicjatywę tę przeznaczonych zostało 130 mln ecu, które pochodziły ze środków unijnego IV Ramowego Programu Badań i Rozwoju Technologicznego. Kolejne fundusze pochodziły z kontynuacji tego programu w latach 1997-2000.

Równoległe z pracami nad samochodem przyszłości Komisja zainicjowała badania nad „inteligentnym” włączaniem samochodu do multimodalnego systemu ruchu drogowego. Kolejne inicjatywy Wspólnoty to między innymi programy IMT (*Industrial and Materials Technologies*) czy programy stworzone

¹⁹ *European Automobile Industry*, Communication from the Commission, Brussels 1996, (COM/96/327).

²⁰ Telematyka to połączenie telekomunikacji i informatyki.

w celu rozwoju telematyki transportowej i technologii informatycznych, jak np. ESPRIT.

(b) Podnoszenie kwalifikacji pracowników (programy kształcenia zawodowego)

Problemowi kształcenia czy przekwalifikowania pracowników poświęca się w Unii Europejskiej dużo uwagi, ze względu na jego wpływ na zwiększanie mobilności siły roboczej, a tym samym na ograniczanie bezrobocia. Do wspólnotowych programów kształcenia zawodowego należą m.in.: ADAPT, FORCE (53 projekty szkoleniowe realizowane przez stowarzyszenia przemysłu samochodowego ACEA i CLEPA), PETRA, LINGUA i od 1995 r. LEONARDO DA VINCI, a obecnie LEONARDO DA VINCI II (program wspierający innowacyjne i transnarodowe szkolenia w sektorze samochodowym).

II. Zapewnienie uczciwej konkurencji

(a) Pomoc państwowa²¹

(b) Nowe reguły dotyczące dystrybucji samochodów

Od 1 października 1995 r. obowiązuje nowe Rozporządzenie Komisji w sprawie stosowania postanowień art. 85(3) TWE do porozumień o dystrybucji i obsłudze niektórych pojazdów mechanicznych. Po 1 października 1996 r. (po zakończeniu okresu przejściowego) wszelkie porozumienia zawierane na zasadzie selektywności i wyłączności muszą pozostawać w zgodzie z tym Rozporządzeniem.²² Wprowadzone przez nie zmiany miały za zadanie zapewnić uczciwą konkurencję na poziomie dystrybucji, jak również lepsze funkcjonowanie rynku wewnętrznego. A oto najważniejsze z nich:

- ułatwienie niezależnym producentom części zamiennych i dealerom dostępu do oficjalnej sieci producentów,
- umożliwienie dealerom sprzedaży i serwisowania różnych marek samochodów na zasadzie multifranchisingu, pod warunkiem, że dokonują tego w oddzielnych salonach zatrudniających różny personel tak, aby nie doszło do konfrontacji sprzecznych interesów,
- zaostrenie rygorów w przypadku naruszenia przepisów.

(c) Stosunki zewnętrzne

Na wymianę handlową pomiędzy Unią Europejską a krajami trzecimi oprócz taryfy celnej istotny wpływ mają porozumienia (bilateralne, multilateralne) ustanawiające preferencyjne traktowanie niektórych państw w ramach powiązań

²¹ Por. wcześniejsze rozważania dotyczące reguł pomocy państwowej dla sektora samochodowego.

²² Szerzej patrz „*Wspólnoty Europejskie-Biuletyn Informacyjny*”, nr 10/1996.

międzyregionalnych czy stref wolnego handlu. Do najważniejszych porozumień należy consensus UE z Japonią, na podstawie którego Unia kontrolowała do końca 1999 r. (zgodnie z postanowieniami WTO) import samochodów z Japonii.

III. Rozwój kooperacji przemysłowej

Wspólnota Europejska wspiera kooperację producentów samochodów i ich części zarówno na skalę europejską, jak też międzynarodową. Poprzez organizowanie różnego rodzaju targów czy międzynarodowych konferencji²³ UE umacnia pozycję swoich producentów na rynku światowym.

Komisja podejmuje również starania w zakresie ogólnoświatowej harmonizacji standardów i regulacji technicznych. Wraz z przedstawicielami europejskiego przemysłu samochodowego wszczęła rozmowy w tej dziedzinie między innymi z Chinami (EU-China Automotive Business Forum) w Pekinie w czerwcu 1996 r. i z Indiami (EU-India Automotive Business Forum) w Delhi w lutym 1996 r.

IV. Usprawnienie roli władz publicznych oraz stworzenie stabilnego i korzystnego otoczenia dla biznesu

(a) Wprowadzenie systemu uznawalności typów pojazdów

System wprowadzony został w 1996 r. (po 25 latach prac przygotowawczych) i od 1998 r. stał się obowiązkowy dla wszystkich nowo wyprodukowanych samochodów osobowych. Nadal brakuje regulacji dotyczących masy i rozmiarów samochodów ciężarowych oraz specyficznych przepisów bezpieczeństwa dla autobusów. Kolejny problem stanowi niezharmonizowana procedura rejestracyjna, która utrudnia sprawne funkcjonowanie tego systemu.

(b) Likwidacja różnic cenowych

Różnice w cenach samochodów w poszczególnych państwach członkowskich UE świadczą o niesprawnym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Przyczyną różnic cenowych mogą być m.in. różnice w wysokości podatku VAT w poszczególnych krajach. Niskie ceny przyciągają nabywców z krajów o niższym podatku tego rodzaju (VAT płacony jest dopiero przy rejestracji w kraju pochodzenia). Skutki różnic podatkowych dotyczą nie tylko dealerów, zmuszonych do obniżki cen z powodu wysokich podatków, ale i producentów.

²³ Jak np. konferencje JAMA-CLEPA „*Design-in*” poświęcone zacieśnianiu więzi między japońskimi producentami samochodów a europejskimi dostawcami części samochodowych, które odbywały się w 1995 r. w Paryżu, w 1996 r. w Berlinie i w 1997 r. w Wielkiej Brytanii.

(c) Bezpieczeństwo i ochrona środowiska

Najważniejsze inicjatywy (w formie dyrektyw) podejmowane przez UE w dziedzinie bezpieczeństwa dotyczą: ochrony pasażerów w zderzeniach czołowych i bocznych, pasów bezpieczeństwa w autobusach, konstrukcji autobusów, poprawy stanu infrastruktury i systemu zarządzania ruchem oraz edukacji kierowców.

Komisja Europejska podejmuje również szereg inicjatyw mających na celu ochronę środowiska zarówno na etapie produkcji, jak i eksploatacji oraz recyklingu samochodów.²⁴ Jednym z przykładów współpracy Komisji z przemysłem samochodowym i petrochemicznym jest program Auto-Oil. We Wspólnocie, podobnie jak na całym świecie, dąży się do redukcji emisji spalin. W grudniu 1996 r. Komisja przyjęła strategię redukcji emisji dwutlenku węgla, która opierała się na dobrowolnym porozumieniu z przemysłem zobowiązującym go do produkcji bardziej ekonomicznych samochodów. Zużycie paliwa dla aut benzynowych nie mogłoby przekraczać 5 l/100 km, natomiast dla samochodów diesel 4,5 l/100 km (termin realizacji zmian przewidziano na 2005 rok, w przypadku wystąpienia trudności najpóźniej do roku 2010).

(d) Polityka transportowa

Wzrost liczby samochodów na naszych drogach powoduje kongestję, zanieczyszczenie środowiska i coraz częstsze wypadki. W celu przezwyciężenia tych problemów Komisja wydała w ostatnich latach dwie *Zielone Księgi*: *Citizens' Network*, która ma na celu promocję publicznych środków transportu oraz *Fair and Efficient Pricing in Transport*, mającą za zadanie przekonać społeczeństwo europejskie do korzystania z tego rodzaju transportu m.in. poprzez wprowadzenie niższych cen. Innym działaniem podjętym w tej dziedzinie jest program budowy transeuropejskiej sieci transportowej (*TransEuropean Transport Network*).

4. Case study: strategia wspierania przemysłu samochodowego w Niemczech

Pomimo wysokiej konkurencyjności międzynarodowej niemieckiego przemysłu samochodowego rząd RFN podejmuje szereg działań mających na celu przyspieszenie przemian strukturalnych w branży samochodowej. Jego działania koncentrują się przede wszystkim na informowaniu i wspieraniu kooperacji przemysłowej między producentami i ich dostawcami. Szczególną uwagę poświęca się krajowi związkowemu Badenii-Wirtembergii.

²⁴ COM 327/96.

Przemysł samochodowy na terenie tego landu zatrudnia około ¼ ogółu pracujących w niemieckiej branży samochodowej i w 1992 r. był trzecim po przemyśle maszynowym i elektronicznym największym pracodawcą w tym regionie (240 tys. zatrudnionych). Skutki recesji w 1993 r. w formie redukcji zatrudnienia odczuli tutaj nie tylko producenci samochodów, ale także ich liczni poddostawcy. W powyższej sytuacji Ministerstwo Gospodarki Badenii-Wirtembergii zdecydowało się na podjęcie odpowiednich działań mających na celu podniesienie konkurencyjności tej branży i zapewnienie wysokiego zatrudnienia w regionie. Należą do nich m.in.:²⁵

- poprawa przepływu informacji poprzez wspieranie dialogu między producentami, poddostawcami, pracownikami naukowymi i partnerami socjalnymi,
- fachowe doradztwo mające na celu zachęcić producentów do stosowania nowoczesnych metod produkcji i zarządzania – Ministerstwo Gospodarki finansuje prace specjalnie powołanej do tego grupy działania (*Aktionsgruppe*), której zadaniem jest pomoc przedsiębiorstwom przemysłu samochodowego w budowie konsorcjów potrzebnych dla realizacji projektów,
- wspieranie projektów B&R, organizowanie współpracy z placówkami naukowo-badawczymi, zwłaszcza w dziedzinie wdrażania „inteligentnych systemów produkcji”,²⁶
- pomoc w przygotowaniu i realizacji projektów symultanicznej (równoczesnej) inżynierii (*simultaneous engineering*) – w tym celu powołano grupę roboczą składającą się w przeważającej części z pracowników naukowych, która zajmuje się zastosowaniem tej techniki w produkcji i rozwoju przedsiębiorstwa,
- wspieranie projektów *Lean Production/Management* (ograniczanie połączeń wertykalnych) – w 1993 r. w Frauenhof zainicjowano działalność specjalnego centrum doradczego Lean-Management-Center,
- zachęcanie producentów i poddostawców do kooperacji oraz tworzenia aliansów strategicznych dotyczących współpracy w zakresie B&R, np. wspólnego rozwoju produktów,
- programy kształcenia zawodowego,
- wspieranie – we współpracy z izbami przemysłowo-handlowymi – eksportu prowadzonego przez małych i średnich poddostawców na rynki ASEAN-u i Japonii poprzez informowanie o sytuacji na tych rynkach, organizowanie targów czy placówek handlowych (Centrum Przemysłu i Handlu w Singapurze).

W Niemczech, podobnie jak w Stanach Zjednoczonych, można zauważyć wyraźną tendencję do poszukiwania przez rządy nowych, bezpośrednich bądź pośrednich, niekoniecznie finansowych form wspierania konkurencyjności

²⁵ Por. I.Bender, *Struktureller Wandel in der Automobilindustrie und der Einfluss strategischer Industrie und Handelspolitik*, Frankfurt am Main 1996.

²⁶ Ibidem.

przemysłu samochodowego. Polityka stosowana w Badenii–Wirtembergii, po dostosowaniu jej elementów do polskich warunków ekonomicznych i prawnych, stanowić może pewien wzór i punkt odniesienia dla posunięć naszego rządu wobec sektora samochodowego.

5. Podsumowanie – wnioski dla Polski

Członkostwo w Unii Europejskiej jest strategicznym celem Polski, który służyć ma przyspieszeniu i rozwojowi gospodarki, a w konsekwencji likwidacji luki rozwojowej dzielącej nasz kraj od innych państw europejskich. W okresie przedakcesyjnym należy poświęcić szczególną uwagę sektorowi samochodowemu ze względu na jego udział w tworzeniu produkcji i zatrudnienia oraz dużą rolę, jaką spełnia w wymianie handlowej z krajami UE, jak również generowaniu postępu technicznego i stymulowaniu wzrostu koniunkturalnego. Warunkiem sprostania konkurencji ze strony europejskich koncernów samochodowych na rynku wewnętrznym UE jest dokończenie rozpoczętego przed kilku laty w Polsce procesu restrukturyzacji, poprawa jakości naszych wyrobów oraz rozwój przemysłu komponentów.

W celu poprawy konkurencyjności sektora samochodowego można byłoby w zasadzie skorzystać z doświadczeń państw członkowskich Unii i gotowych wzorów, których dostarcza nam polityka wspierania przemysłu we Wspólnocie. Przy wyborze najlepszej praktyki – *bench-mark* – uwzględnić jednak należy istotne różnice występujące między Polską a krajami UE. Dotyczą one m.in. sytuacji makroekonomicznej, potencjału naukowo-badawczego, otoczenia prawnego i politycznego, regulacji fiskalnych, kosztów pracy, energii czy infrastruktury. Nie wszystkie elementy polityki stosowanej w jednym państwie mogą zostać wykorzystane w drugim. Dodatkową barierą w wykorzystaniu doświadczeń polityki wspierania przemysłu stosowanej przez poszczególne państwa, w zasadzie niezgodnej z regułami polityki konkurencji, jest to, że rzadko wspomina się o nich w literaturze (państwa starają się chronić wszelkie informacje na ten temat). Polski przemysł samochodowy może i powinien skorzystać z wytycznych wspólnotowych programów restrukturyzacyjnych, które uzasadniają stosowanie określonych działań ochronnych i wspierających w celu poprawy konkurencyjności tej branży.