

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

**VPLIV FINANČNE KRIZE 2008–2009 NA EVROPSKI
AVTOMOBILSKI TRG**

Ljubljana, julij 2009

MARINA GOMBOC

IZJAVA

Študent/ka _____ izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom _____, in da dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____ Podpis _____

KAZALO

UVOD	1
2 DEFINICIJA FINANČNE KRIZE	2
2.1 Opredelitev in vrste finančnih kriz	2
2.2 Valutna kriza	2
2.2.1 Opredelitev valutne krize	2
2.2.2 Razlogi za nastanek valutne krize	3
2.3 Bančna kriza	3
2.3.1 Opredelitev bančne krize	3
2.4 Finančna kriza 2008-2009	4
3 PREDSTAVITEV EVROPSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE	5
3.1 Značilnosti avtomobilske industrije	5
3.2 Razmere na evropskem avtomobilskem trgu	7
3.2.1 Evropski avtomobilski proizvajalci in njihove prepoznavne blagovne znamke	7
3.2.2 Velika Britanija	8
3.2.2 Nemčija	8
4 AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA – NAJVEČJA ŽRTEV FINANČNE KRIZE	9
4.1 Ozadje dogajanja v avtomobilskem sektorju pred izbruhom krize	9
4.2 Vpliv finančne krize 2008–2009 na avtomobilski trg v EU	11
4.2.1 Ponudba in proizvodnja (januar–december 2008)	11
4.2.2 Registracije novih vozil (januar–december 2008)	13
4.2.3 Prevozna sredstva v uporabi	18
4.3 Slovenska dobaviteljska industrija	19
4.4 Ukrepi posameznih držav in ukrepi podjetij samih	20
5 PRIHODNOST EVROPSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE	24
5.1 Okoljevarstveni vidik	24
5.2 Združitev in prevzem kot način premagovanja težav	25
6 SKLEP	26
7 LITERATURA IN VIRI	28
8 PRILOGE	1

Kazalo slik

<i>Slika 1: Proizvodnja osebnih avtomobilov v Evropi in novih DČ EU (januar–december 2008)</i>	11
<i>Slika 2: Proizvodnja novih vozil po posameznih kategorijah v Evropi (januar– december 2008)</i>	12
<i>Slika 3: Odstotna sprememba v proizvodnji novih vozil (četrletni podatki za leto 2008)</i>	13
<i>Slika 4: Odstotna sprememba registracij novih osebnih avtomobilov na glavnih avtomobilskih trgih EU (jan– dec 2008)</i>	15
<i>Slika 5: Registracija novih osebnih avtomobilov v Evropi - 2008/2007</i>	15
<i>Slika 6: Registracija novih osebnih avtomobilov v Evropi (četrletni podatki 2008/2007)</i>	16
<i>Slika 7: Registracije novih lahkih komercialnih vozil (LCV) v Evropi (2008/2007)</i>	17
<i>Slika 8: Registracije novih tovornih vozil v območju EU + EFTA (1990–2008)</i>	17
<i>Slika 9: Odstotna sprememba št. registracij novih vozil po posameznih kategorijah</i>	18

Kazalo tabel

Tabela 1: Evropski avtomobilski proizvajalci in njihove prepoznavne blagovne znamke	7
---	---

UVOD

Finančne krize niso nepoznan pojem. Znana je predvsem Velika depresija v začetku tridesetih let 20. stoletja. Do naraščanja števila kriz pa je prišlo po deregulaciji finančnih sistemov v začetku osemdesetih let 20. stoletja, ko je prišlo do povečanja tokov kapitala tudi preko meja nacionalnih gospodarstev, s čimer je bilo finančni sistem veliko težje regulirati (Kaminsky & Reinhart, 1999, str. 2). Gospodarstvo zapade v krizo, ki traja vse do takrat, dokler se bančni sistem ne sanira in si država sama ne povrne zaupanja pri tujih investitorjih, kajti slednji lahko z novimi kapitalskimi prilivi vzpodbudijo rast v gospodarstvu. Nedvomno pa je za obnovitev zaupanja potrebno izvesti reforme v bančnem in realnem sektorju.

Avtomobilska panoga ima zaradi svoje obsežnosti v merilu svetovnega gospodarstva izredno pomembno vlogo. V mnogih razvitih državah velja za industrijsko panogo, ki dosega največji ustvarjeni promet, hkrati pa je zelo pomembna tudi z narodnogospodarskega vidika posameznih držav, saj zaposluje veliko število ljudi.

Za eno izmed največjih žrtev trenutne finančne krize je po pravici označena avtomobilska industrija. Upad povpraševanja, do katerega je prišlo zaradi nestabilnosti finančnih trgov in posledično cen energije, je popeljal avtomobilsko industrijo v težave. Poleg krize, ki je v velikem zamahu zajela finančni sektor, je kriza v avtomobilski industriji tudi posledica dragih naftnih derivatov. Manjše povpraševanje v zasebnem sektorju, inflacija, naraščajoča brezposelnost in težji kreditni pogoji so glavni razlogi za nagel upad prodaje.

Namen mojega diplomskega dela bo proučiti in na podlagi statističnih podatkov predstaviti razmere na evropskem avtomobilskem trgu, ki ga je finančna kriza 2008–2009 močno prizadela.

V diplomskem delu bom poskušala doseči naslednje cilje: (i) opredeliti pojem finančna kriza; (ii) predstaviti značilnosti avtomobilskega sektorja in razmere na evropskem avtomobilskem trgu; (iii) analizirati in interpretirati uradne statistične podatke o prodaji in proizvodnji vozil ter (iiii) podati svoje razmišljanje o prihodnosti avtomobilske industrije. Kot evropski avtomobilski trg bom obravnavala območje EU-27 in države članice EFTA (Islandija, Norveška, Švica).

Diplomsko delo bo temeljilo na proučevanju primarnih in sekundarnih virov ter na analizi in interpretaciji uradnih statističnih podatkov. Zaradi aktualnosti obravnavane teme bodo glavni vir sekundarni viri, predvsem tuja literatura. Poleg nekaterih monografskih publikacij bo večina virov vzeti iz medmrežja.

Delo bo sestavljeno iz uvoda, vsebinskega dela, sklepa in seznama literature. Vsebinski del bo sestavljen iz dveh delov. V prvem bom opredelila temeljne koncepte in pojme, med drugim bom predstavila avtomobilsko industrijo ter podrobneje razmere na samem evropskem avtomobilskem trgu. V drugem delu bom prikazala statistične podatke, ki nazorno prikazujejo vpliv trenutnih gospodarskih razmer na evropski avtomobilski trg, ter predstavila ukrepe posameznih držav na eni in avtomobilskih proizvajalcev samih na drugi strani. Drugi del diplomskega dela zaključujem z razmišljanjem o prihodnosti avtomobilskega sektorja. V sklepu bom podala sklepne misli glede obravnavane teme.

2 DEFINICIJA FINANČNE KRIZE

2.1 Opredelitev in vrste finančnih kriz

Pojem »finančna kriza« vključuje široko paleto različnih tipov kriz, ki se pojavljajo na posameznih segmentih finančnih trgov. Stičišče teh oblik finančnih kriz je v lastnosti, da preko motenega delovanja finančnega sistema negativno vplivajo na ekonomsko aktivnost v državi, za ponovno stabilizacijo finančnega sistema pa je potrebno aktivno delovanje ekonomske politike. Avtorji uporabljajo pojem »finančna kriza« različno; v splošnem pa govorimo o dveh različnih pojmovanjih finančnih kriz. Nekateri avtorji govorijo o finančni krizi vselej, kadar gre za eno izmed podskupin, pa naj gre za valutno, bančno ali dolžniško krizo. Drugi avtorji pojem »finančna kriza« enačijo z bančnimi krizami, pri čemer so preostali tipi kriz lahko samo prehodna obdobja v gospodarstvu, ki se približuje bančni krizi.

Razlikujemo med naslednjimi tipi kriz:

- *valutna kriza*, pri kateri zaradi zunanjega ali notranjega ekonomskega neravnotežja pride do devalvacije/depreciacije, spremembe obsega deviznih rezerv ali spremembe obrestne mere. Ker je devizni tečaj tesno povezan s plačilno bilanco, se ji pogosto reče tudi plačilno-bilančna kriza (Kaminsky & Reinhart, 1999, str. 474);
- *bančna kriza*, katere vzrok je najpogosteje zmanjšana kvaliteta bančnega portfelja. Kot ključni trenutek za opredelitev bančne krize se zaradi prikrite narave podatkov uporablja naval na banke, zaprtje, združevanje ali prevzemanje s strani države ene ali več finančnih institucij;
- *dolžniška kriza*, za katero je značilno, da država ni več sposobna obnavljati starih kreditov in/ali zagotavljati svežih sredstev. Posledično je država prisiljena bodisi v razglasitev moratorija na odplačevanje kreditov v tujini bodisi v koordinirano reševanje problema s tujimi upniki; in sicer v obliki prestrukturiranja dolžniških obveznosti (Mrak, 2002, str. 574).

V primeru, da gre za kombinacijo več tipov finančnih kriz, govorimo o *sistemski krizi*. Za slednjo je značilno, da močni pretresi na finančnih trgih povzročijo velik negativen učinek na realno ekonomijo. Sistemska kriza torej lahko vključuje valutno krizo, ni pa vsaka valutna kriza hkrati tudi sistemska.

2.2 Valutna kriza

2.2.1 Opredelitev valutne krize

V strokovni literaturi se uporabljata dva splošno sprejeta pristopa k opredelitvi valutne krize. Bistvena razlika med pristopoma je v tem, ali opredelitev vključuje zgolj uspešne špekulativne napade na valuto ali pa obsega tudi neuspešne. Ožja opredelitev valutno krizo definira kot precejšnjo devalvacijo valute. Ta opredelitev vključuje med drugim tudi države z visoko inflacijo, katerih valuta nepretrgoma devalvira oziroma depreciira, se višina devalvacije primerja glede na preteklo letno ali mesečno raven. Frankel in Rose sta valutno krizo opredelila kot vsak »zlom valute«, v katerem je valuta v enem letu nominalno depreciirala za najmanj 25 odstotkov, ob dodatnem pogoju, da gre za povečanje v stopnji depreciacije za vsaj 10 odstotnih točk v primerjavi s prejšnjim letom. Omenjeni pogoj je bil v definicijo vključen zaradi tega, da ne bi kot valutne krize obravnavali primerov tistih držav, v katerih so visoke stopnje depreciacije posledice visoke inflacije (Mrak, 2002, str. 606).

Opredelevanje, ki vključuje tudi neuspele špekulativne napade na valuto, torej »širša opredelitev«, poleg kriterija odstotne devalvacije ali deprecijacije obsega tudi spremembo obrestnih mer in/ali spremembo obsega deviznih rezerv.

2.2.2 Razlogi za nastanek valutne krize

Dejavnike, ki povzročajo neravnotežja in posledično naredijo gospodarstvo bolj dovzeto za finančne pretrese, lahko razdelimo v štiri skupine, pri čemer je potrebno poudariti, da navedeni dejavniki vplivajo tako na večjo dovzetnost za valutne kot tudi bančne krize:

1. *Makroekonomska nestabilnost.* Nevzdržna ekspanzivna fiskalna in monetarna politika na dolgi rok povzročata presežno izposojanje, akumulacijo dolga in pretirano investiranje v realno premoženje, kar povzroči dvig cen vrednostnih papirjev in nepremičnin na nerealno visoke vrednosti. Zaostritev politik z namenom zniževanja inflacije in neizogibne korekcije cen premoženja posledično vodi v zmanjšano gospodarsko aktivnost ter padec cen premoženja, ki ga spremlja močna devalvacija/deprecijacija valute.
2. *Pretok kapitalskih tokov med državami.* Z vidika gibanja deviznega tečaja je za gospodarstvo bolj zaželen priliv dolgoročnega kapitala, in sicer v obliki tujih neposrednih investicij. Veliki obsegi relativno kratkoročnega kapitala, katerih lastnost je, da hitro pridejo v državo ali odidejo iz nje in povzročijo ekonomske pretrese za gospodarstvo, so ena izmed ključnih slabosti sodobnih mednarodnih financ.
3. *Motnje v finančnem sektorju.* Prezgodnja liberalizacija, kadar gospodarstvo še ni pripravljeno na nove razmere, je pogosto vzrok, da prihaja do motenj v finančnem sektorju. Liberalizacija finančnega sistema na dolgi rok prinaša pozitivne učinke, kadar pa gre za liberalizacijo finančnega sistema v državah v razvoju, ki se odpirajo tujemu kapitalu, je rezultat običajno kriza. Obenem liberalizacija odvzema monetarni oblasti možnost uporabe omejitev na kapitalske tokove za obrambo pred špekulativnimi napadi.
4. *Zunanji dejavniki.* Pomemben zunanji dejavnik je valutna ali bančna kriza v državah, s katerimi je država trgovinsko ali finančno povezana. Slednje namreč močno vpliva na negotovost glede pričakovanega deviznega tečaja in prisotnost špekulativnih napadov. Prav tako je pomemben zunanji dejavnik sprememba tujih obrestnih mer, ki povzroči velike pretoke kapitala (Maučec, 2002, str. 6).

2.3 Bančna kriza

2.3.1 Opredelitev bančne krize

Bančno krizo bi lahko definirali kot razmere, ko dejanski ali potencialni navali na banke in/ali njihova nesposobnost rednega obnavljanja finančnih virov povzročijo bodisi nezmožnost bank za poravnanje svojih obveznosti bodisi intervencijo države v obliki finančne pomoči bankam z namenom preprečiti nelikvidnost bank in nenazadnje tudi njihovo nesolventnost.

Mishkin (2001, str. 3) razlaga bančno krizo kot pretres na finančnih trgih, kjer problemi negativne selekcije in moralnega hazarda postanejo preveliki in posledično finančni trgi niso sposobni učinkovito prenašati sredstev k tistim, ki imajo najbolj produktivne investicijske možnosti.

Empirično merjenje bančne krize je bolj zapleteno kot merjenje valutne krize. Razlog najdemo v sami vsebini problema in tudi v pomanjkanju primernih podatkov. Podatki o bančnih depozitih so običajno na razpolago za večino držav in bi jih lahko uporabili kot empirično osnovo za identifikacijo bančne krize, vendar je potrebno poudariti, da večina bančnih kriz v zadnjih letih ni bila posledica težav na pasivni strani bančnih bilanc. Slednje v celoti velja za bančne krize v industrijsko razvitih državah, kjer v kriznih situacijah niso beležili resnih navalov deponentov na banke, delno pa tudi za finančne krize v manj razvitih državah. Za mnoge od teh držav sicer so bili značilni določeni pritiski deponentov na banke, vendar je do teh pritiskov običajno prišlo potem, ko so v javnost prišli podatki o težavah bank na njihovi aktivni strani ali posledično zaradi pričakovane spremembe deviznega tečaja domače valute. To jasno kaže, da je bil pritisk deponentov na banke bolj posledica problemov v bančnem sektorju kot pa njihov vzrok (Mrak, 2002, str. 607).

2.4 Finančna kriza 2008-2009

Svetovno gospodarstvo je bilo močno prizadeto zaradi pritiskov na finančnih trgih in nepričakovanega padca gospodarske aktivnosti. Razvita gospodarstva so zabeležila 7-odstotni padec realnega bruto domačega proizvoda (v nadaljevanju BDP) zgolj v prvem četrtletju leta 2008 in po napovedih analitikov je pričakovati nadaljnji upad realnega BDP v prvem četrtletju leta 2009.

Navkljub ocenam, da bo gospodarstvo ZDA najbolj občutilo posledice finančne krize in bodo ameriška gospodinjstva najbolj obremenjena, sta Zahodna Evropa in razviti del Azije bili prav tako močno prizadeti, predvsem zaradi kolapsa svetovne trgovine in naraščajočih finančnih problemov.

Pomemben učinek finančne krize je bil med drugim umik k varčevanju in vrnitev k protekcionizmu, kar je vplivalo na glavne svetovne valute. Od septembra 2008 dalje so ameriški dolar, evro in japonski yen močno apreciirali. Protekcionistični ukrepi na drugi strani pomenijo oviro liberalizaciji svetovne trgovine.

Projekcije WEO (World Economic Outlook) ocenjujejo, da bo proces finančne stabilizacije navkljub vladni podpori potekal dlje kot je bilo sprva predvideno. Finančna prizadevanja na glavnih finančnih trgih s ciljem gospodarske okrepitve do sredine leta 2010 bodo vsekakor zelo naporna. Poudarek mora biti na naslednjih točkah: (i) vse mednarodne razvojne banke, kot je npr. Svetovna banka, morajo imeti ustrezen obseg kapitala; (ii) zmanjšati nesolventnost podjetij; (iii) zmanjšati finančna tveganja in tržno volatilitnost ter (iiii) povečati likvidnost trgov. Na področju dajanja kreditov privatnemu sektorju je pričakovati nadaljnji upad vse do konca leta 2010. Tako države v razvoju kot razvite države se bodo v letih 2009 in 2010 prisiljene soočiti z zmanjšanim dostopom do tujega kapitala. Visoka stopnja stresa in osredotočenost na reševanje bančnega sistema na svetovnih finančnih trgih pomenita zmanjšan pretok kapitalskih tokov med državami, oživitev katerega bo sledila šele z okrepljeno gospodarsko rastjo (WEO, 2009).

Finančna kriza 2008–2009 se bolj približuje definiciji bančne krize. V ozadju so namreč pretresi na finančnih trgih, kjer so problemi moralnega hazarda postali preveliki, tako da finančni trgi niso bili sposobni prenašati sredstev k tistim, ki imajo najproduktivnejše investicijske možnosti. Obenem banke niso bile več sposobne redno obnavljati finančnih virov.

Projekcije WEO med drugim vključujejo pomoč makroekonomske politike. Na monetarnem področju so predvidene nižje obrestne mere ali gibanje le-teh blizu minimuma. Vzrok slednjemu je iskati v dejstvu, da centralne banke iščejo različne poti izhoda iz krize ter ob tem želijo obdržati sestavo bilance primerno kreditnim okoliščinam.

Fiskalni deficiti se bodo zelo povečali, tako v državah v razvoju kot v razvitih državah. Implementacija fiskalnih stimulacijskih svežnjev v državah G20¹ naj bi znašala do 2 % BDP v letu 2009 in 1 % BDP v letu 2010. Breme obsežnih fiskalnih deficitov bodo nosile prihodnje generacije. Gospodinjstva bodo prisiljena varčevati. Vse to pa bo posledično pritiskalo navzdol sedanjo in prihodnjo gospodarsko rast v srednjeročnem obdobju (WEO, 2009).

Krize zagotovo enkrat bo konec, vmesno prehodno obdobje pa bo zelo težavno in z nižjo gospodarsko rastjo v primerjavi s preteklimi leti. Področje mednarodnih financ bo deležno velikih sprememb, kar konkretno pomeni manjšo rast kreditov in nizko stopnjo financiranja. Potrebna je krepitev dolgoročne učinkovitosti, legitimnosti in relevantnosti mednarodnih finančnih institucij, torej reforma in modernizacija slednjih. Države v razvoju in hitro razvijajoče se države morajo dobiti večjo vlogo in zastopanost v mednarodnih finančnih institucijah.

Izhod iz krize zahteva bolj usklajen regulatorni in nadzorni okvir za svetovni finančni sistem, kajti le tako je moč vzpostaviti finančni sistem, ki bo podpiral vzdržno svetovno gospodarsko rast. Okrevanje svetovnega gospodarstva mora biti vzdržno za vse, hkrati pa vključevati prehod v okolju prijazno gospodarstvo.

Konkretni učinki in posledice svetovne gospodarske in finančne krize 2008–2009 na avtomobilsko industrijo pa bodo predmet četrtega poglavja.

3 PREDSTAVITEV EVROPSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

3.1 Značilnosti avtomobilске industrije

Avtomobilska panoga ima zaradi svoje obsežnosti v merilu svetovnega gospodarstva izredno pomembno vlogo. V mnogih razvitih državah velja za industrijsko panogo, ki dosega največji ustvarjeni promet, hkrati pa je izredno pomembna tudi z narodnogospodarskega vidika posameznih držav, saj zaposluje veliko število ljudi. Odločilno je povezana z elektronsko in naftno industrijo, industrijo sestavnih delov, različnimi raziskovalnimi institucijami, itd.

Zaradi narave kompleksnega dela so podjetja avtomobilске panoge bolj kot večina ostalih podjetij izpostavljena globalizaciji, kar pomeni, da so se prisiljena vključiti v globalne trende in razvojne tokove. Zaradi vse večje konkurence, povečanega pritiska na zniževanje stroškov in boja za ohranjanje oziroma povečanje tržnega deleža je bilo v zadnjih letih vloženega veliko truda v optimiziranje poslovnih procesov. Nastali rezultati so mnoga sklenjena sodelovanja, združitve podjetij in prevzemi tako na strani proizvajalcev kot tudi na strani dobaviteljev, kar uvršča panogo kot celoto med najbolj koncentrirane. Avtomobilska panoga se uvršča med zrele industrijske panoge, za katere so značilne nizke stopnje rasti, zato se vse bolj uveljavljajo vertikalne povezave dobaviteljev, katerih število se je v zadnjem desetletju znižalo za okoli 40 odstotkov. Glede na trenutna gospodarska dogajanja se bo tendenca

¹ Skupina G20 – gre za skupino 20 najrazvitejših in najhitreje rastočih držav.

povezovanja podjetij nadaljevala tudi v prihodnosti. Gledano dolgoročno to najverjetneje pomeni krčenje števila avtomobilskih proizvajalcev, ostalo bo zgolj nekaj najmočnejših in ti bodo obvladovali svetovni avtomobilski trg.

Ključne gonilne sile, ki v avtomobilski panogi trenutno oblikujejo načine proizvodnje, so povezane s tehnološkim razvojem in z novimi organizacijskimi pristopi, kot sta vitka proizvodnja in »toyotizem«². Vpeljevanje vitke (lean) proizvodnje, sistema zalog ob svojem času (angl. *just in time*) ter celovito obvladovanje kakovosti (angl. *total quality management*) so zagotovo najpomembnejše organizacijsko tehnološke spremembe v zadnjih desetletjih razvoja. J. Krafick je slednje opredelil kot vitko proizvodnjo, ker uporablja v primerjavi z masovno proizvodnjo vsega manj:

- polovico manj človeškega dela,
- polovico tovarniškega prostora,
- polovico naložb v orodje,
- polovico inženirskih ur, potrebnih za razvoj izdelka v pol krajšem času,
- pol manj zalog na proizvodnem mestu.

Vitka proizvodnja omogoča proizvodnjo vse večjega števila raznovrstnih modelov, s čimer se lahko hitro odziva na potrošniške zahteve. Pravočasen odziv na spremembe potrošnikovih preferenc pa postaja v avtomobilski industriji vsakodnevna zakonitost. Kot dokaz služi dejstvo, da je z uvajanjem vitke proizvodnje Toyota postala bistveno uspešnejša od General Motors-ove (v nadaljevanju bom uporabljala kratico GM) tovarne v Framinghamu (Svetličič, 1996, str. 42–45).

Avtomobilska industrija je zelo občutljiva na padec povpraševanja. Ker avtomobili niso nujna življenjska dobrina, je zanje značilna precej visoka cenovna in dohodkovna elastičnost povpraševanja. Recesije v gospodarstvu vplivajo na padec prodaje, proizvajalci se vse bolj soočajo s presežnimi kapacitetami, njihovi dobički pa vztrajno padajo. Visoki fiksni stroški razvoja in proizvodnje so privedli do nastalih strukturnih sprememb na avtomobilskem trgu. Proizvodnja avtomobilov je dejavnost, ki zahteva ogromne materialne, finančne in človeške vire, stroški razvoja so visoki, konkurenca pa je zelo ostra. Največji avtomobilski proizvajalci so tako pripravljene ponuditi velike vsote denarja za zagotovitev potrebne ekonomije obsega in s tem preživetja na dolgi rok. Severna Amerika, Zahodna Evropa in Japonska, ki beležijo več kot tri četrtine celotne svetovne prodaje na avtomobilskem trgu, dosegajo, navkljub pozitivnim prodajnim številkam, prenizke stopnje rasti. Profitabilnost panoge se vseskozi znižuje, vzroke pa lahko najdemo v zasičenosti vedno bolj zahtevnega trga, visokih fiksnih stroških poslovanja in nenazadnje tudi v premalo fleksibilnem marketinškem pristopu (Lesnjak, 2000, str. 9).

Avtomobilski sektor so v finančni krizi 2008–09 dodatno prizadele visoke cene surovin in energije. Govorimo o kapitalsko intenzivni panogi, ki jo omejena dostopnost do bančnih posojil in drugih virov financiranja še posebej prizadene. Velik pritisk na avtomobilske proizvajalce na drugi strani predstavljajo vedno ostrejši ekološki standardi, saj zahtevajo obsežna vlaganja v raziskave in razvoj. Posledično to pomeni višje stroške proizvodnje.

² Eiji Toyota je ob ogledu vodilne Fordove tovarne v Detroitu spomladi 1950 prišel do spoznanja, da je obstoječi proizvodni sistem mogoče izboljšati. Enostavno kopiranje se je izkazalo za neprimerno japonskim pogojem. Iz skromnih začetkov se je rodilo to, kar so poimenovali Toyota proizvodni sistem in kasneje vitka proizvodnja.

Panoga je osredotočena predvsem na Severno Ameriko, Zahodno Evropo, Japonsko in Korejo. Bolj kot kadar koli prej je vpeta v mednarodno ekonomijo. V razvitih državah, kot so Japonska, ZDA, Francija in Nemčija predstavlja s svojim obsegom in visoko specializirano proizvodnjo pomemben faktor ekonomskega razvoja, konkurenčnosti in nenehno pridobivanje novih znanj in veščin.

Evropska avtomobilska industrija je sprejela ta izziv in se hitro razvija. Da pa bi bili proizvajalci konkurenčni na svetovnem trgu, ki ga odlikujejo visoko postavljeni standardi, morajo biti sposobni sprejeti izzive visoke tehnologije in hitrega odzivanja na zahteve in potrebe uporabnikov. Ključ, kako privabiti čim več novih kupcev, je vsekakor v daljših garancijah, dobrih servisih in skrbi za kupca v primeru okvare.

Države na področju Azije, Latinske Amerike in Vzhodne Evrope predstavljajo nove možnosti avtomobilskim proizvajalcem, ki se soočajo z zasičenostjo razvitih avtomobilskih trgov. Z namenom osvojiti nove trge uporabljajo različne strategije. Slednje so odvisne od potreb posameznega proizvajalca. Skladno s tem se najpogosteje odločajo za selitev proizvodnje na omenjene trge, ali pa se jim zdi sodelovanje in združevanje s tujimi konkurenti, ki že imajo uveljavljene blagovne znamke, primernejša rešitev, saj jim slednje omogoča uspešno prodiranje na nove tržne segmente. Navsezadnje združevanje dolgoročno pomeni znižanje proizvodnih stroškov, izmenjavo izkušenj ter predstavlja recept za poenotenje sestavnih delov in skupnih platform za posamezne dele, ki se sicer navzven popolnoma razlikujejo (Krautberger, 1999, str. 51–53).

3.2 Razmere na evropskem avtomobilskem trgu

3.2.1 Evropski avtomobilski proizvajalci in njihove prepoznavne blagovne znamke

Tabela 1: Evropski avtomobilski proizvajalci in njihove prepoznavne blagovne znamke

Avtomobilski proizvajalec	Blagovna znamka
1. Ford of Europe GmbH (www.ford.com)	-Ford -Lincoln -Mercury -Volvo
2. BMW Group (www.bmwgroup.com)	-BMW -MINI -Rolls-Royce Moto Cars
3. Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG	
4. Renault SA	
5. PSA Peugeot Citroën	
6. Daimler AG	-Maybach -Mercedes-Benz -Smart
7. Volkswagen AG (www.volkswagenag.com)	- Volkswagen - Škoda-Auto - Audi - Bentley - Lamborghini - Bugatti -Volkswagen Commercial Vehicles (Caddy, Transporter, Caravelle, Crafter, ProfiLine, Caddy Life, Multivan, California)

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

Avtomobilski proizvajalec	Blagovna znamka
8. Fiat S.p.A.	- Fiat Group Automobiles - Maserati - Ferrari
9. General Motors Europe AG (www.gmeurope.com)	- Cadillac - Chevrolet - Corvete - HUMMER - Opel - Saab - Vauxhall

Vir: Blagovne znamke, 2008.

Kot je razvidno iz tabele 1, evropski avtomobilski trg obvladuje devet avtomobilskih proizvajalcev: Ford of Europe GmbH, BMW Group, Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Renault SA, PSA Peugeot Citroën, Daimler AG, Volkswagen AG, Fiat S.p.A. in General Motors Europe AG. V Franciji so pomembni tudi *Bugatti, Delage, Gordini in Talbot*.

3.2.2 Velika Britanija

Britanska avtomobilska industrija je bila vedno usmerjena k izvozu. Dandanašnji zaposluje okrog 850.000 ljudi in vsako leto proizvede v povprečju 1,5 milijona osebnih avtomobilov ter 216.000 komercialnih vozil – slednjih je za izvoz namenjenih kar 75 odstotkov. Pet največjih britanskih proizvajalcev avtomobilov predstavljajo Nissan, Toyota, Honda, MINI in Land Rover. Kakorkoli že, mednarodna konkurenčnost britanskih avtomobilov je konstantno v upadu že od 90-ih let prejšnjega stoletja, država pa je nezmožna slediti proizvodnim zmogljivostim držav, kot sta Nemčija in Francija. Od leta 2000 se je proizvodnja motornih vozil zmanjšala z 1.813.894 na 1.750.253 proizvodov. Veliko Britanijo so prehiteli celo nekatere države v razvoju, kot na primer Brazilija, Indija in Mehika. Velika Britanija je trenutno dvanajsti največji proizvajalec vozil v svetovnem merilu, a vse kaže, da jo bo kmalu prehitela tudi Rusija (Značilnosti avtomobilske industrije in predstavitev evropske avtomobilske industrije, 2008).

Britanska avtomobilska industrija je poznana po ekskluzivnih blagovnih znamkah, kot so *Rolls-Royce, Land Rover, Aston Martin, Jaguar* ter kultni *MINI*.

3.2.2 Nemčija

Daimler-Benz AG je najstarejše podjetje avtomobilske industrije in izdeluje vozila že od 80-ih let 19. stoletja. Njegova zasnova datira v leto 1926. V obdobju od 1998 do 2007 je bilo podjetje del avtomobilskega koncerna Chrysler, vendar se je ta povezava končala z velikimi izgubami na obeh straneh.

Na avtomobilskem trgu so med najbolj poznanimi vozili tudi *Opel* in *Volkswagen*. Opel je začel kot kolesarsko podjetje, ki se je v izdelavo avtomobilov preusmerilo leta 1898. General Motors (v nadaljevanju bom uporabljala kratico GM) je prevzel nemško podjetje leta 1929, vendar je posredovala takratna nacistična vlada, razdrila dogovor in ukinila podjetje. V letu 1948 so se vodilni managerji iz GM-a vrnila ter ponovno zagnali proizvodnjo podjetja Opel. Podjetje iz Rüsselheima zaposluje okoli 25 tisoč ljudi, poleg tega ima svoje obrate tudi v Belgiji, Veliki Britaniji, na Poljskem in Portugalskem.

Na t.i. popularnem tržišču dominira Volkswagen AG; leta 1964 je pod njegovo okrilje prišel *Audi*. Najbolj znan avto podjetja Volkswagen je brez dvoma *hrošč*, majhen in varčen avtomobil z motorjem v zadku. Leta 1930 ga je zasnoval Ferdinand Porsche, ukaz za njegovo zasnovano pa je prišel neposredno od Adolfa Hitlerja, ki se je imel za avtomobilskega zanesenjaka. Serijska proizvodnja hrošča se je pričela šele po drugi svetovni vojni, saj so si prej avtomobile lahko privoščili zgolj najbogatejši Nemci. Do leta 1950 je bil Volkswagen že največji nemški proizvajalec avtomobilov.

Nemški avtomobilski proizvajalci se odlikujejo po sedanih³ višje kakovosti. Med njihove najbolj znane lastnosti se štejejo dobro zasnovani blažilni sistemi, ki prispevajo k udobni vožnji in dobri vodljivosti. Precej proizvajalcev avtomobilov najvišje hitrosti svojih luksuznih modelov elektronsko omeji na 250 km/h (155 mph) zaradi varnostnih razlogov.

Daimler-Benz med drugim proizvaja tudi avtomobile znamke *Mercedes-Benz*, ki je sinonim za uspeh v motošportu. *BMW*, *Audi* in *Porsche* so najbolj odmevna imena na tržišču luksuznih avtomobilov. Ferdinand Porsche je zasnoval podjetje, ki dandanes prodaja drage in visoko kvalitetne športne avtomobile. V letu 2008 je podjetje Porsche AG postalo večinski lastnik družbe Volkswagen AG, kar jim je prineslo več deset-milijardne profite (v €), obenem pa vzpostavilo kontrolo nad dobršnim delom nemškega tržišča.

Nemška avtomobilska industrija je eden največjih delodajalcev v tej državi, saj nudi delovna mesta 860.000 ljudem (podatek za leto 2005). Poleg omenjenega ima Nemčija največji delež proizvedenih osebnih avtomobilov, saj na tem področju obvladuje 29 % trga. Sledijo ji Francija (18 %), Španija (13 %) in Velika Britanija (9 %)⁴.

Trenutno v Nemčiji dominira šest avtomobilskih podjetij: Volkswagen AG, Audi (lastnik katerega je Volkswagen Group), BMW, Daimler AG, Porsche AG in Opel (v lastništvu GM-a). Vsako leto se v Nemčiji proizvede skoraj 6 milijonov vozil, dodatnih 4,8 milijonov pa naredijo nemška podjetja v tujini. Poleg ZDA in Japonske je Nemčija ena izmed treh najbolj produktivnih držav na svetu, kar se tiče avtomobilske industrije (Predstavitev nemške avtomobilske industrije, 2008).

4 AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA – NAJVEČJA ŽRTEV FINANČNE KRIZE

Posledice finančne krize se vse bolj odražajo v avtomobilski industriji. Proizvajalci se soočajo z znatnim padcem prodaje, zaradi česar krčijo stroške, od dobaviteljev pa terjajo nižje cene. Nekateri proizvajalci so v okviru zmanjševanja stroškov že napovedali odpuščanja, med njimi francoski Renault, ki je s tovarno Revoz prisoten v Sloveniji.

4.1 Ozadje dogajanja v avtomobilskem sektorju pred izbruhom krize

³ Sedan – avtomobil s specifično konstrukcijo.

⁴ Vir: OICA - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (English: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) s sedežem v Parizu, ustanovljena l. 1919. Organizacija skrbi za komunikacijo med avtomobilskimi proizvajalci in posredovanje statističnih podatkov s področja tega sektorja industrije.

Kriza v avtomobilski industriji v letih 2008–2009 je globalna finančna kriza, ki je avtomobilsko industrijo prizadela v drugi polovici leta 2008. Primarni izvor krize je bil v ZDA in Kanadi zaradi t.i. Sporazuma o trgovanju z vozili⁵, prav tako pa so bili zaradi krize prizadeti tudi proizvajalci vozil v Evropi in na Japonskem. Omenjeni sporazum je prinesel odstranitev dodatnih tarif pri nakupu avtomobilov, tovornjakov, avtobusov, pnevmatik in avtomobilskih delov, kar je seveda koristilo ameriškim proizvajalcem avtomobilov. V zameno za podpisani sporazum se je »Trojica velikih« (GM, Chrysler in Ford) obvezala, da proizvodnja avtomobilov v Kanadi nikoli ne bo padla pod raven iz leta 1964 in da bodo za vsakih pet prodanih avtomobilov v Kanadi v ZDA narejeni trije novi. Pred Avtomobilskim paktom je bila severnoameriška avtomobilska industrija zelo ločena. Zaradi obstoječih tarif so bili od avtomobilov, narejenih v ZDA, zgolj trije odstotki prodani v Kanadi, hkrati pa je bila tudi velika večina rezervnih delov proizvedena v ZDA. V splošnem gledano je bil na tem področju v Kanadi velik trgovinski primanjkljaj.

Ameriški avtomobilski giganti se od drugih proizvajalcev ločijo ne le zaradi svoje velikosti in geografske lege, ampak tudi zaradi svojega poslovnega modela. Večina njihovih dejavnosti je združenih (Sindikati avtomobilskih delavcev in Sindikat kanadskih avtomobilskih delavcev), kar se odraža v višji ceni delovne sile v primerjavi z ostalimi multinacionalnimi proizvajalci avtomobilov (vključno z njihovimi tovarnami v Severni Ameriki, ki so se uspele izogniti omenjeni povezanosti). Da bi povečali profit, so detroitski proizvajalci sklenili sporazume s sindikati, kar je na eni strani prineslo znižanje plač, medtem ko sta na drugi strani bili zaposlenim zagotovljeni pokojnina in zdravstvena oskrba. GM na primer, je v preteklosti pokrival celotne stroške premij zdravstvenega zavarovanja za svoje zaposlene, njihove naslednike in upokojene delavce, kajti ZDA nimajo univerzalnega sistema zdravstvene nege.

Že od poznih devetdesetih let prejšnjega stoletja več kot polovica dobička GM-a, Forda in Chryslerja izvira iz manjših tovornih vozil in športnih terencev, medtem ko je prodaja njihovih majhnih avtomobilov pogosto povzročala izgubo, razen v primeru, da je kupec sam izbral dodatno opremo. Proizvajalec avtomobilov bi po mnenju strokovnjakov moral prodati deset kompaktnih vozil, da ustvari enak profit kot s prodajo športnega terenca ter obenem prodajati majhne in srednje velike avtomobile čim bolj profitabilno, če želi uspeti. Pri teh korakih je »Trojici« spodletelo. Prodaja športnih terencev je bila največja leta 1999, vendar se na ta nivo do danes ni vrnila, predvsem zaradi visokih cen goriva. Škodo so utrpeli tudi zaradi nižje kvalitete in zanesljivosti avtomobilov ter počasne predstavitve novih modelov na tržišču.

Zmanjševanje prodaje in s tem tržnega deleža se je odražalo v zmanjševanju operativnosti v tovarnah (tovarne GM-a so v novembru 2005 delovale pri 85 odstotkih polne zmogljivosti), kar je posledično povzročilo zmanjšanje proizvodnje, zapiranje proizvodnih obratov in odpuščanja. Proizvajalci so se zanašali na precejšnjo stimulacijo in subvencioniranje zakupne pogodbe za prodajo avtomobilov. Slednje je na dolgi rok sicer ohranilo tovarne v delovanju. Pospeševalne strategije, vključujoč popuste, nagrajevanje dela zaposlenih ter 0-odstotno financiranje so pospešile prodajo, vendar hkrati prizadele dobiček. Pomemben faktor je tudi dejstvo, da je omenjeno pospeševanje prodaje izsušilo finančne rezerve proizvajalca na kratki rok, medtem ko se je na dolgi rok to poznalo v prodaji vozil zaradi nizkih cen in ne zaradi tehničnih lastnosti, saj je bilo potrebno zapolniti finančno luknjo. Proizvajalci se od takrat naprej trudijo omejiti pospeševanje prodaje in postopoma dvigniti cene, še vedno pa znižujejo stopnjo produktivnosti (Kriza v avtomobilski industriji 2008–2009, 2008).

⁵ Sporazum o trgovanju z vozili ali Avtomobilski pakt (ATA) – gre za pomemben trgovinski sporazum med ZDA in Kanado. Podpisala sta ga ameriški predsednik Lyndon B. Johnson in kanadski premier Lester B. Parson, januarja 1965.

Avtomobilski sektor je bil najprej prizadet zaradi višjih cen goriva, ki so bile posledica naftne krize med letoma 2003 in 2008. Le-ta je povzročila upad prodaje športnih terenskih vozil ali SUV-ov⁶, kar je zmanjšalo vpliv »Trojice velikih«. Sredi leta 2008 je situacija postala kritična, ker sta globalna finančna kriza in kreditna nezmožnost pritisnila na cene surovin. V nekaterih državah, predvsem v ZDA, so bili proizvajalci deležni številnih kritik na račun športnih terencev, katerih energetska učinkovitost se ni povečala niti po zvišanju cen goriva. Zaradi velike ponudbe in povpraševanja po japonskih in evropskih športnih terenskih vozilih, ki so precej bolj varčni, so utrpeli prodajno škodo, hkrati pa so določena podjetja imela sedeže v domačih državah, v ZDA pa so svoja vozila tako sestavljala kot tržila ter na ta način »Trojici velikih« odžirala kos finančne pogače.

Zaradi visokih cen nafte in recesije ameriškega gospodarstva (hipotekarna kriza) so vodilna avtomobilska podjetja spremenila strategijo in proizvodne obrate za proizvodnjo lahkih tovornih vozil prestrukturirala za proizvodnjo kompaktnih vozil. GM in Chrysler sta zaradi zniževanja preostale vrednosti svojih vozil prenehala nuditi možnost plačila na leasing za večino svojih vozil. 30. septembra 2008 je bila zakonsko sprejeta prva finančna pomoč za avtomobilsko industrijo, ki je znašala 25 milijard dolarjev.

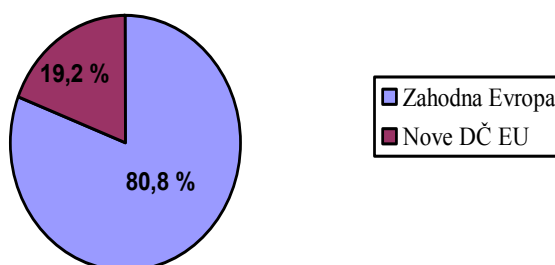
4.2 Vpliv finančne krize 2008–2009 na avtomobilski trg v EU

4.2.1 Ponudba in proizvodnja (januar–december 2008)

Proizvodnja vozil, ki je naglo rasla v letu 2007, je v prvi polovici leta 2008 začela upadati. V letu 2007 je bilo tako v Evropi izdelanih 19,7 milijonov vozil, v letu 2008 pa je bilo proizvedenih 18,4 milijonov motornih vozil (osebni avtomobili, lahka komercialna vozila, tovorna vozila ter avtobusi), kar je 7 % manj v primerjavi z letom 2007, ko je bilo proizvedenih okoli 19,7 milijonov vozil. Na zmanjšanje proizvodnje je vplival predvsem padec učinkovitosti proizvodnje za 4 % v tretji četrtini leta, kar se je v zadnji četrtini leta še stopnjevalo in doseglo padec za 26 %. To je bil seveda neposreden odraz svetovne finančne in gospodarske krize.

Proizvodnja po posameznih državah

Slika 1: Proizvodnja osebnih avtomobilov v Evropi in novih DČ EU (januar–december 2008)



⁶ Športni terenec ali SUV – je tržna oznaka za avtomobil, ki je podoben karavanu, vendar skonstruiran na šasiji terenca/pick-upa. Ponavadi so opremljeni s štirikolesnim pogonom, ki zagotavlja dober oprijem tako na cesti kot brezpotjih. Večina jih nudi tako prtljažnik z veliko volumna kot tudi sedežne kapacitete eno-prostorcev. Obravnavani so kot lahka tovorna vozila z največjo nosilnostjo manj kot 1815 kg. V ZDA so obravnavani v dveh zakonih: Energetski politiki in Konzervativnem aktu glede standardov v energetske gospodarstvu, ter v Aktu o emisijah, toda manj strogo kot navadna osebna vozila.

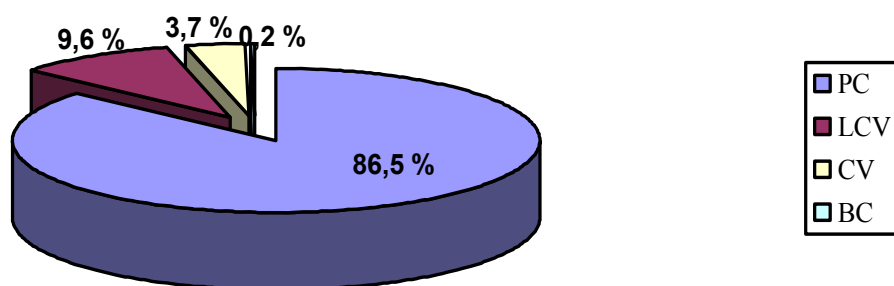
V novih DČ EU se je proizvodnja osebnih avtomobilov v letu 2008 v primerjavi z letom poprej povečala za 8 % in tako je bilo okrog 19,2 % vseh evropskih osebnih avtomobilov izdelanih prav v novih DČ. Na avtomobilskem trgu Zahodne Evrope je bilo v letu 2008 proizvedenih 80,8 % vseh evropskih osebnih avtomobilov. Proizvodnja osebnih avtomobilov se je sicer v evropskem merilu gledano v letu 2008 zmanjšala za 7 % glede na leto 2007, kar natančneje pomeni zmanjšanje z 17,1 milijona osebnih avtomobilov na 15,9 milijonov enot. Najbolj drastično je upadla proizvodnja v Avstriji (-37,3 %), sledita Italija (-27,6 %) in Finska (-25 %). Nove DČ EU, ki predstavljajo 19,2 % proizvodnje osebnih avtomobilov, so se odrezale bolje. Tako sta predvsem Poljska (20,9 %) in Madžarska (18,9 %) zabeležili pozitivno rast proizvodnje. Sicer pa analitiki ocenjujejo, da lahko proizvodnja osebnih avtomobilov na trgu EU upade za četrtno (Ekonomsko poročilo – EU december 2008, ACEA).

Če naredimo pregled proizvodnje novih vozil po posameznih evropskih državah, dobimo naslednje podatke. Izmed petih glavnih držav proizvajalk je Italija zabeležila največje zmanjšanje proizvodnje (-20,3 %). Sledijo ji Francija (-14,9 %), Španija (-12 %), Velika Britanija (-5,8 %) in Nemčija (-2,8 %) (The auto industry in 2008: Recession strike-ACEA Economic Report-Full Year 2008).

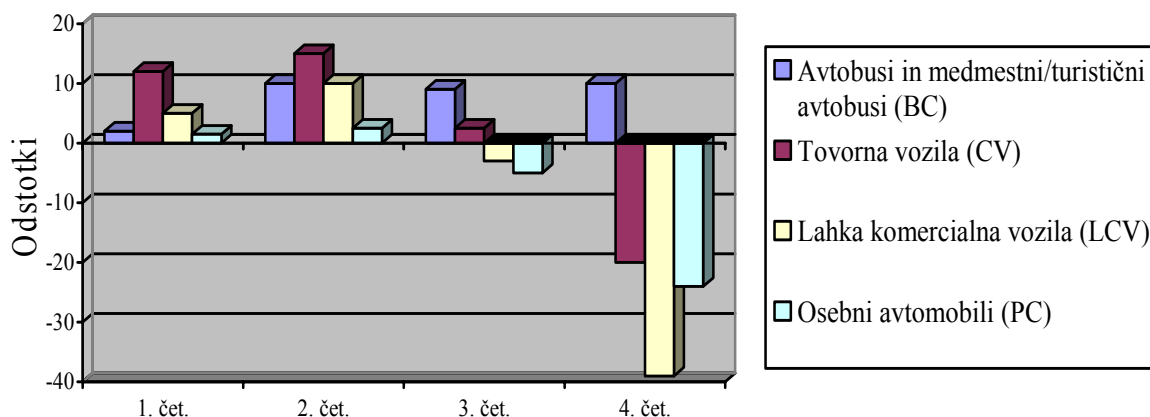
Po kategorijah vozil

86 % vseh proizvedenih vozil v Evropi je bilo osebnih avtomobilov. Proizvodnja le-teh se je v celem letu 2008 znižala za skupnih 7 %, predvsem zaradi 25-odstotnega zmanjšanja proizvodnje v zadnjem četrtletju. Skozi leto se je proizvodnja lahkih komercialnih vozil zmanjšala za skupnih 5 %, v zadnjem četrtletju pa za kar 33 %. Avtobusni sektor na drugi strani pa je denimo v letu 2008 zabeležil 7-odstotno rast. Najbolj se je povečala proizvodnja tovornih vozil (za 16 %), medtem ko se je proizvodnja osebnih vozil povečala za 6 %, proizvodnja lahkih komercialnih vozil pa za 3 %. V primerjavi z letom 2006 je proizvodnja v avtobusnem sektorju padla za 10 % (Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 17).

Slika 2: Proizvodnja novih vozil po posameznih kategorijah v Evropi (januar– december 2008)



Slika 3: Odstotna sprememba v proizvodnji novih vozil (četrtni podatki za leto 2008)



Vir: *The auto industry in 2008: Recession strike-ACEA Economic Report-Full Year 2008.*

Slika 3 nazorno prikazuje, da je proizvodnja lahkih komercialnih vozil in težkih tovornih vozil z maso nad 3,5 t najbolj občutila dramatične spremembe v gospodarstvu v zadnjem četrtnetju. V drugem četrtnetju se je sicer proizvodnja lahkih komercialnih vozil povečala za 9 %, vendar je v zadnjem četrtnetju sledil padec za znatnih 39 % oziroma 190.831 enot. Proizvodnja težkih tovornih vozil z maso nad 3,5 t je v drugem četrtnetju prav tako narasla za 15 %, nato pa je v obdobju od septembra do decembra sledil 20-odstotni upad. Proizvodnja avtobusov in medmestnih/turističnih avtobusov je skladno s statističnimi podatki zabeležila rast za 7 %, vendar pa je trg zaznal začetek zmanjševanja sredi meseca decembra 2008 (The auto industry in 2008: Recession strike-ACEA Economic Report-Full Year 2008).

4.2.2 Registracije novih vozil (januar–december 2008)

Registracije po posameznih avtomobilskih proizvajalcih

Tabeli 2 in 3, ki sta v Prilogi 4, prikazujeta, da je bilo v starih članicah EU v januarju 2009 prodanih 26 odstotkov manj osebnih avtomobilov, medtem ko je v novinkah prodaja upadla kar za 34 odstotkov. Skupini VW, ki je izdelala največ od januarja 2008 na novo registriranih avtomobilov v Evropi, je prodaja upadla za eno petino, kar je bil tretji najmanjši upad. Iz tabele 2 je jasno razvidno, da se v Evropi najslabše godi ameriškemu General Motors-u, katerega prodaja je bila npr. samo v novembru 2008 manjša za približno 38 odstotkov na medletni ravni. Toyota je sledila s 34-odstotnim padcem, PSA-skupina je bila novembra 2008 ob 27 odstotkov prodaje v primerjavi z novembrom 2007, Fiat ob 23, Renault pa je izgubil 22 odstotkov (Usenik, 2008, str. 11).

V najslabšem položaju so torej ameriški avtomobilski proizvajalci (GM, Ford in Chrysler). Prvi je lani prodal najmanj avtomobilov v preteklih 50 letih. GM-ovi evropski znamki Opel in Vuxhall sta v lanskem primerljivem obdobju prodali za 10 odstotkov manj avtomobilov, medtem ko je švedski Saab zabeležil skorajda 22-odstotni padec prodaje.

Nemški BMW je prodal slab poldrugi odstotek manj avtomobilov kot leto pred tem (torej leta 2007), kar je najmanj v zadnjih 15 letih. Samo decembra se je prodaja zmanjšala za več kot četrtno. Svetli izjemi sta bili znamki mini in prestižni rolls-royce. Prodaja prvega se je povečala za 4,3 odstotka, prodaja drugega pa za petino.

Francoski koncern Renault je zadnji mesec leta 2008 zabeležil kar 25-odstotni padec prodaje, na celoletni ravni pa se je le-ta znižala za 4,8 odstotka. Kriza se je najmanj poznala na domačem francoskem trgu, kjer se je prodaja znižala zgolj za tri desetinke odstotka. Rast prodaje je imela le hčerinska družba Dacia, ki je prodala za okoli 11 odstotkov več avtomobilov.

V prvem mesecu leta 2009 je bilo v Evropi (Evropski uniji brez Cipra in Malte ter članicah EFTE) na novo registriranih 958.500 vozil. V primerjavi z istim mesecem lani je to pomenilo 27-odstotni upad. Kot rečeno, so tretji najmanjši upad zaznali pri skupini Volkswagen (20,8 odstotka vseh novih registracij v januarju), ki se ji je število novih registracij zmanjšalo za 20,1 odstotka. Največji, 53,2-odstotni upad je zaznal Chrysler. Število novih registracij vozil iz skupine Renault je upadlo za 33,9 odstotka.

Medtem ko je prodaja januarja 2009 glede na isti mesec lani v 15 starih članicah EU in treh članicah EFTE upadla za 26,5 odstotka (na 891.505 vozil), se je v novih članicah zmanjšala za 34 odstotkov (na 66.994 vozil). Največji upad so zaznali v Latviji (-77,5 odstotka) in Litvi (-67,3 odstotka), Slovenija pa se je pri gibanju števila novih registracij kljub upadu za eno četrtno znašla na boljšem delu lestvice. Najmanjši pa je bil padec prodaje na Poljskem; in sicer le 5,3-odstoten.

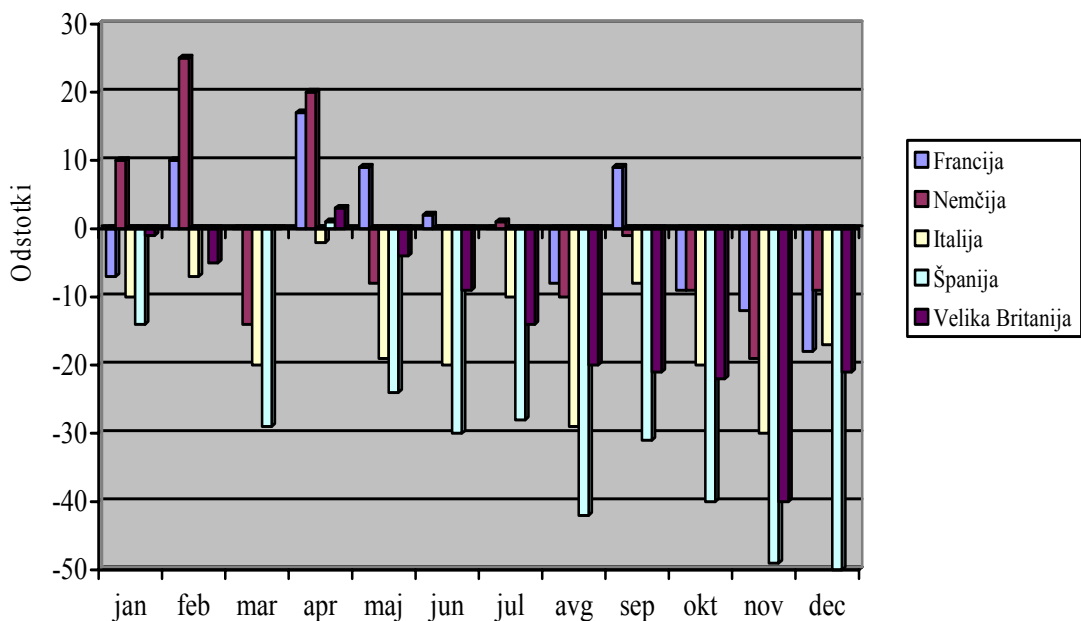
Registracije po posameznih državah

V tabelah 4 in 5 v Prilogi 5 sem prikazala natančno število registracij novih vozil v obdobju od januarja do decembra za leti 2007 in 2008, posebej v Zahodni Evropi in tudi gledano v celotnem evropskem merilu.

Kot je razvidno iz prikazanih tabel ter grafikonov v nadaljevanju, je število registracij novih osebnih avtomobilov v Evropi v letu 2008 upadlo za 7,8 % na 14.712.158 enot, kar predstavlja največje zmanjšanje po letu 1993. Povpraševanje po novih osebnih avtomobilih se je v Zahodni Evropi zmanjšalo za 8,4 % (v primerjavi z zadnjim četrtletjem leta 2007 za 19,3 %). Število registracij novih osebnih avtomobilov v novih DČ EU je upadlo za 0,7 %. Zgolj v mesecu novembru se je število registracij na evropskem avtomobilskem trgu zmanjšalo za 25,8 %, v decembru pa za 17,8 % (Economic Report – European Union 200903, ACEA, Brussels, March 2009).

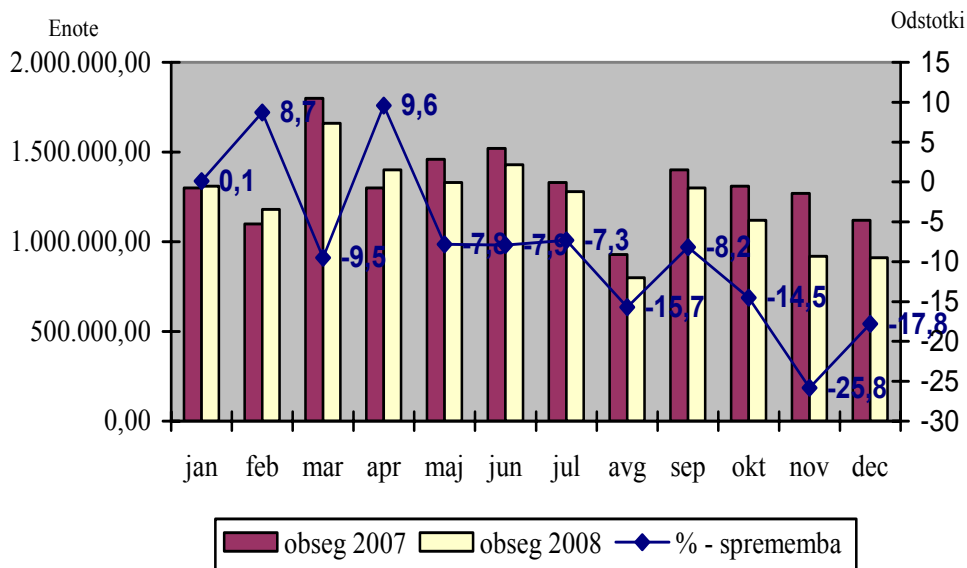
V Zahodni Evropi se je povpraševanje po novih osebnih avtomobilih znižalo za 8,4 %. Rast povpraševanja je zabeležilo le pet držav; in sicer Finska (+11,2 %), Portugalska (+5,7 %), Belgija (+2,1 %), Luksemburg (+2,0 %) in Švica (+1,0 %). Na Finskem in Portugalskem so pozitivni trend pomagali vzdrževati finančni ukrepi, pa tudi švicarski in belgijski trg sta se uspela nekako izogniti vplivom finančne in gospodarske krize. Islandija in Irska sta v skupini držav, ki so v preteklem letu zaznale najbolj opazno znižanje povpraševanja (-43,3 % in -18,7 %). Španija je v letu 2008 doživela najnižje povpraševanje v svoji zgodovini (-28,1 %). Italija je prav tako objavila dvomestno odstotno izgubo povpraševanja (-13,4 %), rast pa ni bila pozitivna niti en sam mesec v letu. Glavni avtomobilski trgi v Evropi v svojih statistikah niso izjeme: Velika Britanija (-11,3 %), Nemčija (-1,8 %) in Francija (-0,7 %).

Slika 4: Odstotna sprememba registracij novih osebnih avtomobilov na glavnih avtomobilskih trgih EU (jan–dec 2008)



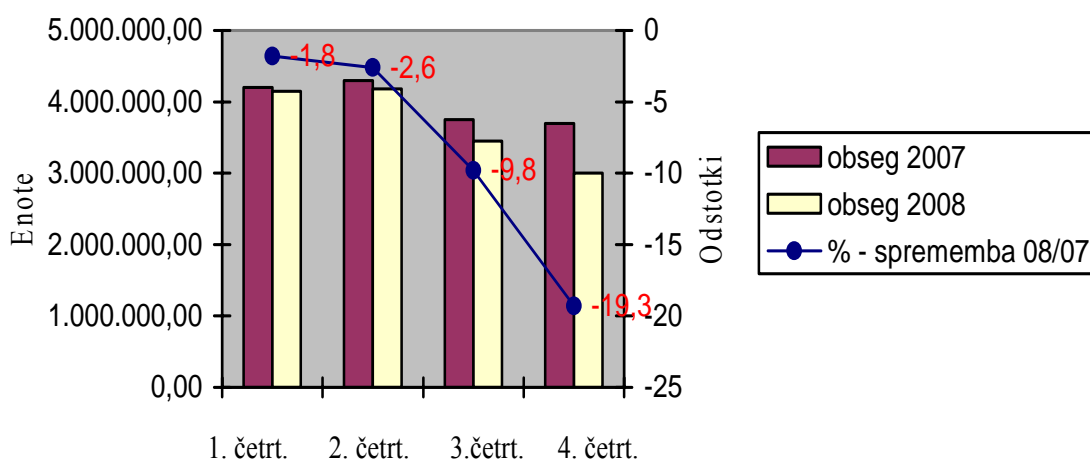
Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 12.

Slika 5: Registracija novih osebnih avtomobilov v Evropi - 2008/2007



Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 11.

Slika 6: Registracija novih osebnih avtomobilov v Evropi (četrletni podatki 2008/2007)



Vir: *Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 11.*

V novih DČ EU se prodajni rezultati niso bistveno razlikovali od letnih v letu 2007. Zmanjšanje je bilo 0,7-odstotno. Izstopal je poljski trg z 9,4-odstotno rastjo prodaje. Sledi mu Republika Češka (+8,4 %), medtem ko sta Romunija (-8,7 %) in Madžarska (-9,2 %) zabeležili upad prodaje (Economic Report – European Union 200903, ACEA, Brussels, March 2009).

Sredi meseca marca 2009 so bile v desetih evropskih državah predstavljene vladne sheme o zmanjšanju emisij v ozračje, katerih glavni namen je bil okrepiti šibko konjunkturo na evropskih avtomobilskih trgih in dati podporo prehodu k t.i. »zelenim avtomobilom«. V Nemčiji npr., je posledično prodaja novih osebnih avtomobilov narasla za spodbudnih 21,5 % zgolj v mesecu februarju 2009 (Povzeto po poročilu ACEA The auto industry in 2008: Recession strikes; Bruselj, 16. marec 2009).

Registracije po kategorijah vozil

Registracije lahkih komercialnih vozil nižje za 10,4 %

V letu 2008 je bil sektor lahkih tovornih vozil najbolj prizadet zaradi krize, saj je doživel 10,4-odstotno negativno rast povpraševanja in to navkljub objavljeni 5,1-odstotni rasti v novih DČ EU. Skupni rezultati so bili slabi predvsem zaradi statističnih podatkov Zahodne Evrope (-12 %). Med glavnimi avtomobilskimi tržišči sta se za stabilna izkazala zgolj francoski (-0,3 %) in nemški (+0,8 %) trg, medtem ko so Italija (-8,7 %), Velika Britanija (-14,9 %) in Španija (-39,7 %) zabeležile negativni trend. V novih DČ EU sta ostali največji tržišči Republika Češka (-3,3 %) in Poljska (+8,9 %).

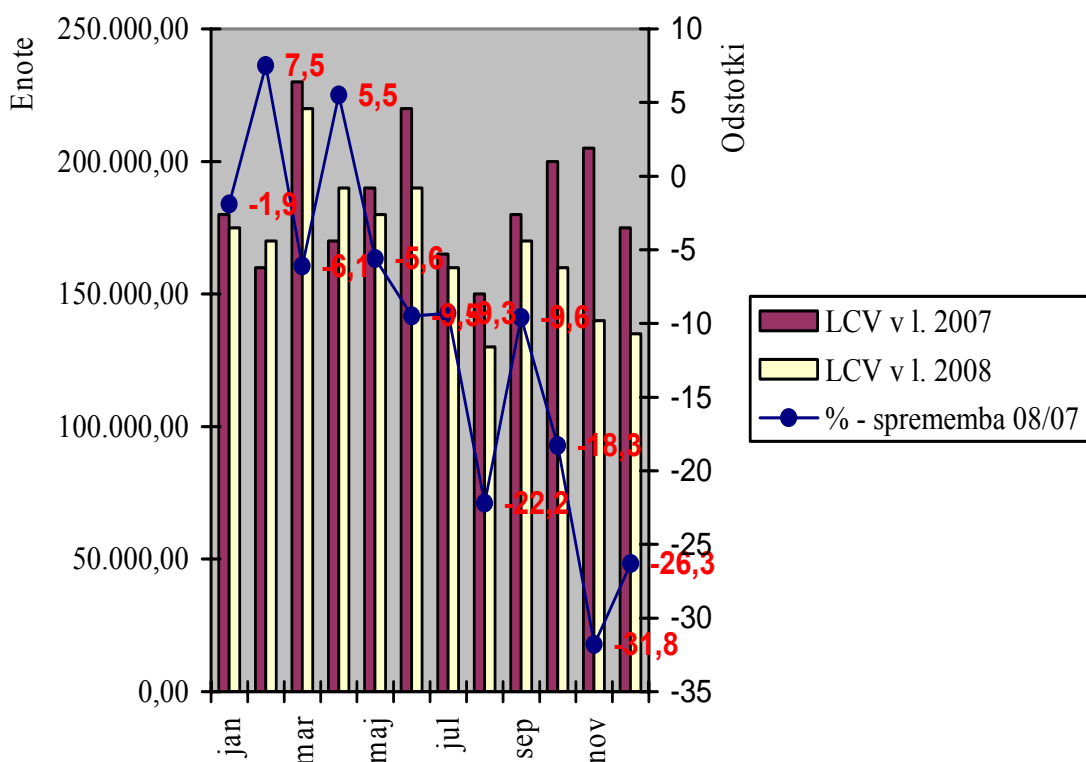
Število registracij novih tovornih vozil z maso nad 3,5 t nižje za 4,0 %

Skozi leto je število registracij novih tovornih vozil z maso nad 3,5 t upadlo za 4,0 %, predvsem zaradi zmanjšanja povpraševanja v novih DČ EU (-21,1 %). V Zahodni Evropi je bil rezultat skorajda identičen rezultatu v letu 2007 in sicer zmanjšanje za 0,5 %. Kar se tiče večjih evropskih tržišč, so bili rezultati zadovoljivi v Franciji (+9,6 %) in Veliki Britaniji (+13,1 %). Najslabše jo je odnesla Španija (-29,4 %). Prav tako je bil zaznan upad povpraševanja na italijanskem (-3,7 %) in nemškem (-1,1 %) tržišču.

Zgolj število registracij novih avtobusov & turističnih/medmestnih avtobusov doživelo pozitivno rast

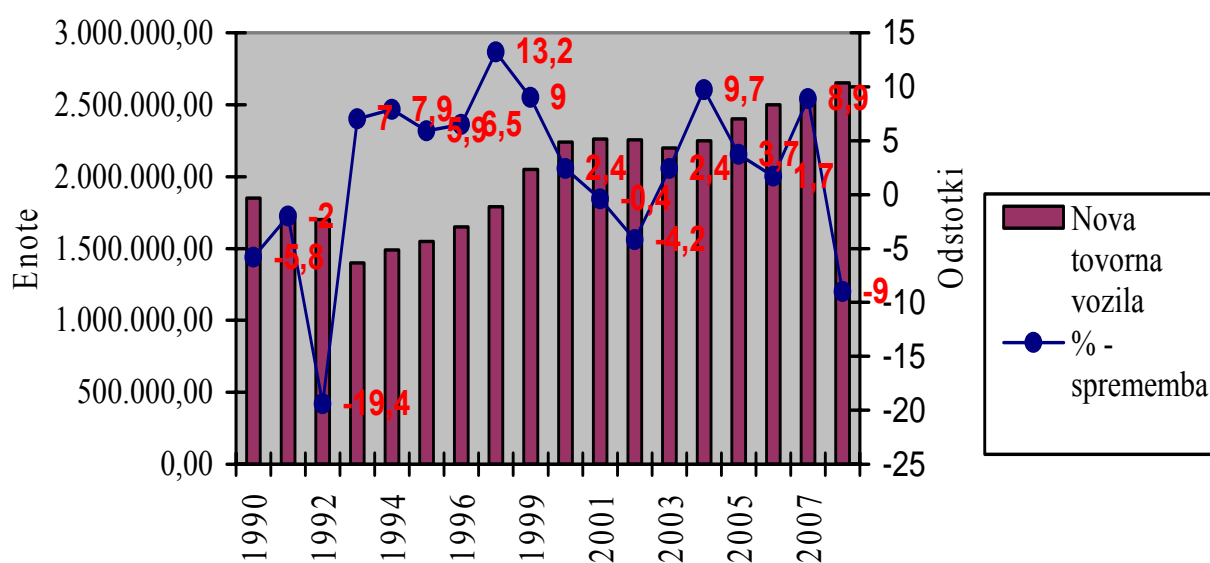
Navkljub 7,5-odstotnemu zmanjšanju povpraševanja v mesecu decembru, je sektor avtobusov edini, ki je v letu 2008 zabeležil rast (+12,1 %). Trg se je povečal tako v Zahodni Evropi (+6,6 %) kot tudi v novih DČ EU (+58,7 %) (Ekonomsko poročilo–EU marec 2009, ACEA).

Slika 7: Registracije novih lahkih komercialnih vozil (LCV) v Evropi (2008/2007)



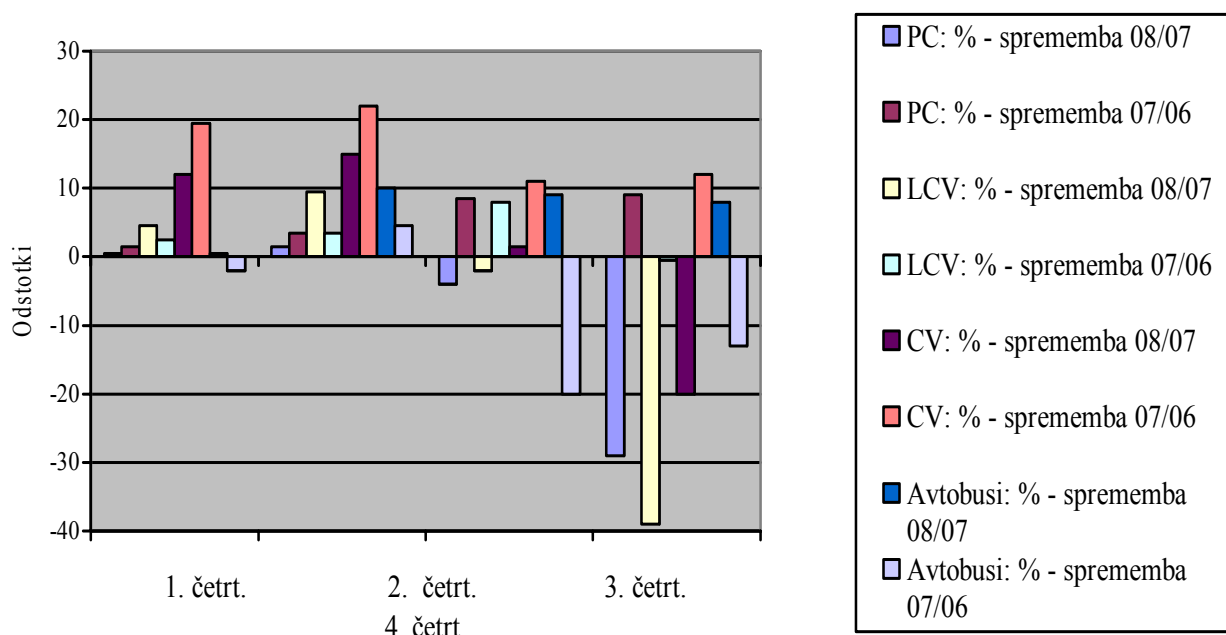
Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 14.

Slika 8: Registracije novih tovornih vozil v območju EU + EFTA (1990–2008)



Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 14.

Slika 9: Odstotna sprememba št. registracij novih vozil po posameznih kategorijah



Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 17.

4.2.3 Prevozna sredstva v uporabi

Glede na poročilo⁷ združenja ANFAC (Zveza španskih proizvajalcev vozil) je bilo konec leta 2007 v razširjeni Evropi (EU-27) 251,5 milijona prevoznih sredstev v uporabi. Izmed njih največji delež (87 % oziroma 218 milijonov) predstavljajo osebni avtomobili. Glede na statistične pokazatelje za leto 2006 slednje pomeni zmanjšanje za 0,4 %, predvsem zaradi velikega upada na nemškem avtomobilskem trgu, in sicer za 11,6 % oziroma iz 46,6 na 41,2 milijona osebnih avtomobilov. Nekaj novih DČ, ki niso bile zajete v poročilu (Bolgarija, Slovenija, Slovaška, Litva, Madžarska in Romunija), predstavlja dodatnih 12,5 milijonov osebnih avtomobilov v uporabi.

Evropski avtomobilski prostor je še vedno skoncentriran na pet glavnih trgov (Nemčija, Italija, Francija, Velika Britanija in Španija), na katerih prodaja dizelskih vozil predstavlja 30 %⁸. Povprečna starost osebnih avtomobilov znaša osem let, medtem ko je 30 odstotkov vseh osebnih avtomobilov na evropskih cestah starih več kot deset let. V nekaterih novih DČ je povprečna starost avtomobila višja od 14 let. Povprečna prevožena razdalja enega avtomobila v Zahodni Evropi predstavlja 15.000 km/leto. Naj v okviru tega navedem tudi podatek, da v Zahodni Evropi znaša razmerje gostota osebnih avtomobilov glede na delež prebivalstva 1:2, medtem ko je v Vzhodni Evropi to razmerje precej manjše. Vsekakor pa nove DČ pomenijo pomemben avtomobilski trg (Povzeto po poročilu ACEA The auto industry in 2008: Recession strikes; Bruselj, 16. marec 2009).

⁷ Omenjeno poročilo je bilo izdano februarja 2009.

⁸ Statistični podatki ne vključujejo Portugalske in Luksemburga.

4.3 Slovenska dobaviteljska industrija

V okvir avtomobilske industrije spadajo poleg samih proizvajalcev avtomobilov v širšem smislu tudi vsa podjetja, ki izdelujejo kakršnekoli proizvode, ki so vezani na proizvodnjo avtomobilov. Uspešnost poslovanja slednjih je močno korelirana z uspešnostjo velikih avtomobilskih proizvajalcev. Zmanjšanje proizvodnje avtomobilov pomeni manj naročil in zmanjševanje števila zaposlenih za vrsto slovenskih podjetij, ki so dobavitelji te industrije.

Slovenski avtomobilski dobavitelji so združeni v ACS, Gospodarsko interesno združenje slovenskih dobaviteljev v avtomobilski industriji. ACS povezuje proizvajalce avtomobilskih komponent v slovenski kovinski, elektro in elektronski, strojni, metalurški, gumarski, kemijski in tekstilni industriji. Hkrati povezuje izvajalce raziskovalnih, razvojnih in drugih storitev, katerih naloga je razvoj in proizvodnja izdelkov ter izvajanje storitev za avtomobilsko industrijo. V ACS proizvajalci komponent skupaj z nosilci znanja (inštituti, fakultete) rešujejo tržno, tehnološko in razvojno sorodne probleme. Z medsebojnim sodelovanjem povečujejo svojo konkurenčnost, zmanjšujejo stroške in tveganja v povezanih tržnih nastopih, skupaj odkrivajo nove poslovne priložnosti, z vlaganji usmerjajo razvoj raziskovalnega in izobraževalnega okolja.

Slovenski avtomobilski grozd šteje 53 članov. Med njimi so Cimos, Domel, Eti, Gorenje Orodjarna, Helios Tblus, Hidria AET, Hidria Rotomatika, pet podjetij Iskra, Kovinoplastika, Kolektor Liv, Prevent, Riko, Štore Steel, Talum, Unior.

Slovenska dobaviteljska industrija je sestavljena iz okoli 85 proizvajalcev, ki večinoma spadajo med dobavitelje Tier 2 in Tier 3. Gre pa tudi za Tier 1, systemske dobavitelje pedalnih sklopov, pretičnih mehanizmov, zavornih sistemov in drugih sestavov v CIMOS-u, avtoelektrične opreme v Iskra Avtoelektrika, vžignih sistemov in elektronike v Hidrii AET, garnitur sedežev v TPV, bovden potegov v TBP, žarometov v Hella Lux Slovenija in podobno.

Največji kupci pri nas narejenih avtomobilskih komponent za prvo vgradnjo so Volkswagen, BMW, Audi, Daimler, MAN, Bosch in Ford v Nemčiji; Renault, Peugeot, Citroen, Valeo in Brose v Franciji; Lombardini, Landini in Fiat v Italiji; Magna Steyr, Grammer in Lear v Veliki Britaniji, ZDA, Španiji, na Madžarskem in v drugih državah.

Pomen avtomobilske industrijske dejavnosti v Sloveniji je razviden iz podatka, da imajo vozila, avtomobilske komponente ter orodja in stroji za avtomobilsko in avtomobilsko dobaviteljsko industrijo v slovenskem blagovnem izvozu skupaj 20,2-odstotni delež, v celotnem izvozu blaga in storitev pa 17,5-odstotnega. Ta industrija zaposluje okrog 24 tisoč delavcev, mnoge pa zaposluje posredno na razvojnih, logističnih in drugih storitvah. Pri tem nista všteti ne trgovinska dejavnost, vezana na promet z avtomobili, ne po-prodajne vzdrževalne storitve. Na osnovi razpoložljivih izvoznih podatkov za leto 2007 lahko tako ugotovimo, da se je vrednost izvoza vozil (pretežno osebnih) v lanskem letu v primerjavi z letom 2006 realno povečala za 10 odstotkov, izvoz avtomobilskih komponent v najpogostejših skupinah dejavnosti (proizvodnja delov za avtomobile, avto-elektrika, elektromotorji) pa tudi do 22 odstotkov. Vozila s slovenskimi komponentami so kupovali predvsem v Franciji, Italiji, Nemčiji, Turčiji, Španiji in na Hrvaškem, avtomobilske komponente pa v Nemčiji, Franciji, Italiji, Avstriji, na Hrvaškem in Madžarskem, v Mehiki, Veliki Britaniji, Španiji, Romuniji in ZDA. Slovenski dobavitelji avtomobilske industrije

neposredno s proizvodnjo vozil in avtomobilskih komponent ustvarijo 1,5 milijarde evrov prihodkov, od tega 1,2 milijarde s prodajo na tujih trgih (Jezovšek, 2008, str. 122–123).

Kriza na svetovnih in evropskih avtomobilskih trgih je že prizadela poslovanje slovenskih proizvajalcev avtomobilskih delov. V Iskri Avtoelektriki so proizvajalci avtomobilov preložili nekatera naročila, predvsem v prodajnem segmentu osebnih avtomobilov. V Cimosu opažajo, da se napovedi naročil spreminjajo in niso več dolgoročne; v Preventu pa opozarjajo na zmanjšanje naročil za prevleke dražjih avtomobilov, medtem ko so naročila za prevleke srednjega razreda še vedno na načrtovani ravni (Nuredini, 2008).

V Revozu so se odločili za zmanjšanje obsega proizvodnje iz 900 na 700 vozil ter s treh na dve in pol izmeni, zaradi česar je novembra 2008 ostalo brez zaposlitve 200 domačih in tujih delavcev. Novomeški proizvajalec avtomobilov bo stroške zmanjševal tudi z zniževanjem naložb ter racionalizacijami na ostalih področjih. Podobne ukrepe, torej zmanjševanje proizvodnje, ne-podaljševanje pogodb o zaposlitvi za določen čas in omejevanje investicij, bodo uvedli tudi v podjetjih Cimos TAM, v Iskri Avtoelektriki in Adria Mobilu (Žagar, 2008).

Pri novomeškem proizvajalcu počitniških vozil Adria Mobil so v mesecu decembru 2008 uvedli tri-tedenski delovni mesec, kar pomeni, da so bili zaposleni en teden na mesec doma. Zaposleni bodo svojo plačo prejeli tudi za čas, ko ne bodo delali, razliko v pogodbeno določenih delovnih urah pa bodo kompenzirali v letošnjem letu (2009), ko pričakujejo vsaj delno umiritev stanja na trgu. V družbi imajo že dlje časa vpeljan sistem prerazporejanja delovnega časa, vendar je sedaj prvič, da delavci določenega števila ur niso oddelali vnaprej in jih koristili kasneje, temveč se je zgodilo obratno. V Adria Mobil so bili zaradi spremenjenih razmer v poslovnem okolju prisiljeni v ne-podaljševanje pogodb za določen čas. Brez podaljšanja pogodb za določen čas so ostali 103. delavci.

4.4 Ukrepi posameznih držav in ukrepi podjetij samih

Nemčija:

Avtomobilska industrija se še posebej sooča s težavami v Nemčiji, predvsem BMW in Mercedes, ki sta imela močan položaj na ameriškem trgu, se soočata z velikim padcem prodaje. Da bi se avtomobilski velikani prilagodili razmeram na trgu, krčijo proizvodnjo. Daimler AG, ki je oktobra 2008 prodal za petino manj avtomobilov kot leto poprej, se je odločil, da delavcem dodeli enomesečni božični dopust. V letošnjem letu (2009) nameravajo po skrajnem scenariju izdelati 150 tisoč mercedesov manj od prvotnih načrtov. Proizvajalec luksuznih avtomobilov BMW na primer je zaposlenim v nekaterih tovarnah skrajšal delovni čas. Ukrep je veljal na določene dneve v februarju in marcu 2009 ter je zavzemal okrog 26 tisoč zaposlenih. Na ta način nameravajo zmanjšati proizvodnjo za 10 odstotkov. Zaposleni po kolektivni pogodbi bodo še prejeli 93 odstotkov redne neto plače; če jim le-ta pade pod mejo, pa jim bo razliko krila družba. Proizvodnjo nameravajo ustavljati postopoma, v obratu v Regensburgu tudi za mesec dni (Kriza v avtomobilski industriji 2008–2009, 2008).

V najslabšem položaju je Opel, tradicionalni nemški proizvajalec, v lasti ogroženega ameriškega velikana General Motorsa. V želji izogniti se težavam, so za pomoč (gre za milijardna jamstva za posojila) zaprosili državo. V nemški vladi se zavedajo, da bi s pomočjo preprečili še hujše posledice (z Oplom je povezanih na tisoče delovnih mest pri njegovih dobaviteljih), po drugi strani pa obstaja bojazen, da se bo posledično sprožil val prošenj podjetij iz drugih panog, ki bi se prav tako znašla v težavah. Zvezni gospodarski minister

Michael Glos je opozoril, da državi ni potrebno nadomeščati zmanjšanega povpraševanja potrošnikov, vendar naj bi bil prav primer Opel izjema.

Nemčija je v začetku leta 2009 sprejela posebne ukrepe za pomoč avtomobilski industriji, med njimi sta predvideni enoletna oprostitev davka za nakup novih, okolju prijaznejših avtomobilov ter zvišanje amortizacijske stopnje za opremo s 1. januarjem 2009, kar zajema tudi avtomobile.

Osmega aprila 2009 se je nemška vlada odločila za velik korak naprej pri reševanju trenutne situacije v avtomobilskem sektorju. Vsak sedmi Nемеc je namreč zaposlen v dejavnostih, ki so neposredno ali posredno povezane s proizvodnjo in prodajo avtomobilov.

Nemška vlada je sprejela odločitev, da poveča količine sredstev za subvencioniranje nakupa ekološko sprejemljivejših vozil z 1,5 na pet milijarde evrov. Program subvencioniranja bi se moral izteči 31. maja 2009, vendar so ga podaljšali do konca letošnjega leta. Zanimanje za subvencijo, do zdaj je posameznik lahko za menjavo starega in nakup novega avtomobila dobil 2500 evrov, je veliko, saj je prispelo 1,2 milijona prošenj. Subvencijo lahko dobi vsak, ki da svoj več kot devet let star avto v razgradnjo in kupi novega. Avtomobilska industrija si obeta, da bo zaradi povečanja sredstev namesto 600 tisoč prodala dodatna dva milijona avtomobilov, predvsem manjših modelov proizvajalcev Fiat, Renault, Hyundai in Volkswagen.

Hkrati s tem ukrepom je za dve leti podaljšana enoletna oprostitev davka na vozila za vozila, ki ustrezajo praviloma EURO 5 in EURO 6, kar konkretno pomeni, da oddajajo manj kot 120 gramov CO₂ na prevožen kilometer.

Subvencija za nakup okolju prijaznejših vozil, ki znaša 2.500 evrov, je povzročila nagel porast prodaje osebnih vozil. Tako je prodaja v Nemčiji, kjer živi 82 milijona ljudi, v mesecu marcu narasla za 401 tisoč osebnih vozil, kar v primerjavi z enakim obdobjem v letu 2008 pomeni povečanje za 40 odstotkov. Za boljšo predstavbo naj povem, da so v ZDA, kjer prebiva 307 milijona ljudi, v mesecu marcu prodali 858 tisoč osebnih vozil. Strokovnjaki poudarjajo, da takšnega razcveta ni bilo že vse od ponovne združitve vzhodnega in zahodnega dela Nemčije, ko so prebivalci Vzhodne Nemčije začeli množično kupovati zahodnonemške avtomobile (Konda, 2009).

Švedska:

Švedska vlada se je 11. decembra 2008 odločila, da bo domačima proizvajalcema avtomobilov Volvo in Saab pomagala s finančnim svežnjem pomoči v vrednosti 2,65 milijarde evrov⁹. Z omenjenimi sredstvi nameravajo pospešiti razvoj bolj učinkovitih avtomobilov ter družbama olajšati dostop do novih sredstev. Finančni sveženj sestoji iz treh delov; v prvem bo družbama na voljo 472,6 milijarde evrov posojila, dodatnih 283,6 milijarde evrov bo namenjenih za raziskave in razvoj, preostale 1,9 milijarde evrov pa bodo vredne državne posojilne garancije. 20. februarja 2009 je švedska vlada v podjetje Saab namestila upravnika, čigar naloga je bila rekonstruirati podjetje ter mu pomagati pri postopnem pridobivanju neodvisnosti od očetovskega podjetja v težavah, General Motorsa.

Saab Automobile je sicer v lasti General Motorsa, ki je kot način za rešitev iz trenutnega slabega stanja potrdil namero prodati Saab, ne pa tudi drugih evropskih podružnic (podjetje

⁹ Tj. 28 milijard švedskih kron

Opel v Nemčiji in Vauxhall v Veliki Britaniji). Volvo Cars na drugi strani je v lasti Forda, ki razmišlja o njegovi odprodaji. Volvo je v letu 2007 na Švedskem zaposloval 13 tisoč delavcev, odpustiti jih nameravajo 2.700 (Švedska s pomočjo avtomobilski industriji, 2008).

Švedska vlada je poudarila, da ne bo prevzela odgovornosti in posledic krize pešajočih domačih avtomobilskih proizvajalcev. Z 2,65 milijarde evrov vrednim svežnjem želi zgolj zagotoviti razmere, ki bodo podjetjem v tem sektorju omogočile nadaljnje poslovanje. Avtomobilska industrija je namreč pomemben del švedskega gospodarstva – ustvari 15 odstotkov švedskega izvoza, šteje pa okrog 700 podjetij in dobaviteljev s skupno 140 tisoč zaposlenimi (Švedska s pomočjo avtomobilski industriji, 2008).

Francija:

Tudi francoski avtomobilski proizvajalci so stisnjeni med upadom povpraševanja po avtomobilih in pomanjkanjem finančnih virov. Francoski proizvajalec avtomobilov Renault se je odločil za hitre ukrepe za ohranitev svoje konkurenčnosti in dobičkonosnosti, kar posledično pomeni zaprtje 4 tisoč delovnih mest. Število zaposlenih namerava zmanjšati zaradi padca prodaje in zmanjšanja zasedenosti proizvodnih zmogljivosti v svojih tovarnah. Zaradi varčevanja se bodo ustavili tudi nekateri projekti. Zapiranje delovnih mest bo prizadelo predvsem zaposlene v upravi, kjer bo delovne knjižice dobilo 3 tisoč zaposlenih, za tisoč pa bodo zmanjšali še število zaposlenih v tovarni v Sandouvilleu.

Renault se je odločil za hitre ukrepe za ohranitev konkurenčnosti in dobičkonosnosti, pri čemer načrt aktivnosti obsega:

- povečanje prodajnih cen, da bodo pokrili povečane stroške za surovine;
- razbremenitev plana proizvodov s poenostavitvijo, zamrznitvijo ali prestavitvijo projektov, ki niso prednostni;
- zamrznitev zaposlovanja v Evropi;
- znižanje stroškov spremljevalnih stroškov za 10 odstotkov, predvsem s prostovoljnimi odhodi;
- reorganizacijo tovarn za proizvodnjo, ki se bodo prilagodile razmeram na trgih. Slednje velja zlasti za tovarno v Sandouvilleu, ki bo zaradi zmanjšanja prodaje limuzin v segmentu M2 v Evropi prešla na proizvodnjo v eni izmeni. V primeru nadaljnjega slabšanja razmer, je mogoče pričakovati tudi spremembe v segmentu I, kar bi vplivalo na proizvodnjo v tovarni v Flinsu.

Renaultov promet v letu 2008 je bil za 62 odstotkov nižji od načrtovanega, zasedenost proizvodnih zmogljivosti pa se je zmanjšala za 50 odstotkov (Renault odpušča, za zdaj brez posledic za Revoz, 2008).

Do februarja 2009 je francoska avtomobilska industrija s strani države prejela 1,32 milijarde evrov pomoči. V zameno za pomoč so se morala francoska avtomobilska podjetja zavezati, da bodo proizvodnjo obdržala v Franciji ter pomagala svojim dobaviteljem.

Nadalje bodo Peugeot-Citroën, Renault in Renault-Trucks deležni 6,5 milijarde evrov državne pomoči. Peugeot-Citroën in Renault bosta prejela vsak po 3 milijarde evrov, medtem ko bo Renault-Trucks, ki je v lasti švedskega Volva, prejel 500 milijonov evrov pomoči (PSA in recesija, 2008).

Finančnim ustanovam Renaulta in PSA-ja (Peugeot in Citroën) je francoska vlada namenila milijardo evrov ter prestrukturiranju proizvodnje avtomobilskih proizvajalcev 300 milijonov evrov finančnega svežnja. Kupci na drugi strani bodo deležni tisoč evrov bonusa ob zamenjavi starega avtomobila za novega, ekološko ustrežnejšega, kar konkretno pomeni, da bo moral imeti izpuste ogljikovega dioksida manjše od 160 gramov na kilometer (PSA in recesija, 2008).

Italija:

Največji italijanski proizvajalec avtomobilov Fiat je 20. januarja 2009 objavil namero za nakup 35-odstotnega lastniškega deleža v obubožanem ameriškem tekmecu Chryslerju, ki je že razglasil stečaj. Fiat želi Chryslerjevo prodajno mrežo ter se z majhnimi in učinkovitimi avtomobili vrniti na ameriški trg, kjer se pojavlja le z znamkama Ferrari in Maserati. Omenjeni 35-odstotni delež ne pomeni običajnega prevzema delnic, ampak kompenzacijo za varčne tehnologije (motorji, menjalniki in šasije za manjše in varčnejše avtomobile), ki si jih je Chrysler pred tem »izposodil«¹⁰ pri Fiatu. Chrysler je s tem sporazumom dobil dostop do Fiatovih salonov v Evropi, medtem ko bo Fiat v zameno prav tako dobil dostop do Chryslerjeve mreže prodajalcev v ZDA, kjer je uspeh manjših modelov, kot je Fiat Punto, zelo verjeten. V preteklosti je sicer imel Fiat težave z vstopom na ameriško tržišče, medtem ko Chrysler ni nikoli imel velikega tržnega deleža v Evropi, odkar je svoji podružnici (avtomobilska proizvajalca) Rootes Group v Veliki Britaniji in Simco v Franciji prodal družbi PSA v 80-ih letih prejšnjega stoletja (Chryslerjeva zaveza k proizvodnji varčnih Fiatovih motorjev, 2009; Sobočan, 2009).

Poleg navedenega se avtomobilski koncern Fiat dogovarja o prevzemu evropskega dela družbe General Motors, ki med drugim vključuje Opel in Vauxhall. GM se je sicer v ZDA znašel tik pred bankrotom. Medtem ko je Fiatov predsednik družbe Luca Corero di Montezemolo Opel označil kot idealnega partnerja, pa na drugi strani Armin Schild, član nadzornega odbora Opla, poudarja dejstvo, da sta Opel in Fiat tekmeca, ki proizvajata podobne avtomobile za isti trg ter tako drug drugemu lahko ponudita le malo. Nemška kanclerka Angela Merkel je v okviru tega konec marca morebitnemu investitorju v Opel zagotovila državno podporo (A.Č. in STA, 2009).

Avtomobilski koncern Fiat je prvo četrtletje v letu 2009 končal s 411 milijoni evrov čiste izgube, medtem ko so se prihodki v primerjavi s prvim četrtletjem lani zmanjšali za 25,3 odstotka na 11,3 milijarde evrov. V prvih treh mesecih letošnjega leta je Fiat prodal 464 tisoč avtomobilov, kar pomeni 17,6-odstotno zmanjšanje prodaje v primerjavi z enakim obdobjem v letu 2008.

Opel in Fiat sicer imata skupno, toda ne preveč uspešno zgodovino. General Motors, ki je tudi lastnik Opla, je pred devetimi leti kupil delež v italijanskem avtomobilskem proizvajalcu, vendar je v začetku leta 2005 iz te povezave izstopil (A.Č. in STA, 2009).

Španija:

Španski proizvajalec avtomobilov SEAT, ki je podružnica skupine Volkswagen AG, je 7. oktobra 2008 zmanjšal svojo proizvodnjo v tovarni Martorell za 5 odstotkov, saj je splošna prodaja vedno bolj padala. Slednje je neposredno prizadelo 750 zaposlenih, situacija pa se po ocenah analitikov naj ne bi izboljšala vse do meseca julija 2009.

¹⁰ Chryslerjeva februarska prošnja ameriški vladi za finančno pomoč je vključevala zavezo k proizvodnji varčnih Fiatovih motorjev v časovnem obdobju štirih let, začevši leta 2010 in vključujoč štiri hibridno-električne in električne motorje.

Velika Britanija:

V Veliki Britaniji je podjetje Jaguar Land Rover, sicer v lasti indijskega podjetja Tata Motors¹¹, zaprosilo za vladno posojilo v višini 1,5 milijarde ameriških dolarjev, da bi se lažje kosali s kreditno krizo.

Osmega januarja 2009 se je podjetje Nissan Motors UK odločilo za krčenje 1.200 delovnih mest v tovarni v Washingtonu blizu Sunderlanda v severovzhodnem delu Anglije. Vzrok slednjemu je kriza avtomobilske industrije v letu 2008. Omenjena tovarna je doslej veljala za najbolj učinkovito na evropskem avtomobilskem trgu.

GM-ova britanska podružnica Vauxhall Motors, druga najbolj popularna znamka v Veliki Britaniji, ima v otoški državi dve izpostavi: tovarno v Ellesmere Portu v grofiji Cheshire in sedež podjetja v Lutonu v grofiji Bedfordshire. Zaenkrat ni znano, ali bosta proizvodna obrata na teh lokacijah prizadeta zaradi GM-ovih težav.

Britanski proizvajalec kombiniranih in tovornih vozil LDV je britansko vlado zaprosil za posojilo v vrednosti 30 milijonov funtov, s čimer bi pospešili proces managerskega odkupa podjetja, vendar je bila prošnja še isti dan zavrnjena. Podjetje LDV ima vizijo postati vodilni proizvajalec električnih kombiniranih vozil, vendar zgolj ob pogoju, da se izvrši prodaja. Proizvodnja v LDV-jevi tovarni v Birminghamu v grofiji West Midlands, kjer je zaposlenih 850 delavcev, je ustavljena od decembra leta 2008 zaradi konstantnega zmanjševanja povpraševanja po njihovih vozilih (Kriza v avtomobilski industriji 2008–2009, 2008).

5 PRIHODNOST EVROPSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

5.1 Okoljevarstveni vidik

V avtomobilskem sektorju je v Evropski uniji neposredno zaposlenih 2 milijona ljudi, skupaj z dobavitelji in spremljajočimi storitvami pa približno 10 milijonov delavcev. Evropski avtomobili so med najboljšimi, najvarnejšimi in ekološko najbolj prijaznimi v svetovnem merilu. Zaradi globalne finančne krize je prodaja novih avtomobilov v letu 2008 padla za 8 odstotkov. Analitiki ocenjujejo, da je ogroženih najmanj 400 tisoč delovnih mest. Razmere so najbolj kritične na trgu gospodarskih (tovornih) vozil, kjer povpraševanja praktično ni. Odziv na trenutno stanje oziroma krizo pa je predvsem v rokah avtomobilskih proizvajalcev, ki morajo odpraviti svoje strukturne probleme, kot so prevelike proizvodne zmogljivosti in premalo naložb v nove tehnologije.

Evropski program oživitve gospodarstva in podobni nacionalni programi ne smejo pomeniti subvencij avtomobilskim proizvajalcem. Zagotovo pa je potrebno, da Evropska komisija pri izvajanju načrtov in v svojih namerah naveže ploden dialog z novo ameriško administracijo ter drugimi trgovinskimi partnerji za usklajeno delovanje. Med predlogi so sheme, s katerimi bi voznike finančno spodbudili k zamenjavi starih, ekološko oporečnih vozil za nova, kar bi povečalo povpraševanje na trgu, hkrati pa prineslo pozitivne učinke: tako glede varnosti v prometu kot manjšega onesnaževanja.

Izdelava evropskih avtomobilov je stroškovno draga tudi zaradi zahtevnih varnostnih in okoljskih pravil, kar stopnjuje pritisk na proizvajalce, da povečujejo produktivnost in posledično s tem odpuščajo zaposlene. Javna pomoč – Evropska investicijska banka bo

¹¹ Družba Tata Motors je Jaguar Land Rover pridobila s strani Forda v začetku leta 2008.

namenila do 9 milijard evrov pomoči – končno mora biti pogojena z ohranjanjem delovnih mest ter ne sme izkrivljati konkurence. Spodbude za nakup novih avtomobilov ne smejo biti diskriminatorne in vezane zgolj na domače proizvajalce v državah članicah, ampak bodo morale biti namenjene nakupu okolju prijaznejših vozil.

Vsekakor je nujen usklajen odziv na evropski ravni, in sicer s spodbudami v raziskave in razvoj za večjo inovativnost in varnost, saj le-to pomeni konkurenčnost na dolgi rok. Stremeti je potrebno k dvema ciljema – zmanjševanje odvisnosti od nafte in bolj učinkovita, manjša in čistejša vozila. Spodbujati je potrebno tudi različne alternativne pogonske vire energije, kot na primer energijske celice, hibridni pogoni, izkoriščanje vodika in podobne inovacije (Vouk, 2009).

Težave avtomobilske industrije zaradi finančne krize pa so dodatno zaostрила nestrinjanja med DČ glede ciljev v boju proti podnebnim spremembam, ki si jih je EU zastavila leta 2007, sedaj pa se ne more dogovoriti, kako naj jih uresniči. Predlogom, ki od proizvajalcev avtomobilov zahtevajo, da izdelujejo vozila, ki bodo manj onesnaževala okolje, najbolj nasprotujejo Italija, Francija in Nemčija, torej države, od koder prihajajo proizvajalci, ki dajejo poudarek predvsem velikim, zmogljivim in potratnim avtomobilom (BMW, Mercedes in proizvajalci športnih avtomobilov). Svoje nestrinjanje pogojujejo z dejstvom, da posledično evropska industrija ne bo konkurenčna v svetovnem merilu. Trenutno novi avtomobili v EU v povprečju v ozračje izpustijo 158 gramov ogljikovega dioksida na kilometer. Evropski parlament, Svet EU in Evropska komisija so v začetku decembra 2008 sklenili dogovor o znižanju izpustov ogljikovega dioksida pri novih avtomobilih. Omejitve bodo začele veljati leta 2012, vendar ne za vsa vozila. Sprejeti kompromis predvideva, da bo omejitev 130 gramov ogljikovega dioksida na prevožen kilometer moralo leta 2012 izpolnjevati 60 odstotkov novih avtomobilov v EU. Naslednje leto se bo ta delež povečal na 75 odstotkov, do leta 2015 pa naj bi normo izpolnjevali vsi novi avtomobili, ki se bodo prodajali na trgih EU. Novi sporazum predvideva tudi kazni za proizvajalce, v kolikor ti ne bodo upoštevali omejitve izpustov¹² (Sobočan, 2009).

5.2 Združitev in prevzem kot način premagovanja težav

Strokovnjaki za področje avtomobilskega sektorja ocenjujejo, da bo v naslednjih desetletjih na svetovnem avtomobilskem trgu ostalo le šest do sedem velikih avtomobilskih proizvajalcev. V konkurenčnem boju naj bi preživeli le tisti, ki bodo uspeli preseči mejo pet milijonov prodanih enot na leto. Do leta 2010 naj bi bil vsak izmed treh pomembnih svetovnih trgov zastopan z dvema velikima domačima proizvajalcema. V Evropi naj bi imela vlogo tržnega vodje Daimler AG in Volkswagen AG, v Aziji Toyota in Honda, GM in Ford pa naj bi bila prisotna v Severni Ameriki (Naughton, 1999, str. 18).

Kot primer *združitve* naj navedem morebitno združitev dveh avtomobilskih koncernov, Fiata in kooperacije PSA Peugeot/Citroën. Fiatov izvršni direktor Sergio Marchionne je pojasnil, da bo prihodnost podjetja brez povezave s strateškim partnerjem precej negotova. Fiat bi se v okviru tega lahko povezal z enim izmed šestih največjih avtomobilskih velikanov, najresneje pa je k temu pristopil francoski proizvajalec PSA Peugeot/Citroën. Čeprav sta tako francoska kot italijanska vlada pripravljene pomagati domači avtomobilski industriji, pa je tudi združitev

¹² Predvidena kazen za presežen gram bo znašala 5 evrov, za presežene tri grame ali več pa 95 evrov. Toliko bo znašala kazen za en sam presežen gram ogljikovega dioksida po letu 2019, v kolikor proizvajalci ne bodo spoštovali omejitvev.

seveda eden izmed načinov premagovanja težav zaradi finančne krize. Omenjena proizvajalca sta sicer specializirana za izdelavo manjših avtomobilov in se pri tem prekrivata, a kljub temu trenutno že uspešno sodelujeta na področju gospodarskih vozil in eno-prostornih avtomobilov. V primeru dejanske združitve, bi bil novi koncern po velikosti primerljiv z Nissan/Renaultom in Volkswagnom (J.R., 2008).

Vendar pa omenjena morebitna združitev ni edini tovrsten primer. Francoski proizvajalec Renault je v strateški načrt vključil odkup večinskega deleža v švedskem proizvajalcu Volvu, ki sicer spada pod okrilje Forda. Prvo srečanje med vodilnimi možmi vpletenih podjetij je bilo že jeseni leta 2008, vendar so se takrat razšli zaradi nesoglasij o višini odškodnine, ki bi jo moral Renault plačati Fordu. Renault in Volvo sta bila blizu združitvi že leta 1993, vendar so bila pogajanja takrat neuspešna.

Vsekakor pa bi bila združitev omenjenih podjetij dobra poteza, saj se Francozi v preteklih letih osredotočajo na razvoj majhnih in srednje velikih avtomobilov; Volvo na drugi strani pa je priznan proizvajalec večjih in prestižnih (ter tudi dražjih) avtomobilov (Sobočan, 2009).

Na drugi strani imamo primer *prevzema*. Nemški proizvajalec športnih avtomobilov Porsche AG je dne 5. januarja 2008 pridobil več kot 50 odstotkov delnic avtomobilskega koncerna Volkswagen AG¹³ in s tem svoj delež povečal z 42 na 50,76 odstotka. Proizvajalec luksuznih športnih avtomobilov je nameraval 50-odstotni sveženj delnic pridobiti že leta 2007, vendar so zaradi previsoke vrednosti delnic – svoj čas je dosegla več kot 1.000 evrov¹⁴ – to namero opustili. Porsche AG je med drugim v svoj strateški načrt vključil namero, da svoj delež v družbi iz Wolfsburga še v letu 2009 poveča na več kot 75 odstotkov. Slednje bi seveda pomenilo popoln nadzor nad koncernom Volkswagen AG (Sobočan, 2009).

6 SKLEP

Evropa temelji na močnem avtomobilskem sektorju in pritiski nanj lahko občutno prizadenejo evropsko gospodarstvo. Napovedi govorijo o 2,2 milijona odpuščenih, ki so neposredno zaposleni v avtomobilski industriji ter naknadno še 9,8 milijona zaposlenih v povezanih dejavnostih. Člani združenja ACEA ocenjujejo izgubo na okoli 551 bilijona evrov. Približno 381 bilijona evrov davkov prihaja iz naslova vozil, kar daje avtomobilskemu sektorju na evropskih tleh poseben prostor (Povzeto po poročilu ACEA The auto industry in 2008: Recession strikes; Bruselj, 16. marec 2009).

Dejstvo je, da je avtomobilska industrija v velikih težavah. Omenjena kriza ni prišla popolnoma nepričakovano, kot prikazujejo svetovni mediji, marveč so k njej bistveno prispevala avtomobilska podjetja sama, med drugim s svojo cenovno politiko, ki privilegira nekatere dele sveta in kaznuje tiste na drugem koncu zemeljske oble. V oči bode predvsem kriza velikega ameriškega trojčka, ki je še nedolgo nazaj veljal za najtrdnjšo trdnjavo v svetu avtomobilizma. Njihov boj za preživetje je postavil v nezavidljiv položaj tudi tiste proizvajalce, ki jim je sicer šlo dobro. Kot primer naj navedem Adam Opel AG, nekoč delniška družba, danes družba z omejeno odgovornostjo iz Rüsselheima, ki že skoraj osemdeset let spada v koncern General Motors. Navkljub dejstvu, da nemško podjetje proizvaja večinoma kompaktnije avtomobile, da so po kakovosti izdelave med prvimi v Evropi in da so Oplove tovarne med najbolj naprednimi, se je podjetje iz dežele Hessen

¹³ Avtomobilski koncern Volkswagen AG je največji evropski avtomobilski proizvajalec.

¹⁴ Dne 5. januarja 2008 je delnica delniške družbe Volkswagen AG dosegla vrednost 254,74 evra.

moralo soočiti z dejstvom, da jih je slaba managerska politika krovnega koncerna spravila na rob preživetja.

Poleg krize, ki je v velikem zamahu zajela finančni sektor, je kriza v avtomobilski industriji tudi posledica dragih naftnih derivatov. Prav slednje je v največji meri prispevalo, da so kupci v ZDA nehali kupovati avtomobile domačih proizvajalcev, saj so bili le-ti premalo ekonomični. Ko je cena poskočila nad 3,50 dolarja za galono, se je ustavila prodaja velikih SUV-jev, ki so bili pred tem gonilo ameriške prodaje. Ljudje so začeli kupovati manjše in varčnejše avtomobile, ki so jih imele v programu predvsem evropske in daljnovzhodne avtomobilске tovarne. V tem dejstvu se tudi nahaja razlog, zakaj so slednje nekoliko manj začutile prihajajočo finančno krizo.

Manjše povpraševanje v zasebnem sektorju, inflacija, naraščajoča brezposelnost in težji kreditni pogoji so glavni razlogi za nagel upad prodaje.

Medtem ko je Evropska komisija v evropskem programu za ožvitev gospodarstva za razvoj zelenih avtomobilov predvidela pet milijard evrov, so v panogi začeli z objavami ocen o padcu prodaje v letu 2009. Robert Rademache, predsednik združenja proizvajalcev motornih vozil (ZDK), ocenjuje, da bodo v Nemčiji v letu 2009 prodali le toliko avtomobilov, kot so jih leta 1989 prodali samo v Zahodni Nemčiji. Siegfried Wolf, predsednik uprave avstrijske hčere kanadskega dobavitelja avtomobilski industriji Magna, je še bolj pesimističen in napoveduje upad prodaje avtomobilov v Evropi v letu 2009 od 15 do 25 odstotkov. Zmanjševala naj bi se tudi v letu 2010.

Kako se bo vse skupaj nadaljevalo, je skoraj nemogoče napovedati. Nekateri analitiki so prepričani, da se bo kriza zavlekla daleč v leto 2010, spet drugi so bolj optimistični v svojih napovedih. Podobno različne so napovedi glede preživetja posameznih blagovnih znamk. Med najbolj ogroženimi je po besedah analitikov švedski Saab Automobile, medtem ko Opel in evropski podružnici Forda večina analitikov pripisuje tudi možnost samostojnega preživetja, saj so tehnološko samozadostni. Vendar je takšen scenarij malo verjeten (Hanželič, 2009).

Ponovni zagon v avtomobilski industriji bo v prihodnosti odvisen predvsem od tehničnega napredka. Varovanje okolja, varna vožnja in komunikacijska tehnika v vozilu so elementi, ki bodo zagotavljali uspešno prodajo. Nenehne izboljšave, skrajšanje časa proizvodnje, zmanjševanje proizvodnih stroškov in inovacije bodo glavne prednosti proizvajalca. Pri kupcih bo pomembno vlogo vsekakor odigrala kvaliteta, poleg nje pa tudi cena ter človeku in okolju prijazen avtomobil.

7 LITERATURA IN VIRI

- 1) A., Č. & STA (2009, 23. april). *Opel in Fiat-»brutalna konkurenta*. Najdeno 25. aprila 2009 na spletnem naslovu http://www.evropavspletu.si/Spiegel_fiat_opel,175,3319,1.html
- 2) *Blagovne znamke [podjetja Ford]*. Najdeno 18. marca 2008 na spletnem naslovu <http://www.ford.com>
- 3) *Blagovne znamke [podjetja BMW]*. Najdeno 18. marca 2008 na spletnem naslovu <http://www.bmwgroup.com>
- 4) *Blagovne znamke [podjetja Volkswagen AG]*. Najdeno 18. marca 2008 na spletnem naslovu <http://www.volkswagenag.com>
- 5) *Blagovne znamke [podjetja General Motors]*. Najdeno 18. marca 2008 na spletnem naslovu <http://www.gmeurope.com>
- 6) *Chryslerjeva zaveza k proizvodnji varčnih Fiatovih motorjev*. Najdeno 20. februarja 2009 na spletnem naslovu <http://www.edmunds.com/insideline/do/News/articleId=142367>
- 7) Darja (2008, 12. september). *Renault odpušča, za zdaj brez posledic za Revoz*. Najdeno 15. novembra 2008 na spletnem naslovu <http://razgledi.net/blog/2008/09/12/renault-odpusca-za-zdaj-brez-posledic-za-revoz/>
- 8) D., J. & STA (2009, 8. april). *V Nemčiji potrojili sredstva za nakup novih vozil*. Najdeno 8. aprila 2009 na spletnem naslovu http://www.evropavspletu.si/Fiat_Renault_Hyundai_in_Volkswagen,175,3263,1.html
- 9) *Economic Report – European Union 200903, ACEA, Brussels, March 2009*. Najdeno 4. aprila 2009 na spletnem naslovu <http://www.acea.be>
- 10) *Economic Report – European Union 200812, ACEA, Brussels, Year 2008*. Najdeno 5. februarja 2009 na spletnem naslovu <http://www.acea.be>
- 11) Hanželič, M. (2008, 24. december). *Kriza v avtomobilski industriji-Ko se zakonitosti spremenijo*. Najdeno 24. decembra 2008 na spletnem naslovu www.avtomanija.com/default.asp?rb=6
- 12) Jezovšek, M. (2008). 32 % Twinga je slovenskega. *Revija Kapital*, 444, 122–124.
- 13) J., R. (2008, 16. december). *Na vidiku združitev Fiata in Peugeot/Citroëna*. Najdeno 16. decembra 2008 na spletnem naslovu http://www.rtv slo.si/zabava/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=3&c_id=38297
- 14) Kaminsky L., G. & Reinhart Camen, M. (1999). The Twin Crisis: The Causes of Banking and Balance-of-Payments Problems. *American Economic Review*, 3, 473–500.

- 15) Konda (2009, 8. april). *Nemčija potrojila avtomobilске subvencije*. Najdeno 8. aprila 2009 na spletnem naslovu http://www.finance.si/243491/Nem%20ija_potrojila_avtomobilске_subvencije
- 16) *Kriza v avtomobilski industriji 2008–2009*. Najdeno 19. marca 2008 na spletnem naslovu http://en.wikipedia.org/wiki/Automotive_industry_crisis_of_2008-2009
- 17) Lesnjak, J. (2000). Dinozaver opleta z repom: svetovna avtomobilska industrija. *Marketing Magazin*. 4, 9–11.
- 18) Maučec, M. (2002). *Finančne krize in sistemi zgodnjega opozarjanja* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- 19) Mishkin, F., S. (2001). *Financial Policies and the Prevention of Financial Crises in Emerging Market Countries*. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- 20) Mrak, M. (2002). *Mednarodne finance*. Ljubljana: GV Založba.
- 21) Naughton, K. (1999). The Global Six. *Business Week*. 16–21.
- 22) Nuredini, L. (2008, 17. november). *Finančna kriza: Razmere na avtomobilskih trgih iz tedna v teden slabše*. Najdeno 17. novembra na spletnem naslovu http://www.dnevnik.si/poslovni_dnevnik/1042222714
- 23) *Predstavitev nemške avtomobilске industrije*. Najdeno 19. marca 2008 na spletnem naslovu http://en.wikipedia.org/wiki/Automobile_industry_in_Germany
- 24) *PSA in recesija*. (2008, 20. november). Najdeno 16. marca 2009 na spletnem naslovu <http://www.citroenbilten.com/forum/showthread.php?t=5656>
- 25) *Seznam avtomobilskih proizvajalcev za leto 2007*. Najdeno 20. marca 2009 na spletnem naslovu http://sl.wikipedia.org/wiki/Seznam_avtomobilskih_proizvajalcev
- 26) Sobočan, J. (2008, 4. december). *Omejitve CO2-ja s kompromisom*. Najdeno 4. decembra 2008 na spletnem naslovu http://www.rtvsl.si/zabava/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=3&c_id=38082
- 27) Sobočan, J. (2009, 6. januar). *Porsche večinski lastnik VW-ja*. Najdeno 6. januarja 2009 na spletnem naslovu http://www.rtvsl.si/zabava/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=3&c_id=38630
- 28) Sobočan, J. (2009, 20. januar). *Fiat na poti v obljubljeni deželo?* Najdeno 20. januarja 2009 na spletnem naslovu http://www.rtvsl.si/zabava/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=3&c_id=38855

- 29) Sobočan, J. (2009, 3. februar). *Volvo od zdaj francoski?* Najdeno 5. februarja 2009 na spletnem naslovu http://www.rtv slo.si/zabava/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=3&c_id=39068
- 30) STA (2008, 29. oktober). *Verheugen pozval k ugodnim posojilom.* Najdeno 10. decembra 2008 na spletnem naslovu www.sta.si/vest.php?id=1333248&s=s&pr=2
- 31) STA (2008, 11. december). *Švedska s pomočjo avtomobilski industriji.* Najdeno 13. decembra 2008 na spletnem naslovu http://vzajemci.com/vz_article.php?ArticleID=16513 Švedskaspomočjoavtomobilskiindustriji
- 32) Svetličič, M. (1996). *Svetovno podjetje: izzivi mednarodne proizvodnje.* Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
- 33) *The auto industry in 2008: Recession strikes – ACEA Economic Report - Full Year 2008. Ekonomsko poročilo za leto 2008.* Najdeno 20. aprila 2008 na spletnem naslovu http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/the_auto_industry_in_2008_recession_strikes/
- 34) Usenik, B. (2008, 17. december). Manjša prodaja avtov. *Finance*, (243), 11.
- 35) Usenik, B. (2009, 16. februar). Upad števila novih registracij vozil v Evropi. *Finance*, (31), 25.
- 36) Vouk (2009, 4. februar). *Razprava o razmerah v evropski avtomobilski industriji.* Najdeno 18. marca 2009 na spletnem naslovu <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=SL&type=IM-PRESS&reference=20090203IPR48166>
- 37) *World Economic Outlook, April 2009. Crisis and Recovery. International Monetary Fund.* Najdeno 10. maja 2009 na spletnem naslovu <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/01/index.htm>
- 38) *Značilnosti avtomobilске industrije in predstavitev evropske avtomobilске industrije.* Najdeno 19. marca 2008 na spletnem naslovu http://en.wikipedia.org/wiki/Automotive_industry)
- 39) Žagar, L. (2008, 13. oktober). *Na udaru krize tudi avtomobilska industrija.* Najdeno 10. decembra 2008 na spletnem naslovu <http://www.finance-akademija.si/?go=article&artid=226317>

8 PRILOGE

PRILOGA 1

Seznam pogosto uporabljenih pojmov v povezavi z Evropsko unijo

EU-15: Avstrija, Belgija, Danska, Finska, Francija, Grčija, Nemčija, Francija, Irska, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Portugalska, Španija, Švedska, Velika Britanija

EU-25: EU15 + Češka, Estonija, Madžarska, Latvija, Litva, Poljska, Slovaška, Slovenija (za Malto in Ciper ni statističnih podatkov)

EU-27: EU 25 + Bolgarija, Romunija

EFTA: Islandija, Norveška, Švica

Zahodna Evropa: EU15 + EFTA

PRILOGA 2

Seznam pogosto uporabljenih kratic v povezani s kategorijami motornih vozil:

PC – osebni avtomobili (angl. *Passenger Cars*)

LCV – lahka tovorna vozila z maso do 3,5 t (angl. *Light Commercial Vehicles up to 3,5 t*)

CV – tovorna vozila z maso do 3,5 t

BC – avtobusi in medmestni/turistični avtobusi z maso na 3,5 t (angl. *Buses and Coaches over 3,5 t*)

HCV – težka tovorna vozila z maso nad 16 t (angl. *Heavy Commercial Vehicles over 16 t*)

PRILOGA 3

Tabela 1: Seznam največjih proizvajalcev avtomobilov na svetu (podatki so veljavni za leto 2007).

Znamka	Država nastanka	Lastništvo	Glavni trg
1. Toyota Motor Corporation	Japonska 8036010 vozil		
Daihatsu		podružnica	Azija/Evropa/Latinska Amerika
Hino		podružnica	Azija/ Kanada
Lexus		korporacija	Po celem svetu
Scion		korporacija	ZDA
Toyota		korporacija	Po celem svetu
2. General Motors	ZDA 8926160 vozil		
Buick		korporacija	Severna Amerika/ Kitajska
Cadillac		korporacija	Po celem svetu
Chevrolet		korporacija	Po celem svetu
Daewoo		podružnica	Azija/Evropa (v EU pod okriljem Chevroleta)
GMC		korporacija	Severna Amerika
Holden		podružnica	Avstralija/Nova Zelandija/ Kitajska
Hummer		korporacija	Severna Amerika/Evropa/ Avstralija
Opel		podružnica	Evropa
Pontiac		korporacija	Severna Amerika
Saturn		podružnica	Severna Amerika
Saab Automobile		podružnica	Po celem svetu
Vauxhall		podružnica	Velika Britanija
3. Ford Motor Company	ZDA 6268193 vozil		
Aston Martin		korporacija	Po celem svetu
Ford		korporacija	Po celem svetu
Lincoln		korporacija	Severna Amerika
Mercury		korporacija	Severna Amerika
Volvo Cars		podružnica	Po celem svetu
4. Volkswagen AG	Nemčija 5684603 vozil		
Audi		podružnica	Po celem svetu
Bentley		podružnica	Po celem svetu
Bugatti		podružnica	Po celem svetu
Lamborghini		podružnica	Po celem svetu
SEAT		podružnica	Evropa/Latinska Amerika
Škoda		podružnica	Evropa/Afrika/Azija/Oceanija/Latinska Amerika
Volkswagen		korporacija	Po celem svetu
5. Honda Motor Company	Japonska 3669514 vozil		
Acura		korporacija	Severna Amerika
Honda		korporacija	Po celem svetu

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

Znamka	Država nastanka	Lastništvo	Glavni trg
6. PSA Peugeot Citroën	Francija 3356859 vozil		
Citroën		korporacija	Evropa/Afrika/Azija/Latinska Amerika/Oceanija
Peugeot		korporacija	Evropa/Afrika/Azija/Latinska Amerika/Oceanija
7. Nissan Motors	Japonska 3223372 vozil		
Infiniti		korporacija	Severna Amerika
Nissan		korporacija	Po celem svetu
8. Chrysler LLC	ZDA 2544590 vozil		
Chrysler		korporacija	Severna Amerika/Evropa
Dodge		korporacija	Severna Amerika/Evropa
Jeep		korporacija	Severna Amerika/Evropa
9. Renault SA	Francija 2492470 vozil		
Dacia		podružnica	Evropa
Renault		korporacija	Evropa/Afrika/Azija/Latinska Amerika/Oceanija
Samsung		podružnica	Azija
10. Hyundai Motor Company	Južna Koreja 2462677 vozil		
Hyundai		korporacija	Po celem svetu
11. Fiat Group SpA	Italija 2317652 vozil		
Abarth		podružnica	Evropa/Azija
Alfa Romeo		podružnica	Evropa/Azija/Oceanija/Latinska Amerika
Ferrari		podružnica	Po celem svetu
Fiat		korporacija	Evropa/Azija/Oceanija/Latinska Amerika
Iveco		podružnica	Po celem svetu
Lancia		podružnica	Evropa
Maserati		podružnica	Po celem svetu
Zastava		podružnica	Po celem svetu
12. Suzuki Motor Corporation	Japonska 2297277 vozil		
Maruti Udyog		podružnica	Indija
Suzuki		korporacija	Po celem svetu
13. Daimler Chrysler AG	Nemčija 2044533 vozil		
Mercedes-Benz		korporacija	Po celem svetu
Maybach		korporacija	Po celem svetu
Mitsubishi Motors Corporation		podružnica	Po celem svetu

»se nadaljuje«

«nadaljevanje»

Znamka	Država nastanka	Lastništvo	Glavni trg
Smart		korporacija	Evropa/Azija/Oceanija/Latinska Amerika
14. Mazda Motor Corporation	Japonska 1396412 vozil		
Mazda		korporacija	Po celem svetu
15. Kia Motors	Južna Koreja 1381123 vozil		
Kia		korporacija	Po celem svetu
16. BMW AG	Nemčija		
BMW		korporacija	Globalno
MINI		korporacija	Globalno
Rolls-Royce		podružnica	Globalno
17. Mitsubishi Motors Corporation	Japonska		
Mitsubishi		korporacija	Po celem svetu
18. Avto VAZ	Rusija		
Lada		korporacija	Rusija, Finska, Švedska
VAZ		korporacija	Rusija in Vzhodna Evropa
19. Fuji Heavy Industries	Japonska		
Subaru		korporacija	Po celem svetu
20. Tata Motors Limited	Indija		
Hispano		podružnica	Evropa
Jaguar		podružnica	Po celem svetu
Land Rover		podružnica	Po celem svetu
Tata		podružnica	Indija/ Južna Afrika
Tata Daewoo Commercial Vehicle		korporacija	Južna Koreja

Vir: Seznam avtomobilskih proizvajalcev za leto 2007, 2009

PRILOGA 4

Tabela 2: Upad števila novih registracij vozil po posameznih avtomobilskih proizvajalcih v Evropi (v odstotkih, januar 2009/januar 2008). Podatki zajemajo EU-27, brez Cipra in Malte, ter članice EFTE.

Chrysler	-53,2
Jaguar Land Rover Group	-49,2
Mitsubishi	-41,8
GM Group	-35,4
Renault Group	-33,9
BMW Group	-32,4
Toyota Group	-31,5
Daimler	-30,5
KIA	-28,7
Suzuki	-28,5
Drugi	-28,3
Povprečje	-27,0
Honda	-27,0

»se nadaljuje«

«nadaljevanje»

Fiat Group	-26,0
Nissan	-25,5
PSA Group	-24,8
Ford Group	-21,8
VW Group	-20,1
Mazda	-16,7
Hyundai	-16,3

Vir: Usenik, 2009, (iz statističnih podatkov ACEA)

Tabela 3: Upad števila novih registracij vozil posameznih državah v Evropi (v odstotkih, januar 2009/januar 2008). Podatki zajemajo EU-27, brez Cipra in Malte, ter članice EFTE.

Islandija	-88,1
Latvija	-77,5
Litva	-67,3
Irska	-66,5
Estonija	-61,6
Romunija	-53,2
Madžarska	-52,3
Finska	-46,4
Danska	-46,0
Norveška	-45,9
Portugalska	-43,1
Bolgarija	-42,6
Španija	-41,6
Grčija	-39,7
Slovaška	-39,2
Švedska	-33,7
Italija	-32,6
Velika Britanija	-30,9
Evropa (EU+EFTA)	-27,0
Slovenija	-25,4
Švica	-24,8
Luksemburg	-19,6
Belgija	-16,1
Nizozemska	-15,0
Nemčija	-14,2
Avstrija	-13,2
Češka	-12,3
Francija	-7,9
Poljska	-5,3

Vir: Usenik, 2009 (iz statističnih podatkov ACEA)

PRILOGA 5

Tabela 4: Registracije novih vozil v Zahodni Evropi (januar– december 2008)

Registracije- Zahodna Evropa (4)	Jan-Dec 2008	Jan-Dec 2007	% sprememba 08/07
Nova osebna vozila	13.558.377	14.797.574	-8,4 %
LCV vozila (1)	1.814.877	2.061.781	-12,0 %
Tovorna vozila (2)	371.168	372.910	-0,5 %
Avtobusi (3)	38.615	36.237	6,6 %
Skupno	15.783.037	17.268.502	-8,6 %

Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 10.

Tabela 5: Registracije novih vozil v Evropi (januar– december 2008)

Registracije- Evropa (5)	Jan-Dec 2008	Jan-Dec 2007	% sprememba 08/07
Nova osebna vozila	14.712.158	15.959.804	-7,8 %
LCV vozila (1)	2.039.382	2.275.349	-10,4 %
Tovorna vozila (2)	431.028	448.807	-4,0 %
Avtobusi (3)	45.483	40.564	12,1 %
Skupno	17.228.051	18.724.524	-8,0 %

Legenda:

- 1) Tovorna motorna vozila, katerih največja dovoljena masa (lastna masa in nosilnost) ne presega 3500 kg; vključujoč lažji avtobusi & turistični/medmestni avtobusi (LCV + LBC)
- 2) Komerzialna vozila prek 3500 kg (CV)
- 3) Avtobusi & turistični/medmestni avtobusi prek 3500 kg (BC)
- 4) Zahodna Evropa = EU 15 + EFTA 3 (Islandija, Norveška, Švica)
- 5) EU 27 (izvzeti sta Malta in Ciper) + EFTA

Vir: Ekonomsko poročilo – EU marec 2009, ACEA, str. 10.

PRILOGA 6

Tabela 6: Število registracij novih osebnih avtomobilov v območju EU 27 + EFTA (po posameznih proizvajalcih in blagovnih znamkah: januar– marec 2009)

PROIZVAJALEC	BLAGOVNA ZNAMKA	JAN	FEB	MAR	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
Osebnih avtomobilov						
ASTON MARTIN	ASTON MARTIN	174	113	302	589	0,0 %
BMW Group	BMW	37.817	34.233	59.473	131.523	3,8 %
	MINI	6.564	6.883	14.454	27.901	0,8 %
	Ostali	13	8	37	58	0,0 %
	Skupno	44.394	41.124	73.964	159.482	4,6 %
CHRYSLER	CHRYSLER	1.144	1.112	1.749	4.005	0,1 %
	DODGE	1.711	1.458	2.166	5.335	0,2 %
	JEEP	1.736	1.519	1.920	5.175	0,2 %
	Skupno	4.591	4.089	5.835	14.515	0,4 %
DAIMLER AG	MERCEDES	41.143	35.468	59.678	136.289	4,0 %
	SMART	7.245	6.997	9.436	23.678	0,7 %
	Ostalo	0	1	0	1	0,0 %
	Skupno	48.388	42.466	69.114	159.968	4,6 %
FIAT S.p.A.	ALFA ROMEO	8.002	7.443	11.060	26.505	0,8 %
	FIAT	66.642	71.114	114.184	251.940	7,3 %
	IVECO	72	63	101	236	0,0 %
	LANCIA	7.843	8.656	10.999	27.498	0,8 %
	Ostalo	512	305	549	1.366	0,0 %
	Skupno	83.071	87.581	136.893	307.545	8,9 %
FORD	FORD	90.216	82.462	146.273	318.951	9,3 %
	MERCURY	0	2	0	2	0,0 %
	VOLVO	15.899	13.595	20.718	50.212	1,5 %
	Ostalo	2	4	3	9	0,0 %
	Skupno	106.117	96.063	166.994	369.174	10,7 %
GM	CHEVROLET	11.495	13.213	18.196	42.904	1,2 %
	OPEL	66.117	70.393	117.805	254.315	7,4 %
	SAAB	2.578	2.211	4.473	9.262	0,3 %
	Ostalo	147	210	276	633	0,0 %
	Skupno	80.337	86.027	140.750	307.114	8,9 %
JAGUAR LAND ROVER	JAGUAR	2.252	1.106	3.936	7.294	0,2 %
	LAND ROVER	4.193	2.655	8.737	15.585	0,5 %
	Skupno	6.445	3.761	12.673	22.879	0,7 %
Japonska	DAIHATSU	3.453	4.539	4.934	12.926	0,4 %
	HONDA	19.025	17.494	34.713	71.232	2,1 %

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

PROIZVAJALEC	BLAGOVNA ZNAMKA	JAN	FEB	MAR	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
Osebni avtomobili						
	MITSUBISHI	6.660	8.628	11.422	26.710	0,8 %
	NISSAN	25.999	21.176	30.671	77.846	2,3 %
	SUBARU	3.416	3.334	4.511	11.261	0,3 %
	SUZUKI	15.737	19.520	29.370	64.627	1,9 %
	Ostalo	30	34	12	76	0,0 %
	Skupno	92.336	90.749	143.007	326.092	9,5 %
Koreja	HYUNDAI	18.219	26.497	38.213	82.929	2,4 %
	KIA	15.079	16.077	28.896	60.052	1,7 %
	Ostalo	572	559	671	1.802	0,1 %
	Skupno	33.870	43.133	67.780	144.783	4,2 %
MAN	M.A.N.	9	10	13	32	0,0 %
PORSCHE AG	PORSCHE	2.603	1.823	3.564	7.990	0,2 %
PSA	CITROEN	60.419	58.292	80.715	199.426	5,8 %
	PEUGEOT	67.781	67.102	99.028	233.911	6,8 %
	Skupno	128.200	125.394	179.743	433.337	12,6 %
RENAULT SA	DACIA	9.988	11.905	19.072	40.965	1,2 %
	RENAULT	62.219	71.993	104.614	238.826	6,9 %
	Skupno	72.207	83.898	123.686	279.791	8,1 %
TOYOTA	TOYOTA	51.776	54.402	82.264	188.442	5,5 %
VOLKSWAGEN AG	AUDI	46.420	43.622	62.770	152.812	4,4 %
	SEAT	21.795	21.200	32.637	75.632	2,2 %
	SKODA	25.554	34.226	51.981	111.761	3,2 %
	VOLKSWAGEN	106.553	112.368	156.816	375.737	10,9 %
	Ostalo	153	107	223	483	0,0 %
	Skupno	200.475	211.523	304.427	716.425	20,8 %

Vir: Association Auxiliaire de l'Automobile, ACEA, 2009.

PRILOGA 7

Tabela 7: Število registracij novih LCV – vozil v območju EU 27 + EFTA (po posameznih proizvajalcih in blagovnih znamkah: januar–marec 2009)

PROIZVAJALEC	BLAGOVNA ZNAMKA	JAN	FEB	MAR	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
LCV – lahka tovorna vozila						
BMW	BMW	85	78	30	193	0,1 %
CHRYSLER	CHRYSLER	76	76	89	241	0,1 %
	DODGE	38	46	39	123	0,0 %
	JEEP	80	80	88	248	0,1 %
	Skupno	194	202	216	612	0,2 %
DAIMLER AG	MERCEDES	8.969	7.128	9.502	25.599	7,1 %
FIAT S.p.A.	ALFA ROMEO	19	14	13	46	0,0
	FIAT	13.707	12.848	15.918	42.473	11,8
	IVECO	3.574	3.176	4.290	11.040	3,1
	LANCIA	2	2	6	10	0,0
	Skupno	17.302	16.040	20.227	53.569	14,9
FORD	FORD	11.936	10.067	20.331	42.334	11,7
	VOLVO	54	97	37	188	0,1
	Skupno	11.990	10.164	20.368	42.522	11,8
GM	CHEVROLET	45	37	8	90	0,0 %
	OPEL	6.549	5.556	9.390	21.495	6,0 %
	SAAB	4	3	0	7	0,0 %
	Ostalo	21	12	14	47	0,0 %
	Skupno	6.619	5.608	9.412	21.639	6,0 %
JAGUAR LAND ROVER	LAND ROVER	533	294	1.028	1.855	0,5 %
Japonska	DAIHATSU	1	0	8	9	0,0 %
	HONDA	23	42	18	83	0,0 %
	MAZDA	359	367	601	1.327	0,4 %
	MITSUBISHI	1.130	1.122	1.935	4.187	1,2 %
	NISSAN	5.154	4.618	5.796	15.568	4,3 %
	SUBARU	11	6	6	23	0,0 %
	SUZUKI	126	116	135	377	0,1 %
	Ostalo	742	645	884	2.271	0,6 %
	Skupno	7.546	6.916	9.383	23.845	6,6 %
Koreja	HYUNDAI	576	502	571	1.649	0,5 %
	KIA	186	118	107	411	0,1 %
	Ostalo	56	50	125	231	0,1 %
	Skupno	818	670	803	2.291	0,7 %

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

PROIZVAJALEC	BLAGOVNA ZNAMKA	JAN	FEB	MAR	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
PORSCHE AG	PORSCHE	3	8		11	0,0 %
LCV – lahka tovorna vozila						
PSA	CITROEN	14.127	12.444	16.657	43.228	12,0
	PEUGEOT	11.345	12.362	14.984	38.691	10,7
	Skupno	25.472	24.806	31.641	81.919	22,7
RENAULT SA	DACIA	475	751	931	2.157	0,6 %
	RENAULT	14.793	16.884	19.365	51.042	14,2
	Skupno	15.268	17.635	20.296	53.199	14,8
TOYOTA	TOYOTA	3.530	2.832	4.611	10.973	3,0 %
VOLKSWAGEN AG	AUDI	138	103	66	307	0,1%
	SEAT	95	84	64	243	0,1 %
	SKODA	452	587	338	1.377	0,4 %
	VOLKSWAGEN	12.204	10.255	14.311	36.770	10,2
	Skupno	12.889	11.029	14.779	38.697	10,7

Vir: Association Auxiliaire de l'Automobile, ACEA, 2009.

PRILOGA 8

Tabela 8: Število registracij novih tovornih vozil z maso nad 3,5 t v območju EU 27 + EFTA (po posameznih proizvajalcih in blagovnih znamkah: januar–marec 2009)

PROIZVAJALEC	BLAGOVNA ZNAMKA	JAN	FEB	MAR	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
CV- tovorna vozila z maso nad 3,5 t						
Kitajska	Skupno	0	3	1	4	0,0 %
CHRYSLER	DODGE	1	1	2	4	0,0 %
DAF	DAF	3.343	2.326	4.006	9.675	12,7 %
DAIMLER AG	MERCEDES	6.027	4.769	6.698	17.494	23,0 %
FIAT S.p.A.	FIAT	105	85	269	459	0,6 %
	IVECO	3.551	2.566	4.014	10.131	13,3 %
	Skupno	3.656	2.651	4.283	10.590	13,9 %
FORD	FORD	76	75	112	263	0,3 %
GM	CHEVROLET	2	0	5	7	0,0 %
	OPEL	0	2	2	4	0,0 %
	Ostalo	2	1	3	6	0,0 %
	Skupno	4	3	10	17	0,0 %
Japonska	MITSUBISHI	161	157	240	558	0,7 %
	NISSAN	116	129	154	399	0,5 %
	Ostalo		66	97	263	0,3 %
	Skupno	377	352	491	1.220	1,6 %
MAN	MAN	3.694	2.632	4.453	10.779	14,2 %
PSA	CITROEN	23	19	16	58	0,1 %
	PEUGEOT	31	18	61	110	0,1 %
	Skupno	54	37	77	168	0,2 %
RENAULT Trucks	RENAULT	2.585	2.056	2.607	7.248	9,5 %
	Ostalo	13	7	14	34	0,0 %
	Skupno	2.598	2.063	2.621	7.282	9,6 %
SCANIA	SCANIA	2.654	1.866	2.682	7.202	9,5 %
TOYOTA	TOYOTA	57	47	38	142	0,2 %
VOLKSWAGEN AG	VOLKSWAGEN	123	161	184	468	0,6 %
VOLVO TRUCKS	VOLVO	3.210	2.275	3.127	8.612	11,3 %
Ostalo		603	555	913	2.071	2,7 %
Skupno		26.477	19.816	29.698	75.991	

Vir: Association Auxiliaire de l'Automobile, ACEA, 2009.

PRILOGA 9

Tabela 9: Število registracij novih avtobusov in medmestnih/turističnih avtobusov vozil z maso nad 3,5 t v območju EU 27 + EFTA (po posameznih proizvajalcih in blagovnih znamkah: januar–marec 2009)

PROIZVAJALEC	BLAGOVNA ZNAMKA	JA N	FE B	M AR	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
BC – avtobusi in medmestni/turistični avtobusi z maso nad 3,5 t						
DAF	DAF	33	10	8	51	0,6 %
DAIMLER -CHRYSLER	MERCEDES	835	662	923	2.420	27,9 %
	Ostalo	128	50	121	299	3,4 %
	Skupno	963	712	1.044	2.719	31,4 %
FIAT S.p.A.	FIAT	23	46	40	109	1,3 %
	IVECO	487	428	782	1.697	19,6 %
	Skupno	510	474	822	1.806	20,8 %
FORD	FORD	160	156	318	634	7,3 %
GM	OPEL	0	1	1	2	0,0 %
Japonska	Skupno	2	0	5	7	0,1 %
MAN	MAN	284	187	329	800	9,2 %
	Ostalo	19	28	46	93	1,1 %
	Skupno	303	215	375	893	10,3 %
PSA	CITROEN	3	6	4	13	0,1 %
	PEUGEOT	10	7	6	23	0,3 %
	Skupno	13	13	10	36	0,4 %
RENAULT SA	RENAULT	129	106	122	357	4,1 %
SCANIA	SCANIA	151	224	204	579	6,7 %
VOLKSWAGEN AG	VOLKSWAGEN	44	17	36	97	1,1 %
VOLVO TRUCKS	VOLVO	157	104	130	391	4,5 %
Ostalo		304	335	459	1.098	12,7 %
Skupno		2.769	2.367	3.534	8.670	

Vir: Association Auxiliaire de l'Automobile, ACEA, 2009.

PRILOGA 10

Tabela 10: Število registracij novih težkih tovornih vozil z maso nad 16 t v območju EU 27 + EFTA (po posameznih proizvajalcih in blagovnih znamkah: januar– marec 2009)

PROIZVAJALEC	BLAGOVNE ZNAMKE	JAN	FEB	MA R	Skupni obseg	Tržni delež (v %)
HCV – težka tovorna vozila z maso nad 16 t						
Kitajska	Skupno	0	3	1	4	0,0 %
DAF	DAF	2.78 1	1.84 8	3.39 0	8.019	14,7 %
DAIMLER AG	MERCEDES	3.95 4	3.03 4	4.25 6	11.244	20,6%
FIAT S.p.A.	IVECO	1.76 6	1.28 2	2.03 4	5.082	9,3 %
Japonska	Skupno	13	11	9	33	0,1 %
MAN	MAN	3.02 6	2.08 9	3.49 0	8.605	15,7 %
RENAULT Trucks	RENAULT	1.98 4	1.55 5	1.91 3	5.452	10,0 %
	Ostalo	13	7	14	34	0,1 %
	Skupno	1.99 7	1.56 2	1.92 7	5.486	10,0 %
SCANIA	SCANIA	2.64 9	1.86 0	2.66 2	7.171	13,1 %
VOLVO TRUCKS	VOLVO	3.00 4	2.13 4	2.89 1	8.029	14,7 %
Ostalo		286	291	446	1.023	1,9 %
Skupno		19.4 76	14.1 14	21.1 06	54.696	

Vir: Association Auxiliaire de l'Automobile, ACEA, 2009.