

pogląd, że bez reform strukturalnych realizacja ich postulatów nie jest możliwa.

Rozwój ruchu „zielonego” protestu doprowadził do powstania w 1980 r. federalnej partii Zielonych. W partii tej skanalizowane zostały różne nurty i postulaty ruchu ekologicznego i szerzej alternatywnego (partia Zielonych nie skupiła całego ruchu alternatywnego). Zarówno ruch „zielonego” protestu, jak i partia Zielonych rozumieli się jako tzw. ruch bazowo-demokratyczny dążący do bezpośredniego wpływu obywateli na proces podejmowania decyzji politycznych. Istnieją poważne trudności z zakwalifikowaniem tej partii do lewicy bądź do prawicy politycznej. W pewnych zakresach jest to z pewnością partia lewicowa, w innych natomiast prawicowa, skłaniająca się ku konserwatyzmowi (przynajmniej taki miała charakter na pierwszym etapie swojej działalności). W każdym razie udało jej się skupić większość sił stojących „na lewo” od SPD w sensie radykalnych żądań społeczno-gospodarczych.

Powstanie i sukcesy wyborcze partii Zielonych, zwłaszcza w późniejszych przedterminowych wyborach do *Bundestagu* w marcu 1983 r., zmieniły „scenę polityczną” w Republice Federalnej. Kontrowersje wokół stosunku do niej były jedną z przyczyn rozłamu wewnątrz SPD i rozpadu małej socjalliberalnej koalicji w 1982 r. Zmiana owej „sceny politycznej” wynikała również z tego, że niemal równocześnie z powstaniem federalnej partii Zielonych coraz większego znaczenia począł nabierać w RFN ruch pokojowy. Należy przy tym podkreślić, że między tym ruchem a partią Zielonych od początku istniała ścisła współpraca.

Bernard Perlak

NIKTÓRE ASPEKTY WAHAŃ KONIUNKTURALNYCH NA RYNKU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W RFN

1. UWAGI WSTĘPNE

Wahaniom koniunkturalnym w wysoko rozwiniętych krajach kapitalistycznych podlegają wszystkie sfery gospodarki. Jako immanentna cecha rozwoju gospodarczego, wahania koniunkturalne są atrybutem poszczególnych rynków towarowych, a tym samym również rynku samochodów osobowych.

Zainteresowanie ekonomistów przyczynami i przebiegiem zmian w popycie i podaży samochodów osobowych wynika z faktu przynależności tych pojazdów do grupy tzw. dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku, zwanych także dobrami trwałymi. Dobra te wykazują najwyższą dynamikę wzrostu spożycia w społeczeństwach uprzemysłowionych. Udział ich w konsumpcji prywatnej wynosi od 1/7 do 1/5, natomiast udział z przyroście bieżącej konsumpcji wynosi od 1/3 do 2/3¹. Dodać do tego należy, że produkcja tych dóbr leży w większości w gestii tzw. wiodących gałęzi przemysłu, charakteryzujących się dużą intensywnością techniczną i technologiczną, zaawansowaniem organizacyjnym, dużą innowacyjnością itp. W zbiorze dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku samochody osobowe zajmują kluczową pozycję, a w dającej się przewidzieć przyszłości prawdopodobnie pozycję tę utrzymają.

¹ Por. D. Sokołow, *Koniunktura gospodarcza*. Warszawa 1975, ss. 225-226; por. także M. Pohorille, *Model konsumpcji w ustroju socjalistycznym*. Warszawa 1971, ss. 240-245.

Patrząc od strony konsumenta, samochód osobowy jest wyznacznikiem statusu, prestiżu, przynależności do określonej grupy społecznej itp., spełnia tę rolę nawet w tych krajach, w których przestał być dobrem luksusowym i stał się dobrem niezbędnym w prawidłowym funkcjonowaniu gospodarstwa domowego, społeczeństwa. Eksponowane miejsce samochodów osobowych wynika także z faktu, że przemysł samochodowy należy do gałęzi dynamicznie rozwijających się, będących zawsze nośnikiem postępu technicznego. Współcześnie tendencje te nasiliły się, a niewątpliwym impulsem postępu technicznego był kryzys naftowy i wzrost cen paliw.

Niniejsze opracowanie dotyczy problematyki wahań koniunkturalnych na rynku samochodów osobowych. Ma to być analiza retrospektywna wybranych, najważniejszych aspektów przebiegu wahań koniunkturalnych. Stwierdzenie na podstawie konkretnego materiału empirycznego występowania określonych prawidłowości, proporcji, zależności charakteryzujących zmiany w popycie i podaży na badanym rynku stanowi przesłankę do wnioskowania o znaczeniu i roli rynku ogólnogospodarczych wahań koniunkturalnych. Umożliwi to również sprecyzowanie wzajemnych zależności między badanym rynkiem a zmianami w wolumenie konsumpcji prywatnej i produktem narodowym brutto oraz zbadanie siły i charakteru powiązań między tymi elementami.

Analiza dotyczy rynku nasyconego w rozwiniętym kraju kapitalistycznym, dlatego też oparta zostanie na przykładzie gospodarki Republiki Federalnej Niemiec. RFN zajmuje trzecie miejsce (po USA i Japonii), w produkcji samochodów osobowych, przoduje też pod względem nasycenia; na jeden samochód przypada 3,6 osoby (w USA — 2,0). Dodać do tego należy, że jest to kraj legitymujący się bardzo wysoką stopą wzrostu gospodarczego, zajmujący prestiżowe miejsce w EWG z uwagi na niską stopę bezrobocia, stale dodatnie saldo handlu zagranicznego itp. Mimo niewątpliwych sukcesów, gospodarkę RFN nie ominęły również niepowodzenia i głębokie kryzysy gospodarcze o podłożu koniunkturalnym.

Jako okres objęty bezpośrednią analizą przyjęto lata 1954 - 1979. Jest to czas wystarczająco długi na wykrycie podstawowych zależności o charakterze stochastycznym. W celu uzyskania odpowiednio licznego szeregu czasowego posłużono się danymi kwartalnymi (w postaci indeksów dynamiki). Umożliwia to precyzyjne uchwycenie punktów zwrotnych i stwierdzenie wszelkich przesunięć czasowych punktów zwrotnych. W analizie statystycznej nie zastosowano procedury oddzielenia czystego trendu od wahań koniunkturalnych, jak również oczyszczenia szeregów z wahań sezonowych z uwagi na podważany często sens merytoryczny takich działań statystycznych².

Zaznaczyć należy, że w praktyce przedział czasu objęty analizą był dłuższy (lata 1952 - 1981) z uwagi na konieczność posługiwania się współczynnikami korelacji z opóźnieniami czasowymi.

Za rok początkujący badany okres przyjęto umownie 1955 r. Podyktowane to było chęcią wyeliminowania okresu, w którym następowało zaspokojenie „odłożonego” popytu z lat II wojny światowej. Powszechnie przyjmuje się, że „normalny”,

² M. Okólski, I. Timofiejuk (*Statystyka ekonomiczna, elementy teorii*. Warszawa 1978, s. 26) piszą: „Większość sposobów eliminacji, czy wyodrębnienia jednej grupy czynników, wpływa na oszacowanie pozostałych grup”. Odmienny pogląd wyraża W. Stier (*Analyse saisonaler Schwankungen in ökonomischen Zeitreihen*. Berlin 1980) podając metody i przykłady wygładzania szeregów czasowych. Por. także Z. Matkowski, *Barometry koniunktury*. Warszawa 1979, s. 54; D. Sokołow, *op. cit.*, ss. 108 - 109; O. Lange, *Wstęp do ekonometrii*. Warszawa 1961, ss. 62 - 63.

cykliczny rozwój gospodarki RFN nastąpił dopiero w połowie lat pięćdziesiątych³. Za rok zamykający przedział czasu objęty analizą przyjęto 1979 r. (a uwzględniając przesunięcia czasowe — 1981 r.); podyktowane to było dostępnością materiału statystycznego.

Niniejsze opracowanie nie pretenduje do wyjaśnienia wszystkich zjawisk zachodzących na rynku samochodów osobowych, stanowić ma w zamiśle autora jedynie egzemplifikację twierdzeń przyjętych i uznanych w teorii koniunktury gospodarczej. Analiza wybranych aspektów wahań koniunkturalnych przede wszystkim na rynku samochodów osobowych ma potwierdzić hipotezę o destabilizującym charakterze tego rynku w odniesieniu do gospodarki Republiki Federalnej Niemiec.

2. SAMOCHÓD OSOBOWY JAKO DOBRO KONSUMPCYJNE TRWAŁEGO UŻYTKU

Dobra konsumpcyjne trwałego użytku odznaczają się szeregiem specyficznych cech, które wyróżniają je spośród innych dóbr konsumpcyjnych. Cechy te wynikają z tego, że dobra te zużywają się stopniowo w kolejnych aktach konsumpcji i z wyjątkiem przypadków losowych dobra te zachowują, w długim okresie, zdolność do zaspokajania potrzeb polegających na świadczeniu usług względem posiadacza. Dobra te są nośnikiem usług zaspokajających zarówno potrzeby materialne, jak i niematerialne. Tryb nabywania, gromadzenia i użytkowania ich ma daleko idące konsekwencje; wymieńmy najważniejsze z nich.

1) Stosunkowa trwałość — w myśl definicji dobra te nie zużywają się w jedno-razowym akcie konsumpcji, okres użytkowania trwać może kilka, kilkanaście lat.

2) Zaspokajają potrzeby wyższego rzędu, jest to jednak cecha kontrowersyjna, gdyż część tych dóbr straciła swój pierwotnie luksusowy charakter, stając się dobrami niezbędnymi (dotyczy to w pewnym zakresie również samochodów osobowych).

3) Występuje dwoista forma zużycia się omawianych dóbr; zużycie fizyczne i zużycie moralne. Motywem restytucji zasobu dóbr jest najczęściej zużycie moralne. Zauważyć należy, że w takim przypadku moment dokonania zakupu restytucyjnego może być przesuwany w czasie, bez rezygnacji z usług świadczonych przez dane dobro. Odmiennie przedstawia się sytuacja w przypadku zużycia fizycznego.

4) Na łączną wielkość zakupów realizowanych w danym momencie składają się zakupy pierwotne w formie inwestycji netto i zakupy restytucyjne, odtworzeniowe. Z powyższym podziałem wiąże się podział popytu na popyt pierwotny i popyt restytucyjny⁴. W takim ujęciu część popytu (zakupów) ma charakter „echa” zakupów dokonanych w okresie wcześniejszym⁵.

5) Zakupy dóbr trwałych finansowane są z funduszu swobodnej decyzji, czyli różnicy między dochodami (gospodarstw domowych lub jednostek gospodarujących — *spending unit*) a niezbędnymi wydatkami na żywność, podstawowe usługi, mieszkanie, odzież itp.⁶ Związek między tym funduszem, F_t , a dochodami bieżącymi, D_t ,

³ Por. A. Szeworski, *Wzrost gospodarczy i fluktuacje koniunktury w Republice Federalnej Niemiec*. Uniwersytet Warszawski 1980, s. 14.

⁴ Podział ten wprowadzili R. Stone, D. A. Rowe, *The Market Demand for Durable Goods*, „Econometrica” 1957, nr 2, s. 423 i n. W literaturze polskiej zagadnienie to prezentują m. in.: I. Kudrycka, *Metody ekonometrycznej analizy popytu na dobra trwałego użytku*. Warszawa 1969, s. 56 i n.; Z. Pawłowski, *Ekonometryczne metody badania popytu konsumpcyjnego*. Warszawa 1961, ss. 71-74.

⁵ O zasadzie „echa” i jej konsekwencjach piszą: J. Tinbergen, *Wprowadzenie do ekonometrii*. Warszawa 1957, ss. 210-212; O. Lange, *Teoria reprodukcji i akumulacji*. Warszawa 1965, ss. 141-144.

⁶ Szerzej o funduszu swobodnej decyzji piszą: R. Ferber, *Research on Household Behaviour*, „American Economic Review” 1962, nr 1; Z. Misiaszek, *Ekonomia konsumpcji*.

i wydatkami niezbędnymi, W_t , zapisać można następująco: $F_t = (1 - W_t)D_t$. Bieżąca wielkość tegoż funduszu zwiększona być może dzięki oszczędnościom lub poprzez zaciągnięcie kredytu⁷, bądź pośrednio poprzez zakup ratalny.

6) Decyzje o zakupie dóbr trwałych są z reguły decyzjami przemyślanymi i planowanymi. Nie oznacza to jednak eliminacji wpływu czynników subiektywnych typu: moda, przyzwyczajenia, nawyki, naśladownictwo (efekt demonstracji)⁸, chęć wyróżnienia się (wyróżniki marginalne)⁹, ostentacyjna konsumpcja, efekt rygla¹⁰, *reference groups*¹¹ itp. Na wielkość bieżących zakupów istotny wpływ wywiera również tzw. klimat konsumpcyjny, który ująć można w postaci wskaźników ufności konsumentów i przedstawić za pomocą pewnych krzywych nastrojów, oczekiwań i przewidywań potencjalnych nabywców, konsumentów¹².

7) Szczególną rolę w rynku dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku odgrywają wszelkie formy promocji, reklamy, szeroko rozumianej polityki marketingowej. J. K. Galbraith pisze: „Prawdziwym dogmatem wielkich producentów dóbr konsumpcyjnych jest obecnie projektowanie i wytwarzanie takich towarów, które by się najlepiej nadawały do reklamowania”¹³. Zmiany w gustach konsumentów stają się rezultatem celowej, zorganizowanej działalności producentów kreujących popyt poprzez „uświadamianie” potencjalnym nabywcom istnienia określonej potrzeby lub też indukowanie aspiracji posiadania danego dobra. Skrajnym tego przykładem są „gadgetsy”.

8) Produkcja omawianych dóbr cechuje się dużą dywersyfikacją asortymentową, jakościową i cenową. Zróżnicowanie dóbr spełniających podobne funkcje i produkowanych analogicznymi metodami jest dla producenta przesłanką minimalizacji ryzyka rynkowego, konsumentowi natomiast daje iluzoryczne poczucie swobody wyboru i suwerenności.

9) Nakiady na postęp techniczny owocują częstotliwością wprowadzania na rynek wyrobów nowych o odmiennych funkcjach i własnościach oraz doskonaleniem wyrobów dotychczas produkowanych.

10) Dobra konsumpcyjne trwałego użytku — ze względu na specyficzne cechy

Kraków 1974, ss. 24-25; T. Pałaszewska-Reindl, *Konsumpcja dóbr trwałego użytku*. Warszawa 1966, ss. 24-27; Z. Matkowski, *Wahania popytu finalnego w Stanach Zjednoczonych a teoria cyklu koniunkturalnego*. „*Ekonomista*” 1976, nr 6, s. 1362.

⁷ Zaznaczyć jednak należy, że oprocentowanie kredytu konsumpcyjnego jest bardzo wysokie i sztywne w górę, dlatego też jest to środek jednokierunkowy — pobudzający, stosowany w okresach recesji jako stymulator wzrostu sprzedaży. Por. R. Schlesinger, *Polityka pieniężna i jej krytycy*, w: A. Szeworski, *Teoria i polityka stabilizacji koniunktury*. Warszawa 1975, ss. 326-327; Z. Kowalczyk, *Antycykliczna i interwencyjna polityka państwa kapitalistycznego na rynkach pieniężno-kredytowym i finansowym*, w: *Wybrane zagadnienia koniunktury gospodarczej*. Poznań 1974, s. 44.

⁸ Por. J. S. Duesenberry, *Income, Saving and the Theory of Consumer Behaviour*. Cambridge 1952, s. 27; J. A. Schumpeter, *Business Cycles*, New York 1939, ss. 262-266; C. Grabowski, *O teorii społecznego uwarunkowania popytu*, „*Handel Wewnętrzny*” 1959, nr 6, ss. 12-17; E. Shapiro, *Macroeconomic analysis*. New York 1974, s. 120.

⁹ Por. Z. Foltynski (red.), *Badanie zagranicznych rynków zbytu*. Poznań 1975, s. 29; D. Riesman, *Samotny tłum*. Warszawa 1971, ss. 62-63.

¹⁰ Por. J. S. Duesenberry, *op. cit.*, s. 115 i n.; M. Pohorille, *Preferencje konsumentów a postulowany wzorzec spożycia*. Warszawa 1978, s. 143; M. Nasilowski, *O teoriach rozwoju współczesnego kapitalizmu*. Warszawa 1978, ss. 154-155.

¹¹ Por. G. Katona, *The Powerfull Consumer, Psychological Studies of the American Economy*. New York 1960, s. 155 i n.

¹² Por. W. Małeckie, *Mechanizm wahań popytu na trwałe dobra konsumpcyjne*. „*Ekonomista*” 1978, nr 1, s. 138; Z. Matkowski, *Barometry...*, ss. 40-41; M. Pohorille, *Preferencje...*, s. 36.

¹³ J. K. Galbraith, *Spółczesność dobrobytu. Państwo przemysłowe*. Warszawa 1973, s. 120.

ich użytkowania — charakteryzują się dużą wrażliwością koniunkturalną¹⁴, czyli zdolnością odbierania i reagowania na wszelkiego rodzaju impulsy koniunkturalne (występujące w formie zmian dat ekonomicznych, np. cen, dochodów, kosztów itp.).

Dobra konsumpcyjne trwałego użytku nie stanowią jednorodnej grupy, w literaturze przedmiotu stosuje się szereg różnych podziałów, ze względu na długość okresu użytkowania, spełnianie funkcje, rodzaj zaspokajanych potrzeb, stopień ich nieodzowności, okres pojawienia się na rynku itp.¹⁵ W każdym ujęciu samochody osobowe zajmują poczesne miejsce w zbiorze tych dóbr, często nawet utożsamia się samochody osobowe z dobrami trwałymi. Takie podejście jest jednak niewłaściwe. Samochód osobowy wyróżnia się bowiem szeregiem specyficznych cech. Mimo iż w wielu krajach stał się dobrem szeroko dostępnym, ciągle traktowany być musi jako dobro wyższego rzędu, zaspokajające potrzeby w drugiej i trzeciej kolejności ważności. Wynika to z pozycji w strukturze społecznych preferencji wyboru i powinno znaleźć swój wyraz w przebiegu wahań koniunkturalnych, w dużej intensywności i amplitudzie, zwiększonej częstotliwości wahań oraz ich wyprzedzającym charakterze.

Tabela 1

Podstawowe wskaźniki obrazujące zmiany dynamiki produkcji i sprzedaży samochodów osobowych w RFN w latach 1955 - 1979

Szeregi	Średnie tempo wzrostu	Odchylenie standardowe	Współczynnik zmienności	Ilość kw. o ujemnej stopie wzrostu	Wartości ekstremalne w %		Parametry funkcji regresji	
					Max	Min	a	b
Po	9,2	13,9	0,127	18	38,0	-27,6	19,6	-0,205
Pw	8,1	13,4	0,124	24	46,2	-26,0	17,8	-0,205
Pe	9,0	15,4	0,141	22	73,3	-29,8	25,6	-0,330
Sd	8,9	12,4	0,114	17	64,0	-25,1	6,9	+0,040
Co	5,2	4,0	0,038	11	12,8	-5,0	8,0	-0,056
Kp	8,8	2,9	0,027	—	13,0	+1,8	10,0	-0,024

Zróżdło: Obliczenia własne w oparciu o szeregi kwartalne dynamiki wzrostu badanych wielkości. Dane statystyczne zaczerpnięto z „Wirtschaft und Statistik” różne roczniki z lat 1955 - 1981.

Wymieńmy najważniejsze cechy samochodów osobowych, które wyróżniają je spośród ogółu dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku.

1) Występuje zjawisko podwyższonego poziomu nasylenia¹⁶, coraz częstszym zjawiskiem jest posiadanie w gospodarstwie domowym dwóch, a nawet trzech samochodów.

¹⁴ Por. B. Skórkowska, S. Mynarski, Z. Matkowski, *Analiza rynków zagranicznych*. Warszawa 1979, ss. 90 - 94.

¹⁵ Różne typy klasyfikacji dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku przedstawiają: B. Pigniol, *Consummation épargne et biens durables*. Paris 1966, s. 4; T. Pałaszewska-Reindl, *op. cit.*, s. 13; W. Malecki, *op. cit.*, ss. 131 - 132.

¹⁶ Poziom nasylenia traktować należy jako asymptotę funkcji logistycznej. Istnieje również możliwość uwzględnienia zmienności poziomów nasylenia, (por. Z. Pawłowski, *Ekonometria*, Warszawa 1980, ss. 225 - 228).

2) Popyt na samochody zgłaszany jest nie tylko przez gospodarstwa domowe, ale także przez indywidualne osoby nie będące przedstawicielami rodzin. Liczba podmiotów zgłaszających popyt jest więc większa niż liczba gospodarstw domowych. Do tego dochodzi jeszcze popyt zgłaszany przez przedsiębiorstwa.

3) Istnieje rozwinięty — ujęty w ramy instytucjonalne i prawno-organizacyjne — rynek samochodów używanych. Stwarza to możliwość nabycia samochodu nowego, ale droższego lub alternatywnie używanego, ale tańszego¹⁷.

4) Koszty eksploatacji pojazdów są stosunkowo wysokie (w relacji do ceny nabycia). Wchodzą w to bowiem koszty paliw, opłaty ubezpieczeniowe, podatki bezpośrednie i pośrednie itp.

5) Samochód osobowy spełniać może funkcję środka produkcji, np. taksówki, pojazdy służbowe.

3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA RYNKU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W RFN

Republika Federalna Niemiec jest krajem o najwyższym w Europie zachodniej stopniu motoryzacji, w skali światowej wyprzedzają RFN jedynie Stany Zjednoczone. W RFN zarejestrowanych jest ponad 18 mln pojazdów, co znaczy, że na jeden samochód przypada 3,6 osoby; jest to co prawda wskaźnik niższy niż w USA (2,0), ale wyższy niż w Japonii (4,0). W przeliczeniu na tysiąc mieszkańców w RFN przypada prawie 300 pojazdów¹⁸.

Nasylenie rynku nastąpiło w połowie lat pięćdziesiątych, wtedy bowiem na jeden samochód przypadało już tylko 30 mieszkańców i przekroczona została analogiczna wielkość dla 1939 r. Miarą szybkiego wzrostu motoryzacji w RFN w badanym okresie jest liczba nowych rejestracji: w 1950 r. zarejestrowano 150 tys., w 1960 już 940 tys., a w 1976 — 2 mln.¹⁹

Przytoczone dane świadczą nie tylko w dynamice rozwoju przemysłu samochodowego, ale potwierdzają też o masowości i powszechności konsumpcji.

W RFN, podobnie jak w większości krajów EWG, popyt restytucyjny stanowi około 70% popytu łącznego (w latach pięćdziesiątych około 35%). Zaznaczyć należy, że obecnie tylko około 20-25% łącznego obrotu stanowią zakupy samochodów nowych, pozostała część to obrót samochodami używanymi.

Struktura użytkowanych samochodów w RFN jest bardzo stabilna, ukształtowała się pod koniec lat pięćdziesiątych i nie zmieniła się do dnia dzisiejszego mimo zmian w procesach produkcji, zmienności upodobań i kosztów eksploatacji. Dominują samochody średniej wielkości od 1000 cm³ do 1500 cm³, stanowiąc około 60% ogółu użytkowanych pojazdów. Udział samochodów większych sięga 10% i nie obserwowano, by udział ten w latach siedemdziesiątych wykazywał spadek.

Przejdźmy teraz do krótkiej charakterystyki sfery podaźowej. Zmiany w strukturze przemysłu RFN obrazują, iż przemysł samochodowy należy do najszybciej rozwijających się, udział tegoż przemysłu wzrósł z 4,1% w 1952 do 8,0% w 1972 r.²⁰

¹⁷ O wymogach, jakie muszą być spełnione, by konsument dokonał wyboru między alternatywnymi możliwościami (samochód używany a nowy) pisze B. Lehbort, *Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland*. Tübingen 1962, ss. 18-25.

¹⁸ Por. P. Weiher, *Stehen die Märkte für Produktions- und langlebige Verbrauchsgüter vor der Sättigung?* w: H. Besters, *Wachstum und Konjunktur unter veränderten Bedingungen*. Baden-Baden 1976, ss. 93-96; M. Tomala, *Gospodarka RFN, wczoraj, dziś, jutro*. Warszawa 1979, s. 151.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Por. B. Polszakiewicz, *Wpływy długofalowych czynników wzrostu na rozwój gospodarczy RFN*. „Przegląd Zachodni” 1975, nr 1, s. 184.

Produkcja w tym czasie wzrosła przeszło 10-krotnie (produkcja światowa w tym okresie wzrosła tylko 4-krotnie). I tak w 1955 r. produkcja samochodów wynosiła 300 tys. rocznie, a w 1976 r. przekroczyła 3,5 mln. Dynamika wzrostu spowodowała, że udział przemysłu samochodowego RFN w produkcji światowej wzrósł do 12%, a w produkcji EWG do 40%²¹. W rezultacie RFN plasuje się w ścisłej czołówce światowej ustępując jedynie Stanom Zjednoczonym i Japonii. Wydaje się, że przyszłość rysuje się równie pomyślnie, gdyż prymat RFN w Europie jest niepodważalny, a możliwości eksportu ogromne. Eksport RFN nie jest narażony na takie trudności, jakie przeżywa Japonia, przed ekspansją której bronią się już wszyscy i prędzej czy później spowoduje to spadek wielkości eksportu samochodów japońskich, zwłaszcza do USA i EWG.

Wkroczyliśmy już w dziedzinę handlu zagranicznego, w tej materii gospodarka RFN notuje największe sukcesy. Udział eksportu samochodów osobowych w łącznej wielkości wywozu wahał się od 8% do 14%, stanowiło to 30% - 50% wielkości produkcji. Największy eksport zanotowano na początku lat siedemdziesiątych. Import do 1960 r. wykazywał tendencję spadkową z 40% wielkości sprzedaży w 1950 r. do około 9% w 1960 r. Od tegoż roku następuje powolny wzrost udziału importu (głównie z Francji); w 1978 r. udział ten wyniósł 20%²².

Tabela 2

Wskaźniki charakteryzujące częstotliwość i intensywność wahań koniunkturalnych na rynku samochodów osobowych w RFN w latach 1955 - 1979 (wartości przeciętne)^a

Szeregi	Ilość cykli pełnych	Długość faz w kw.		Skala wahań		Intensywność wahań	
		wzrost	spadek	wzrost	spadek	wzrost	spadek
Po	9	4,00	6,28	29,22	29,51	7,50	5,68
Pw	8	6,57	5,71	25,54	27,91	4,53	5,06
Pe	8	5,33	5,00	25,60	29,61	4,94	4,25
Sd	9	8,83	4,43	33,10	30,56	4,03	7,40
Co	7	5,80	6,17	11,72	10,90	2,07	2,47
Kp	5	8,00	6,00	7,60	6,80	0,95	1,13

a) Są to wartości średnich arytmetycznych dla danej fazy wszystkich cykli za wyjątkiem faz skrajnych (tj. fazy początkującej i fazy kończącej badany przedział czasu) oraz faz stabilizacji na wysokim poziomie cykli Co i Kp. Dla Co wyznaczono fazy stabilizacji o długości 11 i 6 kw., o średnim tempie wzrostu 8,5% i 5,6%. Dla Kp o długości 23 i 11 kw. i średnim tempie wzrostu 10,2% i 6,9%. Źródło: jak w tabeli 1.

Przemysł samochodowy — nie tylko w RFN — charakteryzuje się wysokim stopniem monopolizacji, dominującą formą jest sytuacja oligopolistyczna. W RFN 98% wielkości produkcji przypada na pięć firm, z czego ponad połowa przypada na Volkswagenwerke AG²³. Oprócz przewagi ilościowej koncern VW spełnia w

²¹ Por. P. Weier, *op. cit.*, s. 93; M. Tomala, *op. cit.*; s. 151.

²² Obliczenia własne na podstawie *Statistisches Jahrbuch für die BRD, 1978*, ss. 253-255, 1980, s. 239-248.

²³ Por. W. Sadzikowski, *Ekonomiczne zagadnienia współczesnego kapitalizmu*, Warszawa 1972, s. 308; T. Grabowski, *Rola państwa w gospodarce RFN*, Warszawa 1976, s. 234 i n.; B. Tietz, *Konsument und Einzelhandel*, Frankfurt 1966, s. 331 i n.

przemysłu samochodowym RFN faktyczną rolę *leadera* i to nie tylko w zakresie zmian cen, co jest niewątpliwie przejawem istnienia pewnego efektu dominacji²⁴. Nie przeczy temu fakt, iż reprzytaczając VW doprowadziła do tego, że liczba akcjonariuszy przekracza 1 mln przy liczbie zatrudnionych sięgającej 80 tys. (z pominięciem filii zagranicznych). Do czołowej piątki największych producentów, oprócz VW, zalicza się koncerny *Opla* i *Forda* należące do kapitału amerykańskiego oraz koncerny *Daimler-Benz* i *Bayerische-Motorenwerke* należące do zachodnioniemieckich magnatów finansowych²⁵.

Na tym wypada zakończyć ogólny zarys rynku samochodów osobowych w Republice Federalnej Niemiec. Z natury rzeczy musiała to być charakterystyka pobieżna, przedstawiona w możliwie najprostszej postaci, tzn. wyłącznie w formie prezentacji danych statystycznych bez komentowania i oceny zachodzących na badanym rynku zjawisk i procesów. Wiele problemów nie mieściło się w ramy niniejszego opracowania i dlatego też pominięto kwestie związane z postępowaniem technicznym, integracją gospodarczą, rolą interwencjonizmu państwowego, znaczeniem filii zagranicznych i umiędzynarodowieniem się produkcji samochodów osobowych itp.

4. WAHANIA KONIUNKTURALNE PRODUKCJI I SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W RFN

Analizę zmian zachodzących na rynku samochodów osobowych przeprowadzimy za pomocą najprostszych metod statystycznych, a uzyskane wyniki posłużą do zobrazowania charakteru i specyfiki wahań produkcji i sprzedaży. Punktem odniesienia w stosunku do zmian produkcji i sprzedaży samochodów osobowych będą zmiany w dynamice wzrostu produktu narodowego brutto. PNB w cenach stałych jest najczęściej wykorzystywanym miernikiem wzrostu gospodarczego, zmian koniunktury gospodarczej i długookresowych tendencji gospodarczych, mimo iż zawiera szereg elementów zniekształcających oraz nie obejmuje wszystkich aspektów procesu gospodarczego²⁶. Zmiany w stopie wzrostu PNB w cenach stałych będą więc dla nas cyklem odniesienia, symbolicznie oznaczonym jako Co, dodatkowo uwzględniono również inną kategorię ekonomiczną, a mianowicie konsumpcję prywatną (Kp); jest to — jak gdyby — element pośredni między koniunkturą ogólnogospodarczą a badanym rynkiem. Uwzględnienie konsumpcji prywatnej pozwoli na rozszerzenie analizy porównawczej i ujęcie jej jako analizy pewnego systemu.

W celu egzemplifikacji zmian zachodzących na rynku samochodów osobowych w RFN w latach 1955 - 1979 utworzono cztery szeregi empiryczne dynamiki wzrostu produkcji i sprzedaży w ujęciu kwartalnym. Trzy z wymienionych szeregów odnoszą się do produkcji, a jeden do sprzedaży:

- a) produkcja łączna — Po;
- b) produkcja na rynek wewnętrzny — Pw;
- c) produkcja na eksport — Pe;
- d) sprzedaż detaliczna — Sd.

²⁴ Por. G. C. Means, *Pricing Power and the Public Interest*. New York 1962, s. 29 i n.; tenże, *The Corporate Revolution in America*. New York 1962, a także R. Dorfman, *Prices and Market*. New Jersey 1972, s. 163 i n.; E. Domańska, *Rozwój i funkcjonowanie niefinansowych korporacji amerykańskich*. Warszawa 1978, s. 82, 104 i n.; K. Kozłowa, R. Entow, *Teoria ceny*. Warszawa 1975, s. 224.

²⁵ Szerzej na ten temat pisze M. Jungblut, *Bogaci i superbogaci w RFN*. Warszawa 1977.

²⁶ Por. Z. Matkowski, *Barometry...*, ss. 8-13; M. Nasilowski, *op. cit.*, ss. 152-167; E. Nevin, *Textbook of Economic Analysis*. London 1955, s. 238.

Dodałkowe wyodrębnienie z wolumenu produkcji łącznej części przeznaczonej na rynek wewnętrzny i części na eksport wynika ze znacznego udziału tegoż eksportu, wysokiej dynamiki wzrostu i roli w obrotach handlowych RFN. Zrezygnowano natomiast z importu, ponieważ pełni on marginesową rolę w kształtowaniu sytuacji na rynku wewnętrznym, a tylko ten jest obiektem zainteresowania. Pominięto również kategorię sprzedaży hurtowej, gdyż stwierdzono daleko idącą zgodność przebiegu wahań koniunkturalnych sprzedaży hurtowej i detalicznej²⁷. Zmiany w wielkości obrotów samochodami używanymi oraz w wielkości nowych rejestracji zostały pominięte, gdyż wykracza to poza ramy opracowania.

Rozpocznijmy analizę powyższych szeregów empirycznych od kwestii długookresowych odnoszących się do całego badanego przedziału czasowego. Podstawowe wskaźniki charakteryzujące zmiany długookresowe oraz proporcje między badanymi szeregami a Co i Kp ujęte zostały w tabeli 1. Najbardziej syntetycznym wskaźnikiem świadczącym o rozwoju motoryzacji w RFN są wartości średniego tempa wzrostu produkcji i sprzedaży; wartości tych wskaźników są prawie dwukrotnie większe niż w cyklu odniesienia. Zaskakuje fakt, że dla szeregów Kp i Sd wskaźniki te są prawie identyczne, oznacza to, że popyt na samochody nowe wzrasta proporcjonalnie do wzrostu wolumenu konsumpcji prywatnej. Na uwagę zasługuje również wysokość średniej odnoszącej się do eksportu, co potwierdza raz jeszcze rolę eksportu samochodów w RFN.

Proporcje w wielkościach odchyłań standardowych i współczynników zmienności wskazują — jest to ocena wstępna, która rozwinięta zostanie w dalszej części — na bardzo silne, o dużej amplitudzie wahania koniunkturalne na badanym rynku. Odchylenie standardowe, będące miarą rozproszenia wartości empirycznych od średniego tempa wzrostu jest dla szeregów samochodów osobowych przeszło trzykrotnie większe niż dla Co (przy czym wartość tego wskaźnika dla Co, 4,0 jest dużo większa niż dla Kp, 2,9). O dużym rozproszeniu świadczą również wartości ekstremalne poszczególnych szeregów: największe dysproporcje zaobserwowano dla Pe (-29,8 i 73,3) oraz dla Sd (-25,1 i 64,0). Dla Co i Kp analogiczne wskaźniki przyjęły dużo niższe wartości.

W tabeli 1 przedstawiono również parametry funkcji regresji prostoliniowej $y = a + b_t$, gdzie a i b — parametry, t — czas²⁸. Większość współczynników kierunkowych funkcji regresji (współczynniki „b”) wykazuje wartości ujemne, co oznacza, że dynamika wzrostu w długim okresie ma tendencję malejącą²⁹. Do pewnego stopnia wytłumaczyć to można bardzo dużą dynamiką wzrostu (zdecydowanie wyższą od średniej) w okresie „cudu gospodarczego” i jak gdyby w opozycji do tego, głębokim i długotrwałym kryzysem z połowy lat siedemdziesiątych.

Przechodząc do szczegółowszej analizy samych wahań koniunkturalnych, skoncentrujemy się na niektórych kwestiach, tzn. na intensywności, amplitudzie i zgodności czasowej poszczególnych cykli i faz. Dla Co, jako wyznacznika koniunktury ogólnogospodarczej, wyodrębnić można w badanym okresie siedem cykli koniunkturalnych, z tym że dwa z nich — to cykle skrajne, niepełne i tym samym nie w pełni reprezentatywne. Jako kryterium wyodrębnienia poszczególnych cykli przyjęto „dna” kryzysów lub załamań gospodarczych, czyli kwartały o najniższych wskaźnikach wzrostu PNB³⁰. W badanym okresie 1955 - 1979 uwidoczniły się cykle koń-

²⁷ Dla badanego okresu współczynnik korelacji między sprzedażą hurtową a detaliczną samochodów osobowych wyniósł 0,88.

²⁸ Dokonano również szacunku parametrów funkcji wykładniczej $y = a e^{bt}$. Uzyskane wyniki nie wniosły nic nowego do analizy.

²⁹ Pragmatyczne pojmowanie ujemnego współczynnika kierunkowego równania regresji prowadzi do wniosku, że od pewnego momentu wartości estymowane przybliżać będą wyłącz-

czące się kryzysem, gdzie „dno” przypada na II kw. 1958 r., II kw. 1967 r., I kw. 1975 r., lub załamaniem w I kw. 1963 r.³¹, IV kw. 1971 r. i III kw. 1977 r.³² Długość cykli pełnych waha się od 10 kwartałów do 19; średnia długość wynosi 15,4 kwartału.

Duże trudności nastęrcza podział cykli na poszczególne fazy. Zakres i cel opracowania nie wymaga stosowania jednego uniwersalnego podziału, dopuszczalne jest więc zastosowanie podziału zgodnego zarówno z dwu- jak i trzyfazowym modelem cyklu. Różnice sprowadzają się jedynie do występowania bądź niewystępowania fazy stabilizacji na wysokim poziomie. Fazę stabilizacji na wysokim poziomie wyodrębniono dwukrotnie dla szeregów Co i Kp. Pozostałe cykle mają wyraźnie przebieg dwufazowy (wzrost — spadek).

Odpowiednio do dolnych punktów zwrotnych, za górne punkty zwrotne kończące fazę ekspansji (wzrostu) przyjęto kwartały o najniższych wskaźnikach dynamiki wzrostu PNB. Po górnym punkcie zwrotnym następuje bądź to faza recesji (spadku), bądź to faza stabilizacji.

W oparciu o analogiczne zasady dokonano podziału na cykle i fazy pozostałych szeregów czasowych obrazujących zmiany w produkcji i sprzedaży samochodów osobowych, przy czym nie zaobserwowano istnienia fazy stabilizacji i dlatego do tych szeregów dopasowano dwufazowy model cyklu.

Z wykresu wynika, iż częstotliwość wahań koniunkturalnych nie jest jednokowa. Ilość wyznaczonych cykli w szeregach samochodów jest większa niż dla Co, większość z „dodatkowych” cykli przypada na fazy stabilizacji na wysokim poziomie cyklu odniesienia. Zauważyć należy również, że rozłożenie poszczególnych cykli jest nieregularne, w małym stopniu skorelowane między różnymi szeregami, co wynika głównie ze zróżnicowania długości cykli i faz, w tym zwłaszcza proporcji między kolejnymi fazami. Potwierdzają tę tezę obliczenia przeciętnych długości faz wzrostu i spadku w poszczególnych szeregach (obliczenia te przedstawione zostały w tabeli 2). Trudno doszukać się jakichkolwiek prawidłowości w tym względzie, na uwagę zasługuje jedynie proporcja między długością fazy wzrostu Po (4,0) a długością fazy wzrostu Sd (8,83). Proporcja ta oznacza, że produkcja łączna samochodów osobowych wykazuje wahania koniunkturalne charakteryzujące się krótkimi fazami wzrostu w przeciwieństwie do sprzedaży, która wykazuje fazy wzrostu o znacznej długości.

W tabeli 2 ujęto również dane dotyczące skali wahań koniunkturalnych, czyli różnicy między wartościami ekstremalnymi w danej fazie oraz intensywności wahań koniunkturalnych, czyli dynamiki zmian badanego wskaźnika w przeliczeniu na jednostkę czasu. Skala wahań dla wszystkich szeregów samochodów jest zbliżona, kształtuje się w granicach od 25,60 p. do 33,10 p. Większe wartości — z wyjątkiem

nie wartości ujemne, progresywnie malejące. Oznaczałoby to absolutny spadek badanych wielkości, w długim czasie tendencja taka jest nie do przyjęcia. Przyczyną malejącego trendu, prócz specyfiki badanego przedziału czasowego, jest także charakter szeregów empirycznych (tempo wzrostu) i niedoskonałości funkcji regresji. Mimo niewątpliwiej wady, zastosowana funkcja pozwala ustalić kierunek zachodzących zmian na badanym rynku bez przypisywania jej walorów prognostycznych.

³⁰ Inne dopuszczalne kryteria podziału cykli i faz, wraz z komentarzem, podaje Z. Matkowski, *Barometry*..., ss. 13 i 51-58.

³¹ Często winą za powyższe załamanie obarcza się ostrą zimą z przełomu 1962/1963 r., nie jest to chyba pogląd słuszny, gdyż już w połowie 1962 r. wystąpiły symptomy przegrzania gospodarczego.

³² W literaturze polskiej spotyka się również inne podziały, np: B. Sziołka, *Kontrasty społeczno-ekonomiczne RFN*. Katowice 1976; A. Szeworski, *Wzrost...*, B. Polszakiewicz, *Prawidłowości przebiegu cykliów koniunkturalnych po II wojnie światowej na przykładzie RFN*. „Acta Universitatis Nicolai Copernici” 1976, nr 70.

Sd — przybiera badany wskaźnik dla faz spadku, co dowodzi, że w tych fazach następują relatywnie większe zmiany niż w fazach wzrostu. Odwrotne proporcje występują dla Co i Kp, zaznaczyć jednak należy, że skala wahań Co i Kp jest kilkakrotnie mniejsza w stosunku do szeregów obrazujących zmiany produkcji i sprzedaży samochodów.

Điugóść poszczególnych faz i skala wahań znajdują swoje odzwierciedlenie w współczynnikach intensywności. Dla szeregów Co i zwiassza dla Kp intensywnóść wahań jest wielokrotnie mniejsza niż dla szeregów samochodów. Najniższą wartość przyjęł współczynnik dla Kp faza wzrostu (0,95); jest to zrozumiałe zważywszy na długość (przeciętną) dla tej fazy. Interpretacja jest następująca: wahania koniunkturalne konsumpcji prywatnej cechują się tym, że okresy wzrostu trwają długo, ale dynamika wzrostu jest słaba. Diametralnie odmienna sytuacja występuje dla szeregów samochodów osobowych: fazy wzrostu i spadku trwają przeciętnie krócej, natomiast dynamika zmian jest bardzo duża. Nawyższą wartość współczynnik intensywności przyjęł dla Po (7,50) oraz dla Sd (7,40) — w pierwszym przypadku jest to faza wzrostu, w drugim spadku.

Kolejnym zagadnieniem jest kwestia usytuowania punktów zwrotnych w cyklach produkcji i sprzedaży samochodów osobowych w stosunku do cyklu odniesienia. Dokonamy zatem oszacowania długości odchyłeń punktów zwrotnych, cykli samochodów w stosunku do odpowiadających im punktów zwrotnych cyklu odniesienia. Nadmienić należy, że w przypadku wystąpienia fazy stabilizacji za górny punkt zwrotny przyjęto kwartał początkujący fazę stabilizacji. W tabeli 3 przedstawiono rodzaj i długość przesunięć górnych i dolnych punktów zwrotnych oraz wartości przeciętne tychże odchyłeń. W badanych latach 1955 - 1979 sekwencje czasowe przesunięć czasowych punktów zwrotnych różnią się co do długości i znaku (nie dla wszystkich cykli stwierdzono istnienie odpowiadających sobie punktów zwrotnych). Odnośnie do dolnych punktów zwrotnych stwierdzono w siedmiu przypadkach zgodność czasową, w 10 przypadkach występuje przesunięcie wyprzedzające w stosunku do Co, z tym, że w trzech przypadkach — z uwagi na długość — są to przesunięcia wątpliwe. Dodatnie przesunięcia wystąpiły jedynie w cyklu kończącym się w 1971 r. Odnośnie do górnych punktów zwrotnych stwierdzono zgodność czasową w sześciu przypadkach, przesunięcia wyprzedzające w siedmiu, a opóźnione w ośmiu przypadkach.

Biorąc pod uwagę rodzaj i długość przesunięć czasowych stwierdzić należy brak wyraźnych prawidłowości w rozłożeniu punktów zwrotnych, brak jest przede wszystkim regularności co do charakteru przesunięć. Jedynie z położenia dolnych punktów zwrotnych można wysnuć wniosek, że samochody osobowe wykazują tendencję do wcześniejszego wychodzenia z kryzysu. Pewne prawidłowości dają się zauważyć także w charakterze przesunięć badanych szeregów w pojedynczych cyklach, np. dla dolnych punktów zwrotnych cyklu IV (I kw. 1971 r.) dominują dodatnie przesunięcia o długości 1-3 kw., czy też dla górnego punktu zwrotnego w następnym cyklu (I kw. 1973 r.) o podobnych przesunięciach.

Analiza długości cykli i faz wykazała brak regularności w rozłożeniu czasowym, zróżnicowanie przesunięć punktów zwrotnych potwierdza tę tezę w sposób pośredni. Wylania się problem stopnia zbieżności długoookresowej wahań koniunkturalnych szeregów produkcji i sprzedaży samochodów osobowych z wahaniami koniunkturalnymi PNB w cenach stałych. W celu zbadania stopnia zbieżności posłużymy się współczynnikami korelacji obliczonymi każdorazowo dla 100 obserwacji, zastosowano również współczynniki korelacji uwzględniające przesunięcia czasowe rzędu 1-5 kwartałów. Wartość współczynników korelacji prostej (bez przesunięć) wynosiła od 0,20 do 0,58, co wskazuje na słabą korelację. Po uwzględnieniu dopuszczalnych

Tabela 3

Rozkład punktów zwrotnych produkcji i sprzedaży samochodów osobowych w stosunku do cyklu odniesienia

A. Dolne punkty zwrotne

Szeregi	II kw. 1958	I kw. 1963	II kw. 1967	IV kw. 1971	I kw. 1975	III kw. 1977	średnie odchylenie
Po	-5	-5	+1	+3	0	-	-1
Pw	-5	(-6)	0	+1	-1	-	-2
Pe	(-9)	-4	0	+2	0	0	0
Sd	(-7)	0	-1	0	-4	-	-1
Kp	0	-	+1	+2	-	-3	0

B. Górne punkty zwrotne

Szeregi	IV kw. 1956	I kw. 1960	I kw. 1964	II kw. 1969	I kw. 1973	II kw. 1976	średnie odchylenie
Po	-	+1	-2	-1	+2	0	0
Pw	-4	+1	-5	+1	+1	0	-1
Pe	-	(-8)	0	-4	+2	0	0
Sd	-	+1	0	+2	0	-2	0
Kp	-4	+1	-	+5	+3	-	+1

- przesunięcia wyprzedzające

+ przesunięcia opóźnione

w stosunku do cyklu odniesienia

W nawiasach przesunięcia wątpliwe (ze względu na długość przesunięć i położenie kolejnych faz), danych w nawiasach nie uwzględniono przy obliczaniu średnich odchyłań. W cyklach, w których wystąpiły fazy stabilizacji, za górny punkt zwrotny przyjęto kwartał początkujący fazę stabilizacji.

przesunięć stwierdzono, iż dla szeregu Po najwyższą kolerację uzyskano z 3-kwartalnym wyprzedzeniem w stosunku do Co, natomiast dla Pw i Sd stwierdzono 1-kwartalne wyprzedzenie (współczynniki korelacji przybrały wartości od 0,57 do 0,77). Dla pozostałych szeregów przesunięć nie stwierdzono.

Na zakończenie wypada podać wyniki analizy korelacji między konsumpcją prywatną a produkcją i sprzedażą samochodów osobowych. Współczynniki korelacji prostej przybrały wartości od 0,34 do 0,42, natomiast uwzględniając przesunięcia uzyskano dla Pw z 1-kwartalnym wyprzedzeniem 0,57, a dla Sd z analogicznym wyprzedzeniem 0,48. Uzyskane wyniki wskazują na słabą zależność, aczkolwiek dla dwóch wymienionych szeregów występuje wyraźne przesunięcie.

5. RYNEK SAMOCHODÓW OSOBOWYCH A OGÓLNOGOSPODARZE WAHANIA KONIUNKTURALNE

Przeprowadzona analiza wahań koniunkturalnych na rynku samochodów osobowych w RFN w latach 1955-1979 dotyczyła tylko wybranych aspektów, weryfikowanych na podstawie dość wąskiego materiału empirycznego, tym niemniej pokusić się można o uogólnienie wniosków płynących z dotychczasowych rozważań. Dokonanie pewnego uogólnienia jest możliwe tylko pod warunkiem, że odnosić się będzie do przedstawionego materiału, bez waloru uniwersalności i powszechności ocenianych zjawisk lub zależności.

Punktem wyjścia do dalszych rozważań niech będzie teza, iż samochody osobowe jako dobra trwałego użytku charakteryzują się dużą wrażliwością koniunkturalną³³. Ta cecha znajduje swoje odzwierciedlenie w zdolności odbierania i reagowania na impulsy koniunkturalne typu zmian dat ekonomicznych zarówno kategorii obiektywnych (np. dochodów, cen), jak i subiektywnych (np. skłonności do oszczędzania lub wydatkowania bieżących dochodów, struktury preferencji itp.).

Podatność na impulsy koniunkturalne przejawia się przede wszystkim w dużej intensywności zmian w produkcji i sprzedaży na badanym rynku. Konsekwencją dużej intensywności jest wysoka amplituda wahań koniunkturalnych, znacznie większa niż amplituda wahań koniunkturalnych PNB i konsumpcji prywatnej. Nadmienić należy, że cykle koniunkturalne na badanym rynku są relatywnie krótsze niż cykle dla PNB, co jeszcze bardziej pogłębia gwałtowność reakcji.

Drugą cechą potwierdzającą postawioną wcześniej tezę jest częstotliwość wahań. Analiza wykazała istnienie większej liczby cykli na badanym rynku w stosunku do ilości cykli wyznaczonych dla PNB. Cykle „dodatkowe”, zwane także „quasi-cyklami”, pojawiają się najczęściej w okresach, gdy koniunktura ogólnogospodarcza stabilizuje się na wysokim poziomie. Stwierdzić więc można, że rynek samochodów osobowych jest szczególnie podatny na impulsy depresyjne, spadkowe (przy założeniu, że w każdym punkcie lub przedziale czasu ścierają się przeciwstawne sobie siły — uzewnętrznione poprzez działanie impulsów depresyjnych i ekspansyjnych — a faza stabilizacji to okres, w którym przeciwstawne siły równoważą się)³⁴.

Analiza rozłożenia punktów zwrotnych nie wykazała istnienia prawidłowości w tym zakresie, stwierdzone przypadki przesunięć dolnych punktów zwrotnych (w stosunku do cykli PNB), jak i przesunięć całych cykli (jednoczesne wystąpienie jednoimiennych przesunięć górnych i dolnych punktów zwrotnych), jak i długookresowych przesunięć wyprzedzających (uzyskanych w rachunku korelacyjnym), pozwalają wnioskować o dużej elastyczności rynku samochodów osobowych. Dotyczy to zwłaszcza wychodzenia z kryzysu.

Dotychczas przedmiotem rozważań były jednostronne zależności między koniunkturą ogólnogospodarczą a badanym rynkiem. W ramach tego dwuelementowego układu elementem generującym wszelkie impulsy była koniunktura ogólnogospodarcza, natomiast rynek samochodów osobowych był stroną bierną odbierającą część z tych impulsów. Istnieje jednak zależność odwrotna, co wynika z faktu, iż rynek ten jest integralną częścią, podsystemem, większego systemu, jakim jest gospodarka narodowa jako całość. Z tej racji każde przekształcenie podsystemu (danego rynku) musi spowodować odpowiednie przekształcenie całego systemu. Występuje więc swoiste sprzężenie zwrotne, które przybiera postać impulsów koniunkturalnych powstających na rynku samochodów osobowych, a nakierowanych na koniunkturę ogólnogospodarczą.

Charakter badań koniunkturalnych na rynku samochodów osobowych — i to po stronie popytu, jak i podaży — sprawia, że rynek ten spełnia destabilizującą rolę. W odniesieniu do gospodarki RFN, zważywszy znaczenie przemysłu samochodowego, jego udział w gospodarce narodowej, stopień zmotoryzowania społeczeństwa, gwałtowne zmiany popytu i podaży samochodów osobowych stanowią czynnik wzmacniający i pogłębiający wahania ogólnogospodarcze. Impulsy zwrotne, płynące z tego rynku, są bądź to stymulatorem procesów spadku, bądź to procesów

³³ Patrz przypis 2.

³⁴ Takie ujęcie wahań koniunkturalnych prezentuje Z. Matkowski, *Barometry...*, s. 57.

wzrostu aktywności gospodarczej i to bez względu na stopień zsynchronizowania wahań koniunkturalnych.

Niestabilność badanego rynku ma również i drugi wymiar. Powstające „quasi-cykle” nie sprzyjają utrzymywaniu się w długim okresie wysokiej stopy wzrostu gospodarczego. Powstające impulsy z tytułu „quasi-cykli” stanowić mogą samodzielnym czynnikiem inicjującym wahania ogólnogospodarcze.

Reasumując należy stwierdzić, że rynek samochodów osobowych jest aktywnym elementem koniunktury i spełnia wybitnie destabilizującą rolę³⁵. Jest to rola podobna do roli inwestycji w kapitale trwałym, bo też przebieg wahań koniunkturalnych jest bardzo podobny. Oczywiście, stwierdzenie aktywnej roli badanego rynku nie umniejsza w niczym roli inwestycji jako głównego bezpośredniego czynnika sprawczego wahań koniunkturalnych. Samochody osobowe stanowią jedynie jeden z wielu czynników dodatkowych.

W ramach omawianego dwuelementowego układu uwzględnić należy konsumpcję prywatną. Materiał empiryczny wskazuje na bardzo słabe wahania koniunkturalne tej kategorii ekonomicznej. Niewielka intensywność przy wysokim średnim tempie wzrostu w latach 1955-1979 świadczy o stabilizującym jej charakterze, mimo iż zawiera w sobie element wybitnie destabilizujący. Znamienny jest również fakt braku zbieżności wahań koniunkturalnych PNB, konsumpcji prywatnej i większości szeregów samochodów osobowych. Przyczyn specyfiki wahań konsumpcji prywatnej szukać należy w tej jej części, która nie była przedmiotem naszego zainteresowania, tzn. dóbr spożywczych, dóbr nietrwałego użytku i usług bytowych. Ta część konsumpcji prywatnej odznacza się bardzo małą wrażliwością koniunkturalną, co ujawnia się w bardzo słabych wahaniami koniunkturalnych³⁶. W rezultacie — z uwagi na to, że dobra trwałe stanowią mniejszą część — konsumpcja prywatna jako całość wykazuje słabe wahania koniunkturalne o małym stopniu skorelowania z wahaniami ogólnogospodarczymi.

Na zakończenie zastanówić się należy nad możliwościami prognozowania zmian zachodzących na rynku samochodów osobowych i na tej podstawie — także zmian koniunktury ogólnogospodarczej. Na możliwość stosowania jako barometru koniunkturalnego popytu i podaży samochodów osobowych zwrócił uwagę F. G. Piskoppel³⁷. W świetle przeprowadzonej analizy nie wydaje się prawidłowe ekstrapolowanie bezpośrednie wahań koniunkturalnych na badanym rynku, brak jest bowiem regularności w rozłożeniu cykli i kolejnych faz. Nie jest więc możliwe wnioskowanie oparte na rozłożeniu punktów zwrotnych o nadchodzących zmianach koniunktury ogólnogospodarczej. Do praktycznego wykorzystania — w ograniczonym zakresie — posłużyć mogą jedynie obserwacje poczynione w kwestii proporcji amplitudy i skali wahań koniunkturalnych.

6. ZAKOŃCZENIE

1. Samochody osobowe zalicza się do dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku, są one jednak dobrem specyficznym wyróżniającym się spośród dóbr trwałych.
2. Charakter gromadzenia, nabywania i użytkowania dóbr trwałych, zwłaszcza

³⁵ O aktywnej roli dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku w USA pisze Z. Matkowski, *Wahania...*, s. 1393.

³⁶ Potwierdza to tezę J. A. Estey'a (*Cykle koniunkturalne*, Warszawa 1959, s. 114), że „produkcja dóbr stojących blisko konsumenta wykazuje najmniejsze wahania, natomiast produkcja dóbr stojących daleko od konsumenta wykazuje najsilniejsze wahania”.

³⁷ Por. F. G. Piskoppel, *Zasady badania koniunktury w gospodarce kapitalistycznej*, Warszawa 1962, ss. 106-107.

samochodów osobowych, powoduje wysoki stopień ich wrażliwości koniunkturalnej. To z kolei sprawia, iż wahania koniunkturalne mają przebieg zbliżony do wahań koniunkturalnych inwestycji w kapitale trwałym.

3. W gospodarce Republiki Federalnej Niemiec przemysł samochodowy odgrywa istotną rolę zważywszy wielkość produkcji i jej udział w produkcji całego przemysłu oraz wielkość i znaczenie eksportu. W badanym okresie 1955-1979 znaczenie tego przemysłu jeszcze wzrosło wraz ze wzrostem liczby pojazdów i liczby użytkowników.

4. Na przykładzie gospodarki RFN stwierdzono, że wahania koniunkturalne produkcji i sprzedaży samochodów osobowych cechują się wysoką intensywnością, amplitudą i częstotliwością. Dało to podstawę do wnioskowania o destabilizującym charakterze tego rynku.

5. Dalsze badania, przy zastosowaniu bardziej skomplikowanych metod, z wykorzystaniem danych empirycznych o innych przekrojach oraz z uwzględnieniem innych aspektów, przyczynić się mogą do lepszego zrozumienia mechanizmów wahań koniunkturalnych.

Jacck Dubisz

