

*Wojciech Łygaś*

## **TENDENCJE ROZWOJU SZWEDZKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W LATACH 1945—1980**

Przemysł samochodowy to dzisiaj jedna z najbardziej prężnych gałęzi przemysłu szwedzkiego. Szczególnie intensywnie rozwijał się on w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, a więc w okresie, gdy samochody można było kupić korzystnie, po stosunkowo niskiej cenie. Oba koncerny szwedzkie — AB Volvo i Saab — znane są przeciętnemu człowiekowi właśnie dzięki produkowanym przez nie samochodom osobowym. Na skutek dużej produkcji zatrudnienie we wszystkich przedsiębiorstwach pracujących dla przemysłu samochodowego wynosi ok. 350 tyś. osób. Do sukcesów, jakie notuje szwedzki przemysł samochodowy obecnie, dochodzono jednak przez ponad 50 lat.

Przez więcej niż 20 lat na początku naszego stulecia próbowano w Szwecji rozpocząć masową produkcję samochodów osobowych. Związane z tym są takie nazwiska jak Jöns i Anders Cederholm, Gustaf Eriksson, Fridolf Thorssin i Anton Svensson, C. A. Engström, Erland Bratto, Martin Eriksson czy Enoch Thulin. Pierwsze egzemplarze nie zawsze były doskonałe technicznie, często i szybko się psuły i zużywały, a produkcja seryjna, jaką podejmowały niektóre przedsiębiorstwa, nie przekraczała kilkudziesięciu lub kilkuset sztuk.

W tej sytuacji w 1924 r. w firmie Svenska Kullagerfabriken powzięto decyzję o rozpoczęciu produkcji samochodów osobowych. Twórcami tego programu byli Assar Gabrielsson i Gustaf Larson, których uważać można za ojców szwedzkiego przemysłu samochodowego. Obaj rozpoczęli produkcję na własne ryzyko. Już w 1926 r. pierwszy model był gotów. Nazwano go Volvo, co po łacinie *znaczy* „toczę się”. Wg tego prototypu w kwietniu 1927 r. rozpoczęto produkcję seryjną.

Pierwszy z wyprodukowanych modeli — noszący pieśczośliwie imię Jakob — był pojazdem odkrytym, wykonanym z drzewa jesionowego, pokrytym sztuczną skórą. Czterocyldrowy silnik o mocy 28 KM pozwalał rozwijać prędkość do 60 km/h. Jednak pod koniec lat 20-ych dokonano pewnych modyfikacji — samochody Volvo oparto na wzorach amerykańskich. Były czarnego koloru, z mocnym podwoziem oraz błotnikami z przodu i z tyłu. Osiągały prędkość do 90/h. W kwietniu 1929 r. firma AB Volvo wyprodukowała pierwszy pojazd sześciocyldrowy. Sześciocyldrowe modele PV 651 budowano już z myślą o eksporcie.

Lata trzydzieste to dla szwedzkiego przemysłu samochodowego dwa całkiem różne okresy. Pierwszy z nich obejmuje lata 1930—1933. W tym czasie Szwecja, tak jak i cały świat, znajdowała się w głębokim kryzysie gospodarczym. AB Volvo dzielnie przeciwdziałało piętrzącym się trudnościami. Kapitał akcyjny wzrósł do 4200 tyś. koron<sup>4</sup>, wykupiono również większość udziału w Pentaverken Skövde, gdzie montowano silniki do volvo. Mimo tych pociągnięć i to przedsiębiorstwo dotknięte zostało w pewnym stopniu kryzysem. O ile w 1932 r. wyprodukowano 747 pojazdów na rynek krajowy i 60 na eksport, o tyle w 1934 r. produkcja spadła odpowiednio do 604 i 245. Tak duży spadek spowodowany był dużym wzrostem cen na samochody, zmniejszonymi dochodami ludności oraz faktem, że szwedzkie wozy nie były konkurencyjne w stosunku do pojazdów zagranicznych.

W 1933 r. Szwecja powoli zaczęła wychodzić z kryzysu. Zwiększyła się produkcja we wszystkich dziedzinach przemysłu, spadło bezrobocie, podniosły się płace realne i wzrósł standard życiowy ludności. Coraz więcej ludzi po zaspokojeniu podstawowych potrzeb, po urządzeniu i umeblowaniu mieszkania odkładało pieniądze na samochód. Nic więc dziwnego, że

w 1939 r. sprzedano już 2468 wozów marki Volvo, co w porównaniu z rokiem 1934 (604 egz.) było dużym sukcesem.

Nadal jednak import dominował znacznie nad produkcją krajową. Samochody produkcji amerykańskiej, angielskiej, niemieckiej i francuskiej wciąż przeważały na szwedzkich drogach. Było to niekorzystne dla produkcji rodzimej, większa bowiem część zysków pozostawała w kasach wielkich koncernów zagranicznych, zamiast przyczyniać się do rozwoju przemysłu szwedzkiego. W miarę upływu czasu import wzrastał niezmiennie, aby w 1939 r. osiągnąć liczbę 27 342 samochodów.

Sytuacja AB Volvo w drugiej połowie lat 30-ych przedstawiała się raczej korzystnie. Firma powoli wychodziła z regresu. Już w 1935 r. kapitał akcyjny wzrósł do 13 mln koron, a w 1937 r. do 18 mln koron. Pozwoliło to firmie na wyprodukowanie swego pierwszego pojazdu, wykonanego całkowicie ze stali, tzw. strömlinjevagnen PV 36, któremu nadano imię Carioca. W ciągu sześciu lat produkcja firmy wzrosła ponad 4 razy, a eksport 5 razy.

Charakteryzując ten pierwszy okres rozwoju szwedzkiego przemysłu samochodowego można powiedzieć, że w porównaniu z pierwszymi latami prób i eksperymentów zrobiono duży krok naprzód. Dokonano przejścia od silnika parowego do benzynowego, unowocześniono konstrukcję samochodów, nadawano im coraz modniejszy i bardziej elegancki wygląd. Ich liczba doszła do 180 7179. Powstał rodzimy przemysł samochodowy, reprezentowany przez AB Volvo, obok istniejących montowni zagranicznych, głównie amerykańskich. Dzięki powiązaniu z innymi gałęziami przemysłu dawało to zatrudnienie tysiącom ludzi.

W okresie II wojny światowej produkcja samochodów osobowych praktycznie ustała. W latach 1941—1945 wyprodukowano w kraju łącznie tylko 1204 pojazdy, ponieważ przestawiono się na produkcję czołgów, pojazdów opancerzonych, ciężarówek i autobusów. Dlatego w pierwszych latach powojennych, kiedy trzeba było zaspokoić rosnące potrzeby ludności, szwedzki przemysł samochodowy musiał jak gdyby rozpoczynać od nowa, aby nabrać rozpędu. Konieczne więc było przystosowanie się do nowych warunków, wprowadzenie nowych technologii, przebudowa taśm montażowych i zatrudnienie nowych pracowników. Oczywiście wymagało to trochę czasu, stąd właściwy start nastąpił praktycznie dopiero w latach pięćdziesiątych.

Przez wszystkie lata wojenne w pracowniach AB Volvo pracowano nad nowymi modelami, które mogłyby wejść do produkcji seryjnej po zakończeniu działań wojennych. Efektem tych wysiłków były dwa modele — PV 60 i PV 444. Ich produkcję masową rozpoczęto w latach 1946 i 1947.

Jednocześnie na rynku samochodowym pojawiła się druga obok AB Volvo firma produkująca samochody osobowe — Saab. Do zakończenia wojny zajmowała się ona głównie wytwarzaniem samolotów, jednak gdy wojna dobiegła końca, stało się jasne, że popyt na nie się zmniejszy. Dlatego w 1945 r. podjęto decyzję o zaprojektowaniu samochodu osobowego. Już w rok później gotowy był pierwszy pojazd, a w 1947 r. zbudowano kilka następnych wozów próbnych. Osiągały one prędkość do 100 km/h, a silnik dwucylindrowy, miał moc 25 KM. Ten pierwszy model nazwano Saab 92 n. Właściwą produkcję podjęto w grudniu 1949 r.

Lata pięćdziesiąte to okres znaczący dla gospodarki szwedzkiej. Uległa ona znacznym przeobrażeniom i mimo krótkotrwałych kryzysów czy czasowego załamania koniunktury sytuacja była dobra. Gospodarka przeżyła najpierw „boom koreański”, a potem „boom inwestycyjny”, udało się zahamować inflację, opracowano i wcielono w życie specjalny program stabilizacji ekonomicznej. Polityka socjalna przyczyniła się do wzrostu standardu życiowego przeciętnej rodziny szwedzkiej.

Producenci samochodów osobowych postanowili wykorzystać tak sprzyjającą im sytuację. Rozbudowano montownię Saaba w Trollhättan oraz AB Volvo pod Göteborgiem. Rynek szwedzki składał się jak gdyby z dwóch segmentów. Do pierwszej grupy zaliczano tzw. przeciętnego obywatela, dla którego przeznaczono popularne wtedy modele Volvo PV 444 i 445,

Duetten i Amazon, a także Saab 92 i 93. Miały one 2-, 3- i 4-cylindrowe silniki, a ich moc wahała się od 28 do 60 KM.

Natomiast dla drugiej grupy nabywców, dysponującej większymi dochodami, zaprojektowano modele specjalne, w wersji sportowej: Volvo P 1800, Saab Sonett i Granturismo 750. 'Były to wozy typowo sportowe, o zwiększonej mocy silnika, o eleganckim, opływowym kształcie.

Produkcja samochodów osobowych wzrastała z roku na rok. W 1950 r. zmontowano w sumie 9122 samochody, a w 1959 już 49 001 13. W porównaniu z takimi potentatami jak USA było to oczywiście niewiele, jednak nie zapominajmy, że szwedzki przemysł samochodowy nie rozwijał się tak szybko jak amerykański. Nie posiadał jeszcze odpowiedniego potencjału produkcyjnego, brakowało wykwalifikowanej siły roboczej, poziom techniczny i technologiczny nie był zbyt wysoki. Czasami korzystano nawet z wzorów i rozwiązań zagranicznych. Ciągłe notowano jednak powolny postęp.

W tym miejscu warto przez chwilę zatrzymać się nad strategią działania AB Volvo na rynku krajowym i zagranicznym. Strategia ta opierała się na „koncepcji bezpiecznego samochodu” jaką firma przyjęła od początku swego istnienia. Istotą tej strategii można by przedstawić w kilku punktach:

1. bezpieczeństwo — samochód budowany jest przede wszystkim z myślą o bezpieczeństwie kierowcy i pasażerów;
2. trwałość — przyjęto eksploatację samochodu przez co najmniej 12 lat bez kłopotów z korozją;
3. łatwość prowadzenia — w celu uniknięcia niebezpieczeństwa;
4. komfort — każdy z jadących samochodem powinien mieć zapewniony komfort nie mniejszy niż w innych luksusowych samochodach;
5. samochód winien sprostać wymaganiom najostrzejszych przepisów o ochronie środowiska w każdym kraju.

Tak więc główny nacisk położono na bezpieczeństwo jazdy i na to, co ma służyć kierowcy i pasażerom, a nie na efekt zewnętrzny.

Pod koniec lat 50-ych Saab i AB Volvo zajmowały już znaczącą pozycję na rynku krajowym. Jak już wcześniej wspomniałem, pod koniec tego dziesięciolecia produkcja wzrosła znacznie. W 1959 r. Saab wyprodukował dla kraju 17836 pojazdów, a AB Volvo 77811. Saaby i volvo stawały się coraz bardziej popularne, m.in. dlatego, że były produktem szwedzkim. W ciągu tego krótkiego okresu zmniejszyła się też liczba osób przypadających na jeden samochód osobowy. W 1950 r. aż 28 osób przypadało na jeden pojazd, w 1955 r. było ich już tylko 11, a w 1960 r. jedynie 6,3 osoby. Również te cyfry świadczą o ogromnym postępie, jaki dokonał się w tym czasie.

Lata sześćdziesiąte to nowy, ważny okres w rozwoju szwedzkiego przemysłu samochodowego. Wkroczył on w kolejne dziesięciolecie swego istnienia mając już pewien dorobek i bazę do dalszego rozwoju. Sprzyjała temu sytuacja ekonomiczna Szwecji w latach początkowych tego okresu. Tempo wzrostu gospodarczego było wówczas szybsze niż przeciętnie, a sprzyjał temu rosnący popyt na rynku międzynarodowym i wewnętrznym. To właśnie w latach 1960—1965 zanotowano najwyższy wskaźnik dochodu narodowego, który wyniósł 5,1%<sup>16</sup>. Stwarzało to korzystne warunki do dalszego rozwoju przemysłu samochodowego.

W 1961 r. kupiono w Szwecji 180 tyś. samochodów osobowych. Przemysł samochodowy stał się więc ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego. Pojawiły się nowe tendencje: samochody miały luksusowe karoserie, większy komfort jazdy, skonstruowano również tzw. samochód rodzinny. Pojazdy te miały już bardziej nowoczesną linię, zużywały mniej paliwa i łatwo je było prowadzić. Nic więc dziwnego, że w tym stanie rzeczy AB Volvo i Saab dokonywały nowych inwestycji, aby zwiększyć produkcję. W 1962 r. kapitał akcyjny AB Volvo wzrósł do 171 mln koron. W 1964 r. zaś otwarto nową montownię samochodów osobowych w Tors-landa, na

przedmieściach Göteborga. Zainwestowano tam ok. 243 mln koron, planując docelowy wzrost produkcji do ok. 100 tys. pojazdów na rok.

Również Saab rozbudował swój potencjał produkcyjny. Już w 1960 r. zakupiono w Nyköping przedsiębiorstwo ANA (Aktiebolaget Nyköpings Automobilfabrik), które zajęło się sprzedażą wozów. W 1965 r. zaczęto produkować w Arlov jeden z modeli Saaba — Sonett. W Kristinehamn otwarto zakłady mające reperować karoserie, silniki i skrzynie biegów.

Lata 1966—1967 były najgorsze w ciągu lat sześćdziesiątych. Produkcja dla rynku szwedzkiego w porównaniu z rokiem 1965 spadła o ok. 27 tys. pojazdów. Przyczyn tego było kilka. Jedną z nich to ogólny spadek koniunktury, jaki zanotowano w latach 1966—1968. Dalej — bardzo złe warunki pogodowe w czasie zimy 1966 r., wahania na rynku pracy i zwiększające się bezrobocie. Wreszcie — co również było ważne — przedsięwzięcie, nad którym dyskutowano już od 1927 r.: przejście na ruch prawostronny.

Lata sześćdziesiąte, a szczególnie druga ich połowa, to okres, gdy Saab i AB Volvo zdecydowanie zaczęły dążyć do dominacji na rynku szwedzkim. Ciekawy był przy tym system produkcyjny stosowany przez AB Volvo. Opierał się on na koncepcji „budować na sposób Volvo” (bygga på Volvovis)<sup>18</sup>. System ten polega na oparciu całej produkcji na bardzo dużej liczbie poddostawców i podwykonawców. Celem jego jest zabezpieczenie produkcji przed strajkami, nieoczekiwanymi przestojami itd.

Jeśli chodzi o Saaba, to w latach sześćdziesiątych dominowały modele 95 i 96. W miarę rozwoju możliwości technicznych i produkcyjnych firmy dokonywała ona zmian w swych samochodach. Już w 1964 r. w obu modelach zaczęto stosować dość ciekawy system hamulcowy — z dwoma niezależnymi od siebie obwodami. Jeden obwód łączył koło prawe przednie z lewym tylnym, a drugi lewe przednie z prawym tylnym. Dzięki temu wzrosło bezpieczeństwo jazdy.

Jednak największym przebojem firmy w tym czasie był sportowy model Saaba — Sonett. Wóz ten miał elegancką, modną sylwetkę i z miejsca znalazł sobie ogromne rzesze wielbicieli. Do sprzedaży wszedł w 1965 r. Miał karoserię z plastyku — rewelacja jak na owe czasy. Ważył tylko 650 kg i wyposażony był w silnik o mocy 60 KM, pozwalający na rozwijanie prędkości do 160 km/h. Prędkość 100 km/h osiągał w ciągu 12,5 sekund od momentu startu. Od 1966 r. produkowano go w wersji 3- i 4-cylindrowej.

Natomiast dla AB Volvo największym przebojem lat 60-ych okazał się model sportowy P 1800. Seryjną produkcję rozpoczęto w 1961 r., a w sumie zbudowano 39 414 wozów. Model ten osiągnął moc końcową 115—135 KM, wtrysk paliwa był w nim elektrycznie kontrolowany. Zaliczany jest do klasycznych wytworów szwedzkiej motoryzacji, tak jak Jakob, Carioca i PV 444.

Ważny dla AB Volvo był rok 1966. Odtąd bowiem datuje się początek serii Volvo 140. Samochody tej serii wyposażone były w nowoczesny system hamulcowy, dający efektywność 80%, miały karoserię absorbującą w przedniej i tylnej części samochodu dużą ilość energii powstałej w wyniku zderzenia; silnik produkowano w wersjach 85 KM i 115 KM.

Inny bardzo popularny model to Volvo Amazon. Jego produkcję rozpoczęto w 1965 r., a w sumie wyprodukowano 667 323 egzemplarze<sup>21</sup>. Około 60% sprzedano na eksport, a produkcja trwała nieprzerwanie 15 lat. Początkowo moc silnika wynosiła 60 KM i 85 KM. W 1965 r. skoncentrowano się prawie całkowicie na produkcji Amazona, który stał się najlepiej sprzedawanym samochodem w Szwecji.

Natomiast dla Saaba ważny okazał się 1969 rok. Wtedy to toczyły się pertraktacje między kierownictwem Saaba i Scania-Vabis AB, które zakończyło podpisane w grudniu porozumienie między obiema stronami. Efektem tego było jedno z największych przedsięwzięć w historii szwedzkiej ekonomiki. Na mocy tego porozumienia Saab przejął Scania-Vabis za sumę ok. 800 mln koron, tworząc jeden wielki koncern Saab—Scania-Vabis. Celem fuzji obu przedsiębiorstw było osiągnięcie większych zysków w eksporcie i na rynku szwedzkim, a także wspólne wykorzystanie środków, którymi obie firmy dysponowały, dla efektywniej prowadzonych badań,

kształtowania produktu i rozwoju myśli technicznej. Powstały koncern znalazł się na czwartym miejscu w Szwecji z obrotem 2,7 mld koron i 23 tysiącami zatrudnionych.

Od 1970 r. zaczęło w Szwecji obowiązywać 13 norm bezpieczeństwa, których każdy producent samochodów osobowych zobowiązany był przestrzegać. Oto najważniejsze z nich:

- a) zamontowanie dwóch lusterek zewnętrznych i jednego wewnętrznego,
- b) wyposażenie wszystkich siedzeń w pasy bezpieczeństwa,
- c) kierownica mogła przesunąć się jedynie o 12,7 cm w momencie zderzenia przy prędkości 48,2 km/h,
- d) szyby miały być wykonywane z laminatu,
- e) oparcia, tablica i inne wystające elementy nie mogły spowodować obrażeń w chwili kolizji,
- f) szczelność baka na benzynę należało kontrolować przy prędkości 48,3 km/h.

Można powiedzieć, że normy te były bardzo charakterystyczne dla Szwecji, gdzie od lat już do problemu bezpieczeństwa przywiązywano dużą wagę. Podane wyżej normy stanowiły pierwszy tego typu zbiór w Szwecji i stały się punktem wyjściowym do dalszej pracy nad zwiększeniem bezpieczeństwa jazdy. Efektem prowadzonych badań było skonstruowanie przez AB Volvo tzw. bezpiecznego samochodu — VESC. Wyposażony był m.in. w półmetrowej szerokości zderzaki tzw. zanikającą kierownicę, która „łamała się” w momencie zderzenia. W kierownicę wmontowane były poduszki powietrzne, pasy bezpieczeństwa skonstruowano zaś tak, że dawały szansę przeżycia nawet w chwili zderzenia przy prędkości 80 km/h.

O ile AB Volvo próbowało przede wszystkim przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa jazdy, o tyle Saab pracował bardziej nad rozwojem technicznym swych pojazdów. Dalej trwała więc produkcja modeli 95 i 96, ale rewelacją stał się Saab 99, który w tym właśnie czasie wszedł do produkcji seryjnej, a w 1972 r. uznany został za samochód roku. Czynnikiem, który m.in. wpłynął na taki wybór, było wyposażenie pojazdu w nowoczesne zderzaki, ocieplane fotele oraz wycieraczki i spryskiwacze umieszczone na przednich światłach. Był to wóz bardzo elegancki, dopasowany do ówczesnej mody. Powiadano o nim, że wyglądał jak pantofel damski: z pozoru mały, ale pojemny w środku. Był to już pojazd cztero taktowy, jako że produkcję dwu taktów zakończono w 1968 r. Moc jego dochodziła do 97 KM, a w 1972 r. podwyższono ją do 110 KM. Samochód wyposażony był w silnik z elektrycznie sterowanym wtryskiem paliwa.

Rok 1973 to początek pamiętnego kryzysu paliwowego. W listopadzie rząd szwedzki zaapelował do ludności o oszczędzanie energii. Pod koniec miesiąca dostawy ropy dla Szwecji zmniejszyły się o 20%. W grudniu AB Volvo podjęło decyzję skrócenia tygodnia pracy do 4 dni, aby zmniejszyć produkcję o ok. 4%. W styczniu 1974 r. wprowadzono na 3 tygodnie racjonowanie benzyny. Towarzyszyły temu wyżki i to znaczne, cen benzyny.

Mogłoby się więc zdawać, że w takiej sytuacji przemysł samochodowy będzie tym, który poniesie największe straty. Tymczasem nastąpiło nieoczekiwane zjawisko odwrotne. Mimo wysokich cen samochodów, benzyny, napraw i obsługi zanotowano zwiększony popyt na samochody osobowe. Już na początku drugiego półrocza 1974 r. poziom sprzedaży był wyższy niż w tym okresie 1973 r. Wobec zapowiedzianej podwyżki od września, zanotowano rekordową liczbę sprzedanych samochodów. Rok 1974 zamknął się liczbą 260 188 pojazdów.

W 1974 r., mimo kryzysu paliwowego, AB Volvo wprowadziło do produkcji nowy model serii 240/260. Był to samochód nowy jedynie z punktu widzenia bezpieczeństwa jazdy. Miał nowy typ zderzaków, które pochłaniały dużą ilość energii powstałej w efekcie kolizji. Ciekawie umieszczony był silnik, który w momencie kolizji zapadał się w dół, zamiast, jak dotychczas, wpadać do środka pojazdu. Bak na paliwo przesunięto za prawe tylne siedzenie. Silnik składał się z sześciu cylindrów i pozwalał na osiągnięcie mocy 141 KM. Dzięki temu modele te zabezpieczały swych pasażerów przed urazami nawet przy zderzeniu z przeszkodą przy prędkości jazdy 50 km/h.

W latach 1975—1976 sytuacja gospodarcza kraju nie była zbyt korzystna. Po raz pierwszy w latach powojennych zanotowano tendencję spadkową w produkcji. Dochód narodowy wzrósł tylko o 0,3% rocznie. Zdumiewać więc może, iż w takiej sytuacji przeznaczono na rynek szwedzki 96 868 samochodów, a w rok później pobito rekord liczbą 108 053 pojazdów<sup>25</sup>. Tyle wyprodukowały Saab i AB Volvo razem. W sumie zarejestrowano w Szwecji w 1976 r. 312881 samochodów.

W 1977 r. zanosilo się na wydarzenie, które mogło mieć ogromny wpływ na dalszy rozwój szwedzkiej motoryzacji. Doszło mianowicie do pertraktacji między AB Volvo i Saabem na temat ewentualnej fuzji obu przedsiębiorstw. Powodów było kilka, a najważniejszy z nich to konkurencja na międzynarodowym rynku samochodowym, zaostrzająca się z każdym rokiem. Dlatego w takim właśnie przedsięwzięciu obie firmy dostrzegały szansę zaoszczędzenia milionów koron. Nowo utworzony koncern, ze sprzedażą wartości 25 mld koron i ze 100 tys. zatrudnionych, stałby się największym przedsiębiorstwem w Skandynawii. Do tego aby powstał, potrzebna była zgoda 90% akcjonariuszy. Zanim jednak przeprowadzono głosowanie, kierownictwo AB Volvo postanowiło się wycofać, motywując to ociąganiem się drugiej strony.

Inną sensacją tego roku była nowość zaprezentowana przez Saaba — pierwszy w historii szwedzkiej motoryzacji samochód z silnikiem Turbo, o nazwie Saab 99 Turbo. Prace nad tym silnikiem zainicjowano na początku lat 70-ych kosztem wielu milionów koron. Silnik ten działa na zasadzie turbokompresora. Spaliny wydzielane przez silnik poruszają turbinę, która poprzez tylną oś połączona jest wraz z kompresorem z systemem zasysania w silniku. Kiedy turbina, a wraz z nią i kompresor, osiąga wystarczającą liczbę obrotów na minutę, wzrasta ciśnienie, przez co udaje się wprowadzić do silnika i jego cylindrów dodatkową ilość powietrza. Umożliwia to z kolei wytrysk większej ilości paliwa, które spalając się przydaje silnikowi dodatkowej mocy. Silnik Turbo nazywany jest też „myślącym silnikiem”, ponieważ automatycznie może się dopasować do różnej ilości oktanów w przedziale 90—100.

Tymczasem jeszcze nie całkiem uchłyły echa niedawnej próby połączenia AB Volvo z Saabem, a już AB Volvo zaangażowało się w nowe przedsięwzięcie. Jesień 1977 r. była dosyć ponura dla firmy: poniosła ona straty w sprzedaży samochodów osobowych, zmniejszyła się też produkcja, fiaskiem zakończyły się rozmowy z Saabem. Tymczasem AB Volvo potrzebowało pieniędzy na wykreowanie nowego modelu w stylu lat osiemdziesiątych, zbudowanego w większości z aluminium i masy plastycznej. Rząd szwedzki odmówił jednak dofinansowania tego programu, ponieważ byłoby to pociągnięciem konkurencyjnym wobec Saaba. Wobec tego zarząd AB Volvo zwrócił się do rządu norweskiego z propozycją utworzenia szwedzko-norweskiego przedsiębiorstwa Volvo Svensk-Norskt AB, w którym 60% należałoby do strony szwedzkiej, a 40% do norweskiej. Strona norweska zapłaciłaby AB Volvo 750 mln koron. Powstać też miała filia — Volvo Petroleum — zajmująca się produkcją ropy naftowej dla własnych potrzeb. Zarządzać nią mieli Szwedzi, a siedziba znajdowałaby się w Norwegii, dzięki czemu powstałoby tam ok. 3—5 tys. nowych miejsc pracy.

Propozycję jednak krytycznie przyjęto zarówno w Szwecji jak i w Norwegii. W Norwegii twierdzono, że AB Volvo przeżywa kłopoty, więc nie oplaca się w to inwestować. Natomiast Norwegii zarzucano, że za mało płaci za swój udział. Wreszcie sprzeciw wyrazili akcjonariusze, którzy bali się stracić na tym interesie. Wobec rosnących oporów z obu stron w styczniu 1979 r. przerwano rozmowy.

Obecnie samochód stał się w Szwecji niezbędnym środkiem lokomocji dla każdej prawie rodziny. W 1980 r. przypadało 2,9 mieszkańca na samochód. Długość życia seryjnie produkowanego pojazdu waha się od 13 do 14 lat. Nie znaczy to oczywiście, że po tym czasie samochód nie nadaje się już do użytku. Wprost przeciwnie, jego jakość jest nadal dobra. Szwedzi lubią jednak zmieniać samochody, a zachęca ich do tego kredytowa forma sprzedaży, w której ramach przy zakupie wpłaca się gotówką tylko 40% ceny, a resztę płaci się w 18-miesięcznych ratach. Toteż korzystają z tego prawie wszyscy klienci, a zakupy za gotówkę są raczej rzadkie.

Powojenne lata rozwoju szwedzkiego przemysłu samochodowego to okres niezwykle znaczący dla tej gałęzi gospodarki szwedzkiej. Jeśli porównać potencjał, jakim dysponuje on

teraz, z tym, co istniało przed wojną, widać jak ogromny dokonał się postęp. Powstało wiele nowych zakładów na terenie całego kraju, a ich produkcja służy obu przedsiębiorstwom wytwarzającym samochody osobowe. Konkurują one ze sobą na rynku szwedzkim, ale można chyba powiedzieć, że już od wielu lat ich pozycja w stosunku do siebie nie ulega zmianie. AB Volvo dominuje nad Saabem od samego początku, ze względu na to, że firmy te startowały w różnych latach. AB Volvo koncentruje się w swoich pracach nad produktem na problematyce bezpieczeństwa jazdy, stąd w wielu krajach jego samochody zalicza się do najbezpieczniejszych. Natomiast Saab zaskakuje swoich sympatyków coraz to nowymi rozwiązaniami technicznymi, dzięki czemu firma ma wielu zwolenników.

Każde z powojennych dziesięcioleci ma swój odrębny charakter. Lata 50-te to okres początkowy, gdy dopiero powstawały zręby całego przemysłu. Nie stał on jeszcze na zbyt wysokim poziomie, produkcja nie była wysoka. Przełom nastąpił dopiero w latach 60-ych, gdy oddano do użytku nowe inwestycje w kraju, gdy sytuacja gospodarcza rokowała nadzieje na przyszłe zyski w tej dziedzinie. Kamieniem milowym na tej drodze była fuzja Saaba ze Scania Vabis AB. Nie bez znaczenia był w tym kontekście również wyższy standard życiowy społeczeństwa szwedzkiego. Dzięki wszystkim tym czynnikom pozycja szwedzkiego przemysłu samochodowego na rodzimym rynku jest obecnie mocna i ustabilizowana, a można sądzić, że w następnych latach sytuacja będzie jeszcze lepsza.

Odrębną kwestią jest działalność eksportowa szwedzkich koncernów samochodowych. Eksport szwedzkich samochodów osobowych na większą skalę rozpoczął się dopiero w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. Główną przyczyną tak późnego startu było m.in. to, że w pierwszych latach po wojnie oraz na początku lat 50-ych nastawiono się przede wszystkim na zaspokojenie potrzeb rynku szwedzkiego. Popyt na samochody osobowe był bowiem w dużej mierze nie zaspokojony na skutek prawie całkowitego przerwania produkcji w czasie wojny. Poza tym samochody szwedzkie w tym wczesnym okresie nie mogły jeszcze konkurować ceną, komfortem czy też poziomem technicznym z samochodami produkowanymi przez wielkie koncerny światowe. Stąd też początkowo eksport ograniczał się głównie do terytorium Skandynawii i krajów Beneluxu.

Przełom nastąpił dopiero po 1955 r. Wtedy to zarówno Saab jak i AB Volvo podjęły decyzję o mocnym wejściu na rynki zagraniczne ze swymi modelami. W kalkulacji uwzględniono również USA, chociaż ktoś powiedział, że eksportować samochody do USA to tak, jak próbować sprzedawać lodówki Eskimosom. Próbę jednak podjęto. W 1956 r. AB Volvo wyeksportowało swój pierwszy wóz za Atlantyk — był to PV 444. Okazało się, że pociągnięcie było słuszne, bo już dwa lata później sprzedano w USA 7 tys. samochodów marki Volvo, a w 1960 r. obchodzono jubileusz dostarczenia 50-tysięcznego egzemplarza klientowi amerykańskiemu.

Równie pomyślnie wystartował Saab. Firma ta co prawda już od początku produkowała głównie z myślą o rynku szwedzkim, a tylko niewielki procent wozów przeznaczala na eksport. Jednak nowy model Saaba — Saab 93 — zrobił na klientach dobre wrażenie: model ten miał nie dzieloną przednią szybę, kierunkowskazy zamiast strzałek kierunkowych, podnoszone i opuszczane tylne siedzenie oraz uchwyty na pasy bezpieczeństwa. Wcześniej jedynie 5% produkcji Saaba szło na eksport. Z chwilą rozpoczęcia sprzedaży Saaba 93 już co dziesiąty, a w 1957 r. co piąty wóz przeznaczano dla klientów zagranicznych. W tym roku liczba ich wyniosła prawie 2 tys., z tego 70% dostarczono do USA<sup>32</sup>, gdzie Saab otworzył właśnie swą filię Saab Motors Inc. z siedzibą w Nowym Jorku. O tym, jak szybko Saab potrafił się dostosować do specyficznych warunków amerykańskich, świadczy przygotowany już w 1958 r. specjalny model Saaba — Granturismo 750 — polecany głównie w USA klientom preferującym Saaba, ale pragnącym mieć szybszy, bardziej sportowy samochód.

W początkowym okresie swej działalności eksportowej Saab i AB Volvo nie należały do potentatów w tej dziedzinie. Pod względem liczby wyeksportowanych wozów znacznie ustępowały innym, wielkim firmom. W 1958 r. największym eksporterem samochodów osobowych była RFN — 733,1 tys. rocznie. Dalej Wielka Brytania — 599,3 tys., Francja —

347,3 tys., USA — 301,7 tys. oraz Włochy — 169,3 tys.; Szwecja ze 37,1 tys. pojazdów plasowała się daleko za nimi.

Eksport w latach 50-ych koncentrował się na trzech rynkach. Obie firmy — AB Volvo i Saab — sprzedawały swe produkty przede wszystkim w USA, Skandynawii i w krajach Beneluxu. W 1959 r. wyeksportowano do Skandynawii 10 084 pojazdy, do USA 26 090, do Kanady 1322, do RFN 1137, a do Belgii i Holandii odpowiednio 1272 i 798 samochodów. Na dalszych pozycjach znajdowały się Szwajcaria, Wielka Brytania i Francja.

Jednocześnie w latach sześćdziesiątych otworzył się nowy rozdział w działalności eksportowej AB Volvo i Saaba, działalności, którą te firmy kontynuowały również i w latach 70-ych. Chodzi mianowicie o budowę za granicą montowni samochodów osobowych, otwieranie filii sprzedażnych oraz wchodzenie w spółkę z kapitałem miejscowym. Zjawisko to związane było z nasilającym się w tym okresie w Szwecji eksportem kapitałów. Korzyści z takiej działalności są duże. Inwestycje takie prowadzą do rozszerzenia sieci zbytu, wejścia na nowy rynek, obniżenia kosztów produkcji, rozwoju sprzedaży oraz uzyskania dostępu do nowych źródeł finansowania. Możliwe staje się również omijanie barier celnych, dzięki, czemu końcowy zysk jest większy *3i*.

Mimo że AB Volvo jest firmą o wiele większą od Saaba, to jednak właśnie Saab dał początek takiej działalności. Jak już wspomniałem, w 1956 r. otworzył filię w Nowym Jorku — Saab Motors Inc. W latach 60-ych nastąpiły kolejne posunięcia. Najpierw powstał Saab (Gt. Britain) Ltd., będący generalnym agentem firmy w Wielkiej Brytanii. W 1966 r. założono Saab Industries Australia Pty. Ltd., a w rok później Saab Deutschland GmbH w Nieder Eschbach pod Frankfurtem, zajmujący się sprzedażą samochodów i części zamiennych. Rok 1968 to nowe przedsięwzięcie — Saab Norge — do którego w kilka lat później dołączył się Saab Biler AB. W 1969 r. otwarto jedyną do tej pory montownię Saaba za granicą, w Nystad w Finlandii, gdzie założono spółkę akcyjną na zasadzie 50:50 z fińską OY Yalmet AB.

Z równym rozmachem działało AB Volvo. Początek zrobiono w 1963 r., kiedy to podjęto decyzję o utworzeniu montowni w Dartmouth w Kanadzie. Dwa lata później oddano do użytku montownię w Gandawie w Belgii, a w 1968 r. otwarto montownię samochodów osobowych w Malezji. Jeśli idzie o rynek amerykański, to działalność AB Volvo na nim stanowi osobny rozdział. Jak już wspomniałem, w 1956 r. zaprezentowano w USA model Volvo PV 444, a w roku 1958 był to już największy dla firmy rynek eksportowy. Na początku sprzedawano volvo jedynie w 11 stanach zachodnich. Działalność rozpoczęta w Los Angeles okazała się korzystna dla firmy. W 1969 r. wyeksportowano do USA 45 030 samochodów Volvo. Dlatego w 1973 r. podjęto decyzję wybudowania w USA własnej montowni z produkcją docelową ok. 100 tys. pojazdów rocznie<sup>35</sup>. Mimo że już w 1978 r. wybudowano 6 wielkich hal, produkcja z różnych względów nie doszła do skutku. Podjęto natomiast decyzję, że po umocnieniu się na rynku Zachodniego Wybrzeża firma podejmie próbę sprzedaży na szeroką skalę w regionie Nowego Jorku, Bostonu i Teksasu. W 1980 r. zarejestrowano w USA 54 500 samochodów marki Volvo.

Działalność inwestycyjną za granicą kontynuował też Saab. W 1973 r. podpisano umowę z belgijską firmą IMA o utworzeniu wspólnego zakładu produkcyjnego pod Brukselą. W tym samym roku w miejscowości Mechelen w Belgii rozpoczęła działalność nowa montownia Saaba, ale już w 1978 r. zdecydowano się ją zamknąć ze względu na niecałkowite wykorzystanie mocy produkcyjnych i wysokie koszty.

W 1972 r. zapadło jedno z ważniejszych postanowień AB Volvo. Kierownictwo firmy podjęło wówczas decyzję zakupu 33% akcji w holenderskiej firmie Van Doorne's Personenautofabriek DAF BV. W rok później zainwestowano w to jeszcze 100 mln koron, a w 1974 r. zakupiono następne 42% akcji i AB Volvo dysponowało już udziałem w wysokości 75%. Całe to przedsięwzięcie podyktowane było m.in. kryzysem paliwowym i koniecznością przestawienia się na mniejsze, bardziej ekonomiczne pojazdy. Okazało się jednak, że wszystko przeprowadzono w zbyt szybkim tempie, toteż nie wszystkie elementy techniczne i technologiczne procesu produkcji należycie dopracowano. Spowodowało to pewien spadek



popularności firmy wśród nabywców ze względu na powtarzające się usterki samochodu. Z tej przyczyny i na skutek wysokiego kursu florena AB Volvo poniosło duże straty. W 1977 r. podjęto rozmowy z rządem holenderskim na temat dofinansowania spółki w latach 1977—1980. W wyniku nabycia części akcji przez państwowy bank holenderski udział AB Volvo zmniejszył się do 55%. Firma uzyskała też obietnicę wspomżenia jej sumą ok. 430 mln koron w okresie 1977—1980. Okazało się jednak, że pomoc ta nie wystarczy. AB Volvo potrzebowało nowych pieniędzy na przygotowanie nowych modeli. Po dalszych negocjacjach rząd holenderski obiecał dofinansowanie w wysokości ok. 337 mln koron wypłacanych sukcesywnie w latach 1979—1982 i spłacanych przez AB Volvo do 1994 r.

Eksport szwedzki rozwijał się jakby w dwóch fazach. Pierwsza trwała do roku 1971, kiedy to wyeksportowano maksymalną liczbę samochodów — 212 487 37. W tym czasie umocniono się na rynku północnoamerykańskim, skandynawskim i zachodnioeuropejskim. W czasie swej 25-letniej działalności Saab i AB Volvo założyły wiele filii i montowni za granicą, co w pewnym stopniu przyczyniło się do wzrostu popularności produkowanych modeli. W 1972 r. aż 39% produkcji przypadało na kraje EWG i skandynawskie. Dalej jednak dominował rynek amerykański.

Drugi okres to lata siedemdziesiąte, kiedy ekspansja na rynki zagraniczne lekko osłabła. Wydaje się jednak, że spadek zahamowano na początku lat 80-ych, ponieważ dane za ten okres wskazują na ponowny wzrost eksportu szwedzkich samochodów osobowych.

Przedstawiony tu opis rozwoju szwedzkiego przemysłu samochodowego nie jest oczywiście wyczerpujący. Można jednak się pokusić o próbę przedstawienia w zarysie perspektyw rozwoju tego przemysłu. Uważam, że ze względu na rolę, jaką odgrywa on w gospodarce szwedzkiej, rozwój ten będzie procesem ciągłym. Na pewno dominować będą — tak jak dotychczas — dwie tendencje. Pierwsza, reprezentowana przez AB Volvo, będzie zmierzać do uczynienia samochodu jeszcze bardziej bezpiecznym. Druga, gdzie dominuje już Saab, będzie miała na celu doskonalenie parametrów technicznych pojazdów. Obie firmy kontynuować będą prace nad silnikiem spalającym mniej paliwa. Skończyła się też chyba era samochodów dużych i ciężkich — ostatnie modele Volvo i Saaba są lekkie, zwrotne i zużywają mniej paliwa. Wreszcie potencjał produkcyjny obu przedsiębiorstw pozwala przypuszczać, że ich pozycja na rynku krajowym i rynkach zagranicznych pod koniec lat 80-ych jeszcze się umocni.