

**Sugerowane cytowanie:**

Dąbrowski, W. (2017). Analiza wymiany handlowej Polski z krajami Unii Europejskiej w branży motoryzacyjnej. *Przedsiębiorczość Międzynarodowa*, 3(2), 135-145 (w: M. Maciejewski (red.), *Ekonomia międzynarodowa wobec współczesnych wyzwań*. Kraków: Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie).

# Analiza wymiany handlowej Polski z krajami Unii Europejskiej w branży motoryzacyjnej

Wojciech Dąbrowski\*

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie  
Wydział Ekonomii i Stosunków Międzynarodowych  
ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków  
e-mail: tennant60@gmail.com

---

## Streszczenie:

Celem artykułu jest ukazanie roli Polski jako istotnego ogniwa w wewnątrzspółnotowej wymianie handlowej artykułami z branży motoryzacyjnej oraz podkreślenie istotności zjawiska wymiany wewnątrzgałęziowej naszego kraju z unijnymi partnerami. Artykuł ma również na celu podkreślenie znaczenia Unii Europejskiej jako lidera w światowym handlu pojazdami drogowymi. Podstawowym problemem artykułu jest ilościowa analiza danych uzyskanych z baz danych Eurostat oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych. Artykuł głównie wykorzystuje narzędzie badawcze w postaci analizy danych pozyskanych z powszechnie dostępnych źródeł. W pracy posłużono się indeksem Grubela-Lloyda (G-L) w celu zbadania intensywności wymiany wewnątrzgałęziowej Polski z krajami Unii Europejskiej w zakresie grupy towarowej „pojazdy drogowe”. Wywód oparty jest na bezpośredniej analizie danych ukazujących znaczenie krajów Unii Europejskiej w światowej wymianie artykułami z grupy „pojazdy drogowe”. Badaniu poddano również udział Polski w handlu wewnątrzunijnym tymi artykułami oraz wymianę wewnątrzgałęziową w obrębie podgrup towarowych z tej branży. W polskiej literaturze naukowej przedmiotu niewiele jest publikacji dotyczących analizy roli Polski w wewnątrzspółnotowej wymianie artykułami branży motoryzacyjnej, stąd jest ona zdecydowanie utrudniona. Analiza ta opiera się głównie na wyciąganiu wniosków na podstawie informacji uzyskanych ze źródeł powszechnie dostępnych, głównie baz danych Eurostat oraz ONZ. Unia Europejska odgrywa bardzo ważną rolę w międzynarodowym handlu artykułami branży motoryzacyjnej. Polska stanowi coraz to bardziej istotny element rynku wewnętrznego UE, stale poprawiając swoją pozycję. Co ważne, handel Polski z innymi krajami Unii Europejskiej cechuje się wysokimi wartościami wymiany wewnątrzgałęziowej.

**Słowa kluczowe:** przemysł motoryzacyjny; eksport; handel wewnątrzunijny; wymiana wewnątrzgałęziowa

**Klasyfikacja JEL:** F16, F18, L80

---

\* Autor tekstu jest studentem kierunku Międzynarodowe stosunki gospodarcze Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie. Artykuł powstał w ramach wsparcia podnoszenia jakości kształcenia na Wydziale Ekonomii i Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, a publikacja artykułu jest dofinansowana przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dotacji projekcyjnej.

## 1. WSTĘP

Światowy rynek motoryzacyjny charakteryzuje się wysoką dynamiką wzrostu. Według baz danych Organizacji Narodów Zjednoczonych w latach 2010-2015 obroty na tym rynku zwiększyły się niemal o 300 miliardów USD. Tak duża ekspansja pociąga za sobą nowe szanse oraz zagrożenia.

Unia Europejska stanowi bardzo istotny element w światowym handlu artykułami z branży motoryzacyjnej. Polska, jako członek UE, ma możliwość nieskrępowanego uczestnictwa w ogromnym wspólnym rynku stworzonym przez państwa europejskie, co stanowi doskonały bodziec do rozwoju oraz zwiększania obrotów handlowych w tej branży.

Celem artykułu jest podkreślenie znaczenia Unii Europejskiej w światowym rynku dóbr określanych w Standardowej Klasyfikacji Handlu Międzynarodowego (SITC)<sup>1</sup> jako „pojazdy drogowe”<sup>2</sup>, zbadanie rosnącej roli Polski we wspólnym rynku oraz przeanalizowanie intensywności handlu wewnątrzgałęziowego w tej branży między Polską a pozostałymi krajami UE.

## 2. ROZWÓJ HANDLU ŚWIATOWEGO W ZAKRESIE WYMIANY POJAZDAMI DROGOWYMI

Międzynarodowy podział pracy wpływa korzystnie na wzrost gospodarczy oraz stanowi podstawy nowoczesnej gospodarki (Bartkowiak, 2013). Import oraz eksport w warunkach gospodarki otwartej stanowią istotne czynniki warunkujące dochód narodowy, korzystnie wpływając na możliwości produkcyjne państw (Chrzan, 2012; Zielińska-Głębocka & Rynarzewski, 2008). Współcześnie na wzrost wartości obrotów handlowych wpływa w znacznym stopniu zjawisko bardzo dynamicznego postępu technicznego będącego efektem rozprzestrzeniania się innowacji. Zjawiska te prowadzą do rosnących korzyści skali. Różnice w kosztach wytwarzania napędzają procesy fragmentaryzacji produkcji, przez co rozumie się jej podział na etapy, które to mają miejsce w różnych krajach (Czarny & Śledziwska, 2009). W określeniu specjalizacji eksportowej danego kraju coraz większą rolę odgrywają zatem czynniki popytowe. Skłonność konsumentów do nabywania różnych odmian tych samych produktów wpływa na proces upodabniania się gospodarek, w szczególności państw wysoko rozwiniętych. Przejawem tego procesu jest unifikacja preferencji konsumentów poprzez upowszechnienie modeli konsumpcji znanych z USA oraz Europy Zachodniej. Wszystkie te procesy napędzają tzw. handel wewnątrzgałęziowy, oparty na jednoczesnym imporcie oraz eksporcie dóbr będących bliskimi substytutami w konsumpcji lub produkcji, wytworzonych w tej samej gałęzi przemysłu (Czarny, 2002).

---

<sup>1</sup> Klasyfikacja opracowana przez ONZ wykorzystywana w celach statystycznych w badaniach handlu międzynarodowego.

<sup>2</sup> Nazwa grupy towarowej „pojazdy drogowe” pochodzi z opracowanej przez ONZ Standardowej Klasyfikacji Handlu Międzynarodowego (SITC), owa grupa znajduje się w Sekcji 7 „maszyny, urządzenia i sprzęt transportowy”, stanowi ona grupę 78.

Polska dzięki przystąpieniu do Unii Europejskiej, które w znacznym stopniu ułatwiło handel z krajami Europy Zachodniej likwidując bariery o charakterze fizycznym, fiskalnym oraz technicznym, stała się pełnoprawnym członkiem jednolitego rynku wewnętrznego UE, znacząco zwiększając obroty handlowe z krajami członkowskimi (Misala & Pluciński, 2000; Śledziwska, 2016). Szczególny wzrost wzajemnych obrotów handlowych odnotowano wśród krajów przyjętych w 2004 roku, tzw. UE-10 (Polan, 2010). Co ważne, w latach 2000-2010 miało miejsce zbliżenie się struktur w handlu zagranicznym krajów UE-10 do krajów UE-15 oraz istotny rozwój wzajemnego handlu wewnątrzgałęziowego (Molendowski, 2007).

Jednym z obszarów gospodarki, który oparty jest o rozwój wymiany wewnątrzgałęziowej jest niewątpliwie sektor motoryzacyjny. Wymiana handlowa w tej branży pełni bardzo ważną rolę dla rozwoju gospodarczego UE<sup>3</sup> jako całości. Unia Europejska jest istotnym graczem w międzynarodowej wymianie grupą towarową „pojazdy drogowe”. Według danych Organizacji Narodów Zjednoczonych w 2015 roku udział krajów członkowskich w światowym imporcie tych produktów wynosił ponad 37%, podczas gdy ich udział w światowym eksporcie wynosił aż ok. 47,5%. Wartość eksportu Polski w zakresie pojazdów drogowych w 2015 roku wyniosła ponad 16 mld euro, zatem zasadnym wydaje się przeanalizowanie sytuacji naszego kraju pod kątem wymiany handlowej w zakresie tej grupy towarowej z resztą świata, ze szczególnym uwzględnieniem Unii Europejskiej.

### **3. ZNACZENIE UNII EUROPEJSKIEJ W MIĘDZYNARODOWYM HANDLU POJAZDAMI DROGOWYMI W LATACH 2010-2015**

W latach 2010-2015 udział Unii Europejskiej w światowym imporcie oraz eksporcie grupy towarowej „pojazdy drogowe” był bardzo znaczący. Wartość importu realizowanego przez kraje UE w 2010 roku stanowił aż ponad 40 % całego importu światowego tej grupy towarowej. Co ciekawe, na koniec badanego okresu, tj. w 2015 roku udział państw Unii Europejskiej w handlu światowym pojazdami drogowymi był mniejszy, gdyż stanowił ok 37,33%. Warto zwrócić jednak uwagę, iż ów spadek nie wynikał z bezwzględnego spadku wartości importu realizowanego przez państwa UE, lecz z wyższej dynamiki wzrostu na rynkach światowych ogółem. Globalna wartość importu w tej grupie towarowej w 2010 roku wyniosła w przybliżeniu 1,049 biliona USD, podczas gdy wartość ta dla krajów UE wyniosła ponad 0,420 biliona USD. Na koniec badanego okresu, tj. w roku 2015 światowy import grupy towarowej pojazdów drogowych wynosił już ponad 1,311 biliona USD, podczas gdy import krajów UE został określony na poziomie niespełna 0,49 biliona USD.

Poddając analizie wartości globalnego oraz unijnego eksportu w grupie towarowej „pojazdy drogowe” można zaobserwować podobne tendencje jakie miały miejsce w imporcie, znaczenie krajów UE jednak w badanym okresie, tj. w latach 2010-2015, było jeszcze większe. W 2010 roku eksport krajów UE w w/w grupie towaro-

---

<sup>3</sup> Dane liczbowe za lata 2014 oraz 2015 uwzględniają Chorwację, która to stała się członkiem Unii Europejskiej 1 lipca 2013 roku.

wej stanowił aż ponad 48,6% eksportu globalnego, by w 2011 roku przekroczyć barierę 50%. W końcowym okresie analizy państwa UE były odpowiedzialne za niespełna 47,5% eksportu globalnego w zakresie pojazdów drogowych. W ujęciu bezwzględnym w 2010 roku globalna wartość eksportu tych towarów wyniosła ok. 1,064 biliona USD, podczas gdy wartość odpowiadająca państwom UE przekroczyła 0,517 biliona USD. W 2015 roku, wartości te wynosiły odpowiednio, dla całego świata: ok. 1,309 biliona USD, dla Unii Europejskiej: ok. 0,622 biliona USD.

**Tabela 1.** Udział Unii Europejskiej w światowym imporcie oraz eksporcie w zakresie grupy towarowej SITC 78 – pojazdy drogowe w latach 2010-2015

ROK	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Wartość importu w mld USD</b>						
Świat ogółem	1049,706	1234,047	1268,005	1311,353	1360,433	1311,862
UE	420,652	497,969	432,702	462,941	501,291	489,743
Procentowy udział UE w %	40,07	40,35	34,12	35,30	36,85%	37,33
Stosunek do roku bazowego 2010 w %	100,00	118,38	102,86	110,05	119,17	116,42
<b>Wartość eksportu w mld USD</b>						
Świat ogółem	1064,618	1257,495	1283,578	1325,735	1378,275	1309,433
UE	517,523	630,501	590,284	628,004	663,688	621,905
Procentowy udział UE w %	48,61	50,14	45,99	47,37	48,15	47,49
Stosunek do roku bazowego 2010 w %	100,00	121,83	114,06	121,35	128,24	120,17

Zródło: opracowanie własne na podstawie (UN Comtrade Database, 2016).

Warto zwrócić również uwagę na dynamikę wzrostu z jaką rozwijał się import oraz eksport państw UE w ujęciu wartościowym w latach 2010-2015. Przyjmując za rok bazowy początkowy okres analizy, tj. rok 2010, wartość importu krajów UE w badanym okresie wzrosła aż o ponad 16%. W eksporcie również zanotowano znaczny wzrost, gdyż wartość eksportu UE w analizowanej grupie towarowej w 2015 roku była aż o ponad 20% wyższa niż w 2010 roku. Co ciekawe, w całym badanym okresie wartości eksportu krajów UE w zakresie grupy towarowej SITC 78 przewyższały import.

Na podstawie powyższych danych nietrudno dostrzec, iż kraje Unii Europejskiej stanowią bardzo istotne ogniwo w światowym handlu pojazdami drogowymi. Bardzo dynamicznie rozwijający się międzynarodowy rynek stwarza dodatkowe szanse na rozwój oraz maksymalizację dochodów.

#### **4. WYMIANA WEWNĄTRZSPÓLNOTOWA W ZAKRESIE GRUPY TOWAROWEJ SITC 78 – POJAZDY DROGOWE ORAZ ROLA POLSKI**

Z uwagi na fakt bardzo znaczącego udziału Unii Europejskiej w handlu światowym w zakresie grupy towarowej „pojazdy drogowe” warto przyjrzeć się jak w badanym okresie 2010-2015 kształtowały się obroty handlowe na jej rynku wewnętrznym.

Jak wynika z danych tabeli 2 wymiana handlowa na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej w zakresie grupy towarowej „pojazdy drogowe” w latach 2010-2015 uległa bardzo znaczącemu wzrostowi. Wartości wewnątrzspółnotowego nabycia towarów oraz wewnątrzspółnotowej dostawy wzrosły z ok. 265 mld EUR w roku 2010 do

poziomu przekraczającego 365 mld EUR w roku 2015. Wartości te wzrosły zatem w przypadku WNT oraz WDT o prawie 38% w stosunku do roku bazowego 2010. Szczególnie dynamiczny wzrost odnotowano na przełomie lat 2014 oraz 2015.

**Tabela 2.** Dynamika handlu wewnątrzunijnego w zakresie grupy towarowej SITC 78 – pojazdy drogowe w latach 2010-2015

ROK	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Wewnątrzspółnotowe nabycie towarów – grupa SITC 78 w mld EUR</b>						
UE	267,20	299,10	284,00	293,70	321,70	368,60
<b>Stosunek do roku bazowego 2010 w %</b>	100,00	111,94	106,29	109,92	120,40	137,95
<b>Wewnątrzspółnotowe dostawa towarów – grupa SITC 78 w mld EUR</b>						
UE	264,80	296,50	279,90	287,30	316,40	365,40
<b>Stosunek do roku bazowego 2010 w %</b>	100,00	111,97	105,70	108,50	119,49	137,99

Zródło: opracowanie własne na podstawie (Eurostat, 2016).

Obserwując tak znaczący wzrost w wymianie handlowej grupą towarową SITC 78 na rynku wewnątrzunijnym warto przejrzeć się, jak mocno polski sektor eksportujący towary z tej grupy powiązany jest z dynamicznie rozwijającym się rynkiem unijnym.

**Tabela 3.** UE jako główny odbiorca towarów eksportowych z Polski z zakresu grupy SITC 78 – pojazdy drogowe w latach 2010-2015

ROK	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Wartość eksportu grupa – SITC 78 w mld USD</b>						
Świat	20,536	23,836	20,352	21,851	22,406	21,094
UE	17,841	20,012	16,524	17,718	19,205	18,514
<b>Procentowy udział UE w %</b>	86,88	83,96	81,19	81,08	85,71	87,77

Zródło: opracowanie własne na podstawie (Eurostat, 2016).

W całym analizowanym okresie lat 2010-2015 wartość eksportu Polski do krajów UE w stosunku do całości eksportu w zakresie pojazdów drogowych przekraczała 80%, co jest wynikiem bardzo wysokim oraz świadczy o dużym stopniu powiązania krajowych eksporterów z ich unijnymi kontrahentami w tej branży. Wartość eksportu do krajów UE w ujęciu bezwzględny nieznacznie wzrosła, z poziomu ok. 17,841 mld USD w roku 2010 do ok. 18,514 mld USD w roku 2015. Globalna wartość eksportu Polski w ramach SITC 78 również wzrosła, z ok. 20,536 mld USD w 2010 roku do ok. 21,094 mld USD w roku 2015. Świadczy to o nieznacznym polepszeniu się sytuacji Polski na międzynarodowym rynku pojazdów mechanicznych.

Chcąc przeanalizować sytuację Polski na rynku wewnątrzunijnym pod kątem obrotów handlowych w zakresie towarów określanych mianem „pojazdów drogowych” w ramach Standardowej Klasyfikacji Handlu Międzynarodowego (SITC), warto przyrzeć się dynamice wymiany Polski z krajami UE oraz jej bilansie.

W latach 2010-2015 zarówno wewnątrzspółnotowa dostawa towarów (WDT) jak i wewnątrzspółnotowe nabycie towarów (WNT) w zakresie SITC 78 znacząco wzrosły. Wartość polskiej WDT wzrosła z niespełna 13,5 mld EUR w roku 2010 do ok. 16,76 mld EUR w roku 2015, co stanowi wzrost o ok. 24 punkty

procentowe w badanym okresie. Analizując wartości WNT w tej grupie towarowej Polska również zanotowała znaczący wzrost, z wartości ok. 9,48 mld EUR w roku 2010 do ok. 12,78 mld EUR w roku 2015, zatem wartość WNT w 2015 roku była wyższa od tej z 2010 roku o aż ok. 35 punktów procentowych.

**Tabela 4.** Dynamika oraz bilans wymiany handlowej Polski z krajami UE w ramach grupy towarowej SITC 78 – pojazdy drogowe w latach 2010-2015

ROK	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Wewnątrzspółnotowa dostawa towarów – grupa SITC 78 w mld EUR</b>						
<b>Polska</b>	13,48	14,319	13,119	13,341	14,59	16,758
<b>Stosunek do roku bazowego 2010 w %</b>	100	106	97	99	108	124
<b>Wewnątrzspółnotowe nabycie towarów – grupa SITC 78 w mld EUR</b>						
<b>Polska</b>	9,475	10,627	10,113	10,722	11,617	12,783
<b>Stosunek do roku bazowego 2010 w %</b>	100	112	107	113	123	135
<b>BILANS:</b>	4,005	3,692	3,006	2,619	2,973	3,975

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Eurostat, 2016).

Co ciekawe, w badanym okresie bilans wymiany handlowej Polski z innymi krajami Unii Europejskiej w ramach grupy SITC 78 utrzymywał się na dodatnim poziomie, generując znaczne nadwyżki w handlu sięgające nawet wartości bliskiej 4 mld EUR (w latach 2010 oraz 2015). Świadczy to o wysokiej konkurencyjności podmiotów eksportujących towary z tej grupy na rynki unijne. Konkurencyjność tutaj rozumiana jest jako atrakcyjność pozacenowa i cenowa towarów i usług które są przedmiotem wymiany na rynkach światowych (Hubner 1993).

Na tym etapie warto przyjrzeć się rynkowi wewnętrznemu UE oraz czołowym dostawcom oraz nabywcom towarów określanymi mianem „pojazdy drogowe”.

**Tabela 5.** Czołowi unijni dostawcy w ramach grupy towarowej SITC 78 – pojazdy drogowe w latach 2010-2015

ROK	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Wewnątrzspółnotowa dostawa towarów – SITC78 w mld EUR</b>						<b>Udział %</b>	
Niemcy	81,42	90,967	83,797	83,76	93,825	108,912	<b>33,37</b>
Hiszpania	27,243	30,133	25,837	28,001	30,962	35,687	<b>10,93</b>
Belgia	22,77	24,722	24,832	26,061	28,135	31,087	<b>9,52</b>
Francja	26,367	27,52	26,059	25,615	26,886	30,397	<b>9,31</b>
Czechy	14,851	16,89	17,096	17,619	20,872	24,088	<b>7,38</b>
Włochy	16,104	17,884	17,169	16,848	17,739	20,4	<b>6,25</b>
Wielka Brytania	13,557	15,196	14,465	14,695	16,055	19,083	<b>5,85</b>
<b>Polska</b>	<b>13,48</b>	<b>14,319</b>	<b>13,119</b>	<b>13,341</b>	<b>14,59</b>	<b>16,758</b>	<b>5,13</b>
Słowacja	6,96	8,359	10,651	11,061	11,815	14,222	<b>4,36</b>
Holandia	8,958	11,691	10,7	10,722	11,25	13,756	<b>4,21</b>
Węgry	5,336	6,086	6,286	7,587	9,991	11,996	<b>3,68</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Eurostat, 2016).

W tabeli 5 wyszczególniono czołowych dostawców towarów z grupy SITC 78 na rynek wewnętrzny Unii Europejskiej w latach 2010-2015. Zdecydowanym liderem w tej kategorii są Niemcy, które w 2015 roku odpowiadały za ponad 33% WDT.

W całym analizowanym okresie państwo to było na szczycie zestawienia. W 2015 roku wartość zrealizowanej WDT przez to państwo wynosiło ok. 108,912 mld EUR, co stanowiło w przybliżeniu trzykrotność WDT jaką zrealizowała druga w tabeli Hiszpania. Niemcy znacząco powiększyły swój eksport na rynki unijne w badanym okresie, w ujęciu bezwzględnym wartość ich eksportu w grupie towarowej „pojazdy drogowe” wzrosła aż o ok. 27,5 mld EUR na przestrzeni lat 2010-2015. Wszystkie państwa poddane analizie zanotowały wzrost jeśli chodzi o WDT grupy towarowej „pojazdy drogowe”. Na szczególną uwagę zasługują państwa regionu Europy Środkowo-Wschodniej, takie jak Węgry czy Słowacja, które w badanym okresie zdołały podwoić wartość eksportu tych towarów na rynki unijne. Polska w 2015 roku odpowiedzialna była za ok. 5,13% WDT grupy towarowej „pojazdy drogowe”.

**Tabela 6.** Czołowi unijni nabywcy w ramach grupy towarowej SITC 78 – pojazdy drogowe w latach 2010-2015

ROK	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Wewnątrzspółnotowa dostawa towarów – SITC78 w mld EUR</b>							<b>Udział %</b>
Niemcy	46,437	54,404	55,553	56,956	62,254	68,684	<b>20,56</b>
Wielka Brytania	33,805	36,227	38,315	41,507	47,545	58,211	<b>17,42</b>
Francja	36,733	39,976	36,341	36,433	37,467	41,415	<b>12,40</b>
Hiszpania	19,171	22,154	19,338	21,516	26,19	29,296	<b>8,77</b>
Belgia	23,525	26,192	25,786	26,002	25,525	28,783	<b>8,62</b>
Włochy	26,29	26,312	19,636	19,047	21,416	26,079	<b>7,81</b>
Holandia	13,409	16,35	15,232	14,726	15,199	17,231	<b>5,16</b>
Austria	10,042	12,132	11,87	11,946	11,987	12,861	<b>3,85</b>
<b>Polska</b>	<b>9,475</b>	<b>10,627</b>	<b>10,113</b>	<b>10,722</b>	<b>11,617</b>	<b>12,783</b>	<b>3,83</b>
Szwecja	8,893	10,312	9,444	9,684	10,282	12,004	<b>3,59</b>
Czechy	6,489	7,268	7,404	7,744	9,06	10,677	<b>3,20</b>
Słowacja	4,705	5,589	6,21	6,481	6,994	8,568	<b>2,56</b>
Węgry	3,391	4,18	4,293	5,073	6,48	7,489	<b>2,24</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Eurostat, 2016).

Jeśli chodzi o WNT w ramach grupy towarowej „pojazdy drogowe” państwem charakteryzującym się największym udziałem w rynku unijnym okazały się Niemcy, które w całym okresie analizy, tj. w latach 2010-2015, były na szczycie zestawienia. Udział tego państwa w całości obrotów w 2015 roku wyniósł ok. 20,6%. Co ciekawe, Wielka Brytania, która pod względem WDT w 2015 roku zajmowała odległe siódme miejsce, w kategorii wielkości importu w ramach rynku wewnętrznego znalazła się tuż za Niemcami, na drugim miejscu. Świadczy to, iż tamtejsza branża motoryzacyjna w znacznym stopniu opiera się na imporcie pojazdów z innych krajów UE. Wysokie pozycje państw takich jak Hiszpania, Francja, Włochy czy Belgia w obu rankingach mogą świadczyć o dużym stopniu wymiany wewnątrzgałęziowej w ramach SITC 78 tych państw. Polska osiągając w 2015 roku poziom 3,83% ogólnej wartości WNT realizowanej w tej grupie towarowej znalazła się na dziewiątym miejscu.

## 5. WEWNĄTRZWPÓLNOTOWA WYMIANA WEWNĄTRZGAŁĘZIOWA W ZAKRESIE PODGRUP SITC 781, 782, 783, 784, 785 ORAZ 786<sup>4</sup> – PERSPEKTYWA POLSKA

Chcąc zbadać wymianę wewnątrzgałęziową w branży motoryzacyjnej między Polską a pozostałymi krajami Unii Europejskiej warto przyjrzeć się dokładniej towarom wchodzącym w skład poszczególnych podgrup oraz zbadać wskaźnik wymiany wewnątrzgałęziowej zwany indeksem Grubela-Lloyda.

Indeks ten ma postać:

$$GLi = \frac{(Xi + Mi) - |Xi - Mi|}{Xi + Mi}$$

gdzie:

*Xi* - oznacza wartość eksportu (WDT) określonego dobra i przez określony kraj;

*Mi* - oznacza wartość importu (WNT) określonego dobra i przez określony kraj.

Indeks przyjmuje wartości od 0 do 1. Wartość 0 oznacza, iż między podmiotami nie występuje wymiana wewnątrzgałęziowa. Wartości zbliżone do 1 oznaczają, iż występuje bardzo intensywna wymiana wewnątrzgałęziowa (Bombińska, 2010).

Tabela 7 doskonale obrazuje jak bardzo ważnym ogniwem UE jest Polska w zakresie wymiany handlowej w poszczególnych podgrupach grupy SITC 78 „pojazdy drogowe”.

Na początku badania tj. w 2010 roku podgrupą charakteryzującą się najwyższą intensywnością w handlu wewnątrzgałęziowym mierzoną indeksem G-L była podgrupa 782, tj. pojazdy silnikowe służące do transportu dóbr oraz pojazdy silnikowe specjalistycznego zastosowania, gdzie wartość indeksu G-L wynosiła aż 0,937. W 2010 roku podgrupą, gdzie występowała stosunkowo najniższa intensywność wymiany wewnątrzgałęziowej była podgrupa 781 – pojazdy silnikowe służące do transportu osobowego poniżej 10 miejsc.

Co ciekawe, w końcowym okresie analizy tj. w roku 2015 nastąpił znaczący wzrost intensywności handlu wewnątrzgałęziowego w podgrupie 781 – indeks G-L wyniósł aż 0,952.

W 2015 roku najniższą intensywnością wymiany wewnątrzgałęziowej charakteryzowała się podgrupa 784 - części oraz akcesoria dla pojazdów z grup 722, 781, 782, 783; 785, z i tak bardzo wysokim wynikiem na poziomie 0,747. Podgrupą towarową gdzie wskaźnik G-L wyniósł najwięcej czyli 0,973 jest podgrupa 783 – inne silnikowe pojazdy drogowe.

<sup>4</sup> W ramach grupy 78 „pojazdy drogowe” Standardowej Klasyfikacji Handlu Międzynarodowego (SITC) można wyodrębnić szereg podgrup – 781 – Pojazdy silnikowe służące do transportu osobowego poniżej 10 miejsc; 782- pojazdy silnikowe służące do transportu dóbr oraz pojazdy silnikowe specjalistycznego zastosowania; 783 – inne silnikowe pojazdy drogowe; 784- Części oraz akcesoria dla pojazdów z grup 722, 781, 782, 783; 785 – motocykle, motorowery, rowery oraz pojazdy przeznaczone dla osób niepełnosprawnych; 786 – przyczepy oraz naczepy, inne pojazdy bez napędu mechanicznego, kontenery transportowe.



**Tabela 7.** Analiza indeksu intensywności wymiany wewnątrzgałęziowej Grubela-Lloyda dla podgrup SITC: 781, 782, 783, 784, 785, 786 w handlu Polski z UE w mln EUR w latach 2010-2015

Grupa handlowa	R O K											
	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	import	eksport	import	eksport	import	eksport	import	eksport	import	eksport	import	eksport
<b>781</b>	3640	5882	3456	5847	3523	4538	3579	4273	4141	4271	4548	5009
<b>Indeks G-L</b>	0,765		0,743		0,874							
<b>782</b>	1024	902	1244	1105	1081	1166	1272	1094	1186	1104	1355	1256
<b>Indeks G-L</b>	0,937		0,941		0,962							
<b>783</b>	558	835	937	935	926	890	1023	867	1040	1168	1159	1222
<b>Indeks G-L</b>	0,801		0,999		0,980							
<b>784</b>	3847	5364	4453	5829	4018	5890	4245	6461	4572	7312	5011	8408
<b>Indeks G-L</b>	0,835		0,866		0,811							
<b>785</b>	123	150	128	157	147	135	152	126	166	164	196	224
<b>Indeks G-L</b>	0,902		0,901		0,957							
<b>786</b>	283	348	409	447	419	500	451	520	512	569	514	637
<b>Indeks G-L</b>	0,896		0,955		0,912		0,929		0,947		0,893	

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Eurostat, 2016).

## 6. PODSUMOWANIE

Unia Europejska odgrywa kluczową rolę w międzynarodowym handlu pojazdami drogowymi. Odpowiadała ona w 2015 roku za ponad 1/3 światowego importu oraz niespełna połowę światowego eksportu tych towarów. Polska jako członek wspólnego rynku bardzo intensywnie zaangażowała się w uczestnictwo w wymianie handlowej z innymi krajami UE. Udział krajów Wspólnoty w analizowanej branży w okresie 2010-2015 nigdy nie spadł poniżej 80% całkowitego eksportu grupy towarowej SITC 78. W ujęciu bezwzględnym wartość obrotów handlowych w tej branży rośnie zarówno wewnątrz UE jak i na całym świecie.

Liderem europejskiego rynku pojazdów drogowych w latach 2010-2015 były Niemcy, będące odpowiedzialne w 2015 roku za niespełna 30% WDT oraz prawie 19% WNT. Polska w ostatnim roku analizy odpowiedzialna była za ok. 4,6% WDT oraz 3,47% WNT tychże towarów. Warto tutaj zwrócić uwagę, że w całym okresie analizy nasz kraj odnotowywał znaczące nadwyżki w handlu z innymi krajami UE.

Polski handel z krajami UE w zakresie wszystkich podgrup SITC 78 charakteryzuje się bardzo wysokimi wskaźnikami intensywności handlu wewnątrzgałęziowego. Jest to spowodowane m.in. fragmentaryzacją procesu produkcyjnego, którego część europejskich producentów samochodów przeniosła do Polski. Co ważne, świadczy to o bardzo wysokim poziomie konkurencyjności towarów tej branży wyprodukowanych w Polsce.

Intensywność wymiany wewnątrzgałęziowej oraz stosunkowo duże nadwyżki w handlu z innymi krajami europejskimi stanowią dobre przesłanki do prognozowania dalszej poprawy pozycji naszego kraju na rynku UE w zakresie pojazdów drogowych, co może stanowić siłę napędową dla rozwoju gospodarczego Polski. Jako kontynuację badań w tym zakresie warto przeanalizować bariery wzrostu dla światowego handlu w zakresie pojazdów drogowych oraz zbadać wpływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych na strumień handlu w tej branży.

## LITERATURA

- Bartkowiak, R. (2013). *Ekonomia rozwoju*, Warszawa: PWE.
- Bombińska, E. (2010). Konkurencyjność eksportu i jej miary, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie*, 845, 43-59.
- Chrzan, M. (2012). Korzyści z wymiany międzynarodowej. W: J. Rymarczyk (red.), *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, 405-431. Warszawa: PWE.
- Czarny, E. (2002). *Teoria i praktyka handlu wewnątrzgałęziowego*, Warszawa: Szkoła Główna Handlowa OFICYNA.
- Czarny, E., & Śledziwska, K. (2009). *Polska w handlu światowym*, Warszawa: PWE
- Hübner, D. (1993). Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki a strategia rozwoju, *Ekonomista* 1993, 4.
- Misala, J., & Pluciński, E.M. (2000). *Handel wewnątrzgałęziowy między Polską a Unią Europejską. Teoria i praktyka*, Warszawa: Dom Wydawniczy ELIPSA.

- Molendowski, E. (2007). *Liberalizacja wymiany handlowej krajów Europy Środkowo-wschodniej w okresie transformacji. Ze szczególnym uwzględnieniem doświadczeń krajów CEFTA*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.
- Polan, W. (2010). Zmiany podobieństwa struktur handlu zagranicznego nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej przed i po akcesji. W: J. Misala (red.), *Teoria i polityka wzrostu gospodarczego – osiągnięcia i doświadczenia*, Warszawa: CeDeWu.
- Śledziwska, K. (2016). Znaczenie wspólnej polityki handlowej UE dla państw Grupy Wyszehradzkiej. W: S. Wydymus, M. Maciejewski (red.), *Handel międzynarodowy w rozwoju społeczno-ekonomicznym państw*. Warszawa: CeDeWu.
- Zielińska-Głębocka, A., & Rynarzewski, T. (2008). *Międzynarodowe stosunki gospodarcze. Teoria wymiany i polityki handlu międzynarodowego*. Warszawa: PWN.
- ONZ (2016). *UN Comtrade Database*. Pozyskano z <http://unctadstat.unctad.org/wds> w dniu 25 października 2016.
- EUROSTAT (2016). *Database Eurostat*. Pozyskano z <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> w dniu 30 października 2016.

### **Analysis of Poland's trade with European Union countries in the automotive industry**

**Abstract:** The main objective of this article is to emphasise the importance of Poland in intra-EU trade in the automotive industry. In addition this article underlines the role of intra-industry trade of Poland on European market. The article also highlights the key role of EU in international trade of road vehicles. The main problem of this publication is quantitative analysis of Polish and European road vehicles sector. This article is mainly based on widely available sources such as Eurostat and UN databases. In this scientific paper Grubel-Lloyd index was used to analyse intra-industry trade in road vehicles sector between Poland other EU countries. The line of reasoning is primarily based on findings resulting from quantitative research. Conclusions are drawn based on data describing development of global trade in road vehicles sector. Reasoning regards analysis of Polish trade in the aforementioned sector with particular emphasis on intra-industry trade on EU markets. There are very few publications in Polish scientific literature which are entirely devoted to analysing Polish role in the intra-EU trade with road vehicles which makes the whole analysis quite challenging. First and foremost the analysis is based on findings deriving from databases available online on websites of various international organisations. European Union plays a leading role in international trade of road vehicles. Poland as a member state is becoming more and more important as part of the EU automobile industry. Intra-industry trade is very intense between Poland and other EU countries.

**Keywords:** automotive industry; export; intra-EU trade; intra-industry trade

**JEL codes:** F16, F18, L80

