

Katarzyna Hys
Politechnika Opolska

Zjawisko koncentracji i delokalizacji w branży motoryzacyjnej

Streszczenie

Celem rozważań jest prezentacja podstawowych mechanizmów zachodzących na rynku branży motoryzacyjnej na podstawie dwóch charakterystycznych zjawisk, tj. koncentracji kapitału i delokalizacji produkcji.

Podejście badawcze: praca została zrealizowana na podstawie analizy publikacji zagranicznych i krajowych oraz za pomocą badań typu *desk research*, w których wykorzystano dostępne dane pierwotne i wtórne, takie jak: publikacje, raporty branżowe, dane statystyczne udostępnione w raportach, bazy danych, informacje dostępne na stronach WWW firm motoryzacyjnych.

Podstawowe wnioski: analiza zagadnienia koncentracji kapitału wykazała, że przedsiębiorcy kluczowych firm branży motoryzacyjnej preferują stosowanie inwestycji i strategii biznesowej przez działania typu: współpraca korporacyjna na zasadzie *joint venture* (JV) i alianse strategiczne, ponadto fuzje i przejęcia oraz *outsourcing*, działania na rzecz dostawców i zawieranie umów z producentami. Podejmowane decyzje i działania delokalizacji produkcji w branży motoryzacyjnej stały się integralnym elementem długoterminowej strategii działalności wielu koncernów motoryzacyjnych. Podstawą podejmowania decyzji o delokalizacji produkcji jest analiza i optymalizacja kosztów produkcji w ramach dostępnych możliwości, a przez to zdobywanie i oferowanie nowych korzyści dla klienta.

Praktyczne konsekwencje: przedsiębiorcom zależy, aby podejmować działania mające na celu obniżanie kosztów produkcji, jednocześnie przy zachowaniu uznanych standardów jakości.

Skutki społeczne: istotne znaczenie dla lokalizacji produkcji mają czynniki techniczno-ekonomiczne oraz społeczno-polityczne. W regionach, w których powstały i nadal tworzone są oddziały firm, występuje nieustanny proces rozwoju wielu obszarów, m.in. infrastruktury dla transportu i logistyki oraz telekomunikacji. Za istotne czynniki lokalizacji ośrodków przemysłowych uznano także stabilność klimatu społecznego, lokalne umiejętności pracy, koszty pracy, istniejący rynek zbytu, wielkość i rodzaje podatków w danym regionie oraz elastyczność prawa pracy. Artykuł dotyczy praktyki gospodarczej.

Słowa kluczowe: koncentracja kapitału, delokalizacja produkcji, branża motoryzacyjna.

Kody JEL: D21

Wstęp

Globalizacja, a wraz nią coraz bardziej odczuwalna reakcyjna konkurencja na rynkach światowych sprawia, że zmiana lokalizacji procesów produkcyjnych może być dla przed-

siębiorstwa motoryzacyjnego szansą na pozyskanie atutów przewagi nad innymi producentami, sposobem zwiększenia wydajności i efektywności oraz wzmocnienia pozycji konkurencyjnej w środowisku międzynarodowym. Dlatego też dyrektorzy przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej uwzględniając światowe tendencje, wykorzystują uwarunkowania oraz zachodzące zmiany do budowania przewagi nad firmami konkurencyjnymi. Efektem tego są przede wszystkim zmiany struktury własnościowej koncernów, tj. koncentracja kapitałowa i rynkowa oraz rozpraszanie i delokalizacja produkcji w skali całego świata (Dorocki 2010, s. 125; Merkiś-Guranowska, Merkiś 2007, s. 99-110).

Zjawisko koncentracji w świetle uwarunkowań branży

Znaczenie pojęcia i cel koncentracji

W warunkach branży motoryzacyjnej obserwowane zjawisko zarówno koncentracji kapitałowej, jak i rynkowej zatacza bardzo szerokie kręgi. Koncentracja kapitałowa w postaci licznych fuzji i przejęć zachodzi nieustannie na rynku motoryzacyjnym (Driving Value Automotive M&A Insights 2010; Merkiś-Guranowska, Merkiś 2007, s. 104-105). Jej implikacją są nowo powstałe jednostki lub też grupy kapitałowe. Podstawą podejmowania decyzji o koncentracji kapitału są skrupulatnie prowadzone obliczenia korzyści i zagrożeń dla tego procesu. Celem jest natomiast pozyskanie przewagi nad konkurencyjnymi firmami m.in. przez:

- zwiększenie udziału w rynku;
- dywersyfikację bazy klientów;
- zwiększenie działań zorientowanych na realizację trendów rynkowych, m.in. badania w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa, wykorzystania alternatywnych źródeł energii (Enrietti, Patrucco 2011; Hildermeier, Villareal 2011);
- zwiększenie aktualnego potencjału zasobowego (m.in. ekonomicznego, intelektualnego, rzeczowego, informacyjnego, technologicznego);
- uzyskanie synergii operacyjnej¹ przez daną jednostkę organizacyjną.

Ciekawostką jest, że nowo powstałe, w wyniku koncentracji, jednostki w branży, umyślnie utrzymują dotychczasowe marki oferowane na rynku przez łączące się przedsiębiorstwa. Z praktyki działań zabiegi te są korzystniejsze dla firm, gdyż pozwalają m.in. na szeroko pojęte obniżanie kosztów oraz zmniejszają ryzyko wprowadzania na rynek nowych produktów i związanych z nim pochodnych. Charakterystyczne jest również zjawisko centralizacji wspólnych funkcji, takich jak: marketingu, B+R, rynków zaopatrzenia, prognozowania czy innych, które sprzyja przede wszystkim obniżaniu kosztów. Nie wolno również zapomnieć o celu, którym jest eliminacja zjawiska „kanibalizmu” marek, czyli wzajemnego odbierania sobie klientów przez firmy należące do tego samego koncernu.

¹ Synergia operacyjna to efekt przejęcia kontroli nad przedsiębiorstwem przez inwestora strategicznego, nastawiona na lepszą efektywność działań, przejawiająca się między innymi w ograniczaniu kosztów, wzroście siły przetargowej wobec dostawców i klientów, zwiększenie zdolności finansowej.

W branży motoryzacyjnej można obserwować również inny typ koncentracji. Jest to tak zwana koncentracja rynkowa, która rozumiana jest jako integracja zasobów, którym dysponują co najmniej dwa przedsiębiorstwa w celu pozyskania przewagi konkurencyjnej nad pozostałymi konkurentami w branży (Merkisz-Guranowska, Merkisz 2007). Taka forma koncentracji może przybierać postać aliansów strategicznych, w których konkurujące dotychczas organizacje podejmują, zazwyczaj w ściśle określonym czasie, obszarze i warunkach, współpracę. Między nimi nie dochodzi jednak do wymiany kapitału. Współpraca podejmowana jest w celu uzyskania przewagi nad pozostałymi konkurentami w branży w zakresie m.in. opracowania nowej technologii czy też innych rozwiązań organizacyjnych, podejmowania i partycypacji we wspólnych inwestycjach, prowadzenia współpracy w zakresie działań komplementarnych. Zdarza się, że współpraca między firmami jest bardzo dobra i w konsekwencji rozszerza się jej zakres o wymianę kapitałową. Koncentracja rynkowa wzbudza specyficzne oczekiwania wobec podmiotów współpracujących (Dorocki 2010, s. 125). Działania skoncentrowane są przede wszystkim na skróceniu cyklu życia produktu i globalizacji procesów, co w konsekwencji skutkuje obniżaniem kosztów produkcji pojazdów. Warto zauważyć, że producenci poszukują źródeł przewagi konkurencyjnej również poza produktem, w obszarach, które dotychczas nie stanowiły szczególnej uwagi – a mianowicie definiują polityki efektywniejszego zarządzania zasobami, którymi dysponują (np. eliminacja marnotrawstwa). W kwestii tej, istotną rolę pełnią koncepcje zarządzania jakością (TQM, Kaizen, normy ISO), które dostarczają uniwersalnych metod i narzędzi pozwalających na doskonalenie procesów w interdyscyplinarnym zakresie (Hys 2014, s. 30-37; Hys, Hawrysz 2011, s. 185-210).

Koncentracja kapitałowa – prezentacja tendencji

Z prowadzonych corocznie przez firmę KPMG International badań wynika, że przedsiębiorcy kluczowych przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej preferują stosowanie inwestycji i strategii biznesowej przez działania typu (KPMG's Global Automotive Executive Survey 2012, s. 35)²:

- współpraca korporacyjna m.in. *joint venture* (JV) oraz alianse strategiczne (w firmach stanowi to odpowiednio dla jednostek³ typu OEM – 68%, a dla dostawców typu tier 1 – 35%);
- fuzje i przejęcia (OEM – 16%; dostawcy typu tier 1 – 40%);
- *outsourcing*, działania na rzecz dostawców, zawieranie umów z producentami (OEM – 16%; dostawcy typu tier 1 – 25%).

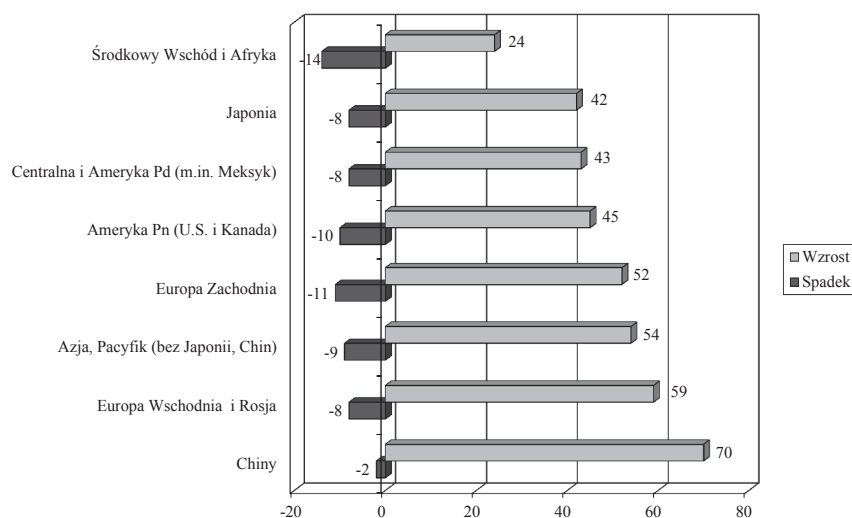
² Badania pt. *Coroczna ocena aktualnego stanu i perspektywy rozwoju światowego przemysłu motoryzacyjnego*, realizowane są przez firmę KPMG. W badaniu bierze udział 200 menadżerów wyższego szczebla z wiodących światowych firm motoryzacyjnych, którzy udzielają odpowiedzi na pytania zawarte w scenariuszu wywiadu. Respondenci reprezentują producentów samochodów, dostawców, dealerów, dostawców usług finansowych, dostawców usług mobilnych.

³ Skrót OEM oznacza *Original Equipment Manufacturer* tj. „producent i/lub sprzedawca oryginalnego produktu”. Natomiast pojęcie „dostawca tier 1” stanowi oznaczenie dla spółek będących dostawcami komponentów dla spółek typu OEM.

Zatem współpraca podejmowana przez firmy koncentruje się przede wszystkim na realizowaniu działań partnerskich. Według przewidywań respondentów (por. wykres 1), największy wzrost aktywności w obszarze działań typu JV i aliansów zanotowały firmy w Chinach, Wschodniej Europie i Rosji, w Azji w rejonie Pacyfiku (bez Japonii i Chin) oraz w Europie Zachodniej.

Wykres 1

Rozwój współpracy typu: *joint venture (JV)*, sojusz, fuzja oraz przejęcie przez region lub kraj



Źródło: KPMG's Global Automotive Executive Survey (2012, s. 36).

Ze względu na intensywność oraz dynamizm rozwoju rynku azjatyckiego (Richet, Ruet 2008, s. 447-465), warto zwrócić uwagę na przemiany i procesy tworzenia się tam największych korporacji. Do przedsiębiorstw posiadających wsparcie administracji państwowej należą FAW oraz DongFeng; administracji lokalnej – Chang'an, GAIG, Brilliance, SAIC Shanghai Automotive Industry Corporation (która kupiła prawa do produkcji wybranych modeli brytyjskiej marki Rover), Chery Auto, BAIC (Beijing Auto) oraz trzy przedsiębiorstwa prywatne – Great Wall, Geely (która kupiła szwedzką firmę Volvo) oraz BYD. Choć w Chinach brak jest pod względem historycznym tradycji w przemyśle motoryzacyjnym, to ocenia się, że pracownicy (będący pierwszym pokoleniem wyuczonym do zawodu) są bardzo dobrze wyszkoleni, a ich proces adaptacji i chłonność kapitału ludzkiego na wiedzę jest wyjątkowo duża – w porównaniu do pracowników europejskich (Balcet, Ruet 2011).

Zjawisko delokalizacji produkcji w branży motoryzacyjnej

Idea delokalizacji produkcji

Drugim charakterystycznym zjawiskiem zachodzącym w przemyśle, a w szczególności branży motoryzacyjnej jest delokalizacja produkcji. Lokalizacja produkcji w branży motoryzacyjnej „historycznie związana była z krajem pochodzenia konstruktora, a więc danej marki. Z czasem zaczęto budować zakłady produkcyjne w krajach, które stanowiły najważniejsze rynki zbytu” (Merkisz-Guranowska, Merkisz 2007, s. 100). Natomiast aktualnie podejmowane decyzje i działania delokalizacji produkcji w branży motoryzacyjnej stały się integralnym elementem długoterminowej strategii działalności wielu koncernów motoryzacyjnych. Oczekiwane są rezultaty w postaci optymalizacji kosztów produkcji przy jednoczesnym generowaniu większej wartości w postaci zysków oraz pozyskaniu nowych atutów przewagi konkurencyjnej.

Współczesne pojęcie tematyki lokalizacji przemysłu zawdzięcza swą postać dziedzictwu wypracowanemu przez wiele pokoleń. Twórcami pionierskich prac, w których opisane prawidłowości stanowią punkt wyjścia w konstruowaniu teorii i modeli gospodarki, w tym przestrzenno-gospodarczej, są opracowania przedstawicieli szkoły klasycznej, m.in.: A. Smitha (1954), J.H. von Thüнена (1910) – modele lokalizacji⁴, J.B. Say’a (1960), D. Ricardo (1953), K. Marksa (1955, s. 37-43), A. Roncaglia (1985, s. 86), A. Webera (1909) – (modele lokalizacji) oraz przedstawicieli szkoły neoklasycznej, jak m.in.: J.S. Milla (1965), A. Marshalla (1925), L. Walrasa (1954), I. Fishera (1907), F. Knighta (1948), R.F. Mutha (1969) oraz P.M. Romera (1987, s. 1002-1037).

Współcześnie, lata prac w kierunku naukowego opracowania teorii przestrzenno-gospodarczej zaowocowały spostrzeżeniem, że przestrzeń może być traktowana jako istotna zmienna endogeniczna w modelach wzrostu gospodarczego. Prace rozpoczęły się analizą przestrzeni w zakresie synergii i sprzężeń zwrotnych. Pionierami teorii efektów synergicznych i desynregicznych (tzw. niekorzyści zewnętrznych) przestrzeni prowadzących między innymi do tzw. kumulatywnych sprzężeń zwrotnych (w literaturze polskiej definiowanych jako kumulatywna przyczynowość – Gawlikowska-Hueckel 2003, s. 55), byli m.in.: W. Christaller (1963), A. Lösch (1961)), K. Arrow i G. Debreu (1954, s. 265-290), D. Starrett (1978, s. 21-37), W. Isard (1969). Wypracowane przez nich modele wolnej konkurencji nie spełniały jednak wymagań współczesnego świata (Fujita, Thisse 2002, s. 29-59). Współcześnie wymienia się tzw. modele nowej geografii ekonomicznej (Domański 2002, s. 56-57). Modele te ukazują elementarne mechanizmy ekonomiczne, które wpływają na

⁴ J.H. von Thünen rozwinął teorię dyferencyjnej renty gruntowej (obniżania się poziomu renty gruntowej w miarę wzrostu odległości gospodarstwa od rynku zbytu i związanych z tym kosztów transportu) i teorię lokalizacji produkcji rolniczej (tzw. pierścienie Thüнена: najbliżej rynku zbytu - miasta - rozwija się warzywnictwo, dalej gospodarka nabiałowa, uprawa zbóż, gospodarka hodowlana). Sformułował teorię produktywności pracy i kapitału w rolnictwie i specyficzne, oparte na zmodyfikowanej funkcji produkcji, ujęcie prawa ich malejącej wydajności. Model ten jest często krytykowany za założenie, że ziemia charakteryzuje się stałą żyznością i urodzajnością oraz za to, że produkcja ma miejsce wokół wyizolowanego rynku. Niektórzy autorzy twierdzą, że teoria Thüнена jest w centrum zainteresowań ekonomii lokalizacji ze względu na swoją prostotę i możliwość prognozy (Bartkowiak 2008; Stankiewicz 2007).

różnicowanie działalności gospodarczej podejmowanej przez podmioty w sytuacji konkurencji niedoskonałej (m.in. korzyści skali, preferencji konsumentów). Według przyjętych założeń, kształtowanie przestrzennych decyzji podmiotów gospodarczych następuje przez wzajemne oddziaływanie sił dośrodkowych (tzw. korzyści aglomeracji) i sił odśrodkowych (m.in. koszty pokonywania przestrzeni, ceny niemobilnych zasobów produkcji). Ponadto, cechą immanentną opisanych modeli są sprzężenia zwrotne o charakterze popytowym, a czasami także podażowym. Twórcami modeli nowej geografii ekonomicznej są m.in.: R. Baldwin i in. (2003), M. Fujita i Thisse (2002), D. Puga (1999, s. 303-334).

Wskazane prace prekursorów miały na celu zasygnalizowanie złożoności problemu lokalizacji przedsiębiorstw, ale także wskazanie czynników, które wpływają z różną intensywnością na ich rozwój, a przez to na wzrost gospodarczy. Przedsiębiorcy, rozważając lokalizację swoich zakładów biorą wszystkie te czynniki pod uwagę, dokonując analiz i prognoz wybierają te, które z punktu widzenia gospodarczego są dla nich najkorzystniejsze. W konsekwencji, proces relokacji stanowi niejako nowy impuls w międzynarodowym podziale pracy. Zagadnieniami delokalizacji produkcji w ujęciu procesów globalizacji zajmowali się całościowo m.in.: A. Dearnorff (2004), P.A. Samuelson (2004), Domański i in. (2005, s. 153-171), M.J. Radło (2006), A. Merkisz-Guranowska i J. Merkisz (2007, s. 99-110), W. Kilar i M. Cieluch (2008, s. 188-203) oraz M. Wójtowicz (2009, s. 63-78).

Procesy delokalizacji produkcji w branży motoryzacyjnej

Również procesy zachodzące w koncernach samochodowych były przedmiotem licznych opracowań, m.in.: B. Domańskiego i in. (2005), A. Merkisz-Guranowskiej i J. Merkisz (2007), W. Kilara i M. Cielucha (2008) oraz M. Wójtowicza (2009). W literaturze przedmiotu do kluczowych, a zarazem tradycyjnych czynników zaliczanych do kanonu uwarunkowań lokalizacji przemysłu na świecie zalicza się (Wieloński 2005, s. 33-53):

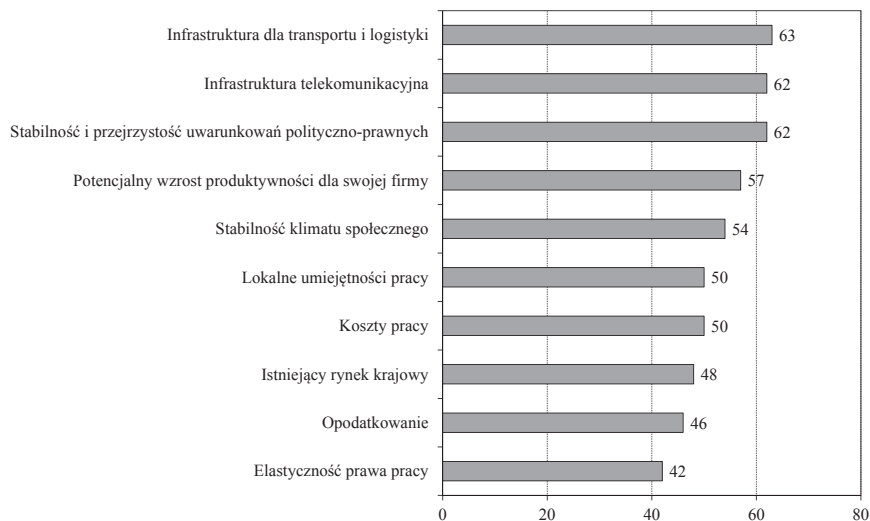
1. Czynniki przyrodnicze (naturalne), w tym: baza surowcowa, baza energetyczna, zasoby wodne, bariery komunikacyjne, bariery ekologiczne.
2. Czynniki pozaprzyrodnicze, w tym:
 - czynniki techniczno-ekonomiczne, m.in.: infrastruktura techniczna, rynek zbytu, korzyści aglomeracji, siła robocza, zaplecze naukowo-techniczne, wielkość popytu i stopień jego koncentracji;
 - czynniki społeczno-polityczne, m.in.: polityka państwowa, czynniki społeczne, czynniki strategiczne (wojskowe).

Wymienia się także specjalne czynniki lokalizacji przemysłu, do których zalicza się m.in. (Ernst&Young's 2011): stopień ryzyka i stabilność gospodarki, przepisy prawne i celne, ulgi podatkowe, polityka miejscowej administracji, wpływ związków zawodowych. W przypadku sektora motoryzacyjnego podstawą podejmowania decyzji o delokalizacji produkcji jest przede wszystkim analiza i optymalizacja kosztów produkcji w ramach dostępnych możliwości, a przez to zdobywanie i oferowanie nowych korzyści dla klienta. Przedsiębiorcom zależy, aby podejmować działania mające na celu obniżanie kosztów produkcji, jednocze-

śnie przy zachowaniu uznanych standardów jakości. Istotne znaczenie mają także czynniki techniczno-ekonomiczne oraz społeczno-polityczne. Kształtowanie się czynników lokalizacyjnych przemysłu, na podstawie badań firmy Ernst&Young, w warunkach europejskich zostało przedstawione na wykresie 2.

Wykres 2

Czynniki wpływające na podjęcie decyzji o lokalizacji działalności gospodarczej (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ernst&Young's (2011, s. 10).

Najważniejsze są, jak wykazali decydenci, infrastruktura dla transportu i logistyki oraz telekomunikacji, stabilność i przejrzystość uwarunkowań polityczno-prawnych oraz potencjalny, możliwy do osiągnięcia wzrost produktywności. Za istotne czynniki lokalizacji ośrodków przemysłowych uznano także stabilność klimatu społecznego, lokalne umiejętności pracy (również możliwość ich kształtowania i rozwoju), koszty pracy, istniejący rynek zbytu (oraz możliwości jego kreowania oraz kierunki rozwoju), wielkość i rodzaje podatków w danym regionie oraz elastyczność prawa pracy.

Intensywne procesy globalizacyjne wprowadziły nowe trendy dotyczące lokalizacji. Ze względu na korzystną adaptację zmian globalizacyjnych, na świecie ujawniły się nowe możliwości dla menadżerów w dziedzinie decyzyjnej odnośnie do rozmieszczenia przestrzennego zasobów, które pozostają w ich dyspozycji. W gospodarkach najbardziej rozwiniętych widoczna dezindustrializacja, a jednocześnie postęp technologiczny umożliwia zastosowanie innowacyjnych rozwiązań w różnych obszarach produkcyjnych. Nastąpił proces wydzielania określonych zadań działalności podstawowej przedsiębiorstwa i zlecenie wykonania

ich na zewnątrz (tzw. *outsourcing*) lub przeniesienie części produkcji do innego regionu, subregionu czy też państwa (przez tzw. *offshoring*)⁵.

Podsumowanie

Zjawiska koncentracji oraz delokalizacji stanowią implikację trwającego procesu globalizacji, dotyczą każdej istoty, dokonują przeobrażeń wszelkich sfer życia na ziemi oraz na każdej jego płaszczyźnie. Takie czynniki jak pojawienie się nowych imperiów handlowych (głównie regiony Brazylii, Rosji, Indii i Chin – BRIC), zdecydowane obniżenie kosztów realizacji wymiany handlowej na rynkach międzynarodowych, bardziej niezawodna i coraz tańsza komunikacja, dostępność i wymiana informacji, możliwość wykorzystania wyrafinowanych technologii i systemów zarządzania oraz rosnąca otwartość globalnej gospodarki powodują pojawianie się nowych zjawisk i okoliczności, którym chcą sprostać współcześni menadżerowie. Poszukują innowacyjnych sposobów na efektywne i korzystne wykorzystanie czynników produkcji. Współcześnie zatem coraz mniejszą rolę odgrywa to, gdzie czynniki produkcji są zlokalizowane, a bardziej – jakie przewagi konkurencyjne można dzięki nim osiągnąć (*Globalizacja gospodarki – wybrane cechy procesu 2007*, s. 4).

Z kolei, z punktu widzenia mieszkańców regionu, w którym dokonuje się lokalizacji przemysłu, nie bez znaczenia jest fakt, iż wiele osób uzyskało szansę na pracę (KPMG's Global Automotive Executive Survey 2012; *Raport branży motoryzacyjnej 2011*, s. 105)⁶, co pozwala im na zaspokojenie potrzeb i gromadzenie środków⁷. Z punktu widzenia przedsiębiorcy, wpływ na podejmowane decyzje o lokalizacji przemysłu mogą mieć istotne czynniki odśrodkowe, między innymi wysoka dostępność (niskich) kosztów wymiany, w tym kosztów płac. Jeśli decyzją przedsiębiorców utrzymywana będzie trwała luka w poziomie realnych dochodów na głowę w przestrzeni, wynikająca z trwałych różnic przestrzennych, dla współczynników kapitał/siła robocza, wówczas nie dojdzie także do konwergencji w zakresie poziomu życia (uzyskiwanych dochodów).

Niezależnie od przyjętych czynników lokalizacji, należy zauważyć, że w nowym podejściu do problemu alokacji przemysłu uwzględnia się współczesne uwarunkowania. Podejmując decyzje należy zwrócić uwagę na występujące specyficzne sprzeczności interesów. Alternatywą dla ograniczania kosztów pokonywania przestrzeni jest koncentracja, która ma wymiar przestrzenny i sprzyja rozwojowi danego regionu. Mogą tu jednak wystąpić problemy z dostępem do kapitału ludzkiego, bowiem zagęszczenie przemysłu w regionie

⁵ *Offshoring* polega na przenoszeniu miejsc pracy oraz produkcji lub zamówień z kraju, w którym umiejscowiona jest siedziba firmy, na rynki zewnętrzne. Nie musi się to odbywać w ramach jednego przedsiębiorstwa. Jednym z głównych motywów skłaniających przedsiębiorstwa do podjęcia działań *offshoringu* są perspektywy uzyskania niższych kosztów produkcji, w szczególności kosztów pracy. Podobnie jest z *outsourcingiem*, który z kolei polega na kontraktowaniu tylko części, a nie całości, procesu produkcyjnego u dostawców zagranicznych. Najczęściej na zewnątrz firmy wyprowadza się funkcje, które nie są bezpośrednio związane z działalnością podstawową (np. usługi ochroniarskie, transportowe, konsultacje eksperckie).

⁶ W opracowaniach branżowych poruszana jest kwestia problemu nadwyżki mocy produkcyjnych i zbyt dużej produkcji (nadprodukcji). Znawcy sugerują, że w przyszłości kwestie te uzyskają znaczenie krytyczne.

⁷ Odrębną kwestią są standardy i poziom warunków pracy w krajach rozwijających się, które z przekazywanych relacji wydają się dość mocno odbiegać od europejskiego pojęcia warunków pracy.

może powodować pewne ograniczenia wynikające z niewystarczającej jednorodności i mobilności tego zasobu. Jednocześnie istnieje możliwość, że koncentracja może wpływać na akcelerację w zakresie tworzenia kapitału ludzkiego w regionach, w których następuje proces intensywnej aglomeryzacji. Ważne jest, aby uwzględniać w decyzjach istniejące bariery wymiany, w tym taryfowe, pozataryfowe i kulturowe. Wysokie koszty wymiany sprzyjają bowiem decentralizacji, natomiast niskie, przeciwnie, aglomeracji, czyli koncentracji.

Znamienne są również głosy dyskusji naukowej, które zwracają uwagę, że bezwzględnie konieczne jest zauważanie zmian w kontekście przemian paradygmatów i uznanie wartości oraz znaczenia rozwoju jakościowego równorzędnie do ilościowego. Mowa tu o rozwoju sustensywnym (Hołub 2005, s. 47-60; Janikowski 2004, s. 224-230; Borys, Fiedor 2012)⁸, w którym istotne z punktu widzenia wymagań rynkowych jest skupienie uwagi na aspektach jakości życia w kontekście zrównoważonego rozwoju.

W praktyce działania przedsiębiorców mają charakter wybiórczy i realizowane są w danej przestrzeni czasowo-przestrzennej. Ich podstawą jest rozwój przedsiębiorstw, a przez to wzrost gospodarczy w skali makro. Zważywszy na trendy światowe i wymagania globalne, w tym zrównoważonego rozwoju, wskazuje się na konieczność znajdowania kompromisu między statycznymi i dynamicznymi efektami przestrzennymi tych polityk.

Bibliografia

- Arrow K., Debreu G. (1954), *Existence of an equilibrium for a competitive economy*, "Econometrica", Vol. 22(3).
- Balcet G., Ruet J. (2011), *From Joint Ventures to National Champions Or Global Players? Alliances and Technological Catching up in Chinese and Indian Automotive Industries*, "European Review of Industrial Economies and Policy", <http://revel.unice.fr> [dostęp: 05.03.2012].
- Baldwin R., Forslid R., Martin P., Ottaviano G., Nicoud F. R. (2003), *Economic geography and public policy*, Princeton University Press, Princeton.
- Borys T., Fiedor B. (2012), *Operacjonalizacja i pomiar kategorii zrównoważonego rozwoju – przyczynek do dyskusji*, <http://www.eksoc.uni.lodz.pl/SNA/doc/BorysFiedor.pdf> [dostęp: 22.02.2012].
- Christaller W. (1963), *Ośrodki Centralne w Południowych Niemczech*, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, Z. 1, IG PAN, Warszawa.
- Domański R. (2002), *Gospodarka Przestrzenna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K. (2005), *The new spatial organization of automotive industry in Poland in the context of its changing role in Europe*, „Studia Regionalia”, nr 15.

⁸ Zagadnienie to można rozważać szerzej traktując o etyce (bioetyce) środowiskowej. Kluczowe kwestie, wokół których toczą się dyskusje koncentrują się na rozpoznaniu i ustaleniu statusu człowieka w relacji do naturalnego świata. Zwykle wskazuje się na dyskusję między trzema stanowiskami: antropocentryzmem (w tym ujęciu, cały pozaludzki świat znajduje się w dyspozycji ludzkiej, który wykorzystywany jest jako środek do celu), który poddany krytyce prowadzi do wyłonienia się pozycji nieantropocentryzmu (w ujęciu tym postuluje się rozszerzenie moralnego statusu na pozostałe istoty żywe – człowiek został uznany tylko za jedną z takich istot) i następnie biocentryzmem (podstawową tezę, jest tu przekonanie, że człowiek posiada obowiązki nie tylko względem siebie i innych ludzi, ale także względem innych form życia, zamieszkujących ziemię, w tym świat roślin).

- Deardorff A. (2004), *Trade Theorist's Take on Skilled-Labor Outsourcing*, "Research Seminar in International Economics", No. 519, Working Papers from Research Seminar in International Economics, University of Michigan.
- Dorocki S. (2010), *Współczesne procesy internacjonalizacji produkcji i delokalizacji przemysłu samochodowego Francji*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu”, nr 16, Warszawa-Kraków.
- Driving Value Automotive M&A Insights 2010 (2011), *PricewaterhouseCoopers and PwC refer to PricewaterhouseCoopers LLP*, DT-11-0057 VLW, 2011 <http://www.pwc.pl/pl/> [dostęp: 15.02.2012].
- Ernst&Young's (2011), *European attractiveness survey*.
- Enrietti A., Patrucco P.P. (2011), *Systemic innovation and organizational change in the car industry: electric vehicle innovation platforms*, "European Review of Industrial Economics and Policy", <http://revel.unice.fr> [dostęp: 15.03.2012].
- Fisher I. (1907), *The Rate of Interest*, Macmillan, London.
- Fujita M., Thisse J.F. (2002), *Economics of Agglomeration*, Cities, Industrial Location and Regional Growth, Cambridge University Press, Cambridge.
- Gawlikowska-Hueckel K. (2003), *Procesy rozwoju regionalnego w Unii Europejskiej konwergencja czy polaryzacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Globalizacja gospodarki – wybrane cechy procesu* (2007), Ministerstwo Gospodarki, Departament Analiz i Prognoz, Warszawa.
- Hildermeier J., Villareal A. (2011), *Shaping an emerging market for electric cars: How politics in France and Germany transform the European automotive industry*, "European Review of Industrial Economics and Policy", <http://revel.unice.fr> [dostęp: 18.03.2012].
- Hołub G. (2005), *Człowiek w perspektywie bioetyki środowiskowej*, „Analecta Cracoviensia”, Vol. XXXVII.
- Hys K. (2014), *Tools and methods used by the Polish leading automotive companies in quality management system. Results of empirical research*, "Journal of Achievements in Materials and Manufacturing Engineering", Vol. 63(1).
- Hys K., Hawrysz L. (2011), *Trends in quality development in organizations in Poland and worldwide*, (in:) Skrzypek E. (Ed.), *Improving Organizations in Knowledge Society*, Department of Quality and Knowledge Management Faculty of Economic University of Maria Curie-Skłodowska, Lublin.
- Isard W. (1969), *General Theory. Social, Political, Economical and Regional*, MIT Press, Cambridge.
- Janikowski R. (2004), *Rozwój zrównoważony czy stały*, „Ekonomia i Środowisko”, nr 2(26).
- Kilar W., Cieluch M. (2008), *Kształtowanie się i organizacja przestrzenna korporacji ponadnarodowej Honda*, (w:) Ziolo Z., Rachwał T. (red.), *Procesy transformacji układów przestrzennych przemysłu na tle zmieniającego się otoczenia*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, WN Akademii Pedagogicznej”, nr 10, Warszawa-Kraków.
- Knight F. (1948), *Risk, Uncertainty and Profit*, Lund Humphries, London.
- Lösch A. (1961), *Gospodarka przestrzenna: teoria lokalizacji*, PWE, Warszawa.
- Marks K. (1955), *Kapitał*, T. 3, Wydawnictwo KiW, Warszawa.
- Marshall A. (1925), *Zasady ekonomiki*, Wydawnictwo M. Arct, Warszawa.
- Merkisz-Guranowska A., Merkisz J. (2007), *Wybrane aspekty globalizacji w przemyśle motoryzacyjnym*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej”, seria „Budowa Maszyn i Zarządzanie Produkcją”, nr 6.
- Mill J.M. (1965), *Zasady ekonomii politycznej i niektóre jej zastosowania do filozofii społecznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Muth R.F. (1969), *Cities and Housing: The Spatial Pattern of Urban Residential Land-use*, The University of Chicago Press, Chicago & London.
- Puga D. (1999), *The rise and fall of regional inequalities*, "European Economic Review", Vol. 43(2).
- Radło M.J. (2006), *Globalizacja, inwestycje bezpośrednie, delokalizacja, offshoring, outsourcing: podstawowe definicje*, (w:) Nowicka E. (red.), *Delokalizacja w rozszerzonej Unii Europejskiej – perspektywa wybranych państw członkowskich UE. Wnioski dla Polski*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Departament Analiz i Strategii, Warszawa.
- Raport branży motoryzacyjnej 2011*, KPMG, Raport PZPM.
- Ricardo D. (1953), *On the Principles of Political Economy and Taxation*, (in:) Sraffa P. (Ed.), *The Works and Correspondence of David Ricardo*, Cambridge University Press, Vol. 1, Cambridge.
- Richet X., Ruet J. (2008), *The Chinese and Indian Automobile Industry in Perspective: Technology Appropriation, Catching-up and Development*, World Transition Economy Research, Springer-Verlag.
- Romer P.M. (1986), *Increasing Returns and Long-Run Growth*, "Journal of Political Economy", Vol. 94(5).
- Roncaglia A. (1985), *Petty, the origins of political economy*, Armonk, N.Y, M.E. Sharpe, Armonk.
- Samuelson P.A. (2004), *Where Ricardo and Mill Rebut and Confirm Arguments of Mainstream Economists Supporting Globalization*, "Journal of Economic Perspectives", Vol. 18(3).
- Say J.B. (1960), *Traktat o ekonomii politycznej, czyli prosty wykład sposobu w jaki się tworzą rozdzielają i spożywają bogactwa*, PWN, Warszawa.
- Smith A. (1954), *Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*, PWN, Warszawa.
- Starrett D. (1978), *Market Allocations of Location Choice in a Model with Free Mobility*, "Journal of Economic Theory", Vol. 17(1).
- Thünen von J.H. (1910), *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationaleconomie*, t. 1-3, Verlag von Gustav Fischer, Jena.
- Walras L. (1954), *Elements of Pure Economics: Or the theory of social wealth*, Richard D. Irwin Inc., Homewood, Illinois.
- Weber A. (1909), *Über des Standort Industrien*, Tübingen, Verlag Mohr.
- Wieloński A. (2005), *Geografia przemysłu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Wójtowicz M. (2009), *Wpływ globalizacji i integracji w ramach MERCOSUR na wymianę handlową produktów przemysłu samochodowego Brazylii w latach 1990–2006*, (w:) Ziolo Z., Rachwał T. (red.), *Wpływ procesów globalizacji i integracji europejskiej na transformację struktur przemysłowych*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG”, nr 12, WN Akademii Pedagogicznej, Warszawa-Kraków.

The Phenomenon of Concentration and Delocalisation in the Automotive Branch

Summary

An aim of considerations is to present the basic mechanisms occurring in the market for automotive branch based on the two characteristic phenomena, i.e. capital concentration and production delocalisation.

Research approach: the study was carried out on the basis of an analysis of foreign and national publication as well as by way of desk research where there were used the accessible primary and secondary data such as publications, branch reports, statistical data available in reports, data bases, information accessible on websites of automotive firms.

Basic conclusions: the analysis of the issue of capital concentration revealed that entrepreneurs of key firms in the automotive branch prefer the use of investments and business strategy by way of the measures of the type: corporate cooperation on the joint venture (JV) principle and strategical alliances; moreover, mergers and acquisitions as well as outsourcing, activities carried out to the benefit of suppliers and contracting with manufacturers. The made decisions and carried out activities of delocalisation of production in the automotive branch became an integral element of the long-term strategy for activities of many automotive concerns. The basis for making decisions on production delocalisation is an analysis and optimisation of production costs within the available capacities and, owing to that, gaining and offering new advantages for the customer.

Practical consequences: entrepreneurs care of undertaking measures aimed at reduction of production costs while maintaining the recognised quality standards.

Social consequences: of a material importance for production localisation are technical and economical as well as socio-political factors. In the regions, where there were established and are still set up branches of firms, there takes place an uninterrupted process of development of many areas, *inter alia*, the infrastructure for transport and logistics as well as telecommunications. As important factors of localisation of industrial centres were also considered stability of the social climate, local labour skills, labour costs, the existing sales market, size and types of taxes in a given region as well as flexibility of the labour law. The article concerns the economic practice.

Key words: capital concentration, production delocalisation, automotive branch.

JEL codes: D21

Явление концентрации и делокализации в автотранспортной отрасли

Резюме

Цель рассуждений – представить основные механизмы, происходящие на рынке автотранспортных средств, на основе двух характерных явлений, т.е. концентрации капитала и делокализации производства.

Исследовательский подход: работа была выполнена на основе анализа зарубежных и польских публикаций, а также с помощью исследований типа *desk research*, в которых использовали доступные первичные и вторичные данные, такие как публикации, отраслевые отчеты, статистические данные, предоставленные в отчетах, базы данных, информация, доступная на вебсайтах фирм-производителей автотранспортных средств.

Основные выводы: анализ вопроса концентрации капитала показал, что предприниматели основных фирм автомобилотранспортной отрасли предпочитают применение инвестиций и бизнес-стратегии посредством действий типа: корпоративное сотрудничество по принципу *joint venture* (JV) и стратегические альянсы, кроме того слияния и поглощения, а также *outsourcing*, действия в пользу поставщиков и заключение договоров с производителями. Принимаемые решения и действия по деллокализации производства в автомобилотранспортной отрасли стали интегральным элементом долгосрочной стратегии деятельности многих автомобилотранспортных концернов. Основой для принятия решений по деллокализации производства является анализ и оптимизация издержек производства в рамках доступных возможностей и, в этой связи, обретение и предложение новых выгод клиенту.

Практические последствия: для предпринимателей важно, чтобы предпринимать действия, направленные на снижение издержек производства, сохраняя одновременно признанные стандарты качества.

Социальные последствия: существенное значение для размещения производства имеют технико-экономические и социально-политические факторы. В регионах, в которых возникли и в дальнейшем создаются отделения фирм, выступает непрерывный процесс развития многих областей, в частности, инфраструктуры для транспорта и логистики, а также телекоммуникации. Существенными факторами размещения индустриальных центров признали также стабильность социального климата, местные трудовые умения, издержки труда, существующий рынок сбыта, размеры и виды налогов в данном регионе, а также эластичность трудового законодательства. Статья касается хозяйственной практики.

Ключевые слова: концентрация капитала, деллокализация производства, отрасль автомобилотранспортных средств.

Коды JEL: D21

Artykuł nadesłany do redakcji w lipcu 2014 roku

©All rights reserved

Afiliacja:
dr inż. Katarzyna Hys
Politechnika Opolska
Wydział Inżynierii Produkcji i Logistyki
Instytut Innowacyjności Procesów i Produktów
Katedra Inżynierii Jakości Produkcji i Usług
ul. Luboszycka 3
45-036 Opole
tel.: 77 449 87 31
e-mail: k.hys@po.opole.pl