

**Piotr Lizak**

Uniwersytet Pedagogiczny  
im. Komisji Edukacji Narodowej  
w Krakowie

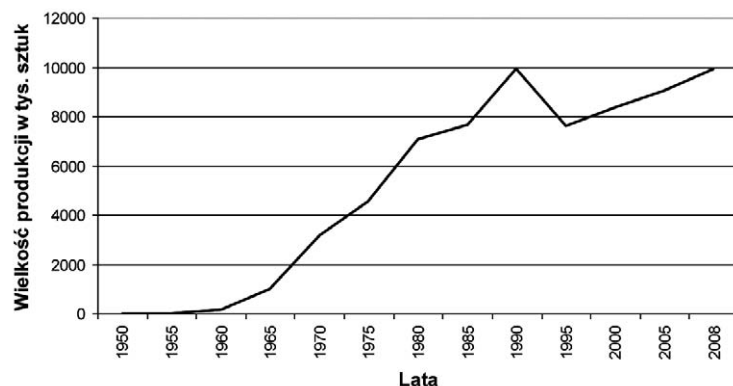
## **Działalność japońskich koncernów motoryzacyjnych na terenie Unii Europejskiej jako wyraz atrakcyjności układów regionalnych**

Przemysł samochodowy należy do podstawowych czynników rozwijających gospodarkę światową, wywierając wpływ na sytuację ekonomiczną w innych sektorach gospodarki, produkujących na potrzeby rynku motoryzacyjnego, a także na inne strefy działalności, takie jak usługi i handel. Mechanizmy konkurencji działające na rynku globalnym stymulują proces kształtowania się korporacji światowych. Mechanizmy te funkcjonują także w przemyśle samochodowym, gdzie stymulują powstawanie ponadnarodowych korporacji motoryzacyjnych.

Przedmiotem niniejszej pracy będzie analiza kształtowania się japońskiego przemysłu samochodów osobowych jako ważnego elementu gospodarki globalnej. Zostanie przedstawiona działalność, a także dynamika rozwoju japońskich koncernów motoryzacyjnych i ich wpływ na obecny kształt europejskiego przemysłu samochodowego.

Japoński przemysł samochodowy zaczął rozwijać się znacznie później w stosunku do przemysłów motoryzacyjnych krajów takich jak Francja, Niemcy czy USA, w których na początku XX wieku lokalizowano pierwsze fabryki samochodów osobowych. Początkową barierą rozwoju przemysłu motoryzacyjnego w Japonii była bariera społeczna, a samochód przez zhierarchizowane społeczeństwo przyjmowany był niechętnie. W 1938 roku produkcja samochodów osobowych w Japonii wynosiła 1,8 tys. sztuk, podczas gdy we Francji 182 tys., w Niemczech 285 tys., a w USA 2020 tys. Po II wojnie światowej przemysł motoryzacyjny Japonii cechował się znacznym zacofaniem technologicznym oraz niewielką produkcją.

Ryc. 1. Produkcja samochodów osobowych w Japonii w latach 1950–2008



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów GUS i OICA.

Dopiero w latach 60. i 70. XX wieku w Japonii nastąpił znaczny wzrost ilości produkowanych samochodów, z 165,1 tys. w 1960 roku do 3178 tys. w 1970 roku. W latach 60. XX wieku Japonia znacznie ustępowała wielkością produkcji w stosunku do państw wysoko zmotoryzowanych. Dopiero w latach 70. samochód w Japonii stał się dobrem powszechnie dostępnym i uruchomiono produkcję na masową skalę, która w 1980 roku przekroczyła 7 mln.

Produkcja samochodów osobowych w Japonii w latach 1950–2008 wykazywała ciągłą tendencję wzrostową i zwiększyła się z 1594 tys. sztuk w 1950 roku do 9916,149 tys. w 2008 roku (ryc.1 i tab. 1).

Tab. 1. Produkcja samochodów osobowych w Japonii w latach 1950–2008

Lata	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2008
Wielkość produkcji (w tys.)	1,6	20,3	225,9	985,5	3984,5	5406,5	8316,8	9093,4	9948	8231,9	8843,8	9612,7	9916,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów GUS i OICA.

Podejmując produkcję samochodów Japończycy szczególnie w pierwszych latach kształtowania się przemysłu motoryzacyjnego w znacznym stopniu wykorzystywali nowoczesne rozwiązania techniczne pozyskiwane poprzez zakup licencji w krajach Europy Zachodniej i USA.

Wysoka kapitałochłonność przemysłu motoryzacyjnego i zróżnicowane wymagania klientów powodują, że liczba mogących samodzielnie produkować samochody sukcesywnie malała, a globalna konkurencja wymuszała konsolidacje na tym rynku.

W wyniku nasilania się światowego procesu koncentracji kapitału, na japońskim rynku motoryzacyjnym kształtują się korporacje odznaczające się coraz większym potencjałem ekonomicznym.

Wśród dwóch tysięcy największych światowych korporacji aż 59 należy do branży motoryzacyjnej, z czego aż 21 wywodzi się z Japonii przy 14 z USA, 6 z Niemiec, po 3 z Francji i Chin czy po 2 z Rosji, Korei Południowej i Włoch. Wartość ogólna ich sprzedaży przekracza 2160,11 mld USD, a wartość ich majątku wynosi 2440,88 mld USD, co stanowi odpowiednio 6,67% ogółu wartości sprzedaży i 2,94% wartości majątku tych dwóch tysięcy największych korporacji świata.

O dużym znaczeniu japońskiego przemysłu motoryzacyjnego świadczy fakt, iż w 2008 wśród 59 największych korporacji motoryzacyjnych świata wartość sprzedaży japońskiej branży motoryzacyjnej na poziomie 834 mld USD stanowiła 39% ich sprzedaży, majątek wynoszący 847,35 mld USD stanowi 35% ich majątku, a całkowita wartość rynkowa japońskich korporacji motoryzacyjnych około 250 mld USD, aż 54,5% wartości rynkowej tychże korporacji.

Największym koncernem motoryzacyjnym świata jest japoński koncern Toyota zatrudniająca na całym świecie 320,8 tys. pracowników ([www2.toyota.co.jp](http://www2.toyota.co.jp)). Korporację tę w 2008 roku charakteryzowała ogólna wartość sprzedaży wynosząca 263,42 mld USD, ogólna wartość majątku 324,98 mld USD oraz całkowita wartość rynkowa wynosząca 102,35 mld USD,

co daje jej 3 pozycję wśród wszystkich korporacji świata. W 2008 roku koncern ten sprzedał najwięcej pojazdów na świecie – ponad 9,23 mln, w tym 7,77 mln samochodów osobowych, co stanowi 14% ogółu światowej produkcji.

Znaczącym światowym koncernem motoryzacyjnym jest również koncern Honda zatrudniający na całym świecie 179,0 tys. pracowników (*Annual Report of Honda*, 2008). Koncern ten sprzedał w 2008 roku 3,88 mln samochodów osobowych, uzyskując 7% ogółu światowej produkcji, co stanowi 5 wynik na świecie. Korporację tę charakteryzowała w 2008 roku ogólna wartość sprzedaży wynosząca 120,27 mld USD, ogólna wartość majątku 124,98 mld USD oraz całkowita wartość rynkowa wynosząca 44,32 mld USD, co daje jej 39 miejsce wśród wszystkich korporacji świata oraz 3 miejsce wśród korporacji branży motoryzacyjnej.

Kolejnym japońskim producentem samochodów osobowych należącym do grona największych światowych korporacji jest koncern Nissan, zatrudniający na świecie w 2008 roku 180,53 tys. osób. Koncern ten w 2008 roku sprzedał 2,79 mln samochodów osobowych (6 miejsce na świecie), co stanowi 5% ogółu światowej produkcji. W 2008 roku korporację tę charakteryzowała wartość sprzedaży 108,46 mld USD, ogólna wartość majątku 119 mld USD oraz całkowita wartość rynkowa wynosząca 14,14 mld USD, co daje jej 88 pozycję wśród największych światowych korporacji.

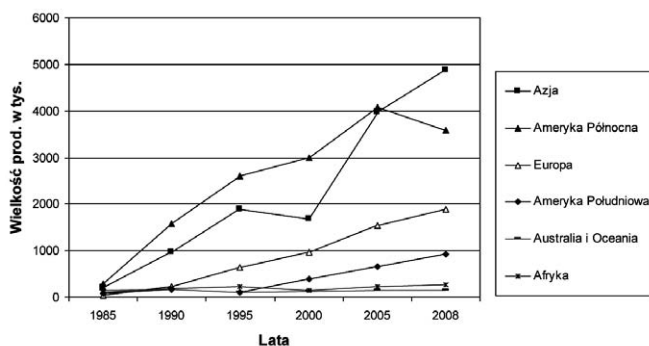
Do największych światowych korporacji branży motoryzacyjnej z Japonii zaliczyć należy również koncerny: Denso o wartości 16,97 mld USD (174 pozycja na liście 2000 największych światowych korporacji), Suzuki Motor o wartości 8,57 mld (363 pozycja na liście) czy Bridgestone o wartości 11,24 mld USD (598 pozycja na liście 2000) (tab. 2).

Obecnie produkcja japońskich samochodów osobowych odbywa się na wszystkich kontynentach świata. Analizując wielkość produkcji samochodów osobowych japońskich koncernów motoryzacyjnych na świecie, odnotowano, że koncerny te w różnym stopniu rozwijają swoją działalność wytwórczą na poszczególnych kontynentach. W 1985 roku najwięcej samochodów japońskie koncerny motoryzacyjne produkowały w Ameryce Północnej (bez Meksyku), głównie w USA, i stanowiło to 33% (296,569 tys. szt.) ogółu wyprodukowanych samochodów. W Azji wyprodukowano 23% ogółu produkcji (208,589 tys. szt.). Kontynentem, na którym wyprodukowano 17% ogółu produkcji, była Australia z Oceanią. W Europie wyprodukowano zaledwie 5% ogółu produkcji samochodów. W 1995 roku japońskie koncerny motoryzacyjne najwięcej samochodów wyprodukowały w Ameryce Północnej – 47% (2,59 mln szt.), w Azji – 34% (1,88 mln szt.) i Europie 12% (0,64 mln szt.). Dominujące znaczenie w produkcji japońskich koncernów motoryzacyjnych w 2008 roku odegrała Azja, gdzie wyprodukowano 42% (4,87 mln szt.) ogółu produkcji, 31% (3,58 mln szt.) wyprodukowano w Ameryce Północnej, a 16% (1,9 mln szt.) w Europie. Produkcja japońskich koncernów motoryzacyjnych w Ameryce Południowej stanowi około 8% ogółu produkcji, zaś produkcja w Afryce i Australii odgrywa marginalne znaczenie, stanowiąc po 1%.

W przedstawionej analizie zmian wielkości lokalizacji produkcji japońskich koncernów motoryzacyjnych na świecie należy podkreślić, iż produkcja w Azji wykazuje ciągłą tendencję wzrostową. W 1985 roku wyprodukowano tam zaledwie 23% ogółu produkcji, w 1995 – 34%, zaś w 2008 roku aż 42% ogółu. Należy podkreślić, iż wielkość produkcji samochodów osobowych zwiększyła się tam ponad 23 razy, z 208,589 tys. sztuk w 1985 roku do 4 877,074 tys. w 2008 roku. Znaczny wzrost produkcji można zauważyć również w Europie, gdzie produkcja w 1985 roku wynosiła zaledwie 5% ogółu (0,04 mln), w 1995 roku 12% (0,64 mln), a w 2008 roku 16% (1,88 mln). Ameryka Północna i Południowa (wraz z Meksykiem) nie odnotowały większych zmian w procentowej strukturze wielkości produkcji, a ich udział utrzymuje się na podobnym poziomie i w latach 1985–2008 wynosił średnio 32% dla Ameryki Północnej i 9%

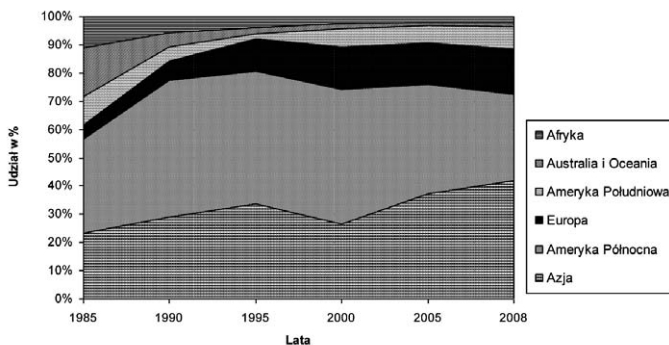
dla Ameryki Południowej. Udział Afryki i Australii wraz z Oceanią w ogólnej strukturze produkcji japońskich koncernów motoryzacyjnych wyraźnie się zmniejszył z 17% w 1985 roku do 1% w przypadku Australii i Oceanii oraz 11% w 1985 roku do 2% w przypadku Afryki (ryc. 2 i 3).

Ryc. 2. Struktura produkcji japońskich koncernów motoryzacyjnych w latach 1985–2008 wg kontynentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie OICA.

Ryc. 3. Struktura produkcji japońskich koncernów motoryzacyjnych w latach 1985–2008 wg kontynentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie OICA.

Z powyższej analizy wynika, że japońskie koncerny motoryzacyjne wykazują zwiększone zainteresowanie nie tylko rynkiem motoryzacyjnym Azji, lecz także rynkiem europejskim.

W Unii Europejskiej zlokalizowano do 2008 roku 16 zakładów japońskich koncernów motoryzacyjnych, w tym po trzy w Wielkiej Brytanii i Polsce, po dwa w Hiszpanii i Portugalii, a po jednym zakładzie we Francji, Włoszech, Holandii, Czechach, Niemczech i na Węgrzech. Zakłady te produkują samochody osobowe, silniki oraz skrzynie biegów (tab. 3).

Japońskie koncerny motoryzacyjne zatrudniały w 2007 roku w Unii Europejskiej 40,765 tys. pracowników. Najwięcej pracowników spośród krajów UE koncerny te zatrudniały w Wielkiej Brytanii – 14,041 tys. osób, czyli 34 % ogółu zatrudnionych, w Hiszpanii 6,744 tys. osób, tj. 17% i na Węgrzech 5,947 osób, tj. 15% ogółu zatrudnionych. W Polsce w 2007 roku japońskie koncerny motoryzacyjne zatrudniały w 3 zakładach łącznie 3,854 tys. osób, co stanowiło 9% ogółu zatrudnionych przez te koncerny w Unii Europejskiej (ryc. 4 i 5).

Tab. 2. Potencjał ekonomiczny największych japońskich korporacji motoryzacyjnych w 2008 roku

Lp.	Nazwa koncernu	Wartość sprzedaży (w mld USD)	Udział w ogólnej wartości sprzedaży 17 największych japońskich korporacji motoryzacyjnych (w %)	Zysk korporacji (w mld USD)	Udział w ogólnej wartości zysków 17 największych japońskich korporacji motoryzacyjnych (w %)	Majątek korporacji (w mld USD)	Udział w ogólnej wartości majątku 17 największych japońskich korporacji motoryzacyjnych (w %)	Wartość rynkowa korporacji (w mld USD)	Udział w ogólnej wartości rynkowej 17 największych japońskich korporacji motoryzacyjnych (w %)	Zatrudnienie (w tys.)	Udział w zatrudnieniu (w %)
1	Toyota Motor	263,42	33,21	17,21	47,06	324,98	40,45	102,35	43,74	316,121	24,06*
2	Honda Motor	120,27	15,16	6,01	16,43	124,98	15,56	44,32	18,94	181,876	13,84**
3	Nissan Motor	108,46	13,67	4,83	13,21	119,00	14,81	14,14	6,04	186,336	14,18**
4	Denso	40,33	5,08	2,45	6,70	36,38	4,53	16,97	7,25	119,919	9,13*
5	Suzuki Motor	35,09	4,42	0,80	2,19	23,18	2,89	8,57	3,66	14,266	1,09*
6	Toyota Industries	20,05	2,53	0,81	2,21	29,71	3,70	7,04	3,01	39,916	3,04*
7	Aisin Seiki	27,06	3,41	0,92	2,52	20,79	2,59	4,63	1,98	73,201	5,57*
8	Bridgestone	35,64	4,49	0,11	0,30	29,07	3,62	11,24	4,80	137,981	10,50*
9	Mitsubishi Motors	26,87	3,39	0,35	0,96	16,07	2,00	6,51	2,78	33,200	2,53**

10	Mazda Motor	34,83	4,39	0,92	2,52	19,49	2,43	1,83	0,78	22,298	1,70*
11	Isuzu Motors	19,29	2,43	0,76	2,08	12,41	1,54	1,68	0,72	23,712	1,80**
12	Yamaha Motor	17,67	2,23	0,02	0,05	12,55	1,56	2,48	1,06	49,761	3,79*
13	Fuji Heavy Industries	15,75	1,99	0,19	0,52	12,75	1,59	2,54	1,09	12,801	0,97***
14	Toyota Boshoku	12,36	1,56	0,41	1,12	5,15	0,64	1,83	0,78	27,078	2,06**
15	Sankyo	2,81	0,35	0,46	1,26	5,18	0,64	4,43	1,89	29,272	2,23*
16	Toyoda Gosei	6,64	0,84	0,31	0,85	4,71	0,59	1,78	0,76	25,792	1,96*
17	Sumitomo Rubber Group	6,67	0,84	0,01	0,03	7,00	0,87	1,67	0,71	20,369	1,55*
	<b>Razem</b>	<b>793,21</b>	<b>100,00</b>	<b>36,57</b>	<b>100,00</b>	<b>803,40</b>	<b>100,00</b>	<b>234,01</b>	<b>100,00</b>	<b>1313,899</b>	<b>100,00</b>

\* dane za rok 2009, \*\* dane za rok 2008, \*\*\* dane za rok 2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Forbes” 2008, TOYOTA Company Profile, [http://www2.toyota.co.jp/en/about\\_toyota/overview/index.html](http://www2.toyota.co.jp/en/about_toyota/overview/index.html), „Company Profile for Honda Motor Co Ltd (HMC)”, <http://zenobank.com/index.php?symbol=HMC&page=quotesearch>, <http://www.globaldenso.com/en/csr/employee/career.html>, “Outline” (NSANY)”, <http://zenobank.com/index.php?symbol=NSANY&page=quotesearch>, <http://www.globaldenso.com/en/csr/employee/career.html>, “Outline” Global Suzuki, [http://www.globalsuzuki.com/corp\\_info/outline/index.html](http://www.globalsuzuki.com/corp_info/outline/index.html), <http://www.toyota-industries.com/corporateinfo/corpdata/>, <http://www.aisin.com/profile/outline/index.html>, <http://www.bridgestone.com/corporate/profile/index.html>, <http://www.isuzu.co.jp/world/investor/fact/profile.html>, <http://www.yamaha-motor.co.jp/global/index.html>, <http://www.mazda.com/profile/outline/index.html>, <http://www.fhi.co.jp/english/outline/inoutline/index.html>, <http://www.toyota-boshoku.co.jp/en/company/gaiyou.html>, <http://www.daitchisankyo.com/corporate/profile/index.html>, <http://www.toyoda-gosei.com/Information/outline/index.html>

Tab. 3. Zakłady japońskich koncernów motoryzacyjnych na terenie UE w 2007 roku

Lokalizacja	Nazwa inwestora	Nazwa zakładu	Profil produkcji	Wielkość produkcji (w szt. w 2007 roku)	Zatrudnienie (w tys. w 2007 roku)	Udział w ogólnej liczbie zatrudnionych przez japońskie koncerny motoryzacyjne na terenie UE (w %)
<b>Wielka Brytania</b>						
Sunderland	Nissan	Nissan Motor Manufacturing UK Ltd.	Samochody osobowe	301 211	4 091	11,20
Burnaston-Deeside	Toyota	Toyota Motor Manufacturing UK Ltd.	samochody osobowe, silniki	282 000 (samochody)	4 950	13,56
Swindon	Honda	Honda of the UK Manufacturing Ltd.	samochody osobowe, silniki	237 783 (samochody)	5 000	13,69
<b>Francja</b>						
Valenciennes	Toyota	Toyota Motor Manufacturing France	samochody osobowe, silniki	262 000 (samochody)	3 850	10,54
<b>Włochy</b>						
Bairo	Mitsubishi	Pininfarina	samochody osobowe	4 548	530	1,45
<b>Hiszpania</b>						
Barcelona	Nissan	Nissan Motor Iberica	samochody osobowe	222 914	6 186	16,94
Linares	Suzuki	Santana-Motor	samochody osobowe	5 058	558	1,53
<b>Portugalia</b>						
Ovar	Toyota	Toyota Caetano Portugal	samochody osobowe i dostawcze	b.d.	340	0,93
Tramagal	Mitsubishi	Mitsubishi Fuso Truck Europe	samochody dostawcze i ciężarowe	b.d.	487	1,33
<b>Węgry</b>						
Esztergom	Suzuki	Magyar Suzuki Corporation	samochody osobowe	61 929	1697	4,65
<b>Polska</b>						
Tychy	Isuzu	Isuzu Motors Polska	silniki diesla	161 384	714	1,96
Wałbrzych	Toyota	Toyota Motor Manufacturing Poland	skrzynie biegów, silniki	561 000 (skrzynie biegów) 307 000 (silniki)	2070	5,67

Jelcz- -Laskowice	Toyota	Toyota Motor Industries Poland	silniki diesla	114 000	1070	2,93
<b>Czechy</b>						
Kolin	Toyota	Toyota, Peug- eot, Citroen Automobile Czech	samochody osobowe	105 000	3000	8,22
<b>Niemcy</b>						
Kolleda- -kiebitzhohe	Mitsubi- shi	MDC Power	silniki LPG	113 024	275	0,75
<b>Holandia</b>						
Born	Mitsubi- shi	Netherlands Car	samochody osobowe	61 929	1697	4,65
RAZEM					36515	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Japan Automobile Manufacturers Association.

Ryc. 4. Struktura przestrzenna zakładów produkcyjnych japońskich koncernów motoryzacyjnych w UE w 2008 roku



Źródło: Japan Automobile Manufacturers Association.

Ryc. 5. Struktura przestrzenna ośrodków badawczo-rozwojowych japońskich koncernów motoryzacyjnych w UE w 2008 roku



Źródło: Japan Automobile Manufacturers Association.

Wraz z lokalizacją zakładów motoryzacyjnych na terenie UE obecne są również ośrodki badawczo-rozwojowe. Swoje ośrodki w krajach Unii Europejskiej posiadają koncerny: Honda, Nissan, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Toyota i Fuji (Subaru). Ośrodki te zlokalizowane są przeważnie w Niemczech i Wielkiej Brytanii.

Klasyfikacja etapów rozwoju korporacji przedstawiona przez Z. Ziolo (2009) wyróżnia 4 etapy rozwoju korporacji, a mianowicie: pierwszy etap, w którym następuje rozprzestrzenienie korporacji na inne kraje poprzez lokalizację na ich obszarach zakładów produkcyjnych i usługowych, drugi etap, w którym korporacje lokują elementy związane z produkcją, usługami i badaniami naukowymi (B+R) poza granicami kraju, etap trzeci, w którym następuje przenoszenie coraz większej liczby elementów produkcyjnych na tereny coraz to nowych krajów oraz czwarty etap, charakteryzujący się zmianą siedziby zarządu lub przenoszeniem jego filii poza kraj macierzysty.



Tab. 4. Produkcja japońskich koncernów motoryzacyjnych w latach 1960–2008

Lata	Produkcja japońskich koncernów motoryzacyjnych (w tys. szt.)																							
	Produkcja ogółem (w tys. szt.)	Dynamika produkcji	Daihatsu (marka koncernu Toyota)	Udział w produkcji (%)	Fuji (Subaru)	Udział w produkcji (%)	Hino (marka koncernu Toyota)	Udział w produkcji (%)	Nissan	Udział w produkcji (%)	Honda	Udział w produkcji (%)	Isuzu	Udział w produkcji (%)	Mazda	Udział w produkcji (%)	Mitsubishi	Udział w produkcji (%)	Suzuki	Udział w produkcji (%)	Toyota	Udział w produkcji (%)	Udział w produkcji (%)	
1960	225,9	436,3	3,1	1,37	13,1	5,80	15,6	6,91	115,5	51,13		7,9	3,50	23,4	10,36	5,2	2,30			42,1	18,64			
1965	985,5	404,3	132,2	13,41	82,4	8,36	45,9	4,66	320,5	32,52	8,8	0,89	30,5	3,09	81,3	8,25	45,9	4,66	1,8	0,18	236,2	23,97		
1970	3984,5	135,7	289,7	7,27	233,5	5,86	56,5	1,42	1374	34,48	328	8,23	18,8	0,47	224,5	5,63	246,4	6,18	144,8	3,63	1068,3	26,81		
1975	5406,5	153,8	257,7	4,77	175,8	3,25	61,4	1,14	2077,4	38,42	328,1	6,07	64,7	1,20	387,1	7,16	288,8	5,34	50,7	0,94	1714,8	31,72		
1980	8316,8	109,3	432,4	5,20	425,6	5,12	74,9	0,90	2644,1	31,79	845,5	10,17	107,1	1,29	736,5	8,86	659,6	7,93	87,8	1,06	2303,3	27,69		
1985	9093,4	109,4	578,9	6,37	584,4	6,43	69	0,76	2500,1	27,49	956,4	10,52	213,1	2,34	815,1	8,96	570,9	6,28	236,2	2,60	2569,3	28,25		
1990	9948	82,7	636,4	6,40	516,8	5,20	100,4	1,01	2417	24,30	1223,4	12,30	202,3	2,03	1118	11,24	833,3	8,38	511,8	5,14	3345,9	33,63		
1995	8231,9	107,4	477,3	5,80	419,3	5,09	82,8	1,01	1714	20,82	811,6	9,86	51,9	0,63	606,2	7,36	908,9	11,04	602,7	7,32	2557,2	31,06		
2000	8843,8	97,2	679,4	7,68	469	5,30	48	0,54	1324,4	14,98	1165,3	13,18	35,1	0,40	697,7	7,89	727,5	8,23	704,5	7,97	2992,9	33,84		
2001	8598,9	105,9	638,9	7,43	462,9	5,38	53,4	0,62	1270,3	14,77	1219,8	14,19	12,8	0,15	657,2	7,64	632,2	7,35	712,6	8,29	2938,8	34,18		
2002	9108,5	99,1	599,5	6,58	436,5	4,79	54,2	0,60	1392,4	15,29	1328,6	14,59	8,5	0,09	716,1	7,86	685,2	7,52	817	8,97	3070,5	33,71		
2003	9023,8	102,9	641,2	7,11	450	4,99	83,1	0,92	1471,6	16,31	1117,1	12,38	0,7	0,01	733,3	8,13	645,5	7,15	799,3	8,86	3082	34,15		
2004	9287,8	103,5	679,5	7,32	491,8	5,30	93,8	1,01	1439	15,49	1190,9	12,82	0,2	0,00	758,3	8,16	532,4	5,73	870,5	9,37	3231,4	34,79		
2005	9612,7	107,8	724,5	7,54	469,5	4,88	97	1,01	1451,2	15,10	1213,4	12,62			806,1	8,39	555,5	5,78	921	9,58	3374,5	35,10		
2006	10364,9	101,4	791,3	7,63	482,2	4,65	100,1	0,97	1234,4	11,91	1277,1	12,32	52,1	0,50	906,9	8,75	657,3	6,34	1036,7	10,00	3826,8	36,92		
2007	10508,2	94,9	786,6	7,49	475,8	4,53	106,9	1,02	1179,1	11,22	1288,6	12,26	49,8	0,47	952,3	9,06	758	7,21	1061,8	10,10	3849,3	36,63		
2008	9975		641,3	6,43	460,5	4,62			1095,6	10,98	1230,6	12,34	47	0,47	1038,7	10,41	770,7	7,73	1059,5	10,62	3631,1	36,40		

Źródło: opracowanie własne na podstawie OICA.

Zgodnie z wyżej przedstawioną klasyfikacją rozwoju międzynarodowych korporacji wg Z. Ziolo japońskie koncerny motoryzacyjne znajdują się na trzecim etapie rozwoju. Lokują one bowiem swoje elementy związane z produkcją, usługami i badaniami naukowymi poza granicami kraju macierzystego, przenosząc je na tereny coraz to nowych państw, bez jednoczesnego przenoszenia siedzib swoich zarządów, które pozostają na terenie Japonii.

Reasumując, należy stwierdzić, iż obecnie japońskie koncerny motoryzacyjne należą do największych światowych korporacji, mimo iż przemysł motoryzacyjny w Japonii zaczął rozwijać się znacznie później niż przemysł motoryzacyjny USA, Francji, Niemiec czy Włoch.

Początkowy rozwój japońskiego przemysłu motoryzacyjnego dokonywał się w znacznej mierze poprzez zakup licencji w krajach Europy Zachodniej i USA, a współcześnie dokonuje się w oparciu o technologie powstające w japońskich ośrodkach badawczo-rozwojowych.

W obliczu globalizacji japońskie koncerny motoryzacyjne rozszerzyły swoją działalność na wszystkie kontynenty. Rozpatrując okres 1985–2008 można zauważyć zwiększone zainteresowanie produkcją samochodów osobowych na rynkach Azji i Europy, co świadczy o większej konkurencyjności tych regionów.

## Literatura

1. *Annual Report of Honda Giken Kogyo Kabushiki Kaisha/Honda Motor Co., Ltd.* U.S. Securities and Exchange Commission (SEC), [http://secfilings.nyse.com/filing.php?doc=1&attach=ON&image=5751830&rid=12#toc87775\\_5](http://secfilings.nyse.com/filing.php?doc=1&attach=ON&image=5751830&rid=12#toc87775_5) (Retrieved 2008-03-31).
2. „Forbes” 2008, *Special Report. The World’s 2000 largest Public Companies*.
3. Gierańczyk W., Stańczyk A., 2003, *Korporacje międzynarodowe w przestrzeni globalnej [w:] Kształtowanie się struktur przemysłowych*, red. Z. Ziolo, Z. Makiela, „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG”, nr 5, Wydawnictwo Naukowe AP Kraków, Warszawa–Kraków, s. 73–83.
4. Kilar W., 2008, *Zatrudnienie w działalności badawczej i rozwojowej jako czynnik rozwoju gospodarki opartej o wiedzę [w:] Rola przedsiębiorczości w gospodarce opartej na wiedzy*, red. Z. Ziolo i T. Rachwał, „Przedsiębiorczość – Edukacja”, nr 4, Zakład Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej IG AP, wydawnictwo Nowa Era, Warszawa–Kraków, s. 60–69.
5. *Motor Vehicle Statistics of Japan – year 2008*.
6. *Rocznik Statystyczny GUS za lata 1955–2000*.
7. Sala S., 2003, *Wybrane cechy działalności korporacji transnarodowych i ich implikacje dla Polski [w:] Przemysł w procesie globalizacji*, red. Z. Ziolo, Z. Makiela, „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG”, nr 6, Wydawnictwo Naukowe AP Kraków, Warszawa–Kraków, s. 101–107.
8. *Word Motor Vehicle Production – Word Ranking of Manufacturers years 2000–2008*, OICA.
9. Wójtowicz M., 2009, *Wpływ globalizacji i integracji w ramach MERCOSUR na wymianę handlową produkcji przemysłu samochodowego Brazylii w latach 1990–2006 [w:] Wpływ procesów globalizacji i integracji europejskiej na transformację struktur przemysłowych*, red. Z. Ziolo, T. Rachwał, „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG”, nr 12, Wydawnictwo Naukowe AP Kraków, Warszawa–Kraków, s. 63–76.
10. Ziolo Z., 2008, *Ekonomiczne i społeczne uwarunkowania rozwoju gospodarki opartej na wiedzy [w:] Rola przedsiębiorczości w gospodarce opartej na wiedzy*, (red. Z. Ziolo i T. Rachwał), „Przedsiębiorczość – Edukacja”, nr 4, Zakład Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej Instytutu Geografii Akademii Pedagogicznej w Krakowie, wydawnictwo Nowa Era, Kraków–Warszawa, s. 12–23.
11. Ziolo Z., 2009, *Procesy kształtowania się światowych korporacji i ich wpływ na otoczenie [w:] Wpływ procesów globalizacji i integracji europejskiej na transformację struktur przemysłowych*, red. Z. Ziolo, T. Rachwał, „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG”, nr 12, Wydawnictwo Naukowe AP Kraków, Warszawa–Kraków, s. 11–30.
12. <http://oica.net/category/production-statistics/>

13. <http://www.acea.be/index.php/collection/statistics>
14. <http://www.aisin.com/profile/outline/index.html>
15. <http://www.bridgestone.com/corporate/profile/index.html>
16. <http://www.daiichisankyo.com/corporate/profile/index.html>
17. <http://www.fhi.co.jp/english/outline/inoutline/index.html>
18. <http://www.globaldenso.com/en/csr/employee/career.html>
19. [http://www.globalsuzuki.com/corp\\_info/outline/index.html](http://www.globalsuzuki.com/corp_info/outline/index.html)
20. <http://www.isuzu.co.jp/world/investor/fact/profile.html>
21. [http://www.mitsubishi-motors.com/corporate/about\\_us/profile/e/index.html](http://www.mitsubishi-motors.com/corporate/about_us/profile/e/index.html)
22. <http://www.mazda.com/profile/outline/index.html>
23. <http://www.toyota-boshoku.co.jp/en/company/gaiyou.html>
24. <http://www.toyoda-gosei.com/Information/outline/index.html>
25. <http://www.toyota-industries.com/corporateinfo/corpdata/>
26. <http://www.yamaha-motor.co.jp/global/about/overview/index.html>
27. [http://www2.toyota.co.jp/en/about\\_toyota/overview/index.html](http://www2.toyota.co.jp/en/about_toyota/overview/index.html)

## **The Activities of Japanese Automotive Companies in the European Union as a Sign of Attractiveness of Regional Arrangements**

Automobile industry is one of the key factors contributing to the global economy as it has an impact on both the economic situation in other sectors of economy which produce for the demands of the automotive market and also on other business areas such as services and trade.

The subject of this article is to analyse the evolution of the Japanese car industry as an important element of the global economy. The activities and dynamics of Japanese automotive companies are presented as well as their impact on the current shape of the European car industry.

When starting the production of cars, especially in the early stages of the automotive industry development, the Japanese largely exploited modern technology acquired through the purchase of licenses in Western Europe and the USA.

As a result of strengthening global process of concentration of capital, new corporations are formed in the Japanese automotive market. These corporations are characterised by constantly increasing economic potential.

In the next part of the article it has been noted that global corporations, including automobile corporations, seek new effective locations for their factories but also various regions create different conditions to attract new investments to their territory. The article then goes on to present the spatial structure of production of Japanese automotive companies in the world according to different continents in years 1985–2008 and then examines the dynamic changes in the scale of production for individual continents.

The next part of the article concentrates on the spatial structure of passenger cars and components factories, as well as on research and development centers belonging to Japanese automotive companies located in the European Union. The analysis of the structure and size of employment in factories based in the European Union has also been made.