

Regina Klimkowska

Przemysł samochodów osobowych w zmieniającym się otoczeniu

Ekonomiczne Problemy Usług nr 73, 549-560

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

dr REGINA KLIMKOWSKA
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

PRZEMYSŁ SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W ZMIENIAJĄCYM SIĘ OTOCZENIU

Streszczenie

Autorka przedstawia przemysł motoryzacyjny w zmieniającym się otoczeniu ekonomicznym, polityczno-prawnym i społecznym. Można tutaj m.in. wskazać na zmiany w przemyśle motoryzacyjnym, które oddziaływały na samą branżę, gospodarkę, społeczeństwo. W ostatnich kilkudziesięciu latach przemysł ten dostosowywał się do regulacji prawnych, do zmian społecznych czy gospodarczych.

Mało kto w 1895 r. w USA pomyślał, że wyprodukowanie czterech samochodów osobowych daje początek nowej erze w dziejach ludzkości. Czterdzieści lat później w 1938 r. wyprodukowano już 3 mln 100 tys. samochodów osobowych¹, a w 2007 r. z fabryk wyjechało ponad 72 mln pojazdów². Jednak końcowe lata XX wieku przynoszą wiele zmian nie tylko w przemyśle samochodów osobowych na świecie, lecz także w bardzo szeroko pojętym jego mikro- i makrootoczeniu.

Mikrootoczenie przedsiębiorstwa obejmuje czynniki z bezpośredniego otoczenia firmy – czynniki wpływające na możliwości funkcjonowania na rynku. Do mikrootoczenia zalicza się przede wszystkim przedsiębiorstwo, dostawców, pośredników, konkurentów, nabywców i tzw. społeczności. Przez społeczności rozumiemy różnego rodzaju grupy interesów, które chcą potencjalnie lub aktualnie wpływać na działania przedsiębiorstwa w celu osiągnięcia własnych celów. Dostawcy – nawet najbardziej uznane firmy samochodowe świata – coraz częściej otwierają zakłady produkujące części i podzespoły w krajach trzeciego świata. Powodowało to ogromne oszczędności na kosztach płacowych, ale często odbijało się na jakości produktu.

¹ *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1963, s. 533.

² L. Bąk, *Dlaczego nie upadną koncerny samochodowe*, „Wprost” 2009, nr 6, s. 49.

Trzeba powiedzieć, że w ciągu ostatnich dwudziestu lat rynek samochodów osobowych jest coraz mniej konkurencyjny, a coraz więcej na nim współpracy, np. silnik 1.6 Renault był i jest stosowany w wielu innych samochodach takich jak Nissan, Mazda czy Daewoo. Na tej samej linii produkcyjnej produkuje się silniki do modelu Fiat Punto i Opel Corsa. Turbodiesle Fiata są stosowane także w samochodach Saab, a takich sytuacji można by wyliczać wiele.

Walkę o nabywcę oddano w ręce specjalistów od marketingu i reklamy. Pojawił się nowy nośnik przekazu reklamy, jakim jest Internet. Jeśli chodzi o nabywcę to rośnie rola zakupów na kredyt. Często w różnych krajach grupy interesów (społeczności) wymuszają określone działania i zachowania. Liczy się interes firmy, choć czasem cel jest słuszny. Do historii przeszła sprawa sprzed kilkunastu lat w Polsce, kiedy poseł pewnej partii będący właścicielem firmy, która produkowała urządzenia głośnomówiące do telefonów, przeforsował zakaz używania telefonów komórkowych podczas jazdy przez kierowców bez tych urządzeń. Dla tego posła ważny był przede wszystkim zysk firmy, a nie bezpieczeństwo kierowców – to był tylko pretekst.

Makrootoczenie przedsiębiorstwa to przede wszystkim czynniki ekonomiczne, demograficzne, naturalne, techniczno-technologiczne, polityczno-prawne oraz społeczno-kulturowe³. Czynniki ekonomiczne to głównie dochody, struktura cen, koszty kredytu. Duże znaczenie mają również bezrobocie i dochody ludności pracującej. Czynniki naturalne zaś to przede wszystkim zasoby naturalne i problem kurczenia się zasobów ropy naftowej, co wraz zawirowaniami politycznymi wywindowało cenę baryłki do ponad 100 dolarów w niektórych okresach.

Czynniki demograficzne to liczebność społeczeństwa, struktura wiekowa, zawodowa, np. w przypadku Polski stale w różnych okresach przebywa za granicą 2–4 mln obywateli Rzeczypospolitej, przytłaczająca większość z nich kupuje samochody poza granicami Polski. Czynniki społeczno-kulturowe w przypadku polskiego przemysłu samochodów osobowych odgrywają rolę niewielką, natomiast znaczącą w przypadku USA.

Działanie czynników prawnych przejawia się w tym, że władze państwa ustalają prawo, które wpływa na rynek i przemysł samochodów osobowych, np. wprowadzenie normy czystości spalin Euro 5, regulacje dotyczące dozwolonej prędkości. Czynniki technologiczne w jakimś sensie wiążą się z tymi czynnikami, gdyż regulacje prawne, podobnie jak zmiany na rynku, wymuszają zmiany w technice i technologii produkcji, ale również przemysł samochodowy zapoczątkował dwie „rewolucje”. W pierwszej połowie XX wieku była to produkcja taśmowa, a w drugiej połowie produkcja „odchudzona”. Autorka poniżej poświęci im nieco miejsca.

³ Szerzej np. Ph. Kotler, G. Armstrong, J. Saunders, V. Wong, *Marketing. Podręcznik europejski*, PWE, Warszawa 2002, s. 188–209.

Na początku XX wieku Henry Ford wprowadził na skalę światową produkcję masową. Wbrew temu, co się powszechnie myśli, Ford nie był pierwszy – początki produkcji masowej to pierwsze lata XIX stulecia w USA. Artykułem pierwszej potrzeby były wówczas rewolwery (opanowywanie kontynentu). Popyt na nie był tak duży, że zabrakło wykwalifikowanych rusznikarzy do ich produkcji. Produkowane pistolety miały wiele wymiennalnych części, które można było robić w sposób masowy. Około sto lat później Henry Ford połączył w jedną całość: wymiennalne części, minutowy podział procesu produkcyjnego, złożone, drogie i wyspecjalizowane wyposażenie, ruchomą taśmę produkcyjną, wysoko wyszkolonych i wyspecjalizowanych pracowników projektujących produkt oraz kierujących procesem produkcyjnym. I na koniec wielu niewykwalifikowanych lub nisko kwalifikowanych pracowników, którzy wykonywali najprostsze, ale zaplanowane co do najdrobniejszych szczegółów cząstkowe czynności. Efektem tego był produkt masowy.

Produkcja masowa oznacza wytwarzanie ogromnej ilości produktów, wystandaryzowanych na potrzeby wielkiego, a zaskakująco mało zróżnicowanego co do potrzeb rynku. Mało tego, to właśnie produkcja masowa czyniła ten rynek jeszcze bardziej ujednoczony. Produkcja masowa oznaczała też wysoką wydajność pracy i wysokie zarobki zarówno wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych pracowników (słynna pięciodolarowa dniówka u Forda). Wysoka wydajność pracy i wysokie zarobki umożliwiały coraz szerszym kręgom społeczeństwa zakup coraz większej liczby tanich produktów o niespotykanie dotąd wysokiej jakości. Większość tych produktów była przedtem dostępna tylko dla ludzi bogatych.

Produkcja masowa miała prawie same zalety. Wygrała wojnę, wygrała pokój, topiła konflikty społeczne w rosnącym napływie dóbr konsumpcyjnych. Była największym systemem produkcyjnym w historii świata. Miała jednak kilka słabych stron, z których najważniejszą była mała elastyczność. Produkty wyrabiane masowo nie mogły być łatwo zmieniane. To, co początkowo stanowiło o sile produkcji masowej – bardzo długie serie produktów – z czasem stawało się jej problemem. Dla przykładu można podać, że w 1955 r. wyprodukowano w Stanach Zjednoczonych ok. 7 mln pojazdów, ale ok. 80% tych samochodów było odmianami tylko sześciu modeli. I to było właśnie źródłem drugiej „rewolucji” – tego, co dziś nazywa się produkcją masową o dużej elastyczności lub produkcją o szybkim cyklu bądź produkcją odchudzoną (te pojęcia autorka w artykule będzie stosować zamiennie).

W ostatnich dwudziestu latach przestano produkować samochody gaźnikowe, pojawiły się modele z wtryskiem paliwa, a w przypadku silników dieslowskich – bardzo ekonomiczne turbodiesle. Pojawiła się nowa branża (która się dynamicznie rozwija) – tuning – polegająca na różnego rodzaju usprawnieniach.

Przedsiębiorstwo produkujące samochody osobowe w pierwszej dekadzie XXI wieku wciąż ulega wielu zmianom. Chociaż dalej dominuje produkcja masowa, na coraz większą skalę wprowadza się produkcję odchudzoną. Tam, gdzie nie można według menedżerów wprowadzić produkcji odchudzonej, wprowadza się jej pewne elementy, np. JIT – *just in time*. Polega to na tym, że w firmie zmniejsza się lub likwiduje zapasy, co powoduje spadek kosztów o kilka lub kilkanaście procent. Funkcjonowanie przedsiębiorstwa jest możliwe, gdyż materiały, półprodukty itp. trafiają bezpośrednio na linię produkcyjną. O ile w tradycyjnym przedsiębiorstwie zapasy zapewniały produkcję na kilkanaście czy nawet kilkadziesiąt dni, o tyle w systemach produkcji odchudzonej przedsiębiorstwo ma zapasy na kilka lub kilkanaście godzin produkcji.

Produkcja odchudzona rozpoczęła się w latach 70. w Japonii, w firmie samochodowej Toyota. Za twórców produkcji odchudzonej uważa się Eiji Toyodę i Taiichi Ohno. Ci ludzie chcieli produkować coraz więcej, coraz bardziej różnorodnych modeli samochodów. Mieli mało pieniędzy, a i rynek japoński w tamtym czasie nie należał do największych. W tamtym czasie, jeśli chciało się produkować różne modele samochodów, trzeba było mieć do każdego modelu odrębną linię produkcyjną. Fabryki amerykańskie czy niemieckie używały wielkich pras tłoczących do wykonywania poszczególnych części, Toyoda zamiast tego wypracował sposoby wymiany (zresztą bardzo szybkiej) samej części tłoczącej. Zmiana części tłoczącej trwała minuty, ale umożliwiała wykonywanie krótszych serii produkcyjnych i radykalne oszczędności kapitału. Nie bez znaczenia był fakt, że wprowadzono taką organizację produkcji, która zmniejszała lub wręcz likwidowała zapasy (*just in time*). Po wprowadzeniu tego do produkcji dokonano zadziwiającego odkrycia – po dodaniu wszystkich kosztów pośrednich okazało się, że w przypadku produkowanych metodą wymiany części tłoczącej krótkich serii koszt jednostkowy jest znacznie niższy niż wówczas, gdy całe wyposażenie jest przygotowane jednorazowo dla wytworzenia bardzo długiej serii. Jednak uzyskanie tych oszczędności wymagało rewolucyjnego podejścia do pracowników – musiano przenieść kompetencję i odpowiedzialność do pracowników bezpośrednio przy taśmie produkcyjnej. Kierownictwo firmy japońskiej w pełni ufalo swoim pracownikom.

W zachodnich koncernach samochodowych nawet dziś prawo do zatrzymywania taśmy produkcyjnej ma jedna, dwie, czasem trzy osoby. W przedsiębiorstwie japońskim prawo do zatrzymania taśmy produkcyjnej miał każdy pracownik, który zauważył określone błędy. Efektem wprowadzenia tego systemu było to, że pewne modele Toyoty z napędem na koła przednie klient mógł, jeżeli chciał, zamówić z napędem na koła tylne lub 4 x 4. Nie trzeba dodawać, że w latach 70., 80 i 90. samochody Toyoty stanowiły też wzorzec nowoczesności i niezawodności.

W japońskim przemyśle motoryzacyjnym wypracowano również pewne rewolucyjne metody produkcji i zarządzania jak zero defects, Total Quality Management (TQM) i kilka innych. Zgodnie z badaniami MIT, w firmie Toyota w latach 80. i 90. prawie nie było specjalnych stanowisk przy końcu linii montażowych, na których naprawiano by usterki w samochodach schodzących z taśmy. W tym samym czasie, zgodnie z badaniami MIT, przeciętna amerykańska lub europejska fabryka samochodów przeznaczala tylko na te czynności ok. 20% powierzchni roboczej, naprawy pochłaniały ok. 25% całości czasu pracy.

Obecnie nieco miejsca autorka poświęci rozważaniom ilościowym. Jak wspomniano wcześniej w 1895 r. wyprodukowano pierwsze cztery samochody. W niecałe dwadzieścia lat później, w 1914 r. aż 569 tys. opuściło fabryki i warsztaty. Przed II wojną światową w 1938 r. na świecie wyprodukowano 3 mln 100 tys. aut (tab. 1). Dla porównania: w tym czasie Polska wyprodukowała 1900 samochodów, Japonia tylko 1800, a Związek Radziecki 27 tys.

Tabela 1

Główni producenci samochodów w 1938 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych samochodów
USA	2mln 20 tys.
Wielka Brytania	341 000
Niemcy	205 000
Francja	182 000
Kanada	124 000
Włochy	39 000

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1963, s. 533.

Druga wojna światowa wymusiła na producentach udoskonalenie istniejących modeli i powstanie całkiem nowych konstrukcji. Położono nacisk na zwiększenie parametrów technicznych i użytkowych. Znacznie poprawiono niezawodność i łatwość naprawy samochodu. Wydatne środki rządowe ułatwiały firmom zarówno procesy konstrukcyjne, jak i produkcyjne.

Po II wojnie światowej w przemyśle samochodowym powstała bardzo ciekawa sytuacja. Dysponował on ciekawymi konstrukcjami, wykwalifikowaną siłą roboczą i znacznymi mocami wytwórczymi (strona podażowa rynku). Co było po stronie popytowej rynku? Były miliony ludzi żyjących w zniszczonych krajach (poza USA i Kanadą). Ci ludzie chcieli pracować, zarabiać pieniądze i (między innymi) kupować samochody. I tak się stało w następnych latach. W wyniku zmian politycznych i decyzji rządowych rozwinięte kraje Europy Zachodniej, Kanada, Australia, Nowa Zelandia i Japonia zaczęły realizować w praktyce model państwa dobrobytu (*welfare state*). Wprowadzono bezpłatną opiekę medyczną, zwiększono w sposób znaczący dostęp do wykształcenia na wszystkich szczeblach, wprowadzono tanie budow-

nictwo socjalne, wyższe emerytury i wyższe zasiłki dla bezrobotnych. Państwo i związki zawodowe wraz ze wzrostem wydajności pracy wymuszały na pracodawcach wyższe płace. Stworzono również korzystny tak dla banków, jak dla konsumentów system kredytowy. Spowodowało to w ciągu kilku lat powstanie i znaczący wzrost funduszu swobodnej decyzji konsumenta. Efektem tego wszystkiego był stały wzrost produkcji i co za tym idzie – wzrost sprzedaży samochodów.

W 1956 r. wyprodukowano na świecie około 9 mln samochodów (tab. 2). Polska w 1956 r. wyprodukowała 5800 samochodów, Japonia 32 100, Związek Radziecki 98 tys.

Tabela 2

Produkcja samochodów na świecie w 1956 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych samochodów
USA	5 816 000
RFN	912 000
Wielka Brytania	708 000
Francja	649 000
Kanada	374 000
Włochy	280 000

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1963, s. 533.

Lata 60. XX wieku to dalszy wzrost produkcji i sprzedaży samochodów osobowych (tab. 3). Polityka gospodarcza i model państwa dobrobytu wybrane po II wojnie światowej w pełni ukazywały swoje zalety. W 1968 r. świat wyprodukował 21 mln 710 tys. samochodów osobowych, Polska wyprodukowała 39 tys. samochodów osobowych, a ZSRR 280 tys.

Tabela 3

Produkcja samochodów na świecie w 1968 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych samochodów
USA	8 822 000
RFN	2 862 000
Japonia	2 056 000
Francja	1 833 000
Wielka Brytania	1 816 000
Włochy	1 545 000

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1973, s. 662.

Lata 70. XX wieku to z jednej strony okres dalszego wzrostu produkcji i sprzedaży samochodów osobowych, a z drugiej znacznego przewartościowania myślenia o samochodzie osobowym. W drugiej połowie lat 70. przekroczono liczbę 32 mln wyprodukowanych samochodów osobowych. Zaczęto zwracać większą uwagę na ekonomię zużycia paliwa i emisję szkodliwych substancji do atmosfery. Dużo mniej-

sca poświęca się również bezpieczeństwu pasażerów. Państwowe regulacje prawne wymuszają powszechne instalowanie pasów bezpieczeństwa i ich używanie. Kwestie związane z ekonomią zużycia paliwa wynikły również ze zmian, które zaszły w ekonomicznym i politycznym otoczeniu przemysłu samochodowego. Pierwszy kryzys naftowy uświadomił producentom i nabywcom samochodów, przede wszystkim w USA (bo, niestety, tam było to najbardziej konieczne), że nie jest możliwe kontynuowanie dotychczasowego modelu produkcji samochodów osobowych. O ile w Europie i w Japonii dominowały auta o małym i średnim litrażu 1000–1500 cm³, spalające średnio ok. 10 l na 100 km, o tyle w USA przeciętny samochód spalał ok. 25–30 l benzyny na 100 km. Znaczący udział w ogólnej liczbie samochodów użytkowanych w USA miały tzw. *muscle cars*. Były to auta o wzmacnianych fabrycznie ośmiocylindrowych silnikach, o bardzo dużej pojemności, nawet powyżej 5–6 tys. cm³, osiągające moc nierzadko powyżej 500 KM, ale i spalające 50–70 litrów benzyny na 100 km. Rząd USA, zdając sobie sprawę z uzależnienia kraju od importu ropy, wprowadził wiele regulacji, które miały doprowadzić do zmniejszenia zużycia paliwa przez samochody. Jedną z nich było ograniczenie prędkości maksymalnej na autostradach do 55 mil na godzinę (88 km/h). Wielu ekspertów stwierdzało, że powinno się postąpić inaczej, przede wszystkim zmienić strukturę produkcji aut osobowych, zwiększyć produkcję tych o mniejszych lub małych silnikach.

Ilustrację omawianych zagadnień zaprezentowano w tabeli 4. Fabryki opuściło 32 mln 470 tys. pojazdów osobowych. Polska w 1977 r. wyprodukowała 294 tys. aut osobowych, a ZSRR 1 mln 280 tys.

Tabela 4

Produkcja samochodów osobowych na świecie w 1977 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych samochodów
USA	10 709 000
Japonia	5 424 000
RFN	3 792 000
Francja	3 564 000
Włochy	1 452 000
Wielka Brytania	1 320 000

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1979, s. 502.

Lata 80. i 90. XX wieku to okres dalszego nacisku na kwestie ekologiczne i bezpieczeństwa. Samochody są coraz bezpieczniejsze i w przypadku popularnych modeli coraz bardziej ekonomiczne. W latach 90. na coraz większą skalę wprowadza się wtrysk paliwa w silnikach benzynowych. Kończy się produkcja samochodów gaźnikowych i co za tym idzie – znika benzyna ołowiowa. W przypadku samochodów z silnikiem Diesla odchodzą do lamusa tzw. diesle wolnossące – bardzo

trwale i mało wrażliwe na jakość paliwa, ale mało zrywne i wolne. Zastępowane były silnikami turbinowymi (turbodiesel), bardzo ekonomicznymi (4–5 l paliwa na trasie), zrywnymi i szybkimi, ale mniej trwałymi i bardzo wrażliwymi na złą jakość paliwa dieslowskiego.

W 1985 roku wyprodukowano na świecie 31 mln 971 tys. samochodów osobowych (tab. 5), w Polsce 283 tys. pojazdów. Bardzo ciekawie przedstawiała się sytuacja w Związku Radzieckim, który wyprodukował 1 mln 165 tys. aut, pokonując tym samym Kanadę (1 mln 75 tys.), Wielką Brytanię (1 mln 48 tys.).

Tabela 5

Produkcja samochodów osobowych na świecie w 1985 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych samochodów
USA	8 002 000
Japonia	7 647 000
RFN	4 375 000
Francja	2 631 000
Włochy	1 384 000
Hiszpania	1 220 000

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1996, s. 647.

W latach 90. XX wieku produkcja (1995) samochodów osobowych na świecie wynosiła 37 mln 600 tys., Polska w 1995 r. wyprodukowała 366 tys. aut osobowych. Rosja przeżywająca wtedy czas tzw. Jelcynowskiej Smuty wyprodukowała zaledwie 835 tys. samochodów osobowych. Pojawił się nowy gracz – Korea Południowa, która z produkcją 1 mln 999 tys. zdystansowała takie dotychczasowe potęgi jak Wielka Brytania (1 mln 532 tys.), Włochy (1 mln 422 tys.), Kanada (1 mln 150 tys.) (tab. 6).

Tabela 6

Produkcja samochodów osobowych na świecie w 1995 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych samochodów
Japonia	7 611 000
USA	6 310 000
RFN	4 536 000
Francja	3 148 000
Hiszpania	2 221 000
Republika Korei (Korea Płd.)	1 999 000

Źródło: *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1998, s. 654.

Patrząc na produkcję samochodów osobowych w ostatnich kilkudziesięciu latach, można zauważyć, że pewne procesy, które najpierw miały miejsce w USA, powtarzały się potem w innych krajach. Początkowo w Stanach Zjednoczonych było bardzo wielu producentów samochodów osobowych. Kiedyś znane marki, takie jak Buick, Pontiac czy Oldsmobile, zostały przejęte przez General Motors

(GM), inne, jak Studabaker czy Packard, zniknęły zupełnie. Dziś produkcję samochodów w USA tworzy Wielka Trójka: Ford, General Motors i Chrysler oraz producenci zagraniczni mający fabryki w USA, np. Toyota, Honda czy BMW.

Podobna sytuacja miała miejsce w innych krajach, np. w Niemczech. Kiedyś oprócz znanych dzisiaj marek istniało wiele innych, np. Auto Union, Horch, NSU, DKW. Dzisiaj niemieccy producenci samochodów osobowych to grupa VW (Audi, VW), Porsche, BMW i Mercedes. Ford reprezentuje kapitał amerykański, podobnie niemiecka kiedyś firma Adam Opel od wielu lat jest własnością amerykańską (GM). W tabeli 7 przedstawiono sytuację w zakresie produkcji samochodów w 2008 r.

Tabela 7

Kraje produkujące najwięcej aut w 2008 roku

Kraj	Liczba wyprodukowanych aut
Japonia	11 596 327
USA	10 780 729
Chiny	8 882 456
Niemcy	8 213 460
Korea Płd.	4 086 308
Francja	3 015 854
Brazylia	2 970 818
Hiszpania	2 889 703
Kanada	2 578 238
Indie	2 306 768

Źródło: A. Grzeszak, *Samochodem na księżyc*, „Polityka” 2009, nr 3, s. 37.

Kiedy spojrzeć się na przedstawione w poprzednich tabelach dane ilustrujące produkcję samochodów osobowych od okresu przed II wojną światową do roku 2000, można zauważyć, że światowy przemysł samochodów osobowych stanowił elitarny klub USA, Kanady, Niemiec, Francji i Włoch. Z czasem, po II wojnie światowej, do tego klubu dołączyły Japonia, następnie Związek Radziecki, Hiszpania, w 90. latach Korea Płd. i obecnie dołączają Chiny. Mimo różnych zmian należy podkreślić, że z różnych powodów, nie tylko gospodarczych, lecz także pozagospodarczych, wielu krajom nie udało się rozwinąć własnego przemysłu motoryzacyjnego. Na przykład Jugosławia próbowała rozwijać konstrukcję samochodu Zastawa na bazie włoskiego Fiata, Bułgaria starała się współpracować z Renault i z Moskwiczem – też bez rezultatów. Znaczące liczby samochodów produkują niektóre kraje, jednak fabryki są własnością zagranicznych koncernów: Czechy (VW), Polska (Fiat), Turcja (Fiat, Renault, Toyota).

Ostatnią część rozważań o produkcji samochodów osobowych autorka poświęci sprawom związanym z eksportem i importem wyprodukowanych samochodów (tab. 8). Można powiedzieć, że zgodnie z wewnątrzgałęziową teorią handlu większość

producentów samochodów, np. RFN, Francja czy Włochy, eksportowało ok. 40–60% swojej produkcji, importowało zaś ok. 30–35%. Natomiast najmniejszym eksporterem były USA, które eksportowały zaledwie 7,6% swojej produkcji, a importowały aż 56,4% (dane dla 1986 roku). Co ciekawe, dane te niewiele zmieniły się w ciągu dwudziestu lat, gdyż pod koniec lat 60. eksportowały 4% swojej produkcji samochodów osobowych, RFN 57%, a Francja 48%⁴.

Tabela 8

Produkcja, eksport i import samochodów osobowych w wybranych krajach w 1986 roku

Kraj	Produkcja mln szt.	Eksport mln szt.	Eksport jako % produkcji	Import mln szt.	Import jako % produkcji
USA	7,8	0,6	7,69	4,4	56,4
Japonia	7,8	4,4	56,4	0,07	0,89
RFN	4,3	2,6	60,5	1,3	30
Francja	2,7	1,5	55,6	1,0	37
Włochy	1,6	0,6	37,5	0,8	50
Hiszpania	1,2	0,7	58	0,1	8,3
W. Brytania	1,0	0,2	20	1,1	110

Źródło: J. Bossak, E. Kawecka-Wyrzykowska, M. Tomala, *Stany Zjednoczone, EWG, Japonia – współpraca i rywalizacja*, PWE, Warszawa 1987, s. 25.

Jeśli chodzi o import, to Japonia przez kilkadziesiąt lat świadomie, za pomocą narzędzi taryfowych i pozataryfowych nie dopuszczała samochodów zagranicznych (czyli konkurencji) na swój rynek. Pozwoliło jej to na „wychowanie” własnego nowoczesnego przemysłu. W podobny sposób postępowała Korea Południowa, która również przez kilkadziesiąt lat dopuszczała import zagranicznych samochodów na poziomie poniżej 1%. Dziś przemysł samochodów osobowych zarówno w Japonii, jak i Korei Południowej to światowa czołówka.

Jak widać, przemysł motoryzacyjny stanowi w kilku krajach jedną z najbardziej znaczących gałęzi gospodarki. Pamiętać należy, że jedno miejsce pracy w przemyśle samochodowym tworzy kilka do kilkunastu miejsc pracy w gospodarce kraju.

Poniżej autorka omówiła wpływ czynników otoczenia dalszego na przemysł samochodów osobowych. Scharakteryzowała czynniki naturalne, czynniki ekonomiczne, czynniki demograficzne, czynniki prawne i czynniki technologiczne.

Czynniki naturalne to wszystkie sprawy związane z zasobami ropy naftowej i łupków bitumicznych, które są źródłem ropy naftowej. Rozmieszczenie złóż ropy naftowej i łupków bitumicznych jest znane i wiadomo, że ceny ropy zależą nie tylko od kwestii gospodarczych (koszt poszukiwań, koszt wydobycia, koszt transportu, koszt przerobu itd.), lecz także od czynników politycznych (wojny, rewolucje itp.). Mówiąc o czynnikach naturalnych, trzeba powiedzieć nieco o alternatywnych źródłach paliw płynnych. Coraz głośniejszą mówi się o biopaliwach. Duże doświad-

⁴ J. Barbag, *Geografia ekonomiczna Stanów Zjednoczonych i Kanady*, PWE, Warszawa 1974, s. 90.

czenia w tej dziedzinie ma Brazylia, gdzie *de facto* od wielu lat motoryzacja opiera się na biopaliwach. Ciekawą rzeczą jest to, że prawie nie mówi się o benzynie syntetycznej, a przecież już w czasie II wojny światowej produkowały ją hitlerowskie Niemcy i służyła ona do napędzania samochodów i samolotów.

Czynniki ekonomiczne to przede wszystkim:

- a) dochody – w rozwiniętych krajach świata mamy do czynienia ze stagnacją lub spadkiem dochodów w większości państw, powoduje to wzrost znaczenia zakupów na kredyt; skoro mamy do czynienia z zakupami na kredyt, rośnie rola polityki pieniężnej, a w jej ramach polityki stopy procentowej, która decyduje o koszcie kredytu;
- b) w większości krajów następuje coraz większa polaryzacja dochodów; znacząco zmniejsza się grupa ludzi o dochodach średnich, rośnie zaś grupa ludzi o dochodach wysokich i bardzo wysokich (w niewielkim stopniu) i grupa ludzi o dochodach bardzo niskich (w ogromnym stopniu);
- c) zatrudnienie i bezrobocie – pod uwagę należy wziąć przenoszenie produkcji do krajów o niskim koszcie pracy, ponieważ dzieje się tak zarówno w przypadku przemysłu samochodów osobowych, jak i innych rodzajów przemysłu; może dojść do sytuacji, że kraj zostanie pozbawiony przemysłu, zmieni się więc struktura gospodarki i powstanie bezrobocie strukturalne; tak stało się w niektórych rejonach USA, np. rejon Apalachów (hutnictwo) czy rejon Detroit (przemysł samochodowy)⁵,
- d) pomoc państwa (pomoc publiczna) dla zagrożonych gałęzi przemysłu; rząd amerykański zawsze służył z podejścia pragmatycznego, a nie ideologicznego.

Kiedy zaczął się kryzys w 2007 r., największe banki i firmy samochodowe były zagrożone bankructwem, wówczas rząd amerykański zasilil te firmy kilkudziesięciomiliardową pomocą. W efekcie nie tylko uratowano miejsca pracy, lecz także firmy GM i Chrysler z roku na rok zmniejszyły stratę i w 2010 r. zaczęły przynosić zyski (tab. 9). Należy zauważyć, że z jednej strony działanie rządu przyniosło zamierzone efekty, a z drugiej przysnął mit o USA jako kraju o skrajnie liberalnej gospodarce, gdzie rząd nie miesza się do tego, co robią przedsiębiorcy.

W rozwiniętych krajach mamy do czynienia ze starzeniem się społeczeństw. Niestety, wydłużenie się życia nie przekłada się na większą aktywność starszych osób na rynku samochodowym. Również zmiany w stylu życia oraz spadek dochodów mogą tworzyć w przyszłości coraz gorszą sytuację, szczególnie w segmencie samochodów nowych, samochodów wyższej klasy i luksusowych. W przypadku

⁵ P. Mason, *Finansowy kataklizm. Koniec wieku chciwości*, Wyd. Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2010, s. 1–28, 97–116; J. Hardy, *Nowy polski kapitalizm*, Wyd. Prasa i Książka, Warszawa 2010, s. 175–244.

rynku polskiego, warto zauważyć, że kilka milionów osób przebywa stale za granicą w celach zarobkowych – ci ludzie raczej nie będą kupować samochodów w Polsce. Poza tym konsumenci w Polsce preferują zakup kilkuletnich samochodów używanych za granicą niż nowych w kraju. Trzeba dodać, że te nawyki konsumencie w bardzo dużym stopniu ukształtowała nie błędna, ale nierozsądna polityka polskich dealerów w poprzednich latach.

Tabela 9

Pomoc rządu USA dla GM, Chryslera i Forda

	General Motors	Chrysler	Ford
Pomoc rządowa	50 mld	15,2 mld	nie występowali
Ile zwrócono	23,1 mld	0	nie dotyczy
Zysk/strata 2008	-30,9 mld	-16,8 mld	-14,6 mld
Zysk/strata 2009	-4,3 mld	-3,8 mld	2,7 mld
Zysk/strata 2010	1,6-2,4 mld	ok. 1mld	8 mld
Marki, których się pozbyło	Saturn, Saab, Hummer, Pontiac		Volvo, Mazda, Jaguar, Land Rover, AstonMartin
Marki, które zostały	Chevrolet, GMC Cadillac, Opel Vauxhall, Holden Buick	Chrysler, Dodge Jeep	Ford, Lincoln

Źródło: K. Kapiszewski, *Detroit wstaje z kolan*, „Przegląd” 2011, nr 5, s. 29.

Wiele krajów w coraz większym stopniu stara się poprzez regulacje prawne regulować prędkości maksymalne na drogach, ale w coraz większym stopniu regulacje prawne wymuszają również określone parametry konstrukcyjne i techniczne. Na przykład w niektórych krajach za kilka lat wszystkie samochody tam sprzedawane będą musiały mieć także urządzenia w silnikach, które same rozpoznają rodzaj paliwa – czy jest to benzyna, czy biopaliwo – i automatycznie ustawiają parametry silnika.

Śledząc rozwój przemysłu motoryzacyjnego, można zauważyć, jak często na pozór małe zmiany, innowacje czy wynalazki po pewnym czasie zmieniały oblicze tego przemysłu. O ile w początkowych latach to przemysł zmieniał siebie, gospodarkę, społeczeństwo i państwo, o tyle w ostatnich kilkudziesięciu latach to raczej on dostosowywał się do regulacji prawnych, zmian społecznych czy gospodarczych. W następnych latach najciekawsze rzeczy będą działy się na rynkach dwóch liczących ponad miliard mieszkańców krajów – Chin i Indii.

THE PASSENGER CARS INDUSTRY IN THE CHANGING ENVIRONMENT

Summary

The author presents the automotive industry in changing economic, political-legal and social environment. There can be indicated changes in the automotive industry, which affected the industry itself, the economy and society. In recent decades this industry has adapted itself to a state regulation, to economic and social change.