

Rozwój światowej motoryzacji w pierwszych latach XXI wieku

Maciej Menes

Artykuł stanowi kontynuację publikacji charakteryzujących ocenę stanu światowego parku samochodowego oraz poziomu i struktury przestrzennej światowej produkcji motoryzacyjnej w roku 2010 w podziale na podstawowe kategorie pojazdów. Prezentowane dane świadczą o przełamaniu tendencji kryzysowych, które dotknęły przemysł motoryzacyjny w latach 2008/2009.



*mgr Maciej Menes
asystent w Zakładzie
Procesów Diagnostycznych
-Obsługowych Instytutu
Transportu Samochodo-
wego w Warszawie
menesowie@wp.pl*

Światowy transport lądowy został w ostatnich kilkudziesięciu latach zdominowany przez szeroko rozumiany, obejmujący motoryzację indywidualną, transport samochodowy. Transport ten przemieszcza współcześnie zarówno większość ładunków, jak i większość podróżujących osób. Przemysł motoryzacyjny stał się jednym z najważniejszych, a przy uwzględnieniu pracujących na jego rzecz przemysłów: chemicznego, hutniczego, rafineryjnego, budownictwa infrastrukturalnego, itd. – najważniejszym motorem rozwoju gospodarczego. W ostatnich latach, na motoryzacyjnej mapie świata zaszły istotne zmiany. Samochód przestał być cywilizacyjnym symbolem Ameryki Północnej i Europy Zachodniej, a stał się symbolem globalnym.

Proces wspomnianych przemian został znacznie zdynamizowany przez globalny kryzys finansowy, który uruchomiło bankructwo banku Lehman Brothers we wrześniu 2008 roku.

Celem niniejszego artykułu jest próba kwantyfikacji wspomnianych zmian.

Publikacja jest kontynuacją materiału z 2009 roku, w której, obok charakterystyki poziomu produkcji motoryzacyjnej w latach 1998-2007, podjęto próbę oszacowania wielkości światowego parku pojazdów samochodowych w podziale na samochody osobowe, autobusy oraz samochody ciężarowe [13].

Szacunek wielkości światowego parku pojazdów samochodowych

Szacunki przedstawiane w cytowanym materiale opierały się na danych z lat 2006-2007 i obejmowały 65 krajów posiadających w tym czasie co najmniej milion zarejestrowanych pojazdów samochodowych ww. kategorii. Według ówczesnych szacunków - światowy park samochodowy liczył około 920-940 mln pojazdów, z tego 890,7 mln pojazdów zarejestrowanych w analizowanych 65 krajach. Spośród nich, większość, bo 670-680 mln sztuk stanowiły samochody osobowe (w tym 635,7 mln zarejestrowane w ww. 65 krajach), około 250 mln samochody ciężarowe (w tym 225,2 mln zarejestrowane w ww. 65 krajach) oraz około 6 mln autobusów (w tym 5,6 mln zarejestrowane w ww. 65 krajach) [13].

Według kwerendy danych z lat 2008-2009, obejmującej 66 krajów posiadających park samochodowy przekraczający milion pojazdów, zarejestrowanych było: 959 mln samochodów, w tym 705,5 mln stanowiły samochody osobowe, 238,9 mln samochodów ciężarowe oraz 10,4 mln autobusy (tab. 1).

Oznacza to, że w okresie dwóch lat stan zarejestrowanych samochodów w analizowanych krajach wzrósł o 70 mln pojazdów, tj. o 7,3%, głównie samochodów osobowych. Ocena wzrostu liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych oraz autobusów, odpowiednio o 13 mln i o około 5 mln w latach 2000-2007 była możliwa dzięki kategoryzacji pojazdów nierozpoznanych wcześniej funkcjonalnie.

Można założyć, że w pozostałych stu kilkudziesięciu krajach świata, nie objętych badaniem, funkcjonuje kolejne 40-50 mln pojazdów (stan rejestracji powyżej 0,5 mln pojazdów charakteryzuje kraje położone w różnych częściach świata, takie jak: Libia, Irak, Uzbekistan, Kuwejt, Cypr, Singapur, Boliwia, Honduras, Hongkong, Costa Rica, San Salvador, Bośnia i Hercegowina, Azerbejdżan itp.). Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że światowy park samochodowy przekroczył w 2009 roku miliard sztuk, z czego: 730-740 mln stanowiły samochody

osobowe, około 250-255 mln - samochody ciężarowe oraz 12-13 mln - autobusy.

Z analizy z lat 2006-2007 oraz 2008-2009 wynika, że park samochodowy wzrastał przede wszystkim w krajach wkraczających dopiero w epokę masowej motoryzacji (w tym najsilniej w tzw. krajach BRIC: Brazylia, Rosja, Indie, Chiny, Południowa Afryka) przy jego stabilizacji, a nawet niewielkiej regresji w krajach tworzących dotąd światową czołówkę motoryzacyjną (USA, Japonia, Francja, Wielka Brytania). Największe przyrosty parku samochodowego odnotowały: Chiny – 13 mln, z czego 12 mln stanowiły samochody osobowe (awans z szóstego na trzecie miejsce w rankingu światowym) oraz Rosja – 10 mln, z czego 8 mln stanowiły samochody osobowe (awans z ósmego na szóste miejsce w rankingu światowym).

Istotny wzrost parku samochodowego odnotował również Meksyk – 5,5 mln, z czego ponad 4 mln stanowiły samochody osobowe, Brazylia – 2 mln, głównie samochodów osobowych, Korea Płd. – 1,5 mln pojazdów. W pozostałych krajach przyrost parku samochodowego w analizowanym okresie nie przekraczał realnie kilkuset tysięcy sztuk pojazdów. Użycie pojęcia realnego wzrostu parku samochodowego jest związane z faktem, że w przypadku kilku krajów, takich jak np.: Egipt, Kazachstan, Algieria, Dominikana, Arabia Saudyjska czy Argentyna dotarcie do nowych materiałów pozwoliło na zastąpienie danych szacunkowych z poprzedniego badania, danymi rzeczywistymi.

Należy podkreślić, że 10 pierwszych państw w rankingu dysponuje blisko 60% (594 mln pojazdów) całej światowej floty samochodowej, zarówno w liczbie wszystkich pojazdów, jak i w poszczególnych kategoriach (np. 456 mln samochodów osobowych). Dwadzieścia pierwszych państw dysponuje blisko 80% (786 mln pojazdów) zarówno w liczbie wszystkich zarejestrowanych samochodów, jak i w poszczególnych ich kategoriach (np. 600 mln samochodów osobowych). Warty podkreślenia jest fakt, że Polska w tym rankingu zajmuje 14 miejsce, z liczbą 19,2 mln pojazdów.

Tab. 1: Liczba pojazdów samochodowych w 2009 r. w krajach posiadających ponad milion pojazdów

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem (mln sztuk)			
		pojazdy samochodowe	samochody osobowe	samochody ciężarowe	autobusy
1	USA a [16]	248.163	137.079	110.241	0.843
2	Japonia [14]	73.807	58.019	15.560	0.228
3	Chiny a [6]	49.650	38.389	11.260	•
4	Niemcy [25]	44.199	41.738	2.385	0.076
5	Włochy [25]	41.055	36.372	4.584	0.099
6	Rosja [37]	39.372	33.083	5.384	0.905 a
7	Francja [25]	36.604	31.109 a	9.405	0.090
8	Wlk. Brytania [25]	31.984	28.247	3.564	0.173
9	Meksyk [16]	29.702	20.523	8.842	0.337
10	Brazylia [1]	29.643	23.612	5.571	0.460
11	Kanada [16]	29.364	20.400	8.879	0.085
12	Hiszpania [25]	27.181	21.983	5.136	0.062
13	Indie c [24]	20.243	14.222	5.018	1.003
14	Polska [25]	19.185	16.495	2.595	0.095
15	Indonezja a [27]	17.588	9.859	5.146	2.583
16	Korea Płd [11]	17.270	13.023	3.167	1.080
17	Australia [3]	15.028	12.070	2.874	0.084
18	Turcja [25]	10.496	7.093	2.818	0.585
19	Arabia Saudyjska [23]	9.485	7.400	•	•
20	Tajlandia [32]	9.390	4.496	4.894	•
21	Malezja a [12]	9.030	8.057	0.909	0.064
22	Argentyna [2]	8.976	6.333	2.629	0.014
23	Holandia [25]	8.579	7.622	0.946	0.011
24	Ukraina [37]	7.433	6.699	0.546 a	0.188 a
25	Rep. Płd. Afryki b [8]	6.963	4.586	2.351	0.026
26	Tajwan [30]	6.718	5.704	1.014	•
27	Grecja a [25]	6.340	5.024	1.289	0.027
28	Belgia [25]	5.885	5.193	0.676	0.016
29	Portugalia a [25]	5.845	4.480	1.350	0.015
30	Czechy [25]	5.041	4.435	0.587	0.019
31	Rumunia [25]	4.916	4.245	0.371	0.009
32	Szwecja [25]	4.820	4.301	0.506	0.013
33	Austria [25]	4.740	4.360	0.630	0.041
34	Szwajcaria [25]	4.377	4.009	0.317	0.051
35	Algieria [19]	3.910	2.593	1.247	0.070
36	Wenezuela [8]	3.780	2.824	•	•
37	Egipt [28]	3.710	2.745	0.865	0.100
38	Węgry [25]	3.450	3.013	0.419	0.018
39	Nowa Zelandia [15]	3.349	2.837	0.519	0.023
40	Kazachstan [37]	3.253	2.777	0.444	0.013
41	Finalndia [25]	3.234	2.751	0.413	0.089
42	Bułgaria [25]	2.818	2.502	0.291	0.025
43	Norwegia [25]	2.760	2.224	0.515	0.021
44	Dania [25]	2.615	2.580	0.035	•
45	Chile a [5]	2.574	1.825	0.686	0.063
46	Białoruś [29]	2.572	2.340	0.114	0.018
47	Filipiny b [21]	2.546	0.943	1.883	0.030
48	Puerto Rico b [8]	2.499	2.390	•	•
49	Irlandia Płn a [25]	2.313	1.953	0.351	0.009
50	Izrael [33]	2.294	1.912	0.354	0.028
51	Maroko b [7]	2.192	1.644	0.525	0.023
52	Pakistan [18]	2.170	1.764	0.211	0.195
53	Słowacja [25]	1.864	1.589	0.265	0.010
54	Serbia a [31]	1.861	1.654	0.198	0.009
55	Litwa [25]	1.835	1.695	0.126	0.014
56	Chorwacja [26]	1.701	1.532	0.164	0.005
57	Peru [20]	1.615	1.024	0.533	0.058
58	Gwatemala b [8]	1.500	•	•	•
59	Dominikana [29]	1.274	0.873	0.331	0.070
60	Słowenia [4]	1.162	1.058	0.075	0.002
61	Zjedn. Emiraty Arabskie b [30]	1.115	1.075	•	0.040
62	Kuwejt d [11]	1.110	0.918	0.174	0.018
63	Iran b [31]	1.104	0.920	0.179	0.005
64	Jemen [1]	1.033	0.403	0.491	0.119
65	Łotwa [4]	1.020	0.904	0.106	0.010
	Ogółem	959.401	705.522	238.958	10.380

a) Dane za rok 2008, b) Dane za rok 2007, c) Dane za rok 2006

Uwaga: W pozycji „ogółem” wielkość przekracza sumę poszczególnych kategorii pojazdów ze względu na fakt, że w przypadku Arabii Saudyjskiej, Gwatemali i Wenezueli podane są tylko liczby ogółem

Produkcja pojazdów samochodowych w latach 2000-2010

Rozwojowi światowego parku motoryzacyjnego towarzyszą istotne zmiany w skali, a przede wszystkim w przestrzennym uplasowaniu produkcji motoryzacyjnej. Do 2007 r. światowa produkcja, zarówno samochodów ogółem, jak i w ich poszczególnych kategoriach, nieustannie rosła, z wyjątkiem lekkich samochodów użytkowych, które szczyt produkcji osiągnęły w 2005 r. (tab. 2).

Pomiędzy rokiem 2007 a 2000 liczba produkowanych samochodów wzrosła o blisko 15 mln sztuk (wzrost o 25%). Wzrost o blisko 12 mln sztuk, tj. o 28% koncentrował się w produkcji samochodów osobowych z 41,3 mln do 53 mln sztuk rocznie.

W latach 2005-2007 światowa produkcja samochodów rosła rocznie w tempie 4-5%. Odwrócenie trendu nastąpiło w 2008 roku i było związane z wybuchem globalnego kryzysu finansowo-gospodarczego. Liczba produkowanych samochodów spadła do 71 mln sztuk (spadek produkcji w stosunku do 2007 roku o 2,7%), przy czym ograniczenie produkcji dotyczyło lekkich samochodów użytkowych (spadek rzędu 17%) oraz autobusów (spadek o ponad 27%).

Produkcja, zarówno samochodów osobowych, jak i wysokotonażowych samochodów ciężarowych, nadal rosła, przy czym dynamika wzrostu, szczególnie w kategorii samochodów osobowych, miała charakter gasnący. Rzeczywiste załamanie produkcji motoryzacyjnej przyniósł rok 2009. Spadek produkcji objął wszystkie kategorie samochodów i wyniósł: 10,5% w grupie samochodów osobowych, około 9 % w grupie autobusów, 22% w grupie lekkich samochodów użytkowych i 19% w grupie wysokotonażowych samochodów ciężarowych. Łącznie liczba produkowanych samochodów spadła o ponad 9 mln sztuk (z 71,1 do 61,8 mln pojazdów), to jest o około 13%. Liczba wyprodukowanych na świecie w 2009 roku samochodów była niższa od ich produkcji w 2003 roku.

Sytuacja wyglądała różnie w poszczególnych krajach. Najsilniej skutki kryzysu odczuły tradycyjne potęgi motoryzacyjne. Największe załamanie produkcji w kategorii samochodów osobowych w 2009 roku w stosunku do poziomu produkcji z roku 2008 odnotowano w: Japonii (spadek o 3,1 mln), USA (spadek o około 1,6 mln), Rosji (spadek o 0,9 mln), Niemczech i Wielkiej Brytanii (spadek rzędu 0,5 mln) oraz we Francji, Korei Płd., Kanadzie, i Meksyku (spadek o około 0,3 mln) (tab. 3).

Załamaniu produkcji samochodów osobowych w wyżej wymienionych krajach towarzyszył jej wzrost w takich krajach jak: Chiny (3,6 mln), Indie (0,3 mln), Czechy (ponad 40 tys.) oraz Brazylia (wzrost produkcji o blisko 30 tys.).

Tab.2: Światowa produkcja samochodów wg kategorii w latach 2000-2010 (tys. sztuk)

Kategoria pojazdu	Rok						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Samochody osobowe	41334	46286	50043	52962	53525	47955	58478
Autobusy	188	257	447	503	364	332	391
Lekkie samochody użytkowe	14993	17219	15546	16143	13436	10474	14730
Samochody ciężarowe	1977	2980	3310	3456	3792	3071	4256
Ogółem	58492	66742	69346	73064	71117	61832	77857

Źródło: zestawienie własne na podstawie World Motor Vehicle Production by Country and Type, OICA Correspondents Survey za lata 2000-2001, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2009-2010, <http://www.oica.net>

Tab.3: Światowa produkcja samochodów osobowych w latach 2000-2010 (tys. sztuk)

Kraj	Rok						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Europa	17260	17132	17485	18539	18583	15185	17266
w tym:							
Austria	116	230	248	200	126	56	86
Belgia	912	895	882	789	680	525	529
Czechy	428	599	848	926	934	976	1070
Finlandia	38	21	32	24	18	11	6
Francja	2880	3113	2723	2551	2146	1819	1924
Hiszpania	2445	2024	2078	2195	1943	1813	1913
Holandia	215	115	87	62	59	51	48
Polska	533	540	632	695	824	819	785
Portugalia	191	137	143	134	132	102	115
Niemcy	4683	5030	5153	5709	5532	4965	5552
Rosja	959	1068	1176	1289	1469	599	1208
Rumunia	64	174	201	234	231	279	324
Serbia	11	12	10	8	10	9	17
Słowacja	181	218	295	571	576	461	557
Słowenia	123	138	119	174	180	203	201
Szwecja	260	287	288	317	252	129	177
Turcja	297	453	545	635	622	510	603
Węgry	134	148	187	288	342	132	209
Wlk. Brytania	1641	1596	1442	1534	1447	999	1270
Włochy	1422	725	892	910	659	661	573
Ukraina	18	62	49	125	401	66	75
Ameryka Płn. i Środkowa	8371	6666	6891	6475	6189	3961	5090
w tym:							
Kanada	1550	1356	1427	1342	1195	822	969
Meksyk	1279	989	1097	1209	1217	943	1390
USA	5542	4321	4367	3924	3777	2196	2731
Ameryka Południowa	1645	2289	2410	2818	3067	3052	3435
w tym:							
Argentyna	239	183	263	351	399	380	508
Brazylia	1348	2009	2092	2288	2546	2575	2828
Kolumbia	22	52	45	68	34	25	37
Wenezuela	20	45	10	11	88	72	74
Azja i Oceania	13837	19916	22918	24212	25255	25326	32389
w tym:							
Australia	324	316	274	283	286	188	205
Chiny	605	3078	5153	6381	6737	10384	13879
Indie	514	1264	1473	1707	1846	2175	2815
Indonezja	257	233	256	309	431	352	497
Iran	138	725	800	882	1232	1170	1367
Japonia	8362	9016	9754	9945	9928	6862	8307
Malezja	258	314	377	348	484	447	522
Pakistan	27	134	137	141	126	93	131
Płd. Korea	2602	3357	3489	3723	3450	3158	3866
Tajwan	265	323	211	213	139	184	251
Tajlandia	136	277	299	315	401	313	554
Uzbekistan	32	87	100	170	195	110	130
Afryka	221	283	339	334	431	321	379
w tym:							
Egipt	27	34	40	46	78	60	44
Maroko	17	7	20	28	32	38	40
R. Płd. Afryki	166	274	276	254	321	223	295
Ogółem:	41334	46286	50043	53201	53525	47955	58479

Źródło: zestawienie własne na podstawie World Motor Vehicle Production by Country and Type, OICA Correspondents Survey za lata 2000-2001, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2009-2010, <http://www.oica.net>

Największe ograniczenie produkcji w kategorii autobusów w 2009 r., w stosunku do poziomu z roku 2008, odnotowano w: Rosji (spadek o 15 tys. sztuk), na Ukrainie (spadek o 8,5 tys. sztuk), Turcji i Brazylii (spadek o blisko 10 tys. sztuk), Japonii (spadek o 3 tys. sztuk). Wzrost produkcji odnotowano w Chinach (o blisko 10 tys. sztuk) i w Korei Płd. (o 12 tys. sztuk) (tab. 4).

Warto zauważyć, że do grupy krajów, w których w 2009 roku odnotowano wzrost liczby wyprodukowanych autobusów, należy m.in. Polska (wzrost produkcji z 4,6 do 4,8 tys. sztuk).

Największy spadek produkcji w kategorii lekkich samochodów użytkowych w 2009 roku, w stosunku do poziomu z roku 2008, odnotowano w: USA (około 1,3 mln), Meksyku i Tajlandii (po około 300 tys.), Hiszpanii, Kanadzie, Japonii (po około 200 tys.), Francji i Włoszech (po około 150 tys.), Turcji, Rosji, Niemczech, i Wielkiej Brytanii (rzędu 100-130 tys.). Wzrost produkcji odnotowano w Chinach (o 350 tys. sztuk) oraz w mniejszej skali w Indiach i w Iranie. (tab. 5)

W kategorii wysokotonażowych samochodów ciężarowych największy regres produkcji w 2009 roku w stosunku do 2008 roku odnotowano w: Japonii (spadek o 364 tys. pojazdów), Niemczech (spadek o 90 tys. pojazdów) oraz w Rosji (spadek o 62 tys. pojazdów). Spadek produkcji wysokotonażowych samochodów ciężarowych rzędu 50 tys. sztuk odnotowano we: Francji, Holandii, Hiszpanii, Indiach i Brazylii, a spadki rzędu 25-30 tys. pojazdów miały miejsce w Belgii, Szwecji, Włoszech, Kanadzie i Meksyku (tab. 6).

W tym samym czasie produkcję wysokotonażowych samochodów ciężarowych zwiększyły o 5-7 tys. sztuk takie kraje jak: Argentyna, Wenezuela, i Korea Południowa, których łączny wzrost produkcji stanowił jednak zaledwie parę procent wzrostu odnotowanego w Chinach (wzrost produkcji o 480 tys. pojazdów).

Kryzys w przemyśle motoryzacyjnym. Kierunki i instrumenty przeciwdziałania

Głębokość załamania rynku motoryzacyjnego w 2009 roku źle prorokowała jego najbliższej przyszłości. Okazało się jednak raz jeszcze, że zarówno wewnętrzne czynniki rozwojowe tkwiące w motoryzacji, jak i zewnętrzne czynniki determinujące ten rozwój, są na tyle silne, że potrafią poradzić sobie z przeciwnościami natury ogólnogospodarczej. Większość rządów państw posiadających rozwinięty przemysł motoryzacyjny udzieliły mu silnego wsparcia finansowego i to zarówno w formie bezpośredniej: od dotacji przez przejęcie akcji firm zagrożonych lub zbankrutowanych (patrz casus amerykańskiego General Motors czy Chryslera) do kredytów czy poręczeń kre-

Tab.4: Światowa produkcja autobusów w latach 2000-2010 (tys. sztuk)

Kraj	Rok						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Europa	59,7	75,8	88,6	90	96,8	56,9	57,9
w tym:							
Austria	0,1	0,1	0,2	0	0	0	0
Belgia	1,5	2,8	1,1	1,2	1,3	0,7	1,0
Białoruś	0,5	0,6	2,1	2,2	2,2	1,0	1,0
Czechy	1,4	2,2	2,9	3,4	3,5	3,1	2,7
Francja	3,5	3,7	4,1	4,3	4,1	4,0	3,5
Hiszpania	1,5	1,3	1,5	1,5	1,4	0,5	0,3
Holandia	1,6	2,0	1,9	2,0	1,9	1,6	1,3
Polska	1,3	1,9	6,2	3,6	4,5	4,8	4,5
Portugalia	0,2	1,4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Niemcy	13,5	8,8	9,3	9,1	10,0	7,8	6,9
Rosja	13,7	21,2	23,9	25,6	25,8	10,8	13,2
Serbia	0,1	0,3	0,1	0,1	0,4	0,1	0
Szwecja	7,8	8,6	9	8,8	9,9	9,9	10,0
Turcja	4,2	12,5	14,3	16,2	18,2	8,6	7,9
Węgry	1,7	1	0,6	0,5	0,6	0,1	0,1
Wlk. Brytania	2,6	1,4	1,3	1,4	1,8	1,5	1,5
Włochy	3,2	3,5	2,9	1,4	1,3	1,0	1,1
Ukraina	1,0	4,0	7,1	8,6	9,8	1,3	2,8
Ameryka Półn. i Środkowa	41,3	36	31,8	28,4	21,4	22	19,5
w tym:							
USA	31,8	34,2	31,8	28,4	21,4	22,0	19,5
Meksyk	9,5	1,8	0	0	0	0	0
Ameryka Południowa	23,2	35,9	34,7	39,8	45,8	35,9	48,3
w tym:							
Argentyna	0,5	0,6	0,9	0,7	1,7	1,4	2,4
Brazylia	22,7	35,3	33,8	39,1	44,1	34,5	45,9
Azja	63,3	107,9	285,3	424,5	194,7	212,0	261,0
w tym:							
Chiny	8,0	77,1	195,3	344,0	119,9	129,2	161,6
Indie	28,7	-	58,2	44,4	44,1	42,0	54,6
Indonezja	0,5	1,7	1,3	1,2	3,0	2,3	4,1
Iran	-	4,2	4,5	5,0	4,3	2,7	2,8
Japonia	8,0	11,7	11,1	11,6	11,7	8,7	10,2
Malezja	-	-	1,3	0,9	1,2	0,8	1,1
Płd. Korea	18,1	16,4	13,4	16,4	13,8	25,7	25,1
Tajlandia	-	0,4	0,3	0,6	0,4	0,5	0,5
Afryka	2,9	3,8	6,9	4,5	6,3	5,7	5,8
w tym:							
Egipt x	2,2	2,7	5,6	3,1	4,4	4,1	4,1
Republika Płd. Afryki	0,7	1,1	1,3	1,4	1,9	1,6	1,7
Ogółem:	188,2	256,8	447,4	587,1	364,4	332,0	391,0

Źródło: zestawienie własne na podstawie World Motor Vehicle Production by Country and Type, OICA Correspondents Survey za lata 2000-2001, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2009-2010, <http://www.oica.net>

dytowych, jak i w formie pośredniej - przez subsydiowanie zakupów nowych samochodów połączonych z kasacją paliwożernych wysokoemisyjnych samochodów poprzednich generacji.

Trudno się dziwić działaniom administracji publicznych wspierających sektor, który w skali globalnej daje pracę ponad 50 milionom ludzi (w tym 10 milionom osób zatrudnionym bezpośrednio w fabrykach motoryzacyjnych) i ma roczne obroty przekraczające 2 biliony dolarów (co w międzynarodowym rankingu wielkości PKB poszczególnych krajów odpowiada siódmej pozycji za Wielką Brytanią, a przed Brazylią) [35].

Nie zmienia to faktu, że ogromnej pomocy publicznej dla sektora motoryzacyjnego towarzyszyły i towarzyszą jego głębokie wewnętrzne zmiany restrukturyzacyjne. Zmiany te dotyczyły zarówno struktury własnościowej sektora, jak również profilu produkcji w kierunku wytwarzania pojazdów nowych generacji.

Publiczna pomoc dla przemysłu motoryzacyjnego przybrała z jednej strony formę różnego typu poręczeń kredytowych i kredytów, z drugiej strony subwencjonowania zakupu nowych samochodów. Już w październiku 2008 roku kongres USA postanowił przyznać amerykańskim koncernom 2,5 mld dolarów kredytów na konstrukcję i pro-

Tab.5: Światowa produkcja lekkich samochodów użytkowych w latach 2000-2010 (tys. sztuk)

Kraj	Rok						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Europa	2194,8	2405,2	2487,1	2587,4	2443,7	1437,4	2019,1
w tym:							
Belgia	89,1	0	0	0	0	0	0
Czechy	22,7	1,2	1,1	6,2	6,3	2,6	2,7
Francja	410,0	382,2	386,5	393,3	349,1	198,8	262,5
Hiszpania	642,4	579,0	619,4	599,6	523,3	331,1	437,2
Polska	20,0	83,2	76,1	86,1	92,9	49,9	73,9
Portugalia	63,7	78,2	78,4	36,0	36,2	22,1	39,8
Niemcy	238,6	193,0	202,4	251,6	246,3	148,1	212,5
Rosja	179,3	195,9	220,7	241,9	192,6	74,6	121,5
Rumunia	15,2	20,1	11,4	7,4	14,0	17,0	27,3
Serbia	1,0	0,8	0,8	1,1	1,1	1,0	0,8
Słowenia	-	39,6	33,9	24,2	17,6	10,2	10,3
Turcja	89,4	376,9	390,8	413,7	470,6	341,8	459,4
Wlk. Brytania	155,2	186,9	188,3	195,9	175,6	80,2	111,4
Włochy	270,3	269,7	272,2	320,9	315,0	158,1	235,4
Ukraina	10,7	11,3	10,4	9,2	3,1	1,9	4,0
Ameryka Płn. i Środkowa	8777,7	9087,3	8359,4	8545,5	6289,9	4597,5	6825,8
w tym:							
Kanada	1364,8	1267,4	1069,8	1200,0	851,6	656,9	1096,5
Meksyk	565,9	617,0	858,2	796,6	867,5	559	864,4
USA	6846,9	7203,0	6434,4	6548,9	4770,8	3381,6	4864,9
Ameryka Południowa	327,8	521,6	563,6	614	547,8	567,8	790,2
w tym:							
Argentyna	86,1	116,4	164,8	188,3	189,0	118,5	187,2
Brazylia	235,3	365,6	379,2	406,3	458,8	449,3	582,6
Azja i Oceania	3590,1	5030,3	3943,4	4220,5	3900,4	3871,8	4973,5
w tym:							
Australia	20,1	72,5	52,9	44,6	38,5	35,2	34,1
Chiny	1374,5	1988,9	1130,2	1380,7	1216,7	1573,5	1946,8
Filipiny	26,3	9,1	8,6	10,6	0	0	0
Indie	190,9	142,1	208,3	249,8	239,6	269,4	390,6
Indonezja	29,1	240,3	21,6	52,0	84,9	54,5	101,6
Iran	3,0	88,0	100,0	110,0	3,5	191,7	196,7
Japonia	1124,1	1047,5	1018,6	921,3	900,9	691,4	787,6
Malezja	2,5	158,8	105,5	78,8	40,9	38,2	39,7
Pakistan	4,5	22,2	21,1	29,2	24,1	13,1	18,4
Płd. Korea	464,1	299,8	309,0	31,0	331,9	291,5	337,3
Tajwan	106,1	117,4	86,5	67,2	40,4	38,8	47,2
Tajlandia	308,7	831,9	880,5	956	979	674,5	1073,4
Afryka	102,9	174,8	193,1	175,8	154,5	100,1	121,4
w tym:							
Egipt		14,6	9,6	10,2	12,6	9,8	6,5
R. Płd. Afryki	95,3	157,0	171,3	152,1	141,9	90,3	105,9
Ogółem:	14993,0	17219,0	15547,0	16143,0	13436,0	10474,4	14673,0

Źródło: zestawienie własne na podstawie World Motor Vehicle Production by Country and Type, OICA Correspondents Survey za lata 2000-2001, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2009-2010, <http://www.oica.net>

dukcję aut charakteryzujących się niskim zużyciem paliwa.[4] Również pod koniec 2008 roku rząd szwedzki przeznaczył dla szwedzkich firm motoryzacyjnych 3,5 mld dolarów pomocy, w tym w formie gwarancji kredytowych 2,5 mld dolarów, a także 350 mln dolarów na rozwój zaplecza badawczo-rozwojowego [4].

Podobną pomoc uruchomiło na początku 2009 roku większość państw producenckich. Przykładami mogą być Hiszpania, która wsparła rodzimy przemysł motoryzacyjny kwotą 4 miliardów euro (w tym 320 mln euro na dofinansowanie zaplecza ba-

dawczo-rozwojowego), Wielka Brytania - 2 mld funtów czy Francja -1,5 mld euro.[4] Wspomaganie przemysłu motoryzacyjnego nabrało charakteru globalnego, czego przykładem może być Iran, który przeznaczył miliard dolarów na ratowanie Iran Khodro - największego producenta samochodów na Bliskim Wschodzie. Pomoc publiczną dla motoryzacji podjęły również mniejsze kraje, spośród których przykładem mogą być nawet zadłużone Węgry, które przekazały 60 mln dolarów Audi i 30 mln dolarów Oplowi na rozbudowę węgierskich filii ich zakładów.

Bezpośrednie dopłaty do zakupu nowego auta i złomowania auta, mającego w zależności od kraju ponad 9 lub 10 lat, wprowadziły m.in. Francja (1000 euro), Portugalia (do 1250 euro), Holandia (do 1750 euro), Luksemburg (do 1750 euro), Niemcy (2500 euro, na które zarezerwowano w budżecie 5 mld euro), Austria (1500 euro), Serbia (1000 euro, ale tylko na zakup Fiata Punto produkowanego w zakładach Zastavy), Słowacja (do 1500 euro), USA (do 4,5 tys. dolarów, na co budżet amerykański przewidział 3 mld dolarów), Włochy (do 3 tys euro na zakup samochodu osobowego i do 6,5 tys. euro na

Tab.6: Światowa produkcja wysokotonażowych samochodów ciężarowych w latach 2000-2010, w tys. sztuk

Kraj	Rok						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Europa	528,9	684,4	723,6	836,8	863,2	312,7	479,5
w tym:							
Austria	25,0	22,6	26,6	28,1	25,4	15,7	18,8
Belgia	30,5	30,4	35,0	43,5	43,1	12,0	25,3
Białoruś	14,3	22,5	23,2	25,5	26,3	10,5	15,6
Czechy	3,0	2,0	2,0	3,1	2,7	1,1	1,4
Finlandia	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0	0
Francja	55,1	50,2	55,4	67,4	69,7	25,3	39,3
Hiszpania	22,6	74,0	77,8	92,8	73,8	25,7	36,9
Holandia	50,6	63,6	70,2	74,6	71,3	24,5	44,8
Polska	2,0	0,3	-	2,3	13,4	5,4	5,9
Portugalia	4,3	3,2	5,2	6,0	6,6	2,1	4,3
Niemcy	142,6	205,7	209,4	243,6	257,4	89,4	134,1
Rosja	43,3	66,0	82,5	103,9	102,4	40,3	60,1
Rumunia	0,8	0,2	0,5	0,2	0,3	0,2	0,1
Serbia	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0
Słowacja	0,3	-	-	-	-	0	0
Szwecja	33,6	41,3	35,5	40,3	46,9	17,8	30,0
Turcja	39,8	37,2	37,0	34,5	36,8	8,2	23,8
Węgry	1,6	2,5		3,6	3,1	1,7	2,7
Wlk. Brytania	14,6	18,4	18,1	18,4	25,6	9,0	10,1
Włochy	42,6	39,6	44,0	51,1	48,2	23,0	28,8
Ukraina	1,4	3,6	3,5	4,6	9,4	0,5	1,1
Ameryka Płn. i Środkowa	505,3	549,0	625,5	404,7	342,8	202,7	242,1
w tym:							
Kanada	46,3	64,8	74,0	36,1	35,2	11,3	5,6
Meksyk	81,0	61,8	89,8	89,5	83,0	59,1	90,6
USA	378,0	422,4	461,8	279,1	224,6	132,3	145,9
Ameryka Południowa	85,6	137,8	146,6	183,3	208,4	163,8	238,1
w tym:							
Argentyna	14,0	19,9	3,3	4,9	7,2	12,9	18,6
Brazylia	71,6	117,9	106,0	137,0	167,3	123,6	191,6
Chile	-	-		10,8	4,4	3,2	4,7
Ekwador	-	-	19,5	20,1	20,4	8,3	13,8
Wenezuela	-	-	12,2	10,4	9,1	15,6	9,8
Azja i Oceania	844,6	1583,0	1785,0	1806,0	2349,0	2385,0	3277,6
w tym:							
Australia	3,4	5,7	4,6	6,6	5,4	3,9	4,1
Chiny	81,9	563,5	719,2	726,0	1225,0	1704,0	2259,1
Indie	63,8	220,6	276,7	246,0	202,6	154,9	277,0
Indonezja	6,0	19,0	17,9	50,4	81,5	55,8	100,2
Japonia	649,2	723,7	699,4	718,9	734,9	371,7	520,7
Malezja	-	-	18,2	14,0	4,1	3,2	4,4
Płd. Korea	30,7	29,7	28,6	26,4	30,5	37,2	43,3
Tajwan	3,5	5,1	5,4	3,1	3,9	3,6	4,8
Tajlandia	5,9	15,4	14,3	15,3	13,0	10,9	16,3
Wietnam	-	-	0,3	1	1,3	0	0
Afryka	11,7	26,7	29,7	29,1	28,8	7,5	19,1
w tym:							
Egipt	1,5	3,9	5,6	6,8	8,0	6,4	5,1
R. Płd. Afryki	11,7	26,7	24,1	22,3	20,8	1,1	14,0
Ogółem:	1977,0	2981,0	3310,0	3263,0	3792,0	3071,0	4256,7

Źródło: zestawienie własne na podstawie World Motor Vehicle Production by Country and Type, OICA Correspondents Survey za lata 2000-2001, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2009-2010, <http://www.oica.net>

zakup samochodu dostawczego), Czechy (do 1,3 tys euro na zakup modeli których cena nie przekracza 500 tys. koron). Dopłaty pokrywające oprocentowanie kredytów na zakupy nowych samochodów wprowadziły m.in.: Hiszpania, Argentyna (dla nabywają-

cych pierwsze auto), Rosja (dla nabywców aut produkowanych lub montowanych w Rosji). Od marca 2010 roku Rosja wprowadziła również premię w wysokości 50 tys. rubli (ok. 1500 dolarów) dla nabywców nowych aut wyprodukowanych w Rosji.

Obniżkę podatków od zakupu nowych aut wprowadziły m.in. Chiny (dla samochodów z silnikami o pojemności do 1,6 litra). W Indiach State Bank of India obniżył oprocentowanie krótkoterminowych kredytów samochodowych.

Tab.7: Nakłady na badania i rozwój w sektorze motoryzacyjnym w 2008 roku, w mld euro

Producent	Nakłady na badania i rozwój	
	Świat	EU-27
Producenci samochodów osobowych	53,0	20,9
Producenci części motoryzacyjnych	19,6	9,5
Producenci samochodów użytkowych	6,9	2,4
Przemysł motoryzacyjny ogółem	79,5	32,8

Źródło: EU Industrial RTD Investment Score Board 2009 (DGRTD – IPTS), 2009, za Wiesenthal T., Leduc G., Kohler G., Schade W., Schade B.: Research of the EU automotive industry into low carbon vehicles and the role of public intervention. IRC58727, Luksemburg 2010

Inną kwestią pozostają dopłaty do zakupu samochodów ekologicznych, przede wszystkim samochodów z napędem elektrycznym, które wynosiły od 2,5 tys. euro w Szwecji, 3 tys. euro w Holandii, Portugalii, Belgii, 5 tys. euro we Francji, 5,8 tys. euro w Wlk. Brytanii, 6 tys. euro w Hiszpanii do 7,5 tys. dolarów w USA [17].

Najbardziej spektakularnym działaniem było ogłoszenie w połowie 2009 roku bankructwa amerykańskiego General Motors. Powołanej natychmiast oddłużonej spółce pomocy publicznej udzieliły rządy USA i Kanady. Stany Zjednoczone przekazały GM 52 mld dolarów, z czego 45,3 mld dolarów zamieniono na 61% akcji koncernu, a władze kanadyjskie zasiły firmę 9,5 mld dolarów pomocy, z której 8,1 mld dolarów zamieniono na 12% akcji koncernu. Pozostałe 8,1 mld dolarów (6,7 mld dolarów z Waszyngtonu i 1,4 mld dolarów z Ottawy) koncern otrzymał w formie ratunkowych kredytów.

Na ratowanie Chryslera rząd USA wydał 15,5 mld dolarów, przede wszystkim w formie ratunkowych kredytów, z których znaczną część odzyskał już do połowy 2010 roku. Kontrolę nad Chryslerem, który zamknął 5 fabryk i zwolnił 35 tys. osób, przejął Fiat, który objął początkowo 20%, a potem kolejne 10% akcji z planowanych do objęcia 51% akcji amerykańskiego koncernu.

Zabiegów o państwową pomoc udało się uniknąć Fordowi, który zaciągnął 23,5 mld dolarów kredytu, dając bankom w zastaw cały swój majątek, łącznie ze znakiem firmowym. Jednocześnie Ford za 2,3 mld

dolarów sprzedał hinduskiemu koncernowi Tata brytyjskiego Jaguara (którego nabył w 1989 roku za 2,5 mld dolarów) oraz Land Rovera (którego nabył od BMW za 2,7 mld dolarów oraz za 2,0 mld dolarów zakupione w 1999 roku za 6,4 mld dolarów szwedzkie Volvo, którego nabywcą został chiński koncern Geely. Ford pozbył się również innej legendarnej marki brytyjskiej Astona Martina, którą nabyli inwestorzy z Kuwejtu.

General Motors z kolei pozbył się szwedzkiego Saaba, którego stare linie produkujące Saaby 9-5 kupił chiński koncern BAIC, a najnowsze technologie holenderski Spyker Cars (finansowany przez kapitał rosyjski). Fiat, obok wspomnianego przejęcia udziałów w Chryslerze wykupił m.in. 67% akcji serbskiej Zastawy, a Volkswagen za 2,5 mld dolarów kupił 19,9% akcji japońskiego koncernu Suzuki. Planowaną transakcję kapitałową pomiędzy Peugeotem a Mitsubishi zastąpiono umową zakładającą daleko idącą kooperację. Wspólne przedsięwzięcia projektowo-produkcyjne łączą nota bene współcześnie większość liczących się firm motoryzacyjnych.

Pomimo wspomnianych działań pomocowych w okresie czerwiec 2008 - czerwiec 2009 na całym świecie wiele fabryk motoryzacyjnych ograniczało czasowo swoją produkcję lub też w ogóle zostawiało zamkniętych. General Motors zamknął 5 fabryk zwalniając 47 tys. spośród 244 tys. swoich pracowników. Toyota, która po raz pierwszy w swojej 70-letniej historii odnotowała stratę operacyjną w wysokości 1,7 mld dolarów zamknęła zarówno jeden ze

swoich japońskich zakładów (w Archi), jak i swoją kalifornijską fabrykę New United Motor Manufacturing. Fabrykę zamknął również koreański SsangYong, zaś skrócony wymiar pracy wprowadziły w swoich zakładach m.in. Mitsubishi Motors i Suzuki. Redukcje zatrudnienia przeprowadził m.in.: Ford (25 tys. osób w samych zakładach amerykańskich), Nissan (20 tys. osób, z tego 12 tys. zatrudnionych w Japonii), Peugeot-Citroen (6 tys. osób skierowanych na emerytury), Opel (9 tys. osób), Renault (6 tys. osób, w tym 4 tys. pracowników zakładów we Francji), rosyjski AwtoWaz (ok. 27 tys. osób). Zwolnienia objęły też Hondę, Volvo, BMW i Daimlera.

Ograniczaniu produkcji towarzyszyła z jednej strony eliminacja z oferty wielu sztandarowych marek i modeli pojazdów, które w trudnych czasach okazywały się za drogie w produkcji i eksploatacji. Przykładowo Chrysler zakończył produkcję: Dodge Viper, PT Cruisera, a także Suvów Aspen i Durango, a General Motors zamknął produkcję: Pontiaka, Saturna i Hammera, Ford natomiast produkcję Merkurego.

Z drugiej strony koncerny motoryzacyjne istotnie zwiększyły swoje nakłady na badania i rozwój samochodów nowych generacji, w tym pojazdów napędzanych alternatywnymi nośnikami energii.

W wymiarze światowym przemysł motoryzacyjny w 2008 roku przeznaczył na badania i rozwój blisko 80 miliardów euro (tab. 7) przy czym faktyczne nakłady mogą być nieco wyższe od podawanych wielkości, ze względu na fakt, że obejmują one jedynie podstawowych inwestorów i nie uwzględniają nakładów ponoszonych przez setki mniejszych firm związanych z motoryzacją.

Strukturę kierunkową nakładów ponoszonych przez przemysł motoryzacyjny na sferę B+R (badania i rozwój) oraz źródeł pochodzenia inwestowanych środków na przykładzie Europy ilustrują dane tabeli 8.

Uwaga: Przy braku szeregu w miarę precyzyjnych danych, oszacowane wielkości są

Tab.8: Nakłady na badania i rozwój w europejskim przemyśle motoryzacyjnym wg obszarów badań

Badania i rozwój technologii motoryzacyjnych	Nakłady europejskich firm motoryzacyjnych	Nakłady publiczne w ramach 7PR	Nakłady publiczne krajowe	Nakłady ogółem	Udział nakładów publicznych
	mln euro	mln euro	mln euro	mln euro	%
	31000-32670	150	650	31800-33470	2,5
w tym:					
ograniczenie emisji ogółem	13400	n.a.	n.a.	-	-
ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	10000-11000	60	210	10270-1270	2,4-2,6
silniki tradycyjne	5000-6000	n.a.	80-125	5080-6125	ca 2,0
pojazdy elektryczne oraz hybrydowe	1300-1600	20	60-100	1380-1720	5-8,5
ogniwa paliwowe i produkcja wodoru	300-400	65	135	500-600	33-40
biopaliwa	ca 270	55	65	390	31
ogniwa paliwowe i produkcja wodoru	300-400	65	135	500-600	33-40
biopaliwa	ca 270	55	65	390	31

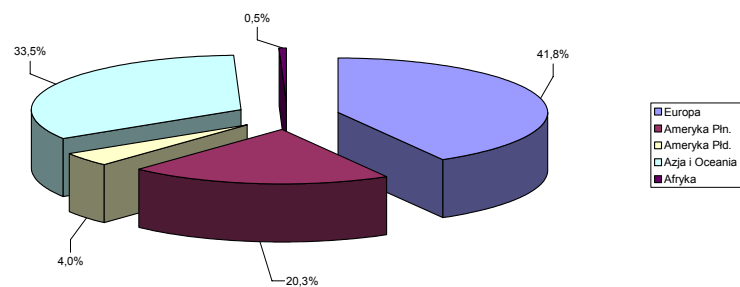
Źródło: Wiesenthal T., Leduc G., Kohler G., Schade W., Schade B.: Research of the EU automotive industry into low carbon vehicles and the role of public intervention. IRC58727, Luksemburg 2010

obarczone wysokim stopniem niepewności. Szacunki odnośnie nakładów europejskich firm motoryzacyjnych opierają się na informacjach 50 podstawowych producentów. Nakłady publiczne na badania pojazdów elektrycznych, ogniw paliwowych, biopaliw oraz silników tradycyjnych pochodzą z baz danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej. Nakłady na badania związane z emisyjnością pochodzą m.in. z projektu EAGAR i danych poszczególnych (13) państw producenckich. Dane dotyczące 7PR sprowadzono do wymiaru rocznego i obejmują one głównie środki związane z Green Car Initiative oraz platformą wodorowo-ogniową.

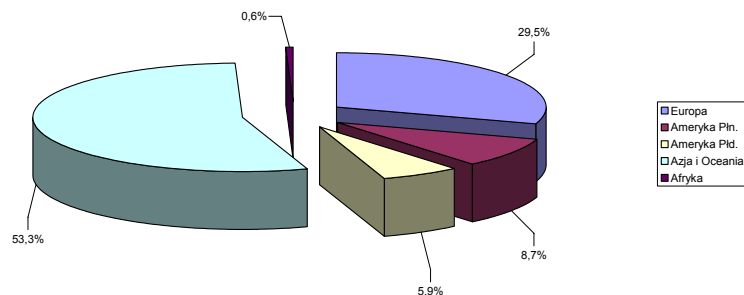
Przykład europejski wskazuje, że publiczne nakłady na badania i rozwój w branży motoryzacyjnej oscylują w granicach 5% ogółu nakładów na badania i są wyraźnie wyższe (30-40%) jedynie w grupie najnowocześniejszych technologii biopaliwowych i wodorowych. Nie zmienia to faktu, że branża ta jako całość, zarówno w wymiarze europejskim, jak i światowym, wydatkuje na badania rozwojowe ogromne kwoty, które ustępują jedynie nakładom ponoszonym przez sektor zbrojeniowy.

Przełamanie tendencji kryzysowych i towarzyszące zmiany przestrzennej lokalizacji produkcji motoryzacyjnej

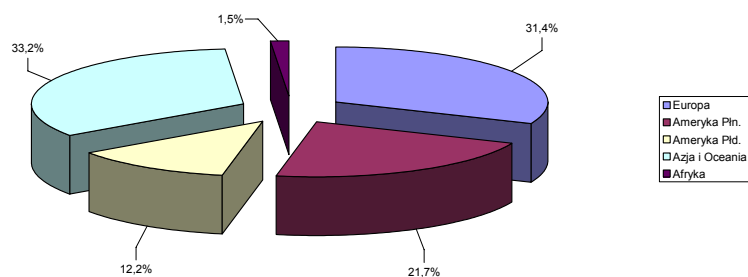
Podjęte działania zaowocowały nie tylko przełamaniem tendencji kryzysowych z lat 2008/2009, ale wręcz rozwojem światowego sektora motoryzacyjnego. Według wstępnych danych szacunkowych bramy fabryk motoryzacyjnych opuściło w 2010 roku ponad 77 milionów pojazdów, to jest o ponad 16 milionów więcej niż w najgorszym 2009 roku i o 3 miliony więcej niż w najlepszym do tej pory dla światowego przemysłu motoryzacyjnego roku 2007. Największy wzrost produkcji odnotowano w kategorii samochodów osobowych: 58,4 mln sztuk w 2010 roku przy niespełna 48 mln w roku 2009 i 53,5 mln w roku 2008 oraz w kategorii lekkich samochodów użytkowych, odpowiednio 14,7 mln, 10,5 i 13,5 miliona pojazdów. Należy w tym miejscu zauważyć, że kategoria lekkich samochodów użytkowych pozostaje grupą pojazdów, których poziom produkcji w 2010 roku pozostał znacznie niższy od szczytowego poziomu ich produkcji w latach 2005-2007 (odpowiednio: 17,2 mln, 15,5 mln, 16,1 mln pojazdów) i oscylował na poziomie produkcji w roku 2000. W kategorii autobusów poziom ich produkcji z roku 2010 nie przekroczył poziomu produkcji z lat 2006-2007. Największy, ponad 100% wzrost produkcji wystąpił w kategorii wysokotonażowych samochodów ciężarowych (4,2 mln pojazdów w 2010 roku przy niespełna 3,1 mln pojazdów w roku 2009 i 2 mln pojazdów w roku 2000).



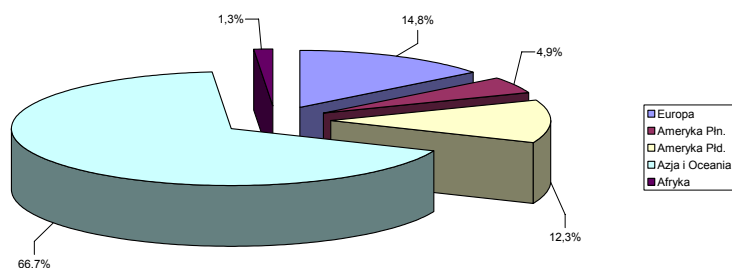
1. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji samochodów osobowych w 2000 r.



2. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji samochodów osobowych w 2010 r.



3. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji autobusów w 2000 r.



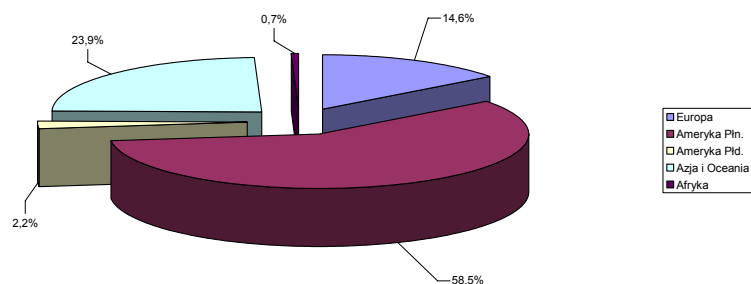
4. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji autobusów w 2010 r.

Rok 2010 przyniósł istotne przyspieszenie obserwowanych w ostatniej dekadzie stopniowych zmian na mapie przestrzennej lokalizacji produkcji motoryzacyjnej. W produkcji samochodów osobowych dominującą pozycję uzyskała Azja (55,3% wyprodukowanych samochodów osobowych) kosztem Europy (spadek udziału z 41,8% w 2000 roku do 29,5% w roku 2010) oraz Ameryki Północnej (spadek udziału odpowiednio z 20,3% do 8,7%). (rys. 1, 2)

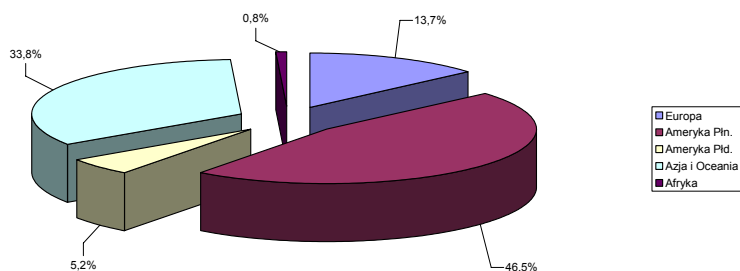
Zmiana struktury przestrzennej produkcji samochodów osobowych jest w pierwszym rzędzie konsekwencją niebywałego, blisko

2,5-krotnego wzrostu produkcji azjatyckiej (z 13,8 mln aut w 2000 roku do 32,3 mln aut w 2010 roku), a w mniejszej skali wynika z ograniczenia produkcji tej kategorii pojazdów w tradycyjnych krajach producenckich, przede wszystkim w krajach Ameryki Północnej (spadek z 8,3 mln w 2000 roku do 5,1 mln pojazdów w 2010 roku), przy względnej stabilizacji produkcji europejskiej na poziomie 17 mln pojazdów.

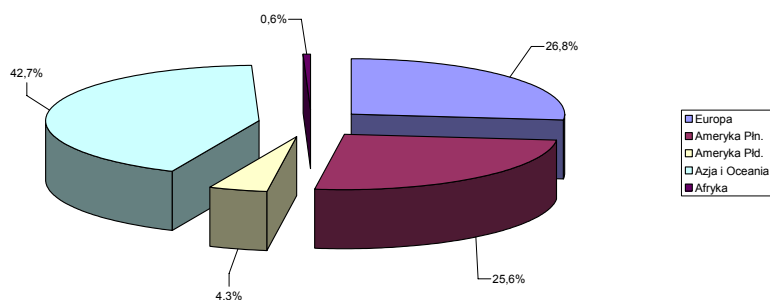
Podobna sytuacja zaistniała w zakresie autobusów, w których produkcja azjatycka w 2010 roku stanowiła już 66,7% całej ich produkcji światowej, podczas gdy udział



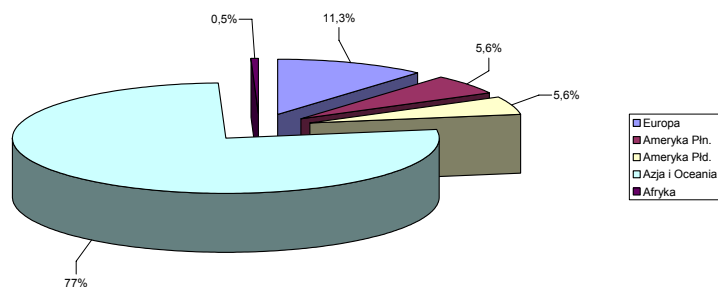
5. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji lekkich samochodów użytkowych w 2000 r.



6. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji lekkich samochodów użytkowych w 2010 r.



7. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji samochodów wysokotonażowych w 2000 r.



8. Udziały poszczególnych regionów świata w produkcji samochodów wysokotonażowych w 2010 r.

produkcji europejskiej spadł z 31,4 % w 2000 roku do 14,8% w roku 2010, a udział produkcji północnoamerykańskiej z 21,7 % do 4,9%. (rys. 3, 4)

Również w tej kategorii pojazdów zasadniczym czynnikiem zmiany struktury przestrzennej produkcji był azjatycki wzrost produkcji autobusów (z 63 tys. w 2000 roku do 266 tys. w 2010 roku).

Dominujący udział, aczkolwiek znacznie niższy w 2010 roku od poziomu z 2000 roku, zachowały kraje Ameryki Północnej w produkcji lekkich samochodów użytkowych (spadek z 58,5 % do 46,5%). Europa

utrzymała swój udział w produkcji lekkich samochodów użytkowych na poziomie około 14%, co łącznie skutkowało stosunkowo najniższym, bo 10% przyrostem udziału produkcji azjatyckiej (wzrost z 23,9 % do 33,8% globalnej produkcji tej kategorii pojazdów). (rys. 5, 6)

Stosunkowo słabszy rozwój azjatyckiej produkcji lekkich samochodów użytkowych jest prawdopodobnie podstawową przesłanką powodującą, że wielkość ich światowej produkcji w roku 2000 oraz w roku 2010 oscylowała na zbliżonym poziomie ok. 15 mln sztuk.

Najsilniejszą pozycję region azjatycki uzyskał w produkcji wysokotonażowych samochodów ciężarowych (ponad 3,2 mln pojazdów w 2010 roku i wzrost udziału w światowej produkcji z 42,7 % w 2000 roku do 77% w roku 2010). Wzrostowi znaczenia azjatyckiej produkcji wysokotonażowych samochodów ciężarowych towarzyszył głęboki spadek udziału produkcji zarówno północnoamerykańskiej (z 25,6 % w 2000 roku do 5,6% w 2010 roku), jak i europejskiej (spadek odpowiednio z 26,8% do 11,3%). (rys. 7, 8)

Należy w tym miejscu podkreślić, że o ile liczbowo produkcja europejska spadła tylko nieznacznie z ok. 530 tys. do 480 tys. pojazdów, to spadek produkcji w krajach Ameryki Północnej był zasadniczy (z 505 tys. do 242 tys. pojazdów w 2010 roku).

Istotne ograniczenie skali produkcji wszystkich kategorii samochodów w krajach zachodnioeuropejskich oraz w Ameryce Północnej w latach 2008-2010 pogłębiły obserwowany od dekady proces reorientacji przestrzennej i alokacji światowego przemysłu motoryzacyjnego, przede wszystkim na rzecz kontynentu azjatyckiego.

Zjawisko to zachodzi pomimo głębokiego kryzysu japońskiego przemysłu motoryzacyjnego i wynika przede wszystkim z eksplozji motoryzacji chińskiej (Chiny już w 2009 roku prezentowały: 21,5% światowej produkcji samochodów osobowych, prawie 39% światowej produkcji autobusów i autokarów, 15% światowej produkcji lekkich samochodów użytkowych i aż 55,5% światowej produkcji wysokotonażowych samochodów ciężarowych).

Rozwija się również, chociaż na razie nie tak spektakularnie motoryzacja indyjska. W 2010 roku w Indiach wyprodukowano ponad 3,5 mln pojazdów samochodowych, z tego 2,8 mln samochodów osobowych, co wysforowało ten kraj w rankingu światowym na 7. pozycję tuż za przed Brazylią. W 2015 roku produkcja powinna przekroczyć 5 mln aut, a w 2020 roku 9 mln samochodów osobowych.

Zakładany dalszy rozwój produkcji motoryzacyjnej w Chinach i w Indiach (ale także w takich krajach, jak Korea Południowa, Tajlandia, Indonezja, Pakistan czy Iran) niewątpliwie spowoduje kontynuację i wręcz nasilenie się obserwowanych od dekady zmian na światowej mapie motoryzacyjnej. Według niektórych prognoz w 2050 roku Indie będą dysponować największym na świecie parkiem pojazdów samochodowych, przekraczającym 600 mln sztuk. [10] Można przy tym śmiało stwierdzić, że to właśnie rozwój azjatyckiego przemysłu motoryzacyjnego wynikający w znacznej mierze z inwestycji i działań największych światowych koncernów motoryzacyjnych okazał się podstawowym czynnikiem przełamującym kryzys w światowej motoryzacji z lat 2008/2009.

Podsumowanie

Reasumując, stwierdzić można, że:

- ekspansja transportu samochodowego w wymiarze światowym stała się faktem;
- w 2009 r. światowy park pojazdów samochodowych przekroczył miliard sztuk, z czego 730-740 mln stanowiły samochody osobowe, 250-255 mln samochody ciężarowe oraz 12-13 mln autobusy;
- mapa światowej motoryzacji ulega stopniowym przeobrażeniom, wprowadzie nadal dziesięć pierwszych państw w rankingu dysponuje 60% światowej floty samochodowej, ale już 65 krajów ma zarejestrowanych ponad milion pojazdów samochodowych;
- globalny kryzys finansowy, który objawił się z całą mocą w 4 kwartale 2008 r., w istotny sposób dotknął przemysł motoryzacyjny. Produkcja tego przemysłu po latach nieprzerwanego wzrostu spadła w 2009 r. o ponad 9 mln pojazdów, tj. o około 13%;
- władze publiczne większości państw posiadających rozwinięty przemysł motoryzacyjny udzieliły temu przemysłowi znacznego wsparcia: od poręczeń kredytowych, przez preferencyjne kredyty, dopłaty do zakupu nowych samochodów, aż do bezpośredniej pomocy publicznej, a nawet, jak miało to miejsce w Stanach Zjednoczonych – przejęcie kontrolnych pakietów akcji spółek utworzonych z oddłużonego majątku firm bankrutów;
- pomoc ta, w połączeniu z działaniami restrukturyzacyjnymi podjętymi przez sam przemysł motoryzacyjny, pozwoliła na przezwyciężenie zjawisk kryzysowych w ciągu zaledwie kilkunastu miesięcy. Już w roku 2010 bramy fabryk motoryzacyjnych opuściła rekordowa liczba 77 mln pojazdów, tj. o ponad 16 mln więcej niż w kryzysowym roku 2009;
- kryzys zdynamizował obserwowane od dekady zmiany w przestrzennej lokalizacji produkcji motoryzacyjnej. Już ponad połowa samochodów osobowych, blisko 67% autobusów i 77% samochodów wysokotonazowych (pomimo regresu japońskiego przemysłu motoryzacyjnego) wytwarzanych jest w Azji;
- to właśnie rozwój azjatyckiego przemysłu motoryzacyjnego (zwłaszcza chińskiego), wynikający w znacznej mierze z inwestycji i działań największych światowych koncernów motoryzacyjnych, okazał się podstawowym czynnikiem przełamującym kryzys w światowej motoryzacji z lat 2008/2009;
- przedmiotowe projekcje i prognozy wykonywane przez różne ośrodki światowe są jednomyślne, różniąc się tylko zakładaną dynamiką dalszego wzrostu znaczenia na rynku motoryzacyjnym kontynentu azjatyckiego, w tym przede wszystkim: Chin, Indii, ale także Korei Południowej, Tajlandii, Indonezji, Pakistanu czy Iranu. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Annuario da Industria Automobilistica Brasileira, 2010
- [2] Argentina Automobile Market Outlook, BBVA Research, 2010 <http://www.servi-viodestudios.bbva.com/KETD/Tbin/multi1>
- [3] Australian Transport Statistics, Department of Infrastructures, Transport, Regional Development and Local Government, 2010
- [4] Automotive industry crisis of 2008-2010, http://en.wikipedia.org/wiki/automotive_industry_crisis_of2008e2%80%932010
- [5] Compendio estadístico Chile <http://www.ine.cl>
- [6] <http://www.stats.gov.cn>
- [7] http://www.who.int.violence_injury_prevention/roadsafety_status_country_profiles/morocco
- [8] <http://www.indexmundi.com/facts/countries/motorvehicle/passangerscars>
- [9] Iran Statistical Yearbook 1385 (2007), Statistical Center of Iran, <http://www.amar.sci.org.ir>
- [10] Kalyama Ramanathan S.: India to top on car volumes by 2050, Rediff India Abroad, <http://www.rediff.com/money/2004/oct/23car.htm>
- [11] Korea Automobile Manufactures Association http://www.kama.or.kr/eng/rds/rsoften_e?key
- [12] Malesia Yearbook of Statistics, Department of Statistics, 2010
- [13] Menes M.: Stan i produkcja pojazdów samochodowych na świecie w latach 1998-2007, Kwartalnik Naukowy „Transport Samochodowy” nr 2/2009
- [14] Motor Vehicle Statistics of Japan 2010, Japan Automobile Manufactures Association, Inc, Tokyo, 2010
- [15] New Zealand motor vehicle registration statistics 2010, NZ Transport Agency 2011, <http://www.nzta.govt.nz>
- [16] North American Transportation Statistics Data Base <http://nats.set.gob.mx/nats/sys/tables.jsp?1=3Lid25>
- [17] Nosiński A.: Samochody o napędzie elektrycznym, Prezentacja dla ITS, Warszawa, luty 2010
- [18] Pakistan Statistical Yearbook 2010, <http://www.statpak.gov.pk>
- [19] Parc National Automobiles 2009, Office National des Statistiques Algerien
- [20] Peru Compendio estadico <http://www.inei.gob.pe>
- [21] Philippine Transportation Statistics, http://www.kokudokeikaku.go.jp/wat/2/22_philippines.pdf
- [22] Republica Dominicana en cifras 2009, Oficina Nacional de Estadístico <http://www.one.gob.do>
- [23] Statistical Abstract of the ESCWA Region, Economical and Social Commission for Eastern Asia <http://www.escwa.un.org/information/publications> wyd.28, Nowy Jork, 2009
- [24] Statistical Abstract 2009-2010 <http://www.transportraja.sthan.in.gov.in>
- [25] Statistic by theme – Eurostat Home <http://www.epp.eurostat.ec.europa.eu-portal/page/portal/transport/data>
- [26] Statistical Information 2010, Croatian Bureau of Statistics, <http://www.dzs.hr/hrv-eng/statinfo/>
- [27] Statistics Indonesia, Central Bureau of Statistics, 2009
- [28] Statistical Yearbook of Arab Republic of Egipt, Central Agency for public mobilisation and statistics <http://www.eap-mas.gov.eg/pdf/>
- [29] Statistical Yearbook of the Republic of Belarus 2010, National Statistical Committee of the Republic of Belarus
- [30] Statistical Yearbook of the Republic of China, 2010 <http://eng.dgbas.gov.tw/lp.asp?ctnode=235>
- [31] Statistical Yearbook of Serbia 2008, Statistics of Transport, Storage and Communication, Statistical Office of the Republic of Serbia 2010
- [32] Traffic and Car Accident Statistics for Thailand <http://www.thaiwebsites.com.caraccidents.asp>
- [33] Transport Statistics Quarterly 2011, Statistical Abstract of Israel 1996-2010 Central Bureau of Statistics 2008, http://www1.cbs.gov.il/reader/archive/archive_e_new.html
- [34] Wiesenthal T., Leduc G., Kohler G., Schade W., Schade B.: Research of the EU automotive industry into low carbon vehicles and the role of public intervention. IRC58727, Luksemburg 2010
- [35] World Motor Vehicle Production by Country and Type, OICA Correspondents Survey za lata 2000-2001, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2009-2010, <http://www.oica.net>
- [36] UEA in number 2007, <http://www.economy.ae/arabic/economicsandstatistics-reports/statisticsrepo>
- [37] UNECE Statistical Database <http://w3.unece.org/pexweb/dialog/saveshow.asp?lang=1>