

MIROSLAW WÓJTOWICZ

Uniwersytet Pedagogiczny, Kraków, Polska • Pedagogical University of Cracow, Poland

## Przekształcenia przestrzennej struktury meksykańskiego przemysłu samochodowego pod wpływem BIZ

### Transformation of the spatial structure of the Mexican automotive industry under the impact of FDI

**Streszczenie:** Celem artykułu jest określenie wpływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) na zmiany w przestrzennym rozmieszczeniu przemysłu samochodowego w latach 1999–2013. Badaniami objęto przestrzenną strukturę napływu BIZ związanych z przemysłem samochodowym według stanów, starając się określić ich wielkość oraz strukturę, a także ich wpływ na zmianę wielkości zatrudnienia i produkcji w tym sektorze. Pozwoliło to również wskazać nowo tworzące się skupienia przemysłu samochodowego w analizowanych stanach. W latach 1999–2013 do przemysłu samochodowego napłynęło w formie BIZ ponad 30,4 mld dol., co stanowiło 8,5% skumulowanej wartości całkowitego napływu BIZ w tym okresie. Doprowadziło to w konsekwencji do dynamicznego wzrostu produkcji nowych pojazdów oraz ich części, które w większości przeznaczano na eksport do sąsiednich państw NAFTA. Transformacja gospodarki meksykańskiej na początku lat 90. XX wieku, której ważnymi elementami były liberalizacja wymiany handlowej z zagranicą oraz otwarcie się na napływ zagranicznych inwestycji, przy jednoczesnym włączeniu się tego kraju do NAFTA w 1994 roku, sprawiła, iż kraj stał się bardzo atrakcyjnym miejscem dla lokalizacji działalności przemysłowej. Po pierwsze, z uwagi na jego duży rynek wewnętrzny, rosnący wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa. Po drugie, porozumienie NAFTA, gwarantujące swobodny przepływ towarów na teren USA i Kanady, sprawiło, iż Meksyk stawał się atrakcyjną platformą produkcyjną, gwarantującą relatywnie tanią i dobrze wykształconą siłę roboczą oraz dostęp do chłonnych rynków. Kolejnym ważnym czynnikiem zwiększającym napływ BIZ, szczególnie w przemyśle motoryzacyjnym, były zmiany strategii międzynarodowych koncernów samochodowych dokonujące się pod wpływem globalizacji i rosnącej konkurencji na światowych rynkach. Dążenie do obniżenia kosztów produkcji, przy jednoczesnym utrzymywaniu jakości wytwarzanych pojazdów i dostępu do rynku zbytu, wymuszało szczególnie na amerykańskich koncernach samochodowych (GM, Ford i Chrysler) przesunięcie coraz większej części swojej produkcji do Meksyku. Kraj ten stał się także atrakcyjny dla innych transnarodowych koncernów konkurujących z amerykańskimi producentami, co spotęgowało wielkość napływu BIZ w tym sektorze.

**Abstract:** The purpose of this article is to determine the impact of FDI on the changes in the spatial distribution of the automotive industry in the years 1999–2013. The article examines the spatial structure of FDI inflows associated with the automotive industry to Mexican states, trying to determine their size and structure as well as their impact on the change in the level of employment and production in

this sector. The analysis allowed for indicating the newly formed clusters of this industry in the analyzed states. In the years 1999–2013, the Mexican automotive industry attracted the inflow of more than USD30.4 billion in the form of FDI, which accounted for 8.5% of the total cumulative value of FDI inflow in this period. This led in consequence to the dynamic growth of the production of new vehicles as well as parts, most of which was spent on export to neighboring countries of NAFTA.

One of the important elements of the transformation of the Mexican economy in the early 1990s. was the liberalization of foreign trade and the opening of the inflow of foreign investment. The second very important economic advantage was joining NAFTA in 1994. Those two factors caused Mexico to become a very attractive place for the location of industrial activities. Firstly, due to its large domestic market, growing with the increase in wealth of the society. Secondly, due to the NAFTA agreement guaranteeing the freedom of movement of goods to the USA and Canada meant that Mexico was becoming an attractive production platform offering relatively cheap and well-educated workforce and access to capacious market. Another important factor increasing the inflow of FDI, particularly in the automotive industry, was connected with changes of the strategies of the international car producers under the influence of globalization and increasing competition in global markets. The desire to reduce production costs while maintaining the quality of the produced vehicles and access to the market, have forced particularly American corporations (GM, Ford and Chrysler) to transfer an increasing part of their production to Mexico. The country has also become attractive to other transnational corporations competing with American manufacturers, which also intensified FDI inflow in this sector to Mexico.

**Słowa kluczowe:** bezpośrednie inwestycje zagraniczne; lokalizacja przemysłu; Meksyk; przemysł samochodowy; rozwój regionalny

**Keywords:** automotive industry; Foreign Direct Investments; industrial location; Mexico; regional development

**Otrzymano:** 16 stycznia 2015

**Received:** 16 January 2015

**Sugerowana cytacja / Suggested citation:**

Wójtowicz, M. (2015). Przekształcenia przestrzennej struktury meksykańskiego przemysłu samochodowego pod wpływem BIZ. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 29(1), 7–26.

## WSTĘP

Historia powstania meksykańskiego przemysłu motoryzacyjnego jest efektem napływu BIZ dokonanych przez główne amerykańskie i europejskie koncerny w okresie realizowanej przez ten kraj, od lat 40. do początku lat 80. XX wieku, polityki rozwoju gospodarczego opartej na strategii industrializacji przez substytucję importu. Jednym z bardzo ważnych jej założeń była silna regulacja napływu BIZ. Akceptowano je głównie jako mniejszościowych partnerów w niestrategicznych działach przemysłu, wykluczając z pozostałych (Moreno-Brid i in., 2005: 1097). Z drugiej strony, władze zdawały sobie sprawę, że bez udziału zagranicznego kapitału nie są w stanie rozwinąć lokalnego przemysłu samochodowego, co wynikało z braku wystarczających środków finansowych oraz zapóźnienia technologicznego.

Obejmując w grudniu 1958 roku urząd prezydenta, Adolfo Lopez Mateos zdecydował się rozwinąć lokalną produkcję samochodów przez przyciągnięcie inwestycji zagranicznych firm. Rozwój tego sektora przemysłu dobrze wpisywał się w realizowaną przez rząd strategię

industrializacji. Zakładano również, że wymagany wysoki udział lokalnie produkowanych części i podzespołów wpłynie na rozwój firm kooperujących z producentami samochodów i przyniesie wysokie efekty mnożnikowe dla całej gospodarki. Z drugiej strony, na przełomie lat 50. i 60. XX wieku przemysł samochodowy był w fazie rosnącej koncentracji i umiędzynarodawiania konkurencji pomiędzy koncernami, które przetrwały rywalizację. W sytuacji zablokowania importu zagranicznych samochodów przez wprowadzenie wysokich cel staryano się jednocześnie zachęcić zagraniczne koncerny do inwestycji bezpośrednich za pomocą odpowiedniej polityki fiskalnej i sektorowej, co w przypadku przynajmniej kilku z nich (GM, Ford, Chrysler, Volkswagen, Renault) okazało się skutecznym rozwiązaniem (Bennett, Sharpe, 1984; Carrillo, 1991; Calderón i in., 1996).

Liberalizacja handlu zagranicznego i deregulacja polityki związanej z napływem BIZ rozpoczęła się w połowie lat 80. XX wieku i doprowadziła do dynamicznego wzrostu inwestycji zagranicznych w Meksyku. Kolejne zmiany liberalizujące i otwierające meksykańską gospodarkę na napływ obcego kapitału, lokowanego przez międzynarodowe korporacje, wiązały się z przyłączeniem się Meksyku w 1986 roku do GATT oraz wejściem w życie od 1994 roku porozumień o wolnym handlu w ramach NAFTA. Zmiany te okazały się istotne dla koncernów motoryzacyjnych i ich kooperantów, które coraz powszechniej zaczęły traktować Meksyk jako platformę produkcyjną nastawioną coraz szerzej na rynki USA i Kanady. Kraj ten odgrywał szczególnie ważną rolę w strategiach amerykańskich koncernów (GM, Ford i Chrysler), które po udanym przeniesieniu do Meksyku produkcji silników samochodowych w latach 80. XX wieku zdecydowały się na przeniesienie produkcji gotowych pojazdów. Strategię tę realizowano w obronie przed coraz większą penetracją rynku amerykańskiego przez japońskich i europejskich producentów, co zwiększyło konkurencję. Fakt ten wymusił również na amerykańskich producentach samochodów konieczność znalezienia tańszych miejsc produkcji, a to z kolei doprowadziło w ostatnich dwóch dekadach XX wieku do dużego napływu BIZ do Meksyku, zrealizowanych przez tamtejsze koncerny oraz ich kooperantów (Calderón, 1996; Carrillo, 2000; Carrillo, 2004; Miranda, 2007; Wójtowicz, 2012).

Napływ nowych BIZ do sektora motoryzacyjnego utrzymał się także na początku XXI wieku mimo kryzysu gospodarczego, który wybuchł na przełomie 2008 i 2009 roku, czego skutkiem było gwałtowne, ale na szczęście krótkotrwałe, załamanie produkcji samochodów w Meksyku (Wójtowicz, 2011). Nie doprowadziło ono jednak do długotrwałego ograniczenia napływu BIZ. W następnych latach produkcja samochodów w Meksyku dynamicznie rosła, co skutkowało dalszymi inwestycjami w jej rozwój, dokonywanymi zarówno przez koncerny od dłuższego czasu obecne na tym rynku, jak i przez nowych graczy. Warto podkreślić, iż inwestycje te wiązały się nie tylko z budową zakładów produkcyjnych, ale także z lokowaniem w tym kraju centrów badawczo-rozwojowych i projektowych, co podnosiło rangę tego sektora przemysłu (Covarrubias, 2011; Wójtowicz, Rachwał, 2014).

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej uwarunkowania, celem artykułu jest zbadanie wielkości, struktury działowej oraz przestrzennego rozmieszczenia BIZ w Meksyku w latach 1999–2013, a także określenie ich wpływu na zmiany w strukturze przestrzennej przemysłu samochodowego w analizowanym okresie. Zbadano także wpływ BIZ na zmiany

wielkości i struktury eksportu wyrobów przemysłu samochodowego. Przeprowadzone analizy zmierzają do ustalenia, jaki wpływ wywarły BIZ w tym sektorze na wielkość zatrudnienia oraz jego przestrzenne zróżnicowanie, co umożliwia wskazanie nowo tworzących się skupień tego przemysłu w analizowanych stanach.

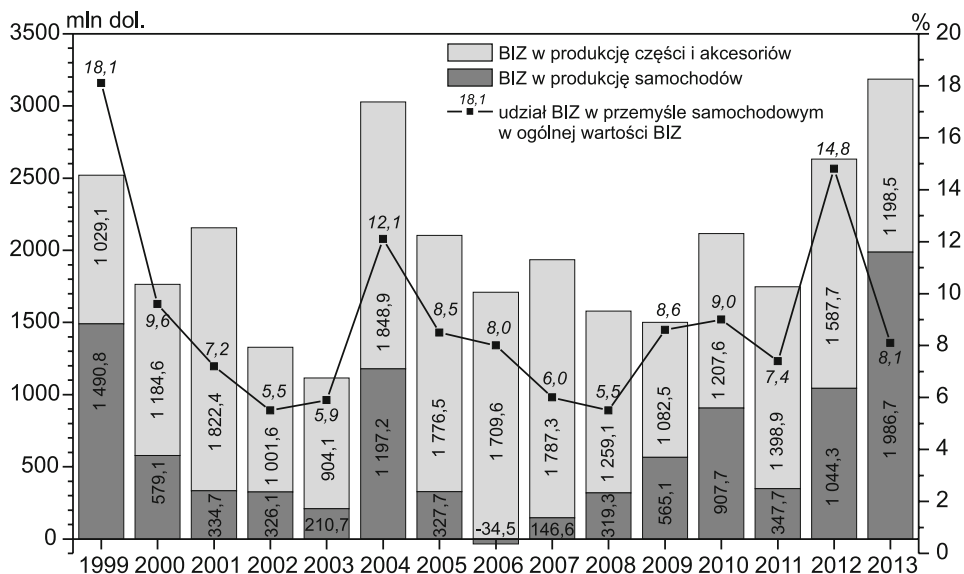
#### WIELKOŚĆ NAPŁYWU I REGIONALNE ROZMIESZCZENIE BIZ W PRZEMYSŁE SAMOCHODOWYM

Według danych meksykańskiego ministerstwa gospodarki, w latach 1999–2013 wielkość BIZ w sektorze motoryzacyjnym sięgnęła ponad 30,4 mld dol., co stanowiło 8,5% ogólnej wartości napływu BIZ do tego kraju i 18,1% całości BIZ w przemyśle przetwórczym. Ponad 2/3 (20,7 mld dol.) spośród zainwestowanych środków przeznaczono na rozwój produkcji części i akcesoriów samochodowych, a jedynie niecałą 1/3 (9,7 mld dol.) na budowę fabryk produkujących gotowe pojazdy (ryc. 1). Potwierdza to przedstawianą już wcześniej specyfikę tego sektora w Meksyku, który w głównej mierze jest nastawiony na rozwijanie produkcji pracochłonnych części i podzespołów do produkcji samochodów, dyskontując tym samym niższe koszty siły roboczej. Strategię tę realizują głównie, ale nie tylko, amerykańskie koncerny motoryzacyjne (Carrillo, 2000; Carrillo, 2004; Contreras i in., 2012).

Większy napływ inwestycji do sektora związanego z produkcją części samochodowych wynika także z tradycji sięgającej połowy lat 60. XX wieku. Od tego okresu datuje się bowiem silny rozwój produkcji eksportowej przemysłu części samochodowych w industrializujących się miastach strefy przygranicznej z USA. Głównym elementem postępującego uprzemysłowienia były zakłady *maquiladoras* związane z produkowaniem wyrobów pracochłonnych, a jednocześnie niezbyt zaawansowanych technologicznie. Początkowo były to głównie zakłady wytwarzające artykuły metalowe, szwalnie czy montownie telewizorów, radiodbiorników oraz innych prostych urządzeń lub podzespołów elektronicznych (Czerny, 1994; Carrillo i in. 2005; Dorocki, Brzegowy, 2014). Wraz z upływem czasu zakłady tego typu zaczęły powstawać nie tylko w strefie przygranicznej, ale także w sąsiadujących z nią stanach i obejmowały coraz szersze spektrum produkcji przemysłu przetwórczego. Wśród zakładów *maquiladoras* coraz większe znaczenie miała także produkcja części i podzespołów dla przemysłu samochodowego, a wiodącą rolę pod względem wielkości zatrudnienia odgrywały takie firmy, jak: Delphi, Lear Corporation czy Visteon (Carrillo, 1997; Dorocki, Brzegowy 2014).

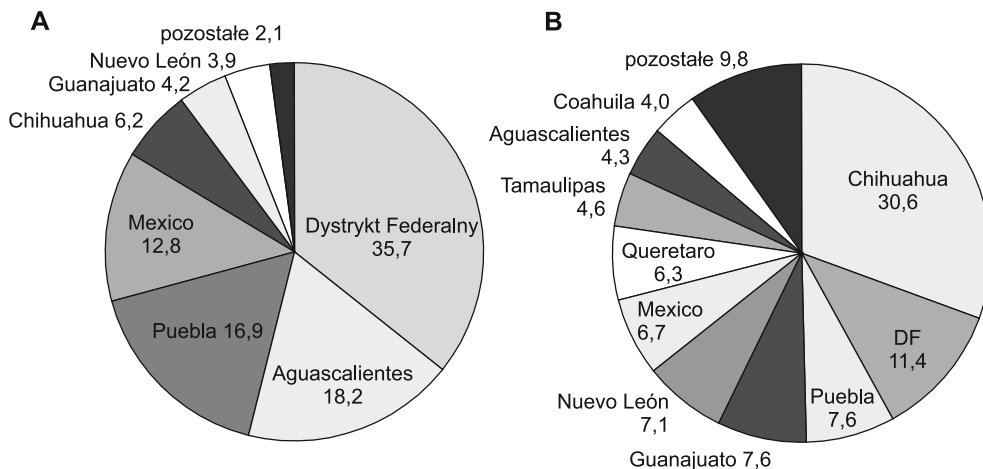
Wraz z wejściem w życie w 1994 roku porozumień o powołaniu strefy wolnego handlu NAFTA napływ nowych inwestycji, związanych z produkcją podzespołów motoryzacyjnych, jeszcze się zwiększył i pojawiły się także firmy kooperujące z koncernami japońskimi i europejskimi. Był to również impuls do nowych inwestycji w produkcję gotowych pojazdów. Wywołał on kolejną falę BIZ, związanych z budową nowych fabryk, wśród których znalazły się także zakłady koncernów dotychczas nieobecnych na tym rynku (Carrillo, 2004; Miranda, 2007; Dorocki, 2010; Covarrubias, 2011; Wójtowicz, 2012; Wójtowicz, Rachwał, 2014).

Ryc. 1. Zmiany wielkości i struktury BIZ w przemyśle samochodowym: 1999–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Estadística oficial...* (2014)

Ryc. 2. Udział głównych stanów w dystrybucji BIZ w produkcji samochodów osobowych i ciężarowych (A) oraz części i akcesoriów (B): 1999–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Estadística oficial...* (2014)

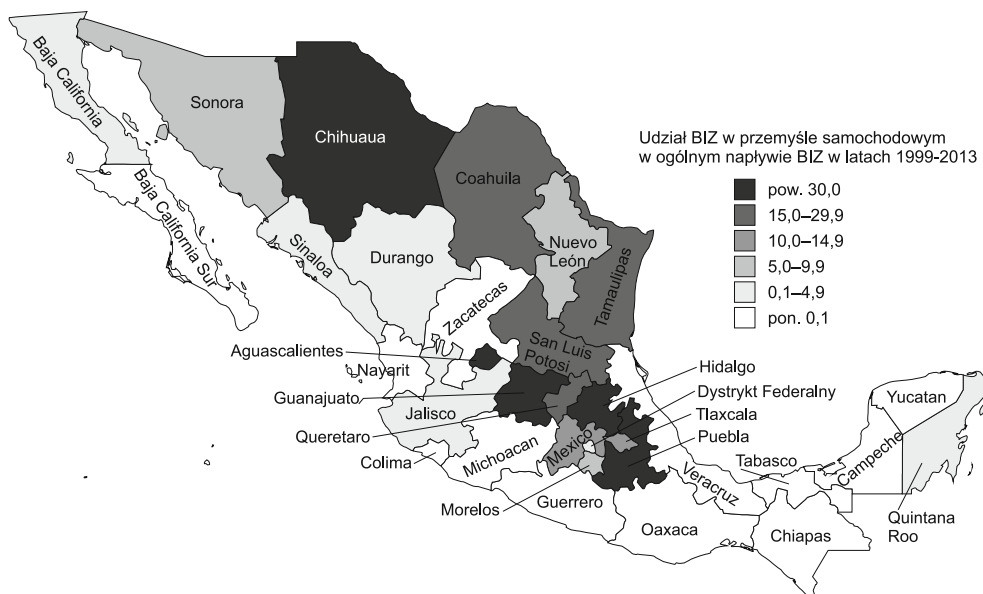
Regionalne rozmieszczenie napływu BIZ w produkcję samochodów wykazuje silną koncentrację przestrzenną w Dystrykcie Federalnym, w którym w badanym okresie zainwestowano blisko 3,47 mld dol., czyli 35,7% ogólnej ich wartości w tym sektorze. W kolejnych

trzech stanach: Aguascalientes, Puebla i Mexico, zainwestowano dalsze 47,9% ogółu BIZ w produkcję samochodów, co sprawia, iż w wymienionych czterech głównych stanach skoncentrowało się aż 83,6% inwestycji zagranicznych w latach 1999–2013. Najbardziej spektakularne spośród nowych inwestycji w produkcję samochodów osobowych to budowa przez koncern Nissan dwóch fabryk w mieście Aguascalientes. Główne inwestycje koncernu Volkswagen związane były z kolei z rozbudową i unowocześnieniem zakładu w mieście Puebla oraz budową nowej fabryki w mieście San José Chiapa (stan Puebla), w której będą produkowane samochody Audi Q5. Natomiast w stanie Mexico główne inwestycje w produkcję samochodów zrealizowały koncerny Fiat/Chrysler, GM i BMW, które rozbudowały swoje fabryki w mieście Toluca, a także Ford inwestujący w zakład w mieście Cuautitlán (*The Automotive Industry*, 2013; Wójtowicz, Rachwał, 2014).

Inwestycje zagraniczne w produkcję części i podzespołów samochodowych wykazują większą dyspersję przestrzenną, wynikającą z większej liczby zakładów oraz ich rozdrobnienia. Drugą zauważalną prawidłowością jest większa ich koncentracja w stanach leżących na północy Meksyku, przy granicy z USA. Wynika to z jednej strony z historii lokowania tego typu działalności jako zakładów *maquiladoras* w strefie przygranicznej, a z drugiej jest także uwarunkowane geograficzną bliskością amerykańskich fabryk samochodów, które wykorzystują części dostarczone z Meksyku. Najwięcej BIZ w produkcję części samochodowych w latach 1999–2013 zainwestowano w stanie Chihuahua, co wiąże się zarówno z jego przygranicznym położeniem i bliskością rynków zbytu w USA, jak i z rozwiniętym w ostatnich latach kompleksem produkcyjnym koncernu Ford zlokalizowanym w stolicy tego stanu – Chihuahua. Stosunkowo duży udział w koncentracji BIZ w produkcję części motoryzacyjnych miały także inne leżące w strefie przygranicznej stany: Nuevo Leon, Tamaulipas, Coahuila. Łącznie do sześciu graniczących z USA stanów napłynęło 49,8% ogółu BIZ w produkcję części i podzespołów samochodowych, zaś ich druga połowa została skierowana do stanów leżących w centralnej części Meksyku, w których funkcjonowały zakłady produkujące samochody (ryc. 2). Rozwój i modernizacja produkcji pojazdów, skrócenie terminów dostaw, coraz większe znaczenie produkcji opartej na modułach oraz wprowadzanie tzw. szczupłego systemu produkcji (*lean production*), związane z nowymi strategiami produkcyjnymi głównych producentów samochodów, częstokroć wymuszały lokowanie fabryk w sąsiedztwie produkujących części poddostawców (Contreras i in., 2012; Łasak, 2013).

Inwestycje związane z przemysłem samochodowym są szczególnie istotne dla gospodarki stanów leżących przy granicy ze Stanami Zjednoczonymi oraz w centralnej części Meksyku. W stanach Hidalgo i Aguascalientes stanowiły one ponad 3/4 skumulowanej wartości całości BIZ w latach 1999–2013, nieznacznie niższy ich udział odnotowano także w stanach Guanajuato (49,9%), Puebla (46,4%) i Chihuahua (39,6%) (ryc. 3). Wymienione powyżej stany w ostatnich latach cechuje dynamiczny rozwój sektora motoryzacyjnego związany z nowymi inwestycjami międzynarodowych koncernów. Niektóre z nich, jak: Aguascalientes, Hidalgo czy Guanajuato, nie mają długich tradycji produkcji samochodów i są przykładem przesuwania się tego sektora do nowych lokalizacji, związanych z pojawieniem się w Meksyku nowych koncernów bądź nowymi inwestycjami *greenfield* „starych graczy”.

Ryc. 3. Udział BIZ w przemyśle samochodowym w ogólnym napływie BIZ do stanów: 1999–2013

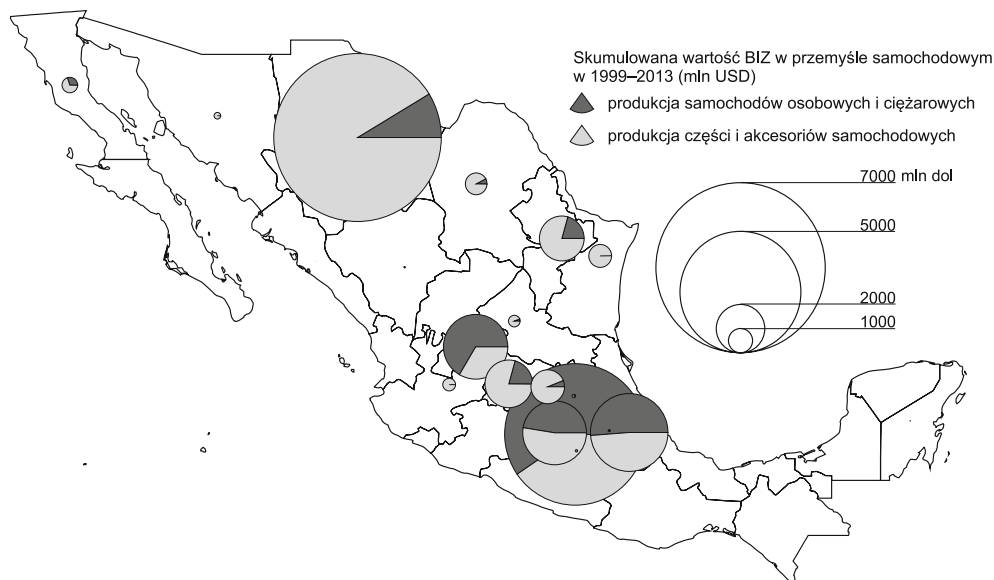


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Estadística oficial...* (2014)

Poza wymienionymi powyżej pięcioma stanami, w których inwestycje związane z motoryzacją praktycznie zdominowały w ostatniej dekadzie ogólny napływ do nich BIZ, warto także wymienić sąsiadujące z nimi stany, które często ze względu na bardziej zróżnicowaną strukturę gospodarki, nie odegrały tak dużej roli, ale również były stosunkowo istotne. W grupie tej znalazły się takie stany, jak: Queretaro (29,6%), San Luis Potosi (19,3%), Coahuila (17,9%), Tamaulipas (15,4%), Tlaxcala (13,9%) i Mexico (13,8%). Charakteryzują się one równie silnym rozwojem przemysłu motoryzacyjnego, zarówno mającym długą tradycję (np. Mexico, San Luis Potosi), jak też związanym z nowymi inwestycjami, głównie w produkcję części samochodowych, np. Tamaulipas, Queretaro, Coahuila (ryc. 3).

Napływ bezpośrednich inwestycji związanych z przemysłem samochodowym objął w badanym okresie 23 spośród 32 stanów, stanowiąc w wielu z nich główne źródło zagranicznego kapitału. Warto jednak zwrócić uwagę, iż inwestycje te wykazywały także silną koncentrację, na co wskazywano już wcześniej. Zaledwie trzy stany (Chihuahua 22,8%, Dystrykt Federalny 19,2% i Puebla 10,5%) wchłonęły w badanym piętnastoleciu ponad połowę skumulowanej wielkości BIZ w sektorze motoryzacyjnym. Udział kolejnych pięciu (Aguascalientes, Mexico, Guanajuato, Nuevo Leon i Queretaro) wyniósł łącznie 34,6%. W sumie osiem wymienionych stanów przyjęło ponad 87,1% z 30,4 mld dol. zainwestowanych w tym sektorze, zaś do pozostałych 15 napłynęło niecałe 13% (ryc. 4). Wskazuje to więc na silną koncentrację BIZ, związaną głównie z rozwojem istniejących bądź tworzeniem nowych skupień przemysłu motoryzacyjnego, w których obok fabryk produkujących pojazdy skupiają się zakłady z nimi kooperujące (Covarrubias, 2011; Contreras i in., 2012).

Ryc. 4. Skumulowana wartość BIZ w przemyśle samochodowym w poszczególnych stanach: 1999–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Estadística oficial...* (2014)

#### WPLYW BIZ NA ZMIANY WIELKOŚCI ZATRUDNIENIA I KONCENTRACJI PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Dokonana powyżej analiza wielkości i przestrzennego zróżnicowania napływu BIZ związanych z przemysłem motoryzacyjnym pozwala stwierdzić, iż cechowały się one silną koncentracją przestrzenną, nawiązującą generalnie do istniejących skupień tego przemysłu w badanych stanach, jednakże często także skierowaną do nowych miejsc, wcześniej nieposiadających takich tradycji. Celowym wydaje się zatem sprawdzenie, na ile napływ BIZ do tego sektora przemysłu znalazł swoje odzwierciedlenie we wzroście zatrudnienia oraz jego przestrzennym rozmieszczeniu.

W meksykańskiej statystyce wyróżnia się trzy działy związane z przemysłem samochodowym (tab. 1). W świetle spisów gospodarczych w latach 1999–2009 zatrudnienie w tym sektorze wzrosło o ponad 10% do 462 tys. osób. Tendencja ta utrzymała się w kolejnych latach, dzięki czemu w 2013 roku wyniosło ono blisko 566 tys. osób i było o 34,9% większe niż na początku badanego okresu. Najszybciej rozwijającym się działem przemysłu samochodowego była produkcja części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych, w której zatrudnienie wzrosło o ponad 40%. Warto również podkreślić, iż dział ten skupiał ponad 80% ogółu zatrudnionych w przemyśle samochodowym. Największe przemiany zaobserwowano w dziale produkcji nadwozi i naczep, który jednocześnie koncentrował najmniejszą grupę pracowników związanych z tym sektorem. Zatrudnienie w tym dziale w latach 1999–2009



wzrosło o blisko 15%, by do 2013 roku zmaleć o 35,4% w porównaniu do początku badanego okresu. Ciekawe zmiany zaszły również w dziale związanym bezpośrednio z produkcją samochodów osobowych i ciężarowych. W latach 1999–2009 poziom zatrudnienia wynoszący nieznacznie ponad 50 tys. osób praktycznie stagnował. Brak wzrostu zatrudnienia pomimo napływu nowych inwestycji w produkcję samochodów można próbować wytłumaczyć procesami modernizacji istniejącego zaplecza produkcyjnego, które zmierzały do dalszej automatyzacji i mechanizacji. Większość inwestycji przeznaczona była na budowę nowych bądź modernizację starych fabryk i linii produkcyjnych. Równolegle zamykano najstarsze i najmniej produktywne zakłady, co nie sprzyjało wzrostowi zatrudnienia. Z drugiej strony, brak wyraźnego wzrostu zatrudnienia w tym przekroju czasowym może także wynikać z kryzysu, w jakim znalazł się meksykański przemysł samochodowy w 2009 roku, co wiązało się z redukcją zatrudnienia, która mogła znaleźć swoje odzwierciedlenie również w danych przeprowadzonego w tym roku spisu gospodarczego (*censo económico*). Na szczęście kryzys w sektorze motoryzacyjnym okazał się krótkotrwały i do 2013 roku dział produkcji samochodów zwiększył zatrudnienie o ponad 1/5 w porównaniu z początkiem badanego okresu (tab. 1).

Tab. 1. Zmiana wielkości zatrudnienia oraz współczynnik redystrybucji w poszczególnych działach przemysłu samochodowego Meksyku: 1999–2013

Przemysł	Zatrudnienie w tys. osób			Zmiana 1999=100%		Współczynnik redystrybucji $W_r$ (1999–2009)
	1999	2009	2013	2009	2013	
Przemysł samochodowy ogółem (336)	419,2	462,0	565,7	110,2	134,9	0,139
Produkcja samochodów osobowych i ciężarowych (3361)	50,5	50,9	61,2	100,8	121,2	0,122
Produkcja nadwozi i przyczep (3362)	18,1	20,8	11,7	114,9	64,6	0,184
Produkcja części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych (3363)	350,5	441,2	492,8	125,9	140,6	0,160

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Censos...* (1999), *Censos...* (2009) oraz *Encuesta Anual...* (2013)

Dane ze spisów gospodarczych przeprowadzonych w latach 1999 i 2009 pozwalają także na zbadanie przestrzennych zmian zatrudnienia w poszczególnych działach przemysłu samochodowego. Wykorzystując do tego celu współczynnik redystrybucji<sup>1</sup>, możemy stwierdzić, iż największe zmiany w przestrzennym rozmieszczeniu zatrudnienia zaszły w dziale związanym z produkcją nadwozi i przyczep. Natomiast najmniejsze – w dziale związanym

<sup>1</sup> Współczynnik redystrybucji ( $W_r$ ) obliczono na podstawie wzoru:

$$W_r = \frac{1}{200} \sum_{i=1}^n |p_i^{t_0} - p_i^{t_1}| \text{ gdzie:}$$

z produkcją samochodów, który – jak już wspomniano wcześniej – charakteryzował się w tym okresie stagnacją wielkości zatrudnienia. Nieznacznie większe zmiany w redystrybucji zatrudnienia (0,160) zaszły w tym czasie w dziale zajmującym się produkcją części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych, który w latach 1999–2009 zwiększył zatrudnienie o blisko 26% (tab. 1).

Analiza wartości współczynnika redystrybucji pozwoliła stwierdzić, iż napływ BIZ do sektora motoryzacyjnego nie doprowadził do znaczących zmian w redystrybucji przestrzennej siły roboczej zatrudnionej w poszczególnych działach przemysłu samochodowego. Wyższe wartości przedmiotowego współczynnika zaobserwowano w przypadku działów związanych z produkcją części samochodowych. Odnotowały one także znacznie większy przyrost zatrudnienia oraz – co już wspomniano wcześniej – wchłonęły ponad 2/3 ogółu BIZ w tym sektorze. Jednak w związku z faktem, że ostatnie dane spisowe pochodzą z kryzysowego dla tego sektora 2009 roku, na pełniejszą ocenę roli BIZ w przestrzennych zmianach zatrudnienia w przemyśle samochodowym należy poczekać do upublicznienia wyników spisu gospodarczego przeprowadzonego w 2014 roku.

Badania wielkości zatrudnienia w latach 1999–2009 miały także na celu określenie, jakie zmiany dokonały się w koncentracji tego przemysłu w Meksyku i czy można je wiązać z napływem BIZ zmieniającym przestrzenną strukturę tego sektora. Odnotowane wartości współczynników lokalizacji pozwalają wskazać kilka widocznych prawidłowości<sup>2</sup>. Wraz ze wzrostem wielkości zatrudnienia w poszczególnych działach przemysłu motoryzacyjnego doszło do wyraźnych spadków wartości współczynników lokalizacji względem trzech zmienionych odniesienia: powierzchni, liczby ludności i wielkości zatrudnienia w przemyśle przetwórczym. Jedynym wyjątkiem jest nieznaczny wzrost współczynnika lokalizacji w dziale produkcji samochodów osobowych i ciężarowych względem ludności ogółem (z 0,540 do 0,550) i zatrudnienia w przemyśle przetwórczym (z 0,508 do 0,513) (tab. 2).

Kolejną ważną prawidłowością jest ciągle dość wysoka koncentracja przestrzenna zatrudnienia w poszczególnych działach przemysłu motoryzacyjnego, sięgająca – pomimo obserwowanych w badanym okresie tendencji spadkowych – aż 0,699 w przypadku produkcji osobowych i ciężarowych. Warto zwrócić uwagę, iż jest to dział cechujący się w 2009 roku najwyższymi wartościami współczynnika lokalizacji, co wskazuje, że w jego przypadku proces dyspersji zatrudnienia przebiegał zdecydowanie najslabiej. Jednocześnie należy

$p_i$  – procentowy udział zatrudnionych w przemyśle  $i$ -tego stanu w stosunku do zatrudnienia w całym Meksyku w  $t_0$  i  $t_1$  przekroju czasowym. Wartości współczynnika mogą się wahać od 0 do 1, przy czym im są bliższe 1, tym większe oznaczają zmiany w rozmieszczeniu przestrzennym badanego przemysłu.

<sup>2</sup> Współczynnik lokalizacji (zwany też współczynnikiem koncentracji Florence'a) obliczono na podstawie wzoru:

$$W_k = \frac{\sum_{i=1}^n |a_i - b_i|}{200} \quad \text{gdzie:}$$

$a_i$  – udział zatrudnionych w przemyśle w  $i$ -tym stanie w stosunku do całego kraju, natomiast  $b_i$  – udział  $i$ -tego stanu w ogólnej powierzchni kraju, ogólnej liczbie ludności i ogólnej liczbie zatrudnionych w przemyśle przetwórczym. Wartości współczynnika mogą się wahać w zakresie od 0 do 1, przy czym im są bliższe zero, tym większe jest rozproszenie badanego przemysłu.

przypomnieć, iż charakteryzował się on stagnacją wielkości zatrudnienia, pomimo zaabsorbowania w latach 1999–2009 ponad 5,4 mld dol. Przemawia to za stwierdzeniem, że rozbudowywał się on głównie w stanach, w których był już wcześniej obecny.

Tab. 2. Zmiany wartości wskaźnika stopnia koncentracji przemysłu samochodowego w Meksyku: 1999–2009

Przemysł	Współczynniki lokalizacji ( $W_k$ )					
	względem powierzchni		względem ludności		względem zatrudnienia w przemyśle przetwórczym	
	1999	2009	1999	2009	1999	2009
Przemysł samochodowy ogółem (336)	0,540	0,480	0,526	0,496	0,378	0,357
Produkcja samochodów osobowych i ciężarowych (3361)	0,761	0,699	0,540	0,550	0,508	0,513
Produkcja nadwozi i przyczep (3362)	0,666	0,615	0,469	0,440	0,421	0,362
Produkcja części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych (3363)	0,544	0,486	0,602	0,536	0,453	0,398

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Censos...* (1999), *Censos...* (2009)

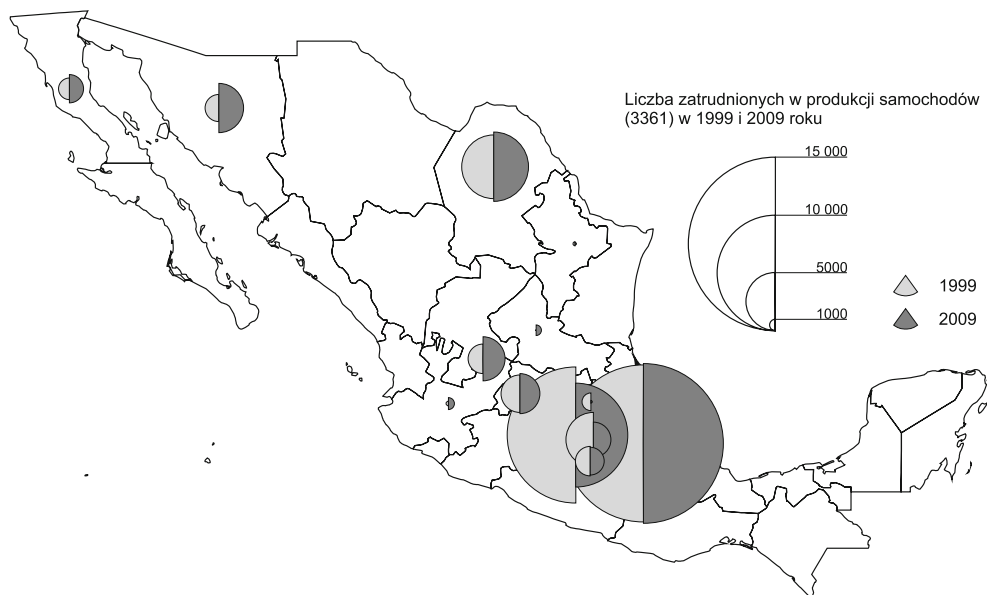
Najniższe wartości przedmiotowego współczynnika odnotowano w przypadku działów zajmujących się produkcją nadwozi i przyczep oraz części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych, co wskazuje na ich większą dyspersję przestrzenną, która pogłębiła się wraz z nowymi inwestycjami. Działy te tradycyjnie cechują się niższą koncentracją zatrudnienia i większym rozproszeniem, co dodatkowo zostało zwiększone dzięki napływowi nowych BIZ, które doprowadziły do wzrostu liczby pracujących (tab. 2).

Zatrudnienie związane z produkcją samochodów na początku badanego okresu skupiało się głównie w czterech stanach: Puebla (26,9%), Mexico (23,3%), Coahuila (10,9%) i Dystrykt Federalny (9,4%). Łącznie koncentrowało się w nich ponad 70% ogółu pracujących w tym dziale. Istotną rolę odgrywały także kolejne cztery stany: Guanajuato, Morelos, Aguascalientes i Sonora, których udział wynosił średnio ok. 5%, zaś łącznie skupiły ok. 21,2% ogółu zatrudnionych. Pozostałe 8,4% spośród ogółu z 50,5 tys. zatrudnionych znajdowało się w ośmiu pozostałych stanach (ryc. 5).

W świetle danych z 2009 roku przestrzenne rozmieszczenie zatrudnienia w tym dziale nie uległo większym zmianom, co potwierdziły analizowane powyżej wskaźniki. Nie doszło również do zasadniczego wzrostu zatrudnienia. Jednakże w grupie analizowanych stanów wystąpiły nieznaczne przesunięcia. Co prawda, pierwsza trójka pozostała bez zmian: Puebla (27,1%), Mexico (17,7%) i Coahuila (11,8%), jednakże o ile stany Puebla i Coahuila zwiększyły swój udział dzięki wzrostowi zatrudnienia, o tyle stan Mexico odnotował spadek udziału o 5,6 p.p., co wynikało z ograniczenia zatrudnienia o blisko 2,8 tys. osób. W stanie tym znajdują się starsze fabryki koncernu Chrysler (obecnie przejętego przez Fiata) oraz General Motors, które zostały najbardziej dotknięte kryzysem i spadkiem produkcji, co doprowadziło

do zmniejszenia zatrudnienia. Podobną sytuację odnotowano w przypadku Dystryktu Federalnego, w którym również wielkość zatrudnienia w tym dziale znacząco spadła (o 1,7 tys. osób). Sprawilo to, iż w 2009 roku skupiało się w nim jedynie 6% ogółu zatrudnionych w produkcji samochodów.

Ryc. 5. Liczba zatrudnionych w produkcji samochodów osobowych i ciężarowych według stanów w 1999 i 2009 roku



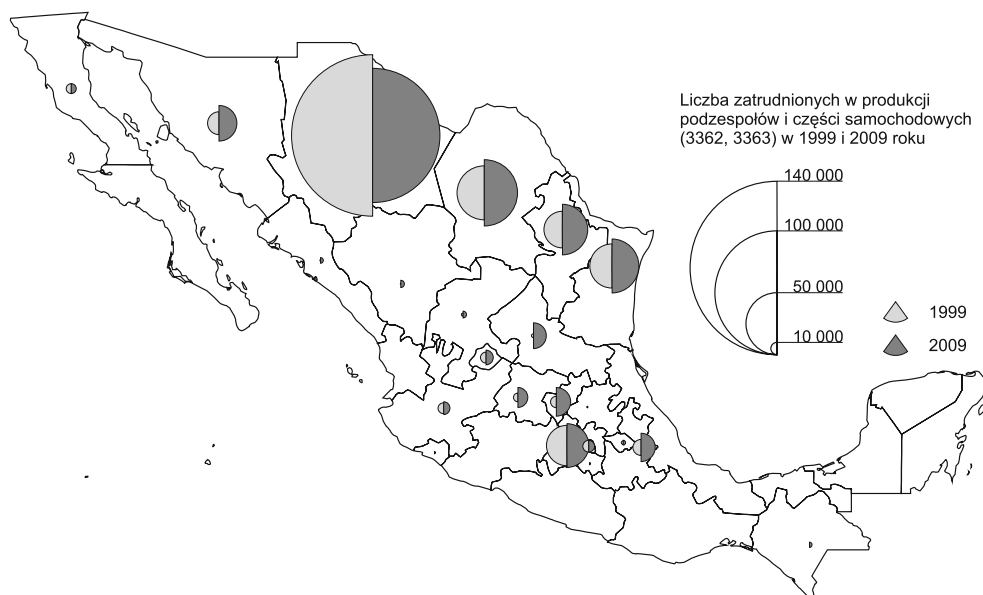
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Censos...* (1999), *Censos...* (2009)

Największy przyrost zatrudnienia odnotowano w przypadku stanu Sonora (z 2,3 do 4,3 tys. osób), dzięki czemu awansował on na czwartą pozycję pod względem koncentracji zatrudnienia w produkcji samochodów, skupiając w 2009 roku 8,4% ogółu zatrudnionych. Równie spektakularny przyrost odnotowano w przypadku stanu Aguascalientes (z 2,5 do 3,8 tys. osób), co przesunęło go na piątą pozycję, z udziałem 7,5% ogółu zatrudnionych. W następstwie tych wzrostów stan Guanajuato przesunął się na szóste miejsce, choć w badanym okresie odnotował on przyrost zatrudnienia (z 3,2 do 3,4 tys. osób), co dawało mu udział 6,8% ogółu zatrudnionych (ryc. 5).

Zaobserwowane wzrosty i przesunięcia w strukturze koncentracji zatrudnienia w analizowanych powyżej trzech stanach wiążą się bardzo silnie z napływem BIZ na rozbudowę nowych zakładów produkcyjnych. W przypadku stanu Sonora była to rozbudowa kompleksu produkcyjnego Forda w mieście Hermosillo, w Aguascalientes wiązało się to z budową dwóch fabryk Nissana, natomiast w Guanajuato – z rozbudową fabryk GM w Silao, VW w Guanajuato, Hondy w Celaya i Mazdy w Salamanca (Covarrubias, 2011; *The Automotive Industry*, 2013; Wójtowicz, Rachwał, 2014).

Rozmieszczenie zatrudnienia w działach związanych z produkcją nadwozi i przyczep oraz części samochodowych wykazywało wyraźnie odmienny rozkład przestrzenny. Szczególną uwagę zwraca jego silna koncentracja w stanach przygranicznych z USA, która w badanym przekroju czasowym uległa wzmocnieniu. W 1999 roku spośród pięciu głównych stanów, koncentrujących łącznie 73,8% ogółu zatrudnionych w tych działach, aż cztery (Chihuahua 35,4%, Coahuila 11,8%, Tamaulipas 9,7% i Nuevo Leon 8,0%) znajdowały się w strefie przygranicznej, a jedynym stanem z centralnej części kraju w tej grupie był stan Mexico, skupiający 8,9% ogółu zatrudnienia w tych działach (ryc. 6). Koncentrację przemysłu części samochodowych w stanach przygranicznych należy wiązać z jego nastawieniem eksportowym na rynek USA oraz rozwijanym głównie w tej strefie programem rozwoju zakładów *maquiladoras*, których spora część zajmowała się pracochłonną produkcją części samochodowych. Natomiast wysokie miejsce stanu Mexico w koncentracji tego typu zatrudnienia wynikało z silnie rozwiniętego kompleksu produkcyjnego w regionie Toluki, w którym zlokalizowane były zakłady Chyslera, GM i BMW, przyciągające licznych kooperantów.

Ryc. 6. Liczba zatrudnionych w produkcji części i akcesoriów samochodowych wg stanów w 1999 i 2009 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Censos...* (1999), *Censos...* (2009)

Warto zauważyć, że do 2009 roku nie zmieniła się czołówka analizowanych powyżej pięciu stanów, choć ich udział w łącznej koncentracji zatrudnienia w działach związanych z produkcją części samochodowych obniżył się do 61%. Wiązało się to głównie ze spadkiem zatrudnienia w stanie Chihuahua ze 130,3 do 108,3 tys. osób, co obniżyło jego udział do 23,4% ogółu zatrudnionych. Pozostałe stany z badanej czołówki zanotowały przyrost zatrudnienia, co pozwoliło im utrzymać pozycję i posiadane udziały. Na uwagę w tej grupie

zasługuje zamiana miejscami między stanami Mexico i Nuevo Leon, który awansował na czwarte miejsce, spychając na piątą pozycję stan Mexico. Było to wynikiem szczególnie spektakularnego przyrostu zatrudnienia z 29,7 do 40,9 tys. osób, co zwiększyło udział stanu w globalnym zatrudnieniu do 8,9% w 2009 roku. W tym samym czasie w stanie Mexico zatrudnienie wzrosło zaledwie z 32,7 do 35,5 tys. osób, co stanowiło jedynie 7,7% ogółu zatrudnionych (ryc. 6).

Warto również zauważyć, iż w 2009 r. nastąpił znaczący przyrost zatrudnienia w działach związanych z produkcją części samochodowych w stanach leżących w centralnym Meksyku. Oprócz analizowanego powyżej stanu Mexico na mapie rozmieszczenia zatrudnienia pojawiły się także nowe stany, jak: Queretaro (wzrost zatrudnienia z 9,2 do 23,2 tys. osób), Puebla (z 12,9 do 22,8 tys.), San Luis Potosi (z 3,2 do 20,7 tys.), Guanajuato (z 7,0 do 16,1 tys.), Aguascalientes (z 8,9 do 11,8 tys.). Udział tych pięciu stanów w koncentracji zatrudnienia w dziale produkcji części samochodowych wzrósł w badanym okresie z 11,2% do 20,5% ogółu (ryc. 6). Przyrost ten wiązał się w dużej mierze z napływem BIZ związanych z rozwojem produkcji nowych modeli i fabryk oraz przyciąganiem przez głównych producentów pojazdów swoich kooperantów w celu skrócenia łańcuchów dostaw oraz tworzenia bardziej skoncentrowanych przestrzennie skupień produkcyjnych (Covarrubias, 2011; Contreras 2012).

#### WPLYW BIZ NA WZROST WARTOŚCI EKSPORTU WYROBÓW PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

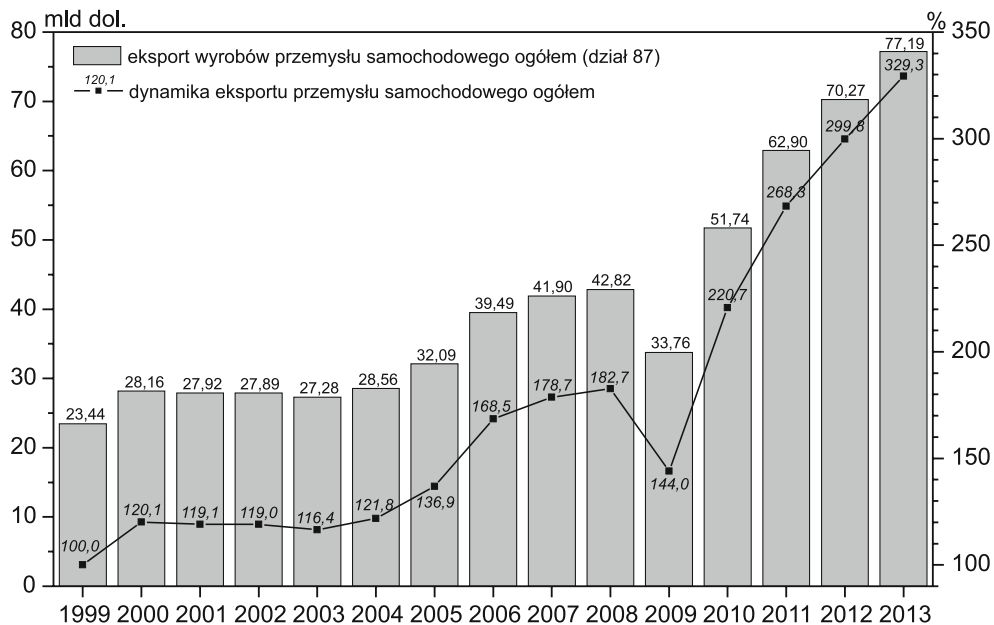
Do początku lat 80. XX wieku meksykański przemysł samochodowy ograniczał się do niewielkiego pod względem wartości eksportu części i podzespołów samochodowych, pochodzących głównie ze zlokalizowanych w przygranicznych stanach zakładów *maquiladoras*, których głównym i praktycznie jedynym odbiorcą były Stany Zjednoczone. Notowano też bardzo niski eksport gotowych pojazdów, którego głównymi odbiorcami były sąsiednie państwa latynoskie. Wynikało to z realizowanej jeszcze wówczas strategii industrializacji przez substytucję importu, która zakładała, iż rozwój produkcji samochodów będzie następował głównie w oparciu o miejscową wytwórczość, bazującą na wysokim udziale lokalnych części i podzespołów. Sprawilo to, iż chronione wysokimi cłami zakłady międzynarodowych koncernów działających w Meksyku, zmuszone do kooperowania z lokalnymi dostawcami, nie były zainteresowane unowocześnianiem produkcji. W efekcie wytwarzały one pojazdy przestarzałe technologicznie i niskiej jakości, które nie miały szans zbytu na rynkach państw wysokorozwiniętych, jak np. USA.

Sytuacja zaczęła się zmieniać w połowie lat 80. XX wieku wraz z odejściem od strategii industrializacji przez substytucję importu, postępującą liberalizację wymiany handlowej i otwarcie się na swobodny napływ inwestycji zagranicznych. Okres ten można podzielić na dwie fazy. Pierwsza z nich, obejmująca lata 1983–1986, cechowała się dynamicznym wzrostem wartości eksportu, w strukturze którego dominującą rolę odgrywały silniki samochodowe, co było wynikiem dokonanych na początku lat 80. inwestycji przez amerykańskie koncerny.

Kolejna faza, zapoczątkowana w drugiej połowie lat 80. XX wieku, wiąże się z dalszym dynamicznym wzrostem wartości eksportu, w którym coraz większą rolę odgrywały gotowe pojazdy. Wynika to ze wspomnianych zmian strategii rozwoju gospodarczego, które doprowadziły do modernizacji tego sektora i przyciągnięcia nowych inwestycji związanych z produkcją gotowych pojazdów, przeznaczonych głównie na rynek USA (Calderon i in., 1996: 201–204).

Po wejściu w życie porozumień o wolnym handlu w ramach NAFTA wartość eksportu meksykańskiego przemysłu samochodowego dynamicznie rosła aż do 2000 roku, gdy sięgnęła ponad 28,16 mld dol. (Wójtowicz, 2012: 171). W kolejnych latach, aż do połowy pierwszej dekady XXI wieku, wartość eksportu wykazywała tendencje stagnacyjne, co wynikało z kryzysu gospodarczego w USA stanowiących główny rynek zbytu dla meksykańskiego przemysłu samochodowego. Od 2005 roku eksport znów zaczął dynamicznie rosnąć, osiągając w 2013 roku wartość ponad trzykrotnie wyższą niż na początku XXI wieku. Jedyne załamanie w ciągu tego okresu było związane ze skutkami światowego kryzysu gospodarczego, które najbardziej uwidoczniły się w 2009 roku, jednakże okazały się krótkotrwałe. Sam kryzys, który szczególnie boleśnie dotknął amerykańskie koncerny samochodowe, jeszcze przyspieszył relokację działalności produkcyjnej tego sektora do Meksyku, co z kolei zaowocowało bardzo szybkim wzrostem meksykańskiego eksportu w kolejnych latach (ryc. 7).

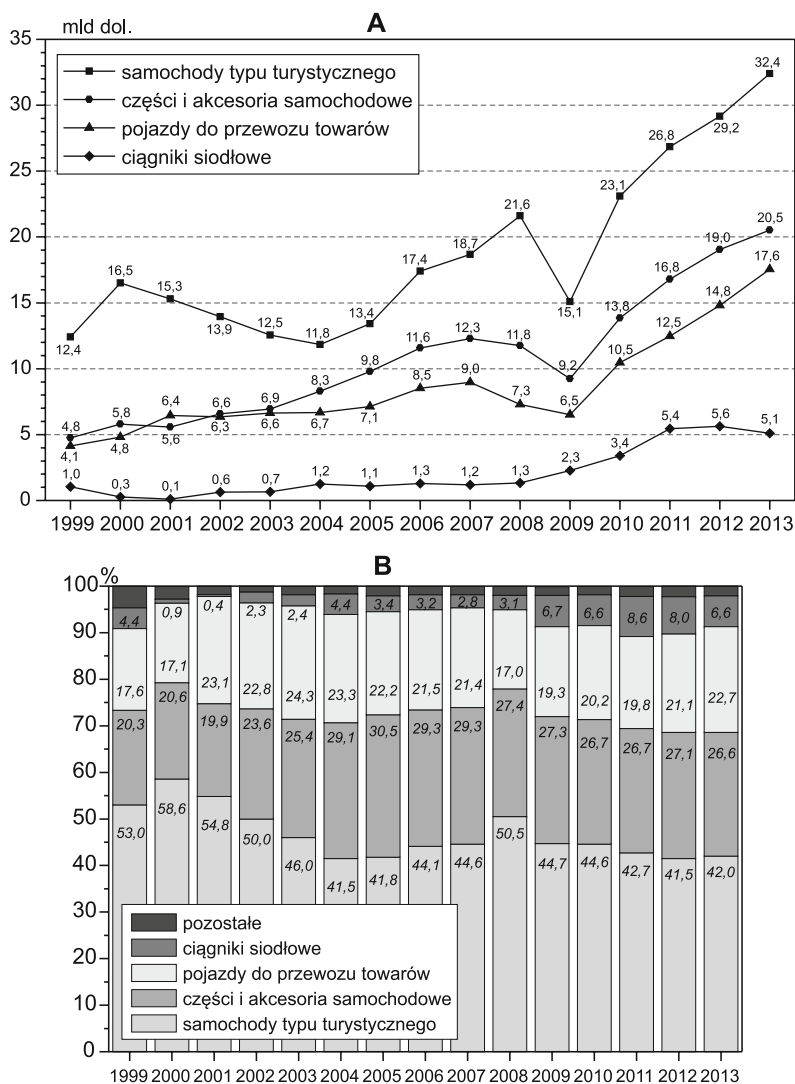
Ryc. 7. Zmiany wielkości eksportu wyrobów przemysłu samochodowego ogółem: 1999–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Grupo de Trabajo...* (2014)

W latach 1999–2013 wraz z ponad trzykrotnym wzrostem wartości eksportu przemysłu samochodowego zaszły także nieznaczne zmiany w jego strukturze. O ile na początku XXI wieku ponad 50% w strukturze wartości stanowił eksport gotowych samochodów typu turystycznego, o tyle na początku drugiej dekady XXI wieku zmalał on do ok. 42%. W badanym okresie dynamicznie wzrosła też wartość eksportu części i akcesoriów samochodowych, z 4,8 do 20,5 mld dol., co sprawiło, iż udział tej kategorii w strukturze eksportu w 2013 roku zwiększył się o 6,3 p.p. i stanowił ponad 26,6% ogólnej jego wartości (ryc. 8).

Ryc. 8. Zmiany wielkości (A) i struktury (B) eksportu wyrobów przemysłu samochodowego: 1999–2013



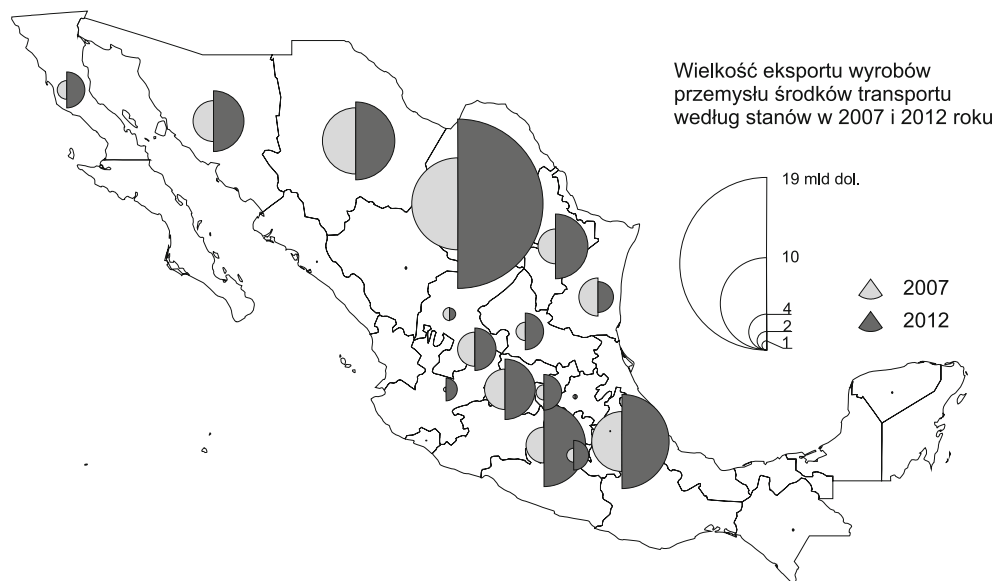
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: Grupa de Trabajo... (2014)



Wraz z przenoszeniem do Meksyku produkcji innych typów pojazdów rośnie znaczenie tego kraju w eksporcie samochodów ciężarowych. Jego wartość w latach 1999–2013 wzrosła ponad czterokrotnie, z 4,1 do 17,6 mld dol., co pociągnęło za sobą także zwiększenie się udziału tej kategorii w ogólnym eksporcie przemysłu samochodowego do blisko 23%. Równie dynamiczny wzrost odnotowano w przypadku ciągników siodłowych, których wartość eksportu wzrosła ponad pięciokrotnie do 5,1 mld dol., co zwiększyło udział tej kategorii do 6,6% ogólnej wielkości eksportu tego sektora (ryc. 8).

Wzrost wartości eksportu sektora motoryzacyjnego w skali całego kraju znajduje także swoje odzwierciedlenie w przypadku poszczególnych stanów. Na podstawie danych dotyczących zmian wartości eksportu wyrobów przemysłu środków transportu lądowego można stwierdzić, iż jego wartość w latach 2007–2012 wzrosła w większości ważnych dla tego sektora stanów, z wyjątkiem Dystryktu Federalnego i Tamaulipas. Największą wartość eksportu tego sektora w 2012 roku odnotowano w przypadku stanu Coahuila, gdzie wyniosła ona ponad 18,9 mld dol., co stanowiło 19,4% ogólnej wartości eksportu tego sektora. Ważną rolę w eksporcie przemysłu samochodowego odgrywały jeszcze takie stany, jak: Puebla (10,8%), Mexico (9,5%), Chihuahua (8,9%), Nuevo Leon (7,4%), Sonora (7,0%) i Guanajuato (6,9%), z których łącznie pochodziło aż 50,6% wartości eksportu wyrobów przemysłu środków transportu lądowego (ryc. 9).

Ryc. 9. Zmiana wartości eksportu wyrobów przemysłu środków transportu lądowego w latach 2007–2012



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: *Grupo de Trabajo...* (2014)

Odnotowany w badanym okresie ponad trzykrotny wzrost wartości eksportu wyrobów przemysłu samochodowego oraz jego przestrzenna koncentracja w stanach, które w większości przypadków przyciągnęły również największą część BIZ, pozwala stwierdzić, iż inwestycje te znacząco wpłynęły na zwiększenie możliwości eksportowych tego przemysłu. Wpisuje się to w ogólną strategię rozwoju sektora motoryzacyjnego w Meksyku, który staje się coraz ważniejszym centrum produkcyjnym, w coraz większym stopniu nastawionym na obsługę głównie rynków USA i Kanady, ale także innych państw Ameryki Łacińskiej. Warto również podkreślić, iż w porównywanych latach 2007–2012 zdecydowanie wyższą dynamiką wzrostu eksportu charakteryzowały się stany leżące w centralnej części Meksyku, kojarzone wcześniej głównie z produkcją na lokalny rynek. Szybki wzrost wartości eksportu tych stanów potwierdza więc rosnącą internacjonalizację ich produkcji motoryzacyjnej, wynikającą w dużej mierze z BIZ dokonanych w minionym piętnastoleciu. Inwestycje te doprowadziły do modernizacji bazy produkcyjnej i przyciągnęły nowe koncerny, co w konsekwencji unowocześniło i uatrakcyjniło ich ofertę produktową.

## UWAGI KOŃCOWE

Podsumowując, należy podkreślić, iż wraz z napływem ponad 30 mld dol. BIZ w meksykańskim przemyśle samochodowym w ostatnim piętnastoleciu odnotowano dynamiczny wzrost produkcji gotowych pojazdów oraz części samochodowych, które w większości przeznaczone były na eksport. Produkcja samochodów w latach 1999–2013 wzrosła blisko dwukrotnie, z 1,49 do 2,93 mln sztuk, a ogólna wartość eksportu zwiększyła się ponad trzykrotnie (329,3%). Warto również zauważyć, że przeważająca jego część pochodziła ze stanów leżących przy granicy z USA, które były głównym odbiorcą wyrobów tego sektora.

Opisany powyżej spektakularny rozwój wiązał się także ze znaczącym wzrostem zatrudnienia, które w latach 1999–2012 zwiększyło się o 35%. Dokonało się to głównie dzięki rozwojowi sektora produkcji części i podzespołów samochodowych, w którym przyrost ten sięgnął 36,9%, natomiast w dziale produkcji samochodów wyniósł zaledwie 21,2%. Nowe inwestycje zagraniczne i związany z nimi wzrost zatrudnienia nie zmieniły radykalnie przestrzennej struktury przemysłu samochodowego w Meksyku. Doprowadziły jednak do wyraźnego spadku koncentracji tego przemysłu mierzonego wskaźnikami lokalizacji, zarówno w stosunku do powierzchni, liczby ludności, jak i ogólnego zatrudnienia w przemyśle przetwórczym. Wynikało to w dużej mierze z przesunięć części kooperujących fabryk w sąsiedztwo zakładów produkujących gotowe pojazdy. Było to zgodne ze strategiami realizowanymi przez międzynarodowe koncerny, dążące do stworzenia przestrzennych skupień przemysłowych, koncentrujących nie tylko zakłady produkujące pojazdy, ale także jak największą liczbę ich kluczowych poddostawców. Taka strategia miała gwarantować dużą elastyczność, umożliwiającą wprowadzenie szczupłego systemu produkcji (*lean production*) oraz zwiększała efektywność funkcjonujących w tym sektorze fabryk.

## Literatura References

- Bennett, D., Sharpe, K. (1984). Agenda Setting and Bargaining Power: The Mexican State versus Transnational Automobile Corporations. W: R. Kronish, K.S. Mericle (red.). *The Political Economy of the Latin American Motor Vehicle Industry*, Cambridge-London: MIT Press, 195–229.
- Calderón, A., Mortimore, M., Peres, W. (1996). Foreign investment as a source of international competitiveness. W: J.H. Dunning, R. Narula (red.). *Foreign direct investment and governments. Catalysts for economic restructuring*. London–New York: Routledge, 188–219.
- Carrillo, J. (1991). Reestructuración en la industria automotriz en México. *Estudios Sociológicos*, 9(27), 483–525.
- Carrillo, J. (1997). Maquiladoras automotrices en México: Clusters y competencias de alto nivel. W: M. Novick, M. Gallart (red.). *Competitividad, redes productivas y competencias laborales*. Montevideo: OIT/CINTERFORD/Red Educación y Trabajo, 193–234.
- Carrillo, J. (2000). The integration of the Mexican Automobile Industry to the USA: between policies and corporate strategies. *Actes du GERPISA*, 28, 55–77.
- Carrillo, J. (2004). NAFTA: The Process of Regional Integration of Motor Vehicle Production. W: J. Carrillo, Y. Lung, R. van Tulder (red.). *Cars, Carriers of Regionalism?* Houndmills-New York: Palgrave Macmillan, 104–117.
- Carrillo, J., Hualde, A., Quintero, C. (2005). Maquiladoras en México. Breve recorrido histórico. *Comercio Exterior*, 55(1), 30–42.
- Censos Económicos 1999* (1999). Mexico D.F.: Instituto Nacional de Estadística y Geografía – INEGI. Pozyskano z <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ce/ce1999/default.aspx>.
- Censos Económicos 2009* (2009). Mexico D.F.: Instituto Nacional de Estadística y Geografía – INEGI, Mexico. Pozyskano z <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2009/default.aspx?s=est&c=14220>.
- Contreras, O.F., Carrillo, J., Alonso, J. (2012). Local Entrepreneurship within Global Value Chains: A Case Study in the Mexican Automotive Industry. *World Development*, 40(5), 1013–1023.
- Covarrubias, A.V. (2011). The Mexican Auto Industry: From Crisis to Greater Region-centric Influence. *Norteamérica*, 6(2), 115–155.
- Czerny, M. (1994). *Restrukturyzacja przemysłu i rozwój regionalny Meksyku*. Studia i Materiały, 13, Warszawa: Centrum Studiów Latinoamerykańskich Uniwersytetu Warszawskiego.
- Dorocki, S. (2010). Współczesne procesy internacjonalizacji produkcji i delokalizacji przemysłu samochodowego Francji. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 16, 125–136.
- Dorocki, S., Brzegowy, P. (2014). The maquiladora industry impact on the social and economic situation in Mexico in the era of globalization. W: M. Wójtowicz, A. Winiarczyk-Rażniak (red.). *Environmental and socio-economic transformations in developing areas as the effect of globalization*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego, 93–110.
- Encuesta Anual de la Industria Manufacturera* (2013). Mexico D.F.: Instituto Nacional de Estadística y Geografía – INEGI. Pozyskano z <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/default.aspx>.
- Estadística oficial de los flujos de IED hacia México* (2014). Mexico D.F.: Secretaría de Economía. Pozyskano z <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/competitividad-normatividad/inversion-extranjera-directa/estadistica-oficial-de-ied-en-mexico>
- Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México* (2014). Mexico D.F.: Instituto Nacional de Estadística y Geografía – INEGI. Pozyskano z <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/default.aspx>.
- Łasak, P. (2013). *Procesy umiędzynarodowienia przemysłu samochodowego. Rola rynków wschodzących*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.

- Miranda, A.V. (2007). La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y Administración*, 221, 211–248.
- Moreno-Brid, J.C., Santamaria, J., Rivas Valdivia, J.C. (2005). Industrialization and Economic Growth in Mexico after NAFTA: The Road Travelled. *Development and Change*, 36(6), 1095–1119.
- The Automotive Industry* (2013). Ministry of Economy, ProMéxico Trade and Investment, Business Intelligence Unit, Mexico D.F. Pozyskano z [http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/447/1/images/120731\\_FC\\_The%20Automotive%20Industry\\_EN.PDF](http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/447/1/images/120731_FC_The%20Automotive%20Industry_EN.PDF).
- Wójtowicz, M. (2011). Wpływ światowego kryzysu gospodarczego na brazylijski i meksykański przemysł samochodowy. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 17, 129–143.
- Wójtowicz, M. (2012). Rozwój i przekształcenia przemysłu samochodowego w Brazylii i Meksyku na przełomie XX i XXI wieku. W: M. Drgas, J. Knopek (red.). *Gospodarcze problemy Ameryki Łacińskiej*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 161–193.
- Wójtowicz, M., Rachwał, T. (2014). Globalization and New Centers of Automotive Manufacturing – the Case of Brazil, Mexico, and Central Europe. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 25, 81–107.

**Mirosław Wójtowicz**, dr, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Instytut Geografii, Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej. Doktor nauk o Ziemi w zakresie geografii (specjalność geografia społeczno-ekonomiczna), adiunkt w Zakładzie Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół zagadnień procesów urbanizacji oraz industrializacji w Ameryce Łacińskiej, ze szczególnym uwzględnieniem Argentyny, Brazylii i Meksyku.

**Mirosław Wójtowicz**, Ph.D. in Earth Sciences in the field of Geography (specialization in Socio-Economic Geography), Senior Lecturer in the Department of Socio-Economic Geography at the Pedagogical University of Cracow. His research interests focus on issues of urbanization and industrialization process in Latin America, with particular emphasis on Argentina, Brazil and Mexico.

**Adres/address:**

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie  
Instytut Geografii  
Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej  
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska  
e-mail: mwojt@up.krakow.pl