

Do kogo należą największe marki motoryzacyjne?

data aktualizacji: 2017.06.13



Chiński właściciel Volvo przejął kilka tygodni temu kolejną markę - brytyjski Lotus stał się tym samym częścią koncernu Geely Automobile. W ostatnich latach doszło do przejęć wielu znanych marek i firm motoryzacyjnych, a stan posiadania podmiotów inwestujących na tym rynku wciąż dynamicznie się zmienia. Sprawdzamy, do kogo obecnie należą największe marki samochodowe.

Sektor samochodowy w latach 2008-2009 doświadczył jednego z największych kryzysów w historii. Globalna produkcja spadła o ponad 15 procent. Załamanie dotknęło także największych graczy, a część z nich stanęła na granicy bankructwa.

Nie wszystkie marki - nawet te uznawane za kultowe - były w stanie przetrwać na rynku. Wiele - np. Pontiac, Eagle, Autobianchi nie wytrzymało konkurencji. W Wielkiej Brytanii nie ma już ani jednej brytyjskiej fabryki samochodów - część z nich zbankrutowała, inne zostały sprzedane.

Chińczycy przejmują europejskich producentów

Chińska korporacja Zhejiang Geely Holding Group, która kontroluje Geely Automobile i szwedzkie Volvo Car Group, przejęła w maju 2017 roku kolejną firmę motoryzacyjną. Od malezyjskiego właściciela zakupiono spółkę Lotus - firmę o brytyjskich korzeniach, znaną z produkcji sportowych samochodów.

Volvo i Lotus nie są jedynymi markami motoryzacyjnymi, które obecnie należą do Chińczyków. W 2011 roku Saab również został przejęty i jego głównym akcjonariuszem stał się chiński producent aut Hawtai Motor. Przy okazji transakcji inwestor zapowiedział, że firma będzie importować Saaba na rodzimy rynek, planowano również produkcję modelu 9-3 w Chinach.

Znaczącym udziałowcem w koncernie PSA, do którego należą marki Citroen, Peugeot, DS, a ostatnio

również Opel, jest chińskie przedsiębiorstwo Dongfeng Motor. Jak do tego doszło? W 2013 roku kondycja francuskiej korporacji nie była najlepsza. Chcąc ratować firmę, postanowiono sprzedać część udziałów wspomnianemu chińskiemu przedsiębiorstwu i francuskiemu rządowi. W ten sposób rodzina Peugeot kierująca PSA po raz pierwszy utraciła kontrolę nad przedsiębiorstwem.

Amerykańskie inwestycje i rozwód stulecia

Jednym z największych i najgłośniejszych motoryzacyjnych rozwodów było zakończenie współpracy Daimlera i Chryslera. Megafuzja z 1998 roku zakończyła się po dziewięciu latach współpracy – w ten sposób przestał istnieć globalny niemiecko-amerykański koncern.

Co było głównym powodem ostatecznego zakończenia współpracy? Przede wszystkim słaba kondycja amerykańskiego partnera. Nowym właścicielem Chryslera stała się w 2007 roku amerykańska firma Cerberus, a ostatecznie amerykańską marką zainteresował się włoski koncern Fiat, będący obecnie jej właścicielem.

Brytyjski Jaguar również nie uchronił się przed przejęciem. Założona w 1922 roku firma została w wyniku prywatyzacji odłączona od koncernu British Leyland Motor Corporation i pięć lat później sprzedana Fordowi, który stał się przy okazji również właścicielem Land Rovera. Problemy finansowe amerykańskiej marki spowodowały, że Jaguara i Land Rovera kupił indyjski koncern Tata Motors, który jest ich właścicielem do dzisiaj.

Wspomniany Ford był również właścicielem Astona Martina. Obecnie marka ta należy do spółki, w skład której wchodzi David Richards – właściciel firmy Prodrive, John Sinders oraz kuwejskie spółki Investment Dar i Adeem Investment.

Głośnie upadki - producenci, którzy zniknęli z motoryzacyjnej mapy

Nie wszyscy producenci zdołali przetrwać kryzys i zdobyć inwestora. Z motoryzacyjnej mapy zniknęło w ostatnich latach wiele kultowych i znanych marek.

Amerykański Pontiac stworzony w 1926 roku został zduszony przez kryzys finansowy i ostatecznie upadł w 2009 roku. Podobna historia spotkała o wiele starszą markę Oldsmobile, której działalność zawieszono w 2004 roku i ostatecznie zamknięto w 2009 roku. Z amerykańskiego rynku zniknęły również: w 2011 roku Mercury, w 2001 roku Plymouth oraz w 1997 roku Eagle i w 2010 roku Hummer.

Włosi także musieli się pożegnać z kilkoma markami samochodów. Powstała w 1955 roku Autobianchi – firma, która budowała modele oparte na Fiatach i w latach 80. stała się częścią Lancii, ostatecznie zlikwidowała działalność w 1996 roku. Również De Tomaso – firma z Modeny, której zawdzięczamy kilka ciekawych sportowych modeli, przestała działać w 2004 roku.

Polakom bliżej do popularnych w naszym kraju Wartburgów i Trabantów – oba modele produkowane były do 1991 roku. Jeszcze kilka lat temu miłośników marki Trabant ucieszyła wiadomość o możliwości produkcji elektrycznego Trabanta – został nawet zaprezentowany prototyp, ale na obietnicach się skończyło. Podobny los spotkał Fabrykę Samochodów Osobowych – produkowano tam cieszące się dzisiaj dużym zainteresowaniem kolekcjonerów Polonezy i Fiaty 125p, a także Warszawy i Syreny.

Marki, które nigdy nie zmieniły swojego właściciela

Sytuacja, w której marka od początku swojego istnienia znajduje się w jednych rękach, nieczęsto występuje w globalnym biznesie, a jeżeli już, dotyczy to tak zwanych firm rodzinnych.

Toyota i Honda to jedne z ostatnich największych koncernów motoryzacyjnych, które wciąż działają niezależnie – nie licząc oczywiście umów o współpracy z innymi koncernami.

Toyota została założona w 1937 roku przez Sakichi Toyodę i od tamtej pory znajduje się w rękach tej samej rodziny. Dzisiaj na jej czele stoi znany z zamiłowania do sportów motorowych Akio Toyoda. W portfolio Toyoty można znaleźć między innymi Lexusa – luksusową markę założoną przez tego japońskiego producenta, oraz firmę Daihatsu, nad którą największy japoński producent samochodów przejął kontrolę w 2016 roku. Ponadto do Toyoty należy 16,48 procent akcji Subaru. Firma współpracuje także z BMW oraz Mazdą i Suzuki, a jeszcze do niedawna była inwestorem w Tesli.

Również Honda i Suzuki znalazły się w gronie marek, które od lat pozostają w jednych rękach. Ta ostatnia współpracowała na przestrzeni lat z wieloma producentami – między innymi Fiatem, GM, Subaru czy Nissanem, ale udało się jej zachować niezależność. Prezesem firmy jest Osamu Suzuki, a rodzina założyciela, Michio Suzuki, nadal sprawuje kontrolę nad firmą. Podobnie założona w 1946 roku Honda nie zmieniła właściciela, a w jej portfolio można znaleźć działy zajmujące się między innymi produkcją samolotów, motocykli oraz traktorów.

Inaczej potoczyły się losy Ferrari – założona przez Enzo Ferrari firma długo pozostawała w rękach rodziny, jednak w 1969 roku trafiła do stajni Fiata. Podobnie zresztą jak Porsche – rodzinna firma w 1972 roku zmieniła się w spółkę akcyjną, co ostatecznie spowodowało, że członkowie rodziny Porsche przestali w niej pełnić funkcje kierownicze i w 2009 roku marka trafiła pod skrzydła VW, mającego większościowy pakiet akcji.

Biznes nie lubi stagnacji. Powyższe przykłady pokazują kilka sposobów na utrzymanie się na rynku i rozwój. Z jednej strony w historii motoryzacji można znaleźć wiele przykładów firm, które – pomimo innowacyjnych i ciekawych modeli samochodów – nie zdołały odnieść komercyjnego sukcesu. Z drugiej strony przetrwanie wielu marek było możliwe wyłącznie za sprawą nowego właściciela, który zdecydował się na inwestycję. Tych, które od lat pozostają w jednych rękach, jest niewiele, stanowią jednak dowód, że również firmy rodzinne mogą osiągnąć globalny sukces.

Źródło: