

MIROSLAW WÓJTOWICZ  
Akademia Pedagogiczna, Kraków

## Rozwój przemysłu samochodowego w Brazylii w latach 1957–2005

Początki brazylijskiego przemysłu samochodowego sięgają lat 1919 i 1925, kiedy to koncerny Ford oraz General Motors otworzyły pierwsze małe montownie swoich samochodów, natomiast w 1930 r. General Motors uruchomił pierwszą fabrykę w São Caetano do Sul. Za oficjalny początek rozwoju tego sektora przyjmuje się jednak rok 1956. Wówczas prezydent kraju Juscelinio Kubitchek de Oliveira ogłosił swój plan przyspieszenia rozwoju gospodarczego zwany Planem Celów (*Plano de Metas 1956–60*). Jednym z jego ważniejszych zamierzeń był rozwój sektora motoryzacyjnego na bazie inwestycji międzynarodowych koncernów, które zachęcano do wkroczenia na brazylijski rynek, gwarantując im praktycznie niezagrażoną pozycję, poprzez wprowadzenie zaporowych ceł na importowane samochody. W celu wspierania zagranicznych inwestorów powołano w kwietniu 1956 r. tzw. Grupę Wykonawczą Przemysłu Motoryzacyjnego – *Grupo Executivo da Industria Automobilistica* (GEIA), natomiast w sierpniu powstało Stowarzyszenie Krajowych Producentów Pojazdów Samochodowych – *Associação Nacional dos Fabricantes de Veiculos Automotores* (ANFAVEA), zrzeszające wszystkich ważniejszych producentów samochodów oraz maszyn rolniczych i budowlanych. W tym samym roku prezydent świętował już swój pierwszy sukces, otwierając 28 września fabrykę koncernu Mercedes-Benz w São Bernardo do Campo na przedmieściach São Paulo (*Industria Automobilistica Brasileira* 2006, s. 94–103).

Wraz z powstaniem Stowarzyszenia Krajowych Producentów Pojazdów Samochodowych (ANFAVEA) rozpoczęto również gromadzenie danych statystycznych dotyczących przemysłu samochodowego, publikowanych w postaci roczników. Informacje dostępne we wspomnianych rocznikach stały się głównym materiałem statystycznym w przedmiotowym opracowaniu, determinując jego zakres czasowy obejmujący przedział lat 1957–2005.

Zasadniczym celem pracy było prześledzenie zmian w wielkości produkcji przemysłu samochodowego oraz jej struktury według głównych producentów i miejsca produkcji. Przeanalizowano również zmiany w wielkości zatrudnienia w tym sektorze, zwracając szczególną uwagę na wzrost produktywności wynikający z unowocześniania produkcji oraz nowych inwestycji w ostatnim dziesięcioleciu.

### ROZWÓJ INWESTYCJI W PRZEMYSŁE MOTORYZACYJNYM

W pierwszej połowie lat 50. XX w. Brazylia była krajem o bardzo niskim poziomie uprzemysłowienia. Zaledwie kilka lat wcześniej rozwinęło się hutnictwo żelaza i produk-

cja stali, nieodzwone dla rozwoju przemysłu samochodowego. Kraj posiadał małe tradycje produkcji przemysłowej, natomiast dynamicznie wzrastał popyt na produkty przemysłowe, a szczególnie dobra konsumpcyjne. Podjęto więc próby zachęcenia zagranicznych koncernów do rozwijania produkcji samochodów i ich części w Brazylii. Pierwsze działania zostały zainicjowane już w okresie rządów Getulio Vargasa, w pierwszej połowie lat 50. XX w. Polegały one początkowo na zakazie importu 104 grup części samochodowych produkowanych w kraju, który wprowadzono w 1952 r., natomiast rok później rozszerzono go na zakaz importu gotowych samochodów, pozwalając jedynie na sprowadzanie ich części do montażu, przy czym importować można było tylko te elementy, które nie były produkowane w Brazylii. Zmusiło to koncerny do budowy zakładów montażowych, tak więc obok istniejących już wcześniej montowni Forda i GM powstały zakłady Volkswagena, Mercedesa i Willys-Overland (Shapiro 1991, s. 883–884).

Pomimo stosowanych ograniczeń w dostępie do brazylijskiego rynku motoryzacyjnego oraz zachęt kierowanych do zagranicznych koncernów, aby rozwinęły kompletną produkcję samochodów w Brazylii nie udało się skłonić żadnego z nich do dokonania tak znaczących inwestycji. W ich opinii brazylijski rynek był na razie za mały i zbyt niestabilny, aby udało się w krótkim czasie osiągnąć odpowiednią wielkość produkcji, która pokryłaby koszty inwestycji i gwarantowała w dłuższej perspektywie odpowiednie korzyści (Shapiro 1991).

Sytuacja zmieniła się po dojściu do władzy Juscelinio Kubitschka i ogłoszeniu przez niego tzw. Planu Celów, zaplanowanego na czas jego pięcioletniej kadencji (1956–1960). Zakładał on przyspieszenie rozwoju gospodarczego i modernizacji kraju wsparte hasłami „50 lat w 5 lat”. Jednym ze sztandarowych planów prezydenta było stworzenie krajowego przemysłu samochodowego opartego na inwestycjach międzynarodowych koncernów. W tym celu powołano Grupę Wykonawczą Przemysłu Motoryzacyjnego (GEIA), która opracowała plan rozwoju przemysłu samochodowego oraz przygotowała i nadzorowała pomoc dla pojawiających się inwestorów. Najogólniej rzecz biorąc, plan zakładał ograniczenie importu i zmuszenie międzynarodowych koncernów do dokonania wyboru między porzuceniem rosnącego brazylijskiego rynku a produkcją samochodów z 90–95% udziałem brazylijskich części w ciągu zaledwie pięciu lat, oczywiście przy pomocy i finansowym wsparciu rządu. Plan ten był jednocześnie częścią większej strategii rozwoju gospodarczego poprzez substitucję importu, w której przemysł miał odgrywać rolę wiodącego sektora (Shapiro 1989, s. 26–27, Shapiro 1991, s. 876).

Obawy przed wykluczeniem z brazylijskiego rynku oraz strategii konkurencji na mającym charakter międzynarodowego oligopolu rynku samochodowym zmusiły największe koncerny ze Stanów Zjednoczonych i Europy do wkroczenia na brazylijski rynek. W latach 1956–1957 GEIA zaakceptowała projekty 18 firm, z których tylko 11 wprowadziło swoje plany w życie. Większość zgłaszających się koncernów chciała produkować więcej niż jeden typ pojazdów: 6 z nich chciało produkować ciężarówki, 3 – samochody dostawcze, 3 – samochody terenowe, a 5 – samochody osobowe (Shapiro 1991, s. 896–906).

W kolejnych latach powstały duże fabryki samochodów takich firm, jak Volkswagen, Ford, Toyota, General Motors, Willys–Overland, FNM, Vemag czy Scania. Cechą charakterystyczną wspomnianych inwestycji jest ich położenie w bliskim sąsiedztwie rozrastającego się São Paulo, będącego głównym centrum gospodarczym kraju. Szczególnie silna koncentracja zakładów przemysłu motoryzacyjnego miała miejsce w tzw. Regionie ABC, obejmującym miasta: Santo Andre, São Bernardo do Campo i São Caetano do Sul (tab. 1, ryc. 1).

Tabela 1. Chronologia głównych inwestycji w przemyśle samochodowym Brazylii w latach 1930–2005

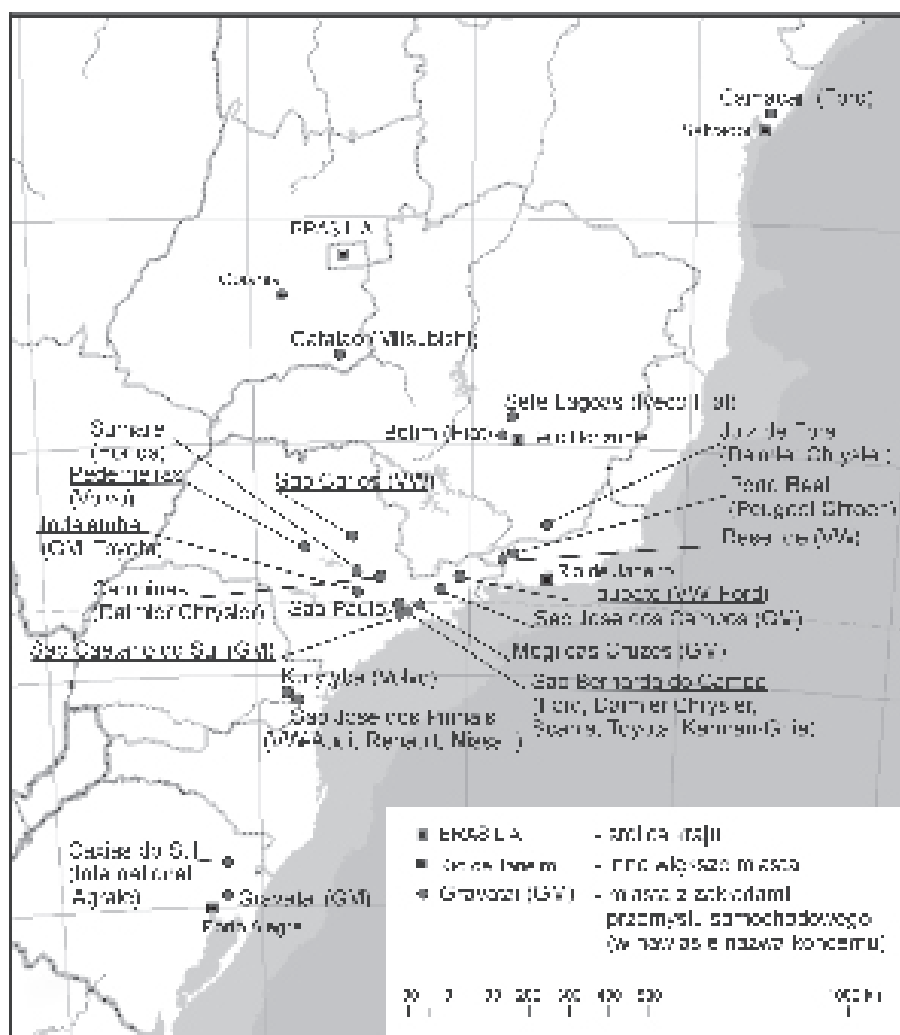
Rok	Nazwa koncernu	Miejsce lokalizacji (miasto i stan)
1930	General Motors	São Caetano do Sul /São Paulo
1953	Ford	São Paulo <sup>1</sup> /São Paulo
	Volkswagen	São Paulo <sup>1</sup> /São Paulo
1956	Daimler Chrysler (Mercedes-Benz)	São Bernardo do Campo /São Paulo
1957	Scania	São Paulo <sup>1</sup> /São Paulo
	Volkswagen	São Bernadro do Campo /São Paulo
1959	General Motors	São Jose dos Campos /São Paulo
	Karmann – Ghia	São Bernardo do Campo /São Paulo
	Toyota	São Paulo <sup>1</sup> /São Paulo
1962	Scania	São Bernardo do Campo /São Paulo
	Toyota	São Bernardo do Campo /São Paulo
1967	Ford	São Bernardo do Campo /São Paulo
1970	Volkswagen	Taubate /São Paulo
1975	Ford	Taubate /São Paulo
1976	Fiat	Betim /Minas Gerais
	Volkswagen	Taubate /São Paulo
1978	Daimler Chrysler (Mercedes-Benz)	Campinas <sup>2</sup> /São Paulo
1979	Volvo	Kurytyba /Parana
1982	Agrale	Caxias do Sul /Rio Grande do Sul
1990	Volkswagen	São Paulo /São Paulo
1995	Volvo	Pederneiras /São Paulo
1996	Volkswagen	Resende /Rio de Janeiro
1997	Honda	Sumare /São Paulo
1998	International	Caxias do Sul /Rio Grande do Sul
	Mitsubishi	Catalão /Goias
	Toyota	Indaiatuba /São Paulo
1999	Daimler Chrysler	Juiz de Fora /Minas Gerais
	Land Rover	São Bernardo do Campo <sup>3</sup> /São Paulo
	Renault	São Jose dos Pinhais /Parana
	Volkswagen-Audi	São Jose dos Pinhais /Parana
2000	Iveco-Fiat	Sete Lagoas /Minas Gerais
	General Motors	Gravatá /Rio Grande do Sul
2001	Ford	Camaçari /Bahia
	Peugeot Citroën	Porto Real /Rio de Janeiro
2002	Nissan	São Jose dos Pinhais /Parana

1 – fabryka już nie funkcjonująca, 2 – obecnie centrum części i serwisu

3 – w grudniu 2005 zakończono produkcję

Źródło: Opracowanie na podstawie: *Industria Automobilistica Brasileira*, 2006, s. 14–15; 94–130

Warto również nadmienić, iż generalnie do połowy lat 70. XX wieku wszystkie inwestycje motoryzacyjne międzynarodowych koncernów skupiały się w obrębie stanu São Paulo. Dopiero uruchomienie w 1976 r. zakładów Fiata w mieście Betim na obrzeżach Belo Horizonte, stolicy stanu Minas Gerais, zmniejszyło trochę dominację stanu São Paulo w geograficznej koncentracji produkcji przemysłu samochodowego (tab. 1, ryc. 1).



Ryc. 1. Rozmieszczenie zakładów przemysłu samochodowego w Brazylii w 2005 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Industria Automobilística Brasileira*, 2006, s. 14–15; 94–130 oraz *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2006

Okres lat 1956–1962 określany jest mianem pierwszej dużej fali migracji międzynarodowych koncernów samochodowych do Brazylii, która doprowadziła do powstania największego w Ameryce Łacińskiej sektora przemysłu samochodowego. Po okresie załamania gospodarczego w Brazylii w połowie lat 60., związanego z niestabilnością polityczną i zamachem stanu dokonany w 1964 r. przez juntę wojskową, od 1967 roku znów odnotowano wzrost produkcji oraz popytu na nowe samochody. Warto również zaznaczyć, że słabsze i mniejsze zakłady nie przetrwały okresu załamania gospodarczego, co doprowadziło w większości przypadków do ich przejścia przez duże koncerny i konsolidacji sektora do 8 firm.

W wyniku tego wyeliminowano z rynku wszystkie przedsiębiorstwa z przewagą brazylijskiego kapitału państwowego bądź prywatnego (Shapiro 1991, s. 934–936).

Pojawiające się w drugiej połowie lat 70. inwestycje motoryzacyjne lokalizowane były już poza stanem São Paulo albo przynajmniej w dalszej odległości od obszaru metropolitalnego São Paulo. Charakterystycznym zjawiskiem jest również zaniechanie nowych inwestycji w tym sektorze od lat 80. aż do połowy lat 90. XX wieku. Wynikało to głównie z kryzysu gospodarczego, który dotknął Brazylię oraz inne kraje tego regionu po drugim „kryzysie naftowym”, powodując spadek produkcji nowych aut i stagnację w całej branży. Dopiero reformy gospodarcze początku lat 90., a także stopniowa liberalizacja wymiany towarowej z zagranicą wymusiły na producentach inwestycje zmierzające do unowocześnienia produkcji oraz zwiększenia jej konkurencyjności w obliczu wzrastającego importu. Natomiast wraz z poprawą sytuacji gospodarczej w Brazylii, która związana była z realizowanym od 1994 r. „Planem Real”, wzrosło również zainteresowanie międzynarodowych koncernów nowymi inwestycjami w tym sektorze. Zakładano bowiem, że wraz z rozwojem gospodarczym stopniowej poprawie ulegać będą warunki materialne ludności, co spowoduje wzmoczony popyt na samochody, a ponadto rozwijająca się współpraca gospodarcza w ramach MERCOSUR powiększy jeszcze potencjalny rynek zbytu o mieszkańców Argentyny, Urugwaju i Paragwaju.

Wynikiem tych oczekiwań i prognoz był wzmoczony napływ inwestycji w sektorze motoryzacyjnym w drugiej połowie lat 90. i w pierwszych latach XXI wieku. Okres ten określany jest jako druga masowa fala migracji koncernów samochodowych do Brazylii (Rodriguez-Poze, Arbix 2001).

Na rynku brazylijskim inwestowały nie tylko wcześniej istniejące koncerny, rozbudowując i dywersyfikując produkcję, ale pojawiły się także nowe firmy, głównie z Japonii (Honda – 1997, Mitsubishi – 1998) oraz Francji (Renault – 1999, Peugeot Citroën – 2001) i Niemiec (Audi – 1999) (tab. 1). W latach 1994–2001 łączna wielkość inwestycji w przemyśle samochodowym wyniosła ponad 14,8 mld USD (*Anuário da Indústria Automobilística Brasileira* 2006).

W wyniku wspomnianej drugiej fali napływu koncernów samochodowych do Brazylii doszło do większego zróżnicowania oferowanych modeli, a także wzrostu konkurencji na rynku. Warto również zaznaczyć, że wszystkie nowe duże inwestycje lokalizowane były z dala od regionu metropolitalnego São Paulo (tab. 1, ryc. 1).

Wraz z napływem nowych inwestycji wywiązała się ostra rywalizacja między stanami i miastami zabiegającymi o inwestorów. Proces konkurencji przestrzennej był możliwy dzięki postępującej od końca lat 80. demokratyzacji i przekazywaniu władzom stanowym oraz samorządom lokalnym coraz większych uprawnień w kwestiach podatkowych, a także wspomaganiam inwestorów prywatnych. Doprowadziło to w konsekwencji do tak wielkiego zaangażowania finansowego regionalnych władz w przyciągnięcie inwestorów zagranicznych, że osiągnięty krótkoterminowy wzrost gospodarczy w dłuższej perspektywie prowadzić może do wzrostu niestabilności, pogłębiając dysproporcje regionalne. Jak potwierdzają badania, konkurencja przestrzenna między władzami poszczególnych stanów była marnotrawną polityką wykorzystaną sprytnie przez międzynarodowe koncerny, które – jak zauważają badacze – podjęły już decyzje o inwestowaniu w Brazylii, natomiast umiejętnie rozgrywały rywalizację pomiędzy poszczególnymi stanami, czekając, który z nich zaoferuje najkorzystniejsze warunki. Politycy z poszczególnych stanów, kierując się krótkowzroczną, populistyczną polityką nastawioną na zdobycie poklasku poprzez przyciągnięcie spektakularnej inwestycji

na swój teren, często nie liczyli się z kosztami oferowanej w zamian pomocy publicznej, starając się jedynie „przelicytować” konkurencję (Rodriguez-Poze, Tomaney, Klink 2001, Rodriguez-Poze, Arbix 2001).

#### ZMIANY WIELKOŚCI PRODUKCJI ORAZ EKSPORTU I IMPORTU SAMOCHODÓW

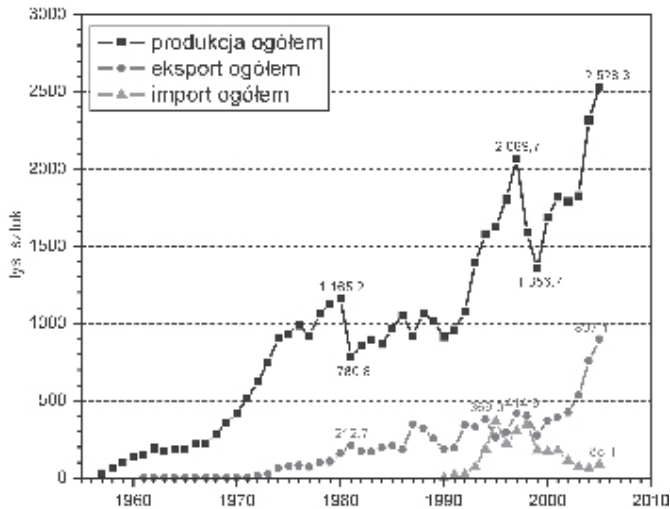
W roku 1957 produkcja samochodów w Brazylii wyniosła 30,5 tys. sztuk, z czego tylko 1166 sztuk (3,8%) stanowiły samochody osobowe. W roku 1960 produkcja osiągnęła poziom ponad 133 tys. sztuk, z czego 42,6 tys. sztuk, czyli 32,0% stanowiły samochody osobowe. Tak niewielki udział samochodów osobowych w początkowym okresie rozwoju tego przemysłu wynikał z przyjętej przez GEIA strategii przyciągania inwestycji, która nastawiona była szczególnie na wspieranie rozwoju produkcji samochodów ciężarowych, dostawczych, terenowych i autobusów. Dopiero w drugiej fazie zdecydowano się także wspierać rozwój produkcji samochodów osobowych, kiedy administracja prezydenta Kubitchka zrozumiała, że sukces rozwoju rodzimego przemysłu motoryzacyjnego będzie mogła ogłosić dopiero, gdy szerzej dostępne staną się tanie, krajowe auta osobowe.

Kryzys gospodarczy połowy lat 60. doprowadził do nieznaczного ograniczenia wielkości produkcji w latach 1963–1965 w porównaniu do roku 1962. Trudna sytuacja gospodarcza oraz niestabilność polityczna związana z przewrotem wojskowym w 1964 r. była szczególnie uciążliwa dla mniejszych firm samochodowych, inwestujących w Brazylii. W większości były to przedsiębiorstwa z dużym udziałem kapitału brazylijskiego, które w obliczu kryzysu na rynku były najmniej odporne, dlatego w drugiej połowie lat 60. zostały przejęte przez duże międzynarodowe koncerny, dla których stanowiły konkurencję. Po konsolidacji w przemyśle samochodowym i wyeliminowaniu słabszej konkurencji, pod koniec lat 60. sektor ten osiągnął w Brazylii dojrzałość zarówno pod względem oferowanych produktów, jak również procesów technologicznych oraz organizacji i zarządzania (Shapiro 1991, Laplane, Sarti 1997).

Poprawa sytuacji gospodarczej z końcem lat 60. zaowocowała dynamicznym przyspieszeniem rozwoju gospodarczego Brazylii, trwającym do końca lat 70. Jednym z najprężniej rozwijających się przemysłów był właśnie przemysł samochodowy, walnie przyczyniając się do osiągnięcia takich sukcesów gospodarczych (Liberska 1989).

Już w roku 1971 produkcja osiągnęła ponad 500 tys. sztuk, a w roku 1980 przekroczyła „magiczny” poziom 1 mln sztuk, z czego ponad 933 tys., czyli 80,1% ogółu stanowiły samochody osobowe. Warto również zauważyć, że od drugiej połowy lat 70. coraz większego znaczenia nabierał eksport samochodów, który w roku 1980 wynosił 157 tys. sztuk, co stanowiło ok. 13,5% ogólnej produkcji (ryc. 2).

Przełom lat 70 i 80. był zarazem okresem zahamowania wzrostu produkcji, co było bezpośrednią konsekwencją drugiego „szoku paliwowego”. Kolejna podwyżka cen ropy naftowej okazała się nie do pokonania dla coraz bardziej zadłużonej i bardzo silnie zależnej od importu ropy Brazylii. Kryzys gospodarczy, który objął lata 80. przyczynił się początkowo do znacznego spadku produkcji. W latach 1980–1981 ogólna wielkość produkcji samochodów spadła o 33%, osiągając poziom 780,8 tys. sztuk, a w przypadku samochodów osobowych spadek wyniósł aż 37,2%, do poziomu 585,8 tys. sztuk. W drugiej połowie tej dekady produkcja oscylowała wokół 1 mln sztuk rocznie (ryc. 2).



Ryc. 2. Zmiany wielkości produkcji oraz importu i eksportu samochodów w Brazylii w latach 1957–2005

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2006

Jednym ze sposobów złagodzenia wpływu kryzysu paliwowego na przemysł samochodowy i gospodarkę Brazylii, bardzo silnie uzależnioną od importu ropy naftowej, była substitucja benzyny etanolem produkowanym z trzciny cukrowej. Masowa produkcja samochodów z silnikami zasilanymi w całości etanolem była unikalną w świecie brazylijską receptą na uniknięcie dużego importu ropy naftowej, w obliczu kryzysu gospodarczego, wysokiego zadłużenia i braku środków dewizowych. Działające na brazylijskim rynku koncerny samochodowe ochoczo podjęły produkcję samochodów z tego typu silnikami, co sprawiło, że udział w produkcji samochodów osobowych z silnikiem na etanol w latach 1983–1986 wahał się od 73,1% do 76,0%. W przypadku samochodów ciężarowych udział ten wahał się od 69,0% do 72,6%, najniższy zaś był w przypadku samochodów dostawczych, oscylując między 38,9% a 53,6%. W na przełomie lat 80. i 90. udział w produkcji samochodów z tego typu silnikami drastycznie zmalał, a od drugiej połowy lat 90. nie przekracza 3% rocznie. W ostatnich dwóch latach dynamicznie wzrasta natomiast produkcja samochodów z silnikami na paliwo mieszane benzynowo-etanolowe (*Anuário da Indústria Automobilística Brasileira* 2006, s. 57).

Znamiennym faktem był również znaczny wzrost wielkości eksportu w latach 80., który wynikał z konieczności sprzedania za granicą jak największej części produkcji w obliczu skurczenia się rynku wewnętrznego w Brazylii. W wyniku tego w pierwszej połowie lat 80. wielkość eksportu oscylowała wokół 200 tys. sztuk rocznie, co stanowiło ok. 1/5 ogólnej wielkości produkcji. Natomiast szczególnie dużą wielkość eksportu osiągnięto w drugiej połowie lat 80., kiedy to w roku 1987 przekroczyła ona 345,5 tys. sztuk, co stanowiło 37,6% ogółu ówczesnej produkcji (ryc. 2).

Ponowne ożywienie produkcji przemysłu samochodowego notowane jest od początku lat 90. Wynikało to z poprawy sytuacji gospodarczej w kraju. Wdrażane wówczas programy stabilizacyjne zahamowały wysoką inflację, a poprawa sytuacji gospodarstw domowych

wzmogła zapotrzebowanie na nowe samochody. Wielkość produkcji wzrastała bardzo dynamicznie, osiągając poziom ponad 2 mln sztuk w roku 1997. Warto również podkreślić, że gwałtowny wzrost produkcji w latach 90. nie był w stanie zaspokoić krajowych potrzeb, w szczególności jeżeli chodzi o różnorodność oferowanych modeli, co wyraźnie przyczyniło się do wzrostu wielkości importu, który w 1995 osiągnął poziom ok. 369 tys. sztuk. Obserwowany w pierwszej połowie lat 90. wzrost importu był także w dużej mierze wywołany liberalizacją wymiany handlowej i ograniczeniem stawek celnych na sprowadzane samochody. Równocześnie jednak na podobnym poziomie utrzymywała się wielkość eksportu brazylijskich samochodów. Warto jednak zaznaczyć, że w obliczu szybkiego wzrostu wielkości importu w 1995 r. ponownie przywrócono wysokie cła na sprowadzane samochody, w obawie przed brakiem inwestycji w rodzimy przemysł motoryzacyjny. Przyczyniło się to do stopniowego spadku wielkości importu, przy jednoczesnym dynamicznym wzroście wielkości eksportu, który w 2005 przekroczył 897 tys. sztuk, co stanowiło 35,5% ogólnej wielkości produkcji (ryc. 2).

Warto również zaznaczyć, że głównymi odbiorcami brazylijskiego eksportu są państwa z Ameryki Południowej (41,0% wielkości eksportu w 2004 r.) oraz Ameryki Północnej (33,7%), spośród których największe znaczenie mają: Meksyk (28,8%) oraz Argentyna (25,6%) (*Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2006, s. 73).

Ochrona rynku krajowego przed nadmiernym importem oraz zachęcanie międzynarodowych koncernów do inwestycji stały się impulsem do napływu nowych inwestycji w tej branży, które pojawiły się masowo w drugiej połowie lat 90. i na początku XXI wieku. Przyczyniły się one do dynamicznego wzrostu wielkości produkcji, która po krótkotrwałym załamaniu w latach 1998–1999 osiągnęła w roku 2005 poziom ponad 2,5 mln sztuk, a produkcja samochodów osobowych przekroczyła poziom 2 mln sztuk. Obserwowany w ostatnich latach rozwój przemysłu samochodowego wynika z poprawy sytuacji gospodarczej w Brazylii, co owocuje wzrostem zapotrzebowania na samochody na tym dużym i stosunkowo słabo nasyconym rynku. Dodatkowo wzrost produkcji napędza rozwój wymiany handlowej w obrębie MERCOSUR, gdzie kieruje się coraz większa część eksportu samochodów.

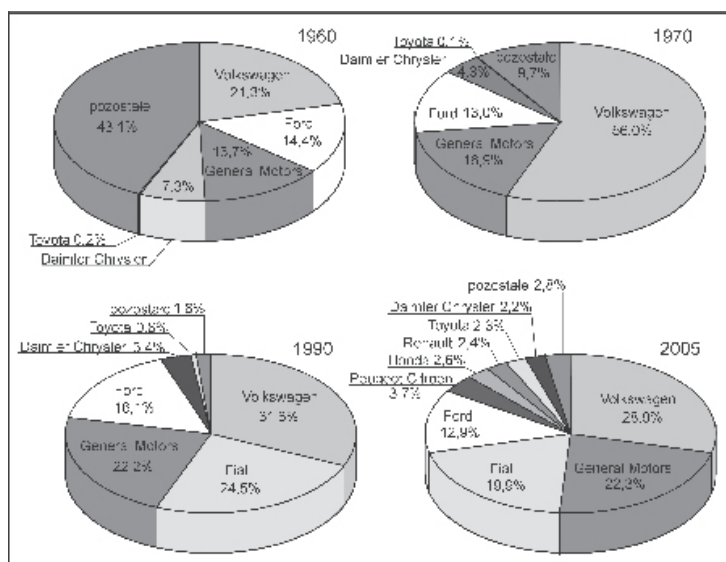
## ZMIANY STRUKTURY PRODUKCJI WEDŁUG GŁÓWNYCH PRODUCENTÓW

Brazylijski przemysł samochodowy ukształtował się w formie dużego międzynarodowego oligopolu, w którym największą rolę odgrywały koncerny amerykańskie (Ford i General Motors) oraz europejskie (Volkswagen i Fiat). Koncerny japońskie były praktycznie nieobecne na rynku brazylijskim aż do drugiej połowy lat 90. XX wieku, kiedy to na szerszą ekspansję zdecydowały się Toyota oraz Honda.

Dominującą pozycję na brazylijskim rynku zajmuje koncern Volkswagen, który w latach 1960–1970 zwiększył swój udział w ogólnej produkcji samochodów z 21,3% do 56,0%. Wynikało to z rozwoju produkcji tanich, małych samochodów osobowych (VW Garbus) dla szerokiego grona odbiorców, co pozwoliło zdominować rynek brazylijski, na którym dwa konkurujące koncerny amerykańskie Ford i GM zwlekały z wprowadzeniem małego taniego samochodu dla niezbyt zamożnych obywateli, koncentrując się na produkcji droższych aut średniej wielkości. Warto również podkreślić, że w roku 1960 w strukturze produkcji stosunkowo duży udział miały pozostałe firmy (43,1%), głównie z udziałem rodzimego kapitału,



które w wyniku opisywanej wcześniej konsolidacji sektora w drugiej połowie lat 60. zostały przejęte przez dominujące koncerny (ryc. 3).



Ryc. 3. Zmiany struktury produkcji samochodów ogółem według głównych koncernów w latach 1960, 1970, 1990, 2005

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2006

Od drugiej połowy lat 70. udział Volkswagena zaczął stopniowo maleć wraz z wkroczeniem na brazylijski rynek Fiata (1976 r.), który również skoncentrował się na produkcji tanich, małych aut dla szerokiego grona niezbyt zamożnych odbiorców, co stanowiło duże wyzwanie dla firm działających w Brazylii w tym segmencie rynku. Bardzo szybko rósł także udział Fiata w brazylijskim rynku, osiągając w 1980 r. już blisko 14% ogólnej wielkości produkcji, zaś na początku lat 90. wysunął się na drugą pozycję pod względem wielkości produkcji, z udziałem sięgającym blisko 25% ogółu produkowanych pojazdów. Sukces Fiata i VW na brazylijskim rynku samochodowym, szczególnie w segmencie samochodów osobowych, wynikał z faktu, że skoncentrowały się one na produkcji małych i tanich aut, o pojemności silnika do 1000 cm<sup>3</sup>, których kupno premiował rząd poprzez preferencyjne opodatkowanie przy zakupie i rejestracji.

Wymusiło to także na pozostałych liczących się producentach (szczególnie Ford i GM) konieczność rozwinięcia tego segmentu produkcji. W wyniku tego w roku 1990 w strukturze produkcji dominowały wyraźnie 4 duże koncerny: Volkswagen – 31,6%, Fiat – 24,5%, General Motors – 22,2% oraz Ford – 16,1%. Łącznie dostarczały one 94,4% ogólnej produkcji samochodów w Brazylii (ryc. 3).

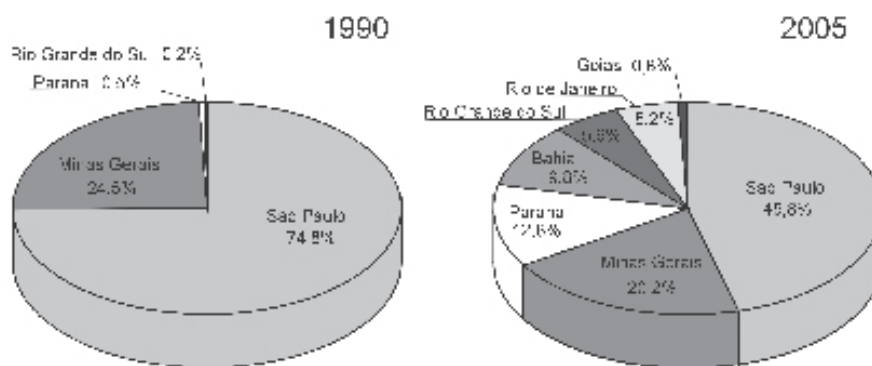
Pojawienie się w drugiej połowie lat 90. nowych koncernów wpłynęło na znaczące zmiany w strukturze produkcji. W 2005 udział w globalnej produkcji wspomnianej „wielkiej czwórki” wynosił już tylko 84,0%, znaczący segment w rynku zdobyły nowe koncerny, np. Peugeot-Citroën (3,7%), Honda (2,6%), Renault (2,4%). Starają się one odrobić zaległości związane z nieobecnością na brazylijskim rynku, który wraz ze wzrostem zamożności

społeczeństwa i otwieraniem się na wymianę z innymi krajami w regionie staje się coraz bardziej atrakcyjny.

#### ZMIANY W GEOGRAFICZNEJ KONCENTRACJI PRODUKCJI

Jak już wspomniano wcześniej, do połowy lat 70. wszystkie inwestycje sektora samochodowego ulokowane były w stanie São Paulo, z czego ich przeważająca większość koncentrowała się w regionie ABC, obejmującym miasta: Santo Andre, São Bernardo do Campo i São Caetano do Sul. W momencie wchodzenia firm na brazylijski rynek stan ten, a szczególnie jego stolica, był obszarem najwyżej rozwiniętym gospodarczo, o najlepiej rozwiniętej infrastrukturze. Posiadał także duże zasoby wykwalifikowanej siły roboczej oraz najchłonniejszy rynek zbytu. W roku 1975 z regionu ABC pochodziło aż 75% wielkości produkcji, a pozostałe 25% z innych miast położonych w tym stanie (Rachid, Donadone, Bento 2002).

Wraz z inwestycją Fiata w Betim na przedmieściach Belo Horizonte nastąpiła większa geograficzna dywersyfikacja produkcji, a wraz ze wzrostem produkcji tego koncernu rosło także znaczenie stanu Minas Gerais w globalnej produkcji przemysłu samochodowego Brazylii. W roku 1990 blisko 75% produkcji pochodziło ze stanu São Paulo, zaś kolejne 24,5% przypadało na stan Minas Gerais. Udział pozostałych stanów był marginalny i nie przekraczał 1%, co wynikało z faktu, że zlokalizowane były w nich fabryki samochodów ciężarowych i autobusów, których wielkość produkcji w liczbach bezwzględnych była dużo niższa w porównaniu z fabrykami samochodów osobowych (ryc. 4).



Ryc. 4. Udział poszczególnych stanów w ogólnej produkcji samochodów w Brazylii w roku 1990 i 2005

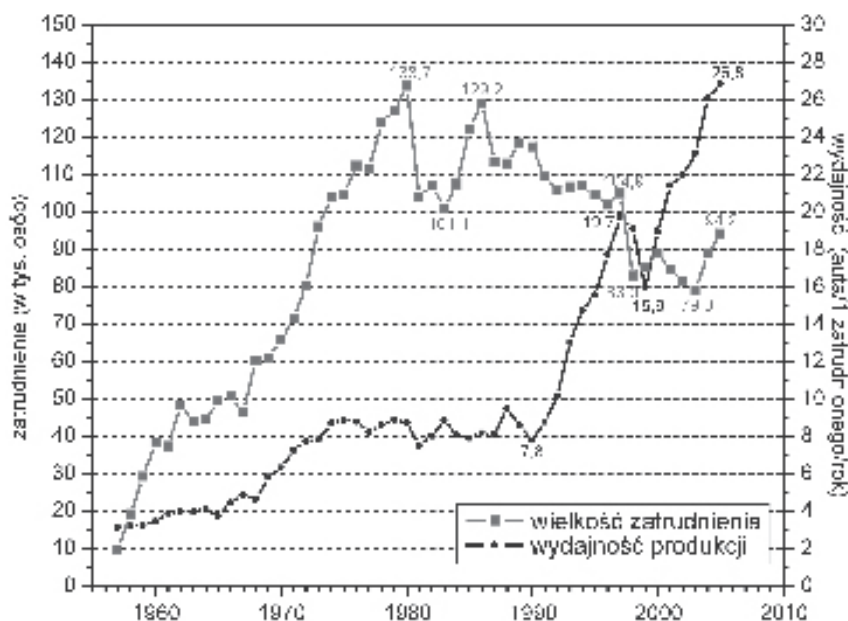
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2006

Sytuacja uległa diametralnej zmianie w latach 90. wraz z pojawieniem się nowych inwestycji. Inwestorzy poszukiwali względnie najtańszej siły roboczej oraz dobrej infrastruktury komunikacyjnej i bliskości rynków zbytu, natomiast samorządy lokalne (stanów i miast), które w wyniku demokratyzacji kraju i liberalizacji polityki gospodarczej w latach 90. uzyskały dużą samodzielność w zakresie polityki podatkowej, zaczęły prowadzić między sobą

ostrą rywalizację w walce o pozyskanie inwestycji motoryzacyjnych, stosując ulgi podatkowe, zwolnienia z podatków, zaciągając pożyczki na budowę odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej czy uzbrojenie terenu – starając się za wszelką cenę przyciągnąć inwestorów. Doprowadziło to do znacznego wzrostu geograficznej dywersyfikacji produkcji. W 2005 r. udział stanu São Paulo wynosił już tylko 45,8%, Minas Gerais – 20,2%, pojawiły się natomiast takie stany, jak: Parana – 12,6%, Bahia – 9,8%, Rio Grande do Sul – 5,6%, czy Rio de Janeiro – 5,2% (ryc. 4).

## ZMIANY ZATRUDNIENIA I WYDAJNOŚCI PRODUKCJI

Wraz z rozwojem przemysłu samochodowego bardzo szybko zwiększała się także ilość zatrudnionych w nim pracowników – z niecałych 10 tys. osób w 1957 r. do ponad 48,5 tys. w 1962 r. Następnie odnotowano nieznaczny spadek i stagnację zatrudnienia, co było związane z omawianym wcześniej kryzysem w połowie lat 60., który udało się opanować na przełomie lat 1967/68. Pozwoliło to na trwały dynamiczny wzrost zatrudnienia od 1967 do 1980 r. W tym okresie zatrudnienie zwiększyło się blisko trzykrotnie: z 46,4 tys. do 133,7 tys. osób (ryc. 5).



Ryc. 5. Zmiany wielkości zatrudnienia oraz wydajności produkcji w przemyśle samochodowym w latach 1957–2005

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2006

Początek lat 80. charakteryzuje gwałtowny spadek wielkości zatrudnienia związany z kryzysem gospodarczym, który bardzo silnie dotknął branżę samochodową. W roku 1981 zatrudnienie w tym sektorze było niższe o blisko 29,7 tys. osób, czyli o 22,2% w porównaniu do roku 1980. Ograniczenie wielkości produkcji wywołało gwałtowną falę zwolnień, która nasiliła się szczególnie w pierwszej połowie lat 80., natomiast poprawa sytuacji w kraju oraz wzrost eksportu odnotowane w drugiej połowie lat 80. doprowadziły do ponownego wzrostu zatrudnienia. W latach 1980–1983 zatrudnienie zmniejszyło się o 32,6 tys. osób, do poziomu 101,1 tys. osób, by w roku 1986 ponownie wzrosnąć do poziomu ponad 129 tys. zatrudnionych (ryc. 5).

Od końca lat 80. zarysowała się trwała tendencja spadku zatrudnienia, która była wynikiem unowocześniania i modernizacji zakładów przemysłowych, wystawionych na coraz silniejszą konkurencję zagranicznych producentów, w miarę jak liberalizowano wymianę handlową z zagranicą. Wymusiło to na działających w Brazylii koncernach przeprowadzenie działań restrukturyzacyjnych prowadzących do ograniczenia zatrudnienia, a jednocześnie zwiększenia wydajności produkcji. Godny podkreślenia jest fakt, że w całej dekadzie lat 80. nie dokonano w tym zakresie żadnych istotnych zmian, a wydajność produkcji utrzymywała się na poziomie mniej więcej niezmiennym od połowy lat 70., wahającym się między 8 a 9 aut na jednego zatrudnionego na rok. W państwach wysoko rozwiniętych dokonał się w tym zakresie duży skok technologiczny, diametralnie zwiększający wydajność, podczas gdy dotknięty kryzysem brazylijski przemysł samochodowy nie dokonywał żadnych zmian unowocześniających produkcję.

W połowie lat 90. większość brazylijskich fabryk osiągała dużo mniejszą wydajność w porównaniu z zakładami w Europie, np.: w zakładach GM w São Caetano 13,1 sztuk/zatrud./rok, w zakładach Volkswagena w São Bernardo 14,5 szt./zatrud., w zakładach Forda w tym samym mieście 24,2 szt./zatrud., w zakładach Fiata w Betim 25,4 szt./zatrud., a w nowszych zakładach Volkswagena w Taubate już 37,3 szt./zatrud. Natomiast w przypadku europejskich fabryk wynosiła ona np.: 50,0 szt./zatrud. w zakładach Fiata w Melfi, 55,6 szt./zatrud. w zakładach Forda w Walencji, 64,2 szt./zatrud. w zakładach Hondy w Swindon, a w zakładach GM w Eisenach aż 67,7 szt./zatrud. (Rodriguez-Poze, Tomaney 1999, s. 488).

Od początku lat 90. dokonuje się jednak stały wzrost wydajności produkcji, przerwany jedynie krótkotrwałym spadkiem w latach 1997–2000. W latach 1990–1997 produktywność wzrosła z 7,8 do 19,7 aut na jednego zatrudnionego na rok, przy jednoczesnym spadku zatrudnienia z 117,4 do 104,5 tys. W 1999 r. produktywność spadła do 15,9 szt./zatrud., a następnie zaczęła wzrastać osiągając poziom blisko 27 aut na zatrudnionego w 2005 r. (ryc. 5).

Wielkość zatrudnienia po roku 1997 również wykazywała tendencję spadkową, osiągając poziom 79 tys. w roku 2003. Do tak znaczącej redukcji zatrudnienia doszło pomimo dużego napływu nowych inwestycji w latach 1997–2002, co świadczyć może o dokonującej się restrukturyzacji tej gałęzi przemysłu. Funkcjonujące w Brazylii koncerny samochodowe zostały zmuszone do modernizacji swoich zakładów, która polegała na mechanizacji i robotyzacji produkcji, aby sprostać rosnącej konkurencji nowych nowoczesnych inwestycji greenfield. Zmusiło je to do dużej redukcji zatrudnienia, której nie był w stanie wyrównać nabór pracowników do nowo otwieranych zakładów. Dopiero od roku 2004 obserwuje się ponowny wzrost zatrudnienia w tym sektorze, związany z osiaganiem pełnej zdolności produkcyjnej przez zakłady powstałe w ostatnich latach, na który dodatkowo złożyła się dobra koniunktura w branży samochodowej w Brazylii oraz ościennych krajach zwiększająca zapotrzebowanie na nowe auta i zmuszająca brazylijskie fabryki do pracy na pełnych obrotach.

Brazylia posiada najlepiej rozwinięty przemysł samochodowy w skali całej Ameryki Łacińskiej. Rozwój ten dokonał się przy wydatnej pomocy i zachęcie władz centralnych, którym udało się skłonić międzynarodowe koncerny do inwestycji i stworzenia dużego samowystarczalnego sektora motoryzacyjnego, co stanowiło jeden z czynników napędzających dynamiczny rozwój gospodarczy w latach 70. Sektor ten od połowy lat 90. przeżywa drugą dużą falę napływu inwestycji zagranicznych i rozwoju produkcji, co wynika z przekonania, że rosnąca zamożność mieszkańców Brazylii oraz sąsiednich krajów tworzy w tej części świata stosunkowo duży i chłonny rynek zbytu. Doprowadziło to do wzrostu znaczenia tego sektora w gospodarce brazylijskiej, co znajduje swoje potwierdzenie we wzroście udziału w tworzeniu PKB. O ile w 1990 r. przemysł samochodowy tworzył 7,6% PKB całego przemysłu, to w 2005 r. udział ten wzrósł do 11,5%.

W brazylijskim przemyśle samochodowym dokonały się także duże zmiany w wydajności produkcji, jej mechanizacji i wprowadzaniu nowych technologii. Po okresie stagnacji w dekadzie lat 80. XX wieku, ostatnie 15-lecie było okresem dużych inwestycji w unowocześnianie i modernizację istniejących fabryk lub budowę od podstaw nowych zakładów. Pojawiające się w ostatnim okresie nowe inwestycje doprowadziły także do przestrzennej dyspersji produkcji, a stan São Paulo utracił dominującą rolę w koncentracji zakładów przemysłu samochodowego oraz produkcji samochodów. Przy okazji lokalizacji nowych inwestycji w tej branży międzynarodowe koncerny motoryzacyjne umiejętnie wykorzystywały populistyczną politykę władz regionalnych dążących do „zwabienia” na swój teren spektakularnego inwestora z branży motoryzacyjnej i poprzez podsycanie rywalizacji uzyskiwały bardzo duże korzyści finansowe, zwolnienia z podatków oraz przygotowanie terenu pod inwestycje, co bardzo obniżało sam jej koszt, niwelując jednocześnie jej korzystne oddziaływanie na otoczenie i potencjalne efekty mnożnikowe, które powinna przynieść. Jednocześnie niejednokrotnie doprowadzało to stany, które wygrały rywalizację o inwestora, na krawędź bankructwa, gdyż aby zrealizować obietnice, musiały zaciągać wysokie pożyczki.

Biorąc pod uwagę niski wskaźnik nasycenia rynku samochodami osobowymi w Brazylii i państwach MERCOSUR w porównaniu chociażby do krajów Unii Europejskiej, wyraźnie widać duże perspektywy rozwojowe dla tego sektora w Brazylii, o czym może także świadczyć duże zainteresowanie międzynarodowych koncernów inwestycjami w tym kraju. Wraz z poprawą sytuacji gospodarczej, opanowaniem inflacji oraz rosnącą zamożnością mieszkańców państw MERCOSUR przemysł samochodowy będzie notował dalszy wzrost produkcji, ponieważ potencjalna chłonność rynku tych państw jest jeszcze bardzo duża.

## Literatura

*Anuário da Indústria Automobilística Brasileira edição 2006*, 2006, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, São Paulo. (<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>)

*Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos*, 2006, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, São Paulo. (<http://www.anfavea.com.br/50anos.html>)

Laplane M.F., Sarti F., 1997, *The Restructuring of the Brazilian Automobile Industry in the Nineties*, Actes du GERPISA, vol. 20, s. 31–49.

Liberska B., 1989, *Brazylia przyszłości. Strategia rozwoju Brazylii jako przyszłej potęgi światowej w okresie rządów wojskowych 1964–1985*, Warszawa.

- Rachid A., Donadone J.C., Bento P.E.G., 2002, *New investments and industrial location: labour qualification and organizational strategies*, Tenth GERPISA International Colloquium, 6–8 June, Paris. (<http://www.gerpisa.univ-evry.fr/rencontre/10.rencontre/Papers.html>)
- Rodriguez-Poze A., Tomaney J., 1999, *Industrial Crisis in the Centre of the Periphery: Stabilisation, Economic Restructuring and Policy Responses in the São Paulo Metropolitan Region*, „Urban Studies”, vol. 36/3, s. 479–498.
- Rodriguez-Poze A., Tomaney J., Klink J., 2001, *Local empowerment through economic restructuring in Brazil: the case of the greater ABC region*, „Geoforum”, vol. 32, s. 459–469.
- Rodriguez-Poze A., Arbix G., 2001, *Strategies of waste: bidding wars in the Brazilian automobile sector*, „International Journal of Urban and Regional Research”, vol. 25/1, s. 134–154.
- Shapiro H., 1989, *State Intervention and Industrialization: The Origins of the Brazilian Automotive Industry*, „Business and Economic History”, Second Series, vol. 18, s. 26–30.
- Shapiro H., 1991, *Determinants of Firm Entry into the Brazilian Automobile Manufacturing Industry, 1956–1968*, „Business History Review”, vol. 65, no. 4, s. 876–947.

### Development of the Brazilian Automobile Industry in the years 1957–2005

The article examines development of the Brazilian automobile sector from the path-breaking program of installation an automotive industry in 1956 until the year 2005. The efforts of the Brazilian government to produce motor vehicles were part of a general import-substituting development strategy. The main aim of this plan was to restrict import of cars and completely or semi-knocked-down kits (CKDs or SKDs), which were assembled locally, and forced international automotive companies to choose between abandoning the Brazilian market and, with the help of financial incentives, producing cars with 90–95% Brazilian-made content within five years.

The plan implemented by Brazil's government was successful in accelerating the development of automobile sector. After the recession period in the early and mid-1960s, partially induced by the military coup d'état in 1964, at the end of the 1960s the automobile sector showed signs of having achieved maturity. During the 1970s production of this industry was growing very fast, exceeding the level of 1 million cars in the year 1980. The raise in the prices of petroleum at the end of the 1970s triggered off an economic crisis in Brazil, lasting until the beginning of the 1990.

The process of economic stabilization undertaken since the implementation of the Fernando Cardoso's "Plano Real" in 1994 led to relative economic stability, which, despite the period of economic crises in late 1998 and early 1999– lasted until the year 2005. Economic stabilization drove car manufacturers to the second large expansion at the Brazilian automobile sector. The combined value of investments in the years 1994–2001 exceeded 14.8 millions USD. It was connected with the second large wave of migration of international car manufactures to Brazil (Tab. 1).

As a result of such large investments the car production exceeded the level of 2.5 millions vehicles, of which more than 2 millions constituted passenger cars. New FDI in this sector produced also a strong territorial competition among Brazilian states, which triggered short-term spells of economic growth in the place of new investment but was unlikely to lead to any long-term economic benefits (Rodriguez-Poze, Arbix 2001). One of clearly visible effects of new investments is geographical dispersion of automobile industry, and the end of domination in car manufacturing of the state of São Paulo (Fig. 4). The second great improvement took place in productivity of the Brazilian car factories. The productivity per worker increased, in the years 1990–2005, from 7.8 to 26.8 vehicles per employee per annum, which was connected with production modernization in existing plants, and implementation of new technology in "greenfield" plants, and resulted in employment reduction (Fig. 5).