

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**VPLIV FINANČNE KRIZE NA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO
V EU**

Ljubljana, avgust 2009

ALENKA MAVER

IZJAVA

Študentka Alenka Maver izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom doc. dr. Tjaše Redek, in da dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

UVOD	1
1. ORIS FINANČNE KRIZE	2
1.1. PRENOS KRIZE V EU TER V AVTOMOBILSKI SEKTOR	5
1.2. VPLIV FINANČNE KRIZE NA GOSPODARSTVA DRŽAV EU	7
2. ZNAČILNOSTI EVROPSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE	8
3. VPLIV FINANČNE KRIZE NA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO V EU	11
3.1. NAFTA IN EKOLOGIJA KOT DEJAVNIKA RAZVOJA PRED KRIZO	11
3.1.1. Omejene količine nafte	11
3.1.2. Zmanjševanje emisij	13
3.2. VPLIV FINANČNE KRIZE NA RAZVOJ PANOGE	14
3.2.1. Stanje na razvitih evropskih trgih	15
3.2.2 Stanje na evropskih trgih v razvoju	18
3.3. OBVLADOVANJE KRIZE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE V EU	21
4. TRENDI V EVROPSKI AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI TER NJIHOVA PRIMERJAVA S TRENDI V LETU 2008	23
SKLEP	26
LITERATURA IN VIRI	28
PRILOGA	

KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Stopnje rasti v ZDA, EU-27, Evro območju ter na Japonskem za obdobje 1998-2008 v %</i>	2
<i>Slika 2: Grafični prikaz gibanja cen nepremičnin in obrestnih mer v ZDA v obdobju 2000-2007</i>	3
<i>Slika 3: Razmerje med ameriško obrestno mero in obrestno mero LIBOR med letoma 2003 in 2008</i>	5
<i>Slika 4: Tržni delež treh najbolje prodajanih ter vodilna znamka v Vzhodni Evropi v letu 2008</i>	10
<i>Slika 5: Grafični prikaz svetovnih zalog, povpraševanja in ponudbe nafte v obdobju 2005-2008</i>	12
<i>Slika 6: Odstotna sprememba proizvedenih in novoregistriranih vozil v EU-27 v letu 2008 glede na 2007</i>	14
<i>Slika 7: Stopnja brezposelnosti in stopnja rasti v Španiji in v Nemčiji med letoma 2008 in 2010</i>	18
<i>Slika 8: Primerjava povprečnih cen dela v zahodnoevropskih in vzhodnoevropskih državah (v \$)</i>	19
<i>Slika 9: Primerjava proizvodnje luksuznih avtomobilov v Nemčiji med letoma 2006 in 2018</i>	23
<i>Slika 10: Grafični prikaz spreminjanja teže avtomobila ter njenih surovin med letoma 1995-2010 (v kg)</i>	24

KAZALO TABEL

<i>Tabela 1: Glavni makroekonomski kazalniki za obdobje 2007-2010</i>	8
<i>Tabela 2: SWOT matrika evropske avtomobilske industrije</i>	8
<i>Tabela 3: Število motornih vozil ter število motornih vozil starejših od 10 let v EU-27, v letih 2002 do 2007</i>	10

UVOD

Poleti leta 2007 je v ZDA izbruhnila finančna kriza, ki se je iz sektorja nepremičnin zelo hitro širila, sprva v finančnem sektorju, po septembru leta 2008 pa je postal vpliv na ostale gospodarske sektorje vedno bolj jasen. Padec vrednosti delnic in posledično premoženj, zaostreni pogoji za odobritev posojil ter splošna nestabilnost, ki jo je ustvarila svetovna gospodarska klima, so povzročili splošno nezaupanje potrošnikov in s tem zmanjšali njihovo kupno moč, kamor spada tudi prodaja novih vozil. Vse te posledice so skupaj z nastalim, t.i. »mehurčkom avtomobilskih posojil« vodile do nepredvidenega znižanja povpraševanja po avtomobilih kot posledično tudi proizvodnje tako v razviti Zahodni kot tudi v razvijajoči se Vzhodni Evropi. Poznavalci dogajanja v avtomobilski industriji pravijo, da je to kriza, ki bo porušila številna tradicionalna poslovna razmerja. Glavni lastnosti, ki bosta tako proizvajalcem kot dobaviteljem omogočili preživetje, pa bosta finančna trdnost in zmožnost, da redno dobavljajo in hkrati še investirajo v razvoj.

Namen diplomskega dela je analizirati vpliv finančne krize na razvoj avtomobilske industrije v Evropski Uniji (v nadaljevanju EU). Avtomobilska industrija je namreč eden od sektorjev, ki ga je finančna kriza najbolj prizadela. Nova paradigma evropskega razvoja, ki temelji na znanju in inovativnosti, pa ga izpostavlja kot sektor, ki predstavlja močno konkurenčno prednost evropske avtomobilske industrije, ter s pomočjo katerih lahko iz sedanje krize ustvarimo nove priložnosti.

Diplomsko delo je razdeljeno na štiri poglavja. V prvem delu bom poskušala orisati situacijo pred finančno krizo, nastanek finančne krize, njen potek ter prenos v EU. Omenila bom tudi specifične evropskega trga, ki so omogočile tako hiter prenos krize. Nadaljevala bom z grobim prikazom ekonomskega ozadja v EU. V drugem delu se bom osredotočila na evropsko avtomobilsko industrijo, s pomočjo SWOT analize izpostavila njene temeljne konkurenčne prednosti in slabosti ter podrobneje opisala evropski trg. V tretjem delu bom najprej poudarila pomen primarnih surovin oz. konkretno nafte in ekologije kot dejavnika razvoja v času pred finančno krizo, pojasnila bom vpliv finančne krize na razvoj panoge ter izpostavila vpliv menjalnega tečaja. Sledi podrobnejši opis posledic krize, tako na vzhodnoevropskem kot tudi na zahodnoevropskem trgu, kjer se bom omejila na države, ki so močno odvisne od avtomobilske industrije. Tretji del zaključuje poglavje o obvladovanju krize v avtomobilskem sektorju. Zaključim s trendi avtomobilske industrije, kjer se navezujem na priložnosti in nevarnosti ugotovljene s SWOT analizo ter jih primerjam s trendi, ki sem jih ugotovila v raziskavi v letu 2008.

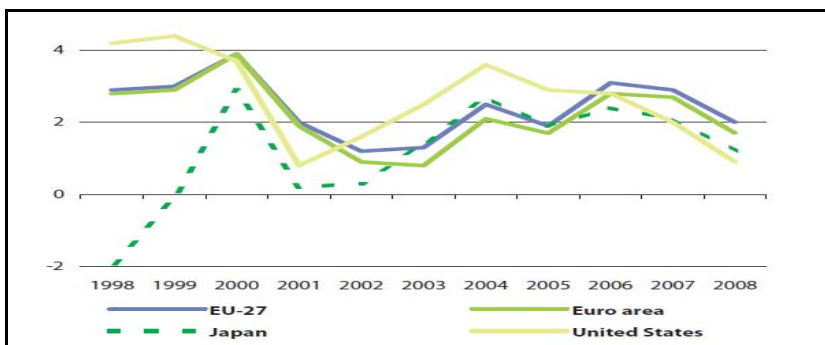
Že v uvodu bi rada poudarila, da sem se bila zaradi razsežnosti teme primorana osredotočiti samo na, po moji lastni presoji, bistvene probleme s katerimi se sooča avtomobilska industrija. Pojasnim naj še, da diplomsko delo obravnava predvsem dogajanje na trgu med marcem in julijem leta 2009, ko sem zaključila s pisanjem.

1. ORIS FINANČNE KRIZE

Značilnost gospodarstev je, da se gibljejo v ciklih. Gospodarski ekspanziji sledita upočasnitev rasti in recesija, za katero pa po določenem obdobju nastopita oživitev gospodarstva in vnovična ekspanzija. Tako lahko tudi obdobje pred aktualno gospodarsko in finančno krizo, zaradi povečevanja zaposlenosti, dohodka in donosnosti kapitalskega trga ter zmanjševanja inflacije, obrestnih mer ter brezposelnosti označimo za ekspanzivno.¹

Evropsko in svetovno gospodarsko rast lahko pojasnjujemo predvsem z globalizacijo svetovne trgovine in velikim tehničnim napredkom.² Gospodarska rast se je med letoma 2003 in 2007 tako v EU kot tudi v ZDA gibala med 2,5 % in 3 % (Eurostat, 2009). Nadpovprečno gospodarsko rast pa so dosegale t.i. »države v razvoju«, ki so med letoma 2003 ter 2007 vsako leto povečale svoj BDP v povprečju za 5 % (Lin, 2008, str. 5). Svoje trgovinske presežke so vlagale v tuje vrednostne papirje (predvsem ameriške) in tako imele pomembno vlogo pri financiranju ZDA (leta 2006 je njen dolg znašal namreč kar 294 % BDP-ja oz. 41 milijard \$).

Slika 1: Stopnje rasti v ZDA, EU-27, Evro območju ter na Japonskem za obdobje 1998-2008 v %



Vir: Key figures on Europe, 2009, str. 18, Slika 1.1.

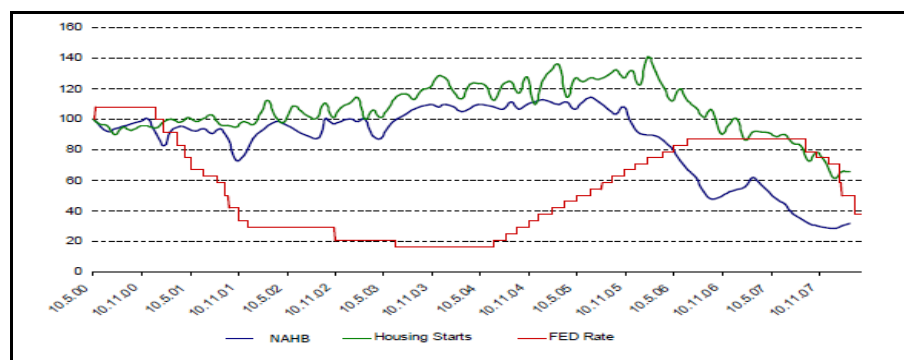
Trenutno gospodarsko in finančno krizo je bilo, predvsem zaradi ameriške politike, da postopno sprošča pogoje za odobritev posojil najprej zaznati v ZDA, nato pa se je hitro razširila po svetu. Dogajanje, ki je bilo sprva omejeno na nepremičninski in finančni sektor, se je kmalu prevesilo v splošno ohladitev gospodarskih gibanj. Korenine pa ima v poku **nepremičninskega balona**.

¹ O Minskyevi teoriji nastanka finančne krize podrobneje pišeta Wolfson (2002) v članku Minsky's Theory of financial Crisis in a Global Context ter Roubini (2007) v članku Are we at the peak of the Minsky's credit cycle.

² Sollow (1956) piše o prispevku tehničnega napredka h gospodarski rasti, za ZDA oceni enačbo stopnje rasti produktivnosti dela in ugotovi, da povečanje tehnične opremljenosti dela prispeva le 10% k rasti produktivnosti, vse ostalo je pripisati tehničnemu napredku.

V zadnjih 10 letih so cene nepremičnin v ZDA in tudi drugje po svetu eksponentno naraščale, saj so do vrhunca v letu 2006 zrasle za skoraj 200 % (Baker, 2007). Glavni razlog je bilo povečanje povpraševanja po nepremičninah, predvsem zaradi obilne ponudbe poceni denarja na trgu. Banke so sredstva plasirale pretežno v hipotekarne kredite. Rast cen nepremičnin je povzročilo tudi dejstvo, da so bile obrestne mere zelo nizke, kar je povzročilo nizke anuitete za odplačevanje kreditov ter v kombinaciji z inovativnimi finančnimi produkti tudi večjo dostopnost posojil za potrošnike. Rajan (2009) trdi, da so ravno **finančne inovacije** sprožile krizo najprej v ZDA in ne v drugih državah, kjer so ravno tako zabeležili ogromen porast cen nepremičnin.

Slika 2: Grafični prikaz gibanja cen nepremičnin in obrestnih mer v ZDA v obdobju 2000-2007



Vir: Zupančič A., *Bančno finančna kriza*, 2008, str. 25.

Celotni trg nepremičninskih posojil, ki je na vrhuncu, leta 2005, v ZDA ustvaril za 3.120 milijard \$ (25 % BDP) novih posojil, je glede na kvaliteto posojilojemalca, razdeljen na tri segmente, in sicer t.i. trg prvorazrednih (angl. *prime*) in drugorazrednih (angl. *non-prime*) nepremičninskih posojil ter Alt-A posojila (Rant, 2008, str. 56). Trg nepremičninskih posojil, kjer so se sedanje težave začele, je del drugorazrednega trga in je leta 2005 ustvaril 625 mrd \$ posojil, kar je 20 odstotkov vseh nepremičninskih posojil oziroma pet odstotkov BDP (Schumer & Maloney, 2007, str.12).

Ljudje stanovanja običajno kupujejo s posojili, zato je to privedlo do nenadne rasti t.i. »**Ponzi posojil**« v bankah.³ Ocenjeno je, da je v letih med 2001 in 2006 kar 55-67 % vseh odobrenih drugorazrednih nepremičninskih posojil imelo lastnosti »Ponzi posojil«, ki so temeljila na posojanju brez preverjanja dohodkov ter premoženja (Demyanyik & Van Hemert, 2008). Velik del pa je predstavljala tudi skupina špekulativnih posojilojemalcev, ki so računali, da bodo preko rasti cen premoženja odplačali glavnico. Dodaten problem je predstavljalo dejstvo, da so se ta »Ponzi

³ »Ponzi shema« obljublja nerealno visoke dobičke za sredstva, vložena za določeno obdobje. Vendar pa je število potencialnih investitorjev omejeno in v določenem trenutku novih investitorjev ni več dovolj, da bi poplačevali dvige tistih, ki želijo svoje dobičke unovčiti. Shema se sesuje, ko se pojavijo prvi znaki težavnih izplačil, saj vedno več ljudi želi svoj denar rešiti, hkrati pa še bolj upadejo novi prilivi.

posojila« preko oblikovanja vrednostnih papirjev (listinjenje) prenašala na tretje osebe.⁴ Pomembno (negativno) vlogo so odigrale tudi bonitetne agencije. Portes (2008) pravi, da agencije, ki so bile odgovorne za izračun bonitetne ocene, v skrajnem primeru tvegajo le izgubo ugleda, zato so bile tem obveznicam dodeljene najvišje bonitetne ocene, kar je povzročilo iluzijo varnosti te vrste naložb (danes so te bonitete predmet intenzivnih preiskav nadzornih organov). Dodaten problem po mnenju Roubina (2008b) je bilo dejstvo, da so posojilojemalce novačili celo agenti, ne banke same, katerih glavni cilj je bil maksimiranje svojega dobička. Poleg tega je bil prisoten moralni hazard, saj so agenti, zaščiteni pred tveganjem posla, sprejemali nerazumna tveganja, ki jih v normalnih okoliščinah ne bi.

Pomemben vpliv na politiko centralnih bank in s tem na razvoj na finančnih trgih je imelo tudi **povečanje povpraševanja** po surovinah za gradnjo nove infrastrukture na Kitajskem in v Indiji. Sprva je selitev proizvodnje vplivala deflatorno, saj je vplivala na nižje proizvodne stroške in prodajne cene, kasneje pa je povečano povpraševanje zvišalo cene surovin, le-to pa inflacijo. Na nevarnost inflacijske spirale so se centralne banke odzvale z zvišanjem obrestnih mer, zaradi česar je bilo vedno več posojilojemalcev nesposobnih plačevati posojila. Posledično so vrednosti nepremičnin padle pod vrednost posojila, zato so posojilojemalci raje odstopali od pogodb. Tako se je zaradi predčasnih odstopov povečala ponudba nepremičnin, ki je povzročila dodaten pritisk na znižanje cen (od vrhunca, leta 2006, do julija 2008 so cene padle že za več kot 21 %).

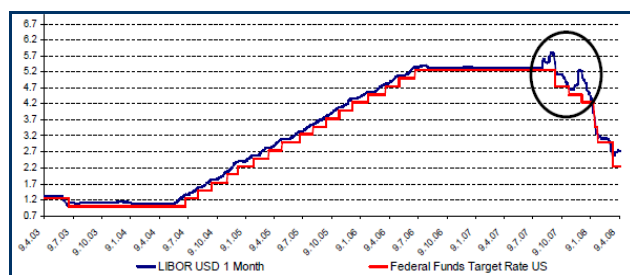
Taylor (2008, str. 9) v svojem članku podrobneje opisuje vpliv obrestnih mer na poslabšanje finančne krize in sicer 9. in 10. avgusta leta 2007, ko medbančni trg zaradi nezaupanja ni več sledil FED-u. LIBOR⁵ obrestna mera se je po nekajletnem »normalnem« stanju (okrog 10 bazičnih točk med FED in medbančno obrestno mero), začela zviševati in po postopnem zvišanju za 431 bazičnih točk 30. septembra 2008 dosegla rekordno vrednost 6,88 % (Finch, 2009).

To je bil le še en indikator stanja, **prestrašenosti bank**, ki so morale poostriiti posojanje denarja. Postalo je tudi vedno bolj očitno, da se bo finančna kriza preoblikovala v vseobsežno gospodarsko krizo. Delniški indeksi so pričeli padati, kar je bankam še bolj otežilo pridobivanje svežega kapitala, medtem ko je trg zahteval višje stopnje kapitalizacije. Pod največjim pritiskom so bile vse institucije izpostavljene nepremičninskemu trgu (Greenlaw, 2008). Odmeven dogodek je bil tudi t.i. »naval« na nepremičninsko banko Northern Rock, ki ga je, potem ko ji je medbančni trg obrnil hrbet, zaustavila šele centralna banka v septembru 2007 (Lessons of the fall, 2007).

⁴ Listinjenje je postopek, ko iz več posameznih drobnih posojil sestavimo nov vrednostni papir (v tem primeru obveznico), katere donos je odvisen od odplačila obveznosti, izvirajočih iz drobnih posojil, ki tako obveznico sestavljajo.

⁵ LIBOR (London Interbank Offered Rate) je medbančna obrestna mera, po kateri si reprezentativne banke medsebojno ponujajo depozite (posojajo denar) v ameriških dolarjih za določeno ročnost (do enega leta).

Slika 3: Razmerje med ameriško obrestno mero in obrestno mero LIBOR med letoma 2003 in 2008



Vir: Zupančič A., *Bančno finančna kriza, 2008, str. 33.*

Banke so se tako znašle v nevarnosti, da zaradi slabih posojil in vse manj vrednih naložb propadejo. Učinek močno zmanjšanega zaupanja so najprej občutile tiste banke, ki so bile močno odvisne od medbančnega trga. Le-ta je bil močno oslavljen, zato so ga poskušale rešiti z vbrizgavanjem likvidnosti. Kljub temu je vse več bank imelo ogroženo solventnost. Iz nepremičninskega sektorja se je strah pred izgubami hitro pričel širiti po celotnem sektorju posojil, banke so zaustavile kreditiranje, rast gospodarstva se je začela ustavljati.⁶

1.1. Prenos krize v EU ter v avtomobilski sektor

V Evropo se je kriza prenesla selektivno. Evropa je dolgo živela v iluziji, da je finančna kriza ameriški problem. Ker pa so vrednostni papirji, ki so jih izdajale banke za financiranje hipotekarnih posojil, imele v portfeljih tudi številne evropske investicijske banke, so se le-te znašle v težavah, in ko je propadla četrta največja investicijska banka **Lehman Brothers** (15.9.2008), se je kriza tako rekoč preselila v vsako poro finančnega sveta. Na robu preživetja so se znašle številne banke, hranilnice, zavarovalnice. Države in centralne banke po vsem svetu pa so pričele zagotavljati likvidnost, možnost državnega odkupa slabih naložb, državnih dokapitalizacij ter splošnih sprememb pravil delovanja trga. Države so angažirale javna sredstva ter z njimi prevzemala tveganja, ki so se v minulih letih nakopičila v finančnih institucijah. Pri tem so se na tudi same znašle v težavah, na področju EU predvsem Islandija in Madžarska (Global financial stability report, 2009).

Nekatere države (Danska, Islandija), ki niso vstopile v EMU, izražajo obžalovanje, da niso vključene v območje evra, kar bi jih po njihovem mnenju bolj varovalo pred posledicami globalne finančne krize. The Economist tako evro primerja z Noetovo barko v času vesoljnega potopa, ki

⁶ IMF ocenjuje, da je skupni obseg izgub finančnega sektorja, v obdobju od septembra 2007 do septembra 2008, 760 milijonov \$, pri čemer naj bi banke izgubile 580 milijonov \$, preostalo pa je bilo porazdeljeno med zavarovalnice (100 milijonov \$) in hedge sklade (60 milijonov \$). V ta znesek niso vključene izgube pokojnin in drugih institucionalnih investitorjev. Okoli 60 % vseh bančnih izgub je geografsko lociranih v ZDA, preostanek pa praktično v celoti v Evropi (Global financial stability report, 2008).

tistim, ki so se uspeli nanjo pravočasno vkrcati, ponuja varno zavetje pred posledicami finančne krize. Seveda je jasno, da skupna valuta držav ne more obvarovati pred glavnimi posledicami krize (recesija in nezaposlenost), lahko pa jo rešuje pred nekaterimi dodatnimi problemi (Lavrač, 2008).

Kriza se je v Evropo tako hitro prenesla zaradi **specifike evropskega trga**. Za razliko od ZDA, ki monetarno politiko učinkovito dopolnjujejo z enovitim nadzorom finančnega sektorja in federalno fiskalno politiko, je nadzor finančnega sistema v EU skoraj v celoti prepuščen posameznim državam članicam, fiskalne politike na skupni ravni pa tudi nimajo. To v danih razmerah enostavno ni bilo dovolj, zato so se države članice dogovorile za bolj sistemsko delovanje. Pomemben korak v to smer je bil sprejet najprej z dokumentom skupine G-7, takoj zatem v okviru članic Evropske monetarne unije, kasneje pa še v okviru Evropskega sveta. Vsem je bil skupen cilj čim krajša recesija ter oživitev medbančnega trga (Letno poročilo ECB, 2009).

Za države centralne Evrope je značilna manjša odvisnost od medbančnega trga, zato zaenkrat še ostajajo v solidnem položaju, medtem ko po Mrakovih besedah (2008), večji problem predstavljajo Madžarska, Ukrajina, Kazahstan, baltske države in pa nekatere države jugovzhodne Evrope, zlasti Bolgarija in Romunija, ki imajo poleg močne odvisnosti od medbančnega trga tudi izredno visoke **plačilnobilančne primanjkljaje**, ki so povzročili kopičenje javnega dolga. Zaradi blokade medbančnega trga, je bil prekinjen dotok svežih sredstev v banke. Značilnost evropskih držav je, da imajo velik delež tujih bank in s tem mnogo financiranja iz tujine (banka-mati, banka-hči). Ob razširitvi krize so banke pričele tehtati, kako razporediti razpoložljiva sredstva med svoje hčere. Pri teh odločitvah so upoštevale predvsem možnost deželnega tveganja⁷ (Mrak, 2008).

Podobno kot za ameriški trg je bila tudi za evropski v letih pred izbruhom krize značilna velika kreditna ekspanzija. Finančni sektor je namreč v zadnjih petih letih potrošnikom dajal kredite v obsegu, ki so bili nad neko ravnovesno, upravičeno vrednostjo (njihovo razmerje med dolgom in kapitalom (Dolg/Kapital) je bilo zaradi prenapihnenosti »kapitala« prenapihnjeno). Potrošniki so te kredite prelili večinoma v potrošnjo (tudi avtomobilov) pri tem pa je bila največja napaka avtomobilskih proizvajalcev, da niso prepoznali nevzdržnosti takšnega kreditnega financiranja potrošnje in se tako niso že v tem času pripravili na neizogibno prihodnje zmanjšanje proizvodnje. Nasprotno, večina avtomobilskih koncernov se je v preteklosti temu trendu dobro prilagodila in odprla hčerinska podjetja specializirana za dajanje posojil in omogočanje lizingov, ter tako skušala ohraniti večjo lojalnost kupcev. V VW (Letno poročilo VW, 2009, str. 10) ugotavljajo, da jim le-ta sicer prinašajo večje dobičke, vendar pa se je tako njihova odvisnost od delniškega trga še povečala. Poleg tega so tudi v avtomobilskem sektorju v zadnjih nekaj letih močno znižali kreditne standarde ter tako gospodinjstvom z malo kapitala omogočili nakup avtomobila. S tem, ko so pospešili

⁷ Deželno tveganje vključuje politično in ekonomsko tveganje, lahko pa ga opredelimo tudi kot izpostavljanje izgubam v kreditnih poslih s tujino zaradi okoliščin, ki nastanejo zaradi vpliva države (Nagy, 1979, str. 3).

potrošnja, so morali še povečati proizvodne kapacitete in zato je danes kolaps še toliko večji. Povzročitev tega t.i. »**mehurčka avtomobilskih posojil**« je vodil do naraščajoče stopnje neplačil, množičnih izgub v lizing hišah ter hudo recesijo v avtomobilski industriji (Roubini, 2008).

Mencinger (2009) meni, da je zdajšnja gospodarsko, socialno in politično krizo zlom ameriškega trga nepremičnin sicer sprožil, pot vanjo se je začela pred štirimi desetletji z globalizacijo. Omogočile so jo velike prerazdelitve BDP-ja na škodo dela in v korist kapitala, nastanek finančnih investitorjev, njihovo ustvarjanje »virtualnega« bogastva in nadomeščanje lastnikov družb z lastniki premoženja. Evropske institucije tega niso preprečevale, temveč so z liberalizacijo in privatizacijo javnih storitev takšen razvoj celo podpirale. V nadaljevanju najprej na kratko predstavljam vpliv krize na gospodarstva držav EU.

1.2. Vpliv finančne krize na gospodarstva držav EU

Vpliv šoka na strani povpraševanja ter slabih gospodarskih obetov je že razviden iz ključnih makroekonomskih indikatorjev EU-27. EU je namreč po dveh kvartalih negativne gospodarske rasti tudi uradno v recesiji. V območju evra sta Nemčija in Italija tehnično v recesiji od drugega četrtertletja leta 2008, Velika Britanija od zadnjega četrtertletja leta 2008. ECB (Letno poročilo, 2009) in Eurostat (2008) sicer tudi v letu 2009 pričakujeta negativno rast, vendar v primerjavi z 2008 počasnejše upadanje gospodarske aktivnosti, medtem ko naj bi leta 2010 v večini držav EU že dosegla pozitivno vrednost.

Iz Tabele 1 (str. 8) je razvidno izjemno poslabšanje vseh izbranih makroekonomskih kazalnikov leta 2008 v primerjavi z letom 2007, ko se je gospodarstvo še nahajalo v ekspanziji in so različni gospodarski subjekti še zaupali v gospodarstvo. Padeč BDP-ja je v letu 2009 pričakovati v večini držav EU, z izjemo Nemčije, Francije in Italije. Zaradi vedno večjega zadolževanja držav članic, postaja javni dolg ogromen problem večine držav članic EU (največji javni dolg imajo Italija, Irska, Španija, Grčija). Analitiki pričakujejo, da lahko v razvitih državah do leta 2014 naraste na 114% BDP-ja, saj ga dodatno obremenjuje starajoče prebivalstvo (Public debt: The biggest bill in history, 2009).

Vpliv krize lahko kljub dejstvu, da sta konec leta 2008 kazali stabilno stanje, pričakujemo v prihodnje tudi na področju potrošnje gospodinjev ter stopnji brezposelnosti, posebej v Španiji, kjer trenutno ocenjujejo okrog 18% stopnjo brezposelnosti (Economic Forecast, 2008). Padajoče cene surovin (podrobnejša analiza sledi v nadaljevanju) imajo za posledico tudi znižanje inflacije, ki je v začetku leta 2009 znašala 1,7 %. Evropska centralna banka je vzdrževala politiko zniževanja svoje ključne obrestne mere in po pričakovanjih naj bi tovrstno politiko ohranjala tudi leta 2009 (Letno poročilo ECB, 2009).

Tabela 1: Glavni makroekonomski kazalniki za obdobje 2007-2010

	2007	2008	2009	2010
<i>BDP</i>	2,9	1,4	0,2	1,1
<i>Potrošnja prebivalstva</i>	2,2	1,1	0,2	0,8
<i>Investicije</i>	5,4	1,2	-1,9	0,9
<i>St. brezposelnosti</i>	7,1	7,0	7,8	8,1
<i>Inflacija</i>	2,4	3,9	2,4	2,2
<i>Javni dolg (% BDP)</i>	58,7	59,8	60,9	61,8

Vir: Economic forecast, 2008.

Negotova situacija na trgu pa je razvidna tudi iz ostalih indikatorjev, ki kažejo v letu 2008 izrazito poslabšanje. Indeks zaupanja se po večletnem povprečju (-7), kontinuirano niža. Najnižjo točko je dosegel decembra leta 2008, in sicer -33. V trgovinski bilanci so ocenili primanjkljaj v višini 39,5 milijard €, opaziti je tudi padec v rasti investicij, in sicer za 0,6 % (Economic report, 2008, str. 6-8).

Splošna situacija kljub finančni pomoči vlad in centralnih bank ostaja nestabilna. Zaupanje prebivalstva v gospodarstvo je močno upadlo. Neodobranje posojil je namreč prisililo gospodinjstva v varčevanje, kar je zmanjšalo potrošnjo. Trgovci so prvi opazili pesimizem svojih kupcev, najhujše posledice pa je, zaradi dejstva, da je avtomobilski trg v večini financiran s posojili, zaznati prav v avtomobilski industriji.

2. ZNAČILNOSTI EVROPSKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

Avtomobilska industrija predstavlja v EU ključno gonilo rasti, izvoza, inovacij in zaposlovanja, poleg tega pa je njen vpliv čutiti v številnih vejah gospodarstva. V Lizbonski strategiji je avtomobilska industrija opredeljena kot evropska prednost, saj ima vrsto konkurenčnih prednosti. V nadaljevanju s pomočjo SWOT matrike povzemam bistvene prednosti in slabosti ter hkrati opredeljujem priložnosti in nevarnosti, ki izvirajo iz njenega okolja in jih analiziram v 4. poglavju.

Tabela 2: SWOT matrika evropske avtomobilske industrije

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ▪ največji enotni trg za osebna vozila ▪ največji zasebni investitor v R&R ▪ lojalnost evropskih kupcev ▪ avtomobil v EU predstavlja statusni simbol ▪ dober odnos med kupci in proizvajalci ▪ hitro prilagajanje in medsebojna delitev tveganja ▪ visoko izobražena delovna sila ▪ visoka odzivnost na tuje povpraševanje 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ visoka odvisnost nekaterih držav od avtomobilskega trga ▪ osredotočenost na vozila višjega cenovnega razreda ▪ visoki stroški dela in ostali fiksni stroški ▪ malo izkušenj s proizvodnjem na tujih trgih ▪ prevelike zmogljivosti

»se nadaljuje«

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ▪ močan položaj na svetovnih trgih ▪ večanje povpraševanja po luksuznih avtomobilih iz razvijajočih se držav ▪ hčerinska podjetja na trgih v razvoju (Kitajska) ▪ trend proste trgovine ▪ vodilna vloga pri uvedbi novih tehnologij ▪ dodatne storitve (povečanje lojalnosti kupcev) ▪ veliko manevrskega prostora na trgu vzhodnoevropskih držav 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ menjalni tečaj ▪ konkurenca (predvsem iz kitajske) ▪ primanjkovanje nafte ▪ nihanje cen surovin ▪ globalno segrevanje ▪ velika izvozna usmerjenost držav (transportni stroški, valutno tveganje, velika odvisnost od tujega trga) ▪ demografske spremembe ▪ manjša osredotočenost na dobre delovne odnose ▪ protekcionizem

.Konkurenčne prednosti, navedene v SWOT matriki so pripomogle k temu, da je EU postala največji proizvajalec motornih vozil na svetu, saj ima v 16 državah članicah kar 250 proizvodnih linij, v vsaki državi članici pa dobavitelje in prodajne mreže. Običajno za en tip vozila dobavlja komponente okoli 50 dobaviteljev, ki ustvarijo 75 % dodane vrednosti novega vozila. Za evropske proizvajalce je značilna velika izvozna usmerjenost, saj je bila leta 2007 v EU uvoženih vozil vrednost 40 milijard €, izvoz pa je presegal 78 milijard €, kar je predstavljalo 9 % vrednosti celotnega izvoza EU. Kar polovica motornih vozil je bila izvožena na področje NAFTA, sledi izvoz v države nečlanice vzhodne Evrope in v države EFTA, s približno 10 %. Uvoz v EU prihaja predvsem iz Japonske (42 %), Južne Koreje (28 %) in držav NAFTA (17 %) (European automotive industry report, 2009).

O razsežnosti poročajo tudi podatki o njenem letnem prometu, saj je le-ta v letu 2006 znašal 700 milijard €. Dodatnih 520 milijard € prispeva 350 tisoč podjetij, ki se ukvarjajo s dodatnimi dejavnostmi (European automobile industry report 07/08, str. 1). Dodaten dobiček prinaša trgovanje z izdelki avtomobilske proizvodnje znotraj EU, saj je leta 2008 znašala okoli 360 milijard € (Responding to the crisis in the European automotive industry, 2009). Od davkov pridobi industrija letno 378 milijard €, kar predstavlja 4,1% BDP EU, medtem ko EU prispeva k izgradnji cest približno 1% BDP-ja (European automobile industry report 09/10, str. 33). Zaradi svoje razsežnosti je avtomobilski sektor pomemben delodajalec kvalificirane delovne sile, saj neposredno zaposluje približno 2,2 milijona ljudi, od njega pa je odvisnih 9,8 milijonov delovnih mest.⁸

Na evropskih cestah je bilo leta 2007 po podatkih ACEA (European motor vehicle parc 2007, 2009) registriranih nekaj več kot 261 milijonov vozil (med njimi 224 milijonov osebnih avtomobilov), od

⁸ Med letoma 2001 in 2006 se je neposredna zaposlitev v dejavnostih avtomobilske industrije povečala za 80.000, kar je posledica ustvarjanja delovnih mest v novih državah članicah zaradi splošnega povečanja proizvodnje (European Automobile Industry Report 07/08, str. 57).

tega kar 88 % v EU-15. Leta 2007 je bilo vseh vozil, starejših od 10 let, 68 milijonov. Sklepamo lahko, da se celoten trg avtomobilov v EU mlajša, kar je verjetno posledica vedno večjega zavedanja prebivalstva o okoljskih problemih. Najmanjši delež vozil, starejših od 10 let, (brez avtobusov) je bil v VB, na Danskem in na Nizozemskem-v vseh treh državah znaša manj kot 25 %- največji delež pa je v Grčiji, kjer znaša okrog 65 %. Sledita ji Italija in Finska z okrog 45 %. Leta 2007 je bilo v povprečju tretjina vseh osebnih vozil na dizelski pogon. Največji delež, in sicer kar polovica jih je bilo registriranih v Franciji, Španiji in Avstriji, medtem ko je daleč najmanjši delež v Grčiji (1 %).

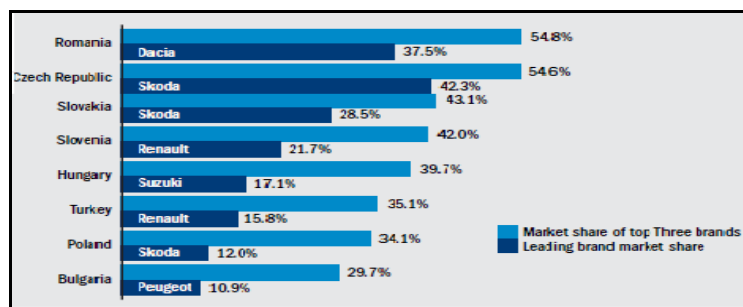
Tabela 3: število motornih vozil ter število motornih vozil starejših od 10 let v EU-27, v letih 2002 do 2007

	2002	2005	2007
Št. vseh vozil	238.929.325	253.386.254	261.124.160
Št. osebnih vozil	207.382.484	219.078.438	224.512.012
Št. gospodarskih vozil	31.546.841	34.289.771	36.612.148
Št. vseh vozil starejših od 10 let	66.505.486	79.087.741	77.656.073
Št. osebnih vozil starejših od 10 let	61.681.136	70.376.694	68.589.985
Št. gospodarskih vozil starejših od 10 let	4.824.350	8.711.047	9.066.188

Vir: ACEA, 2009.

Za evropski avtomobilski sektor je značilna močna **hierarhija zahodnega trga**. Za razvite zahodnoevropske države je značilna osredotočenost na R&R, torej na tehnologijo (dizajn, proizvodnjo »prvorazrednih« vozil), medtem ko je za vzhodnoevropski trg značilna proizvodnja »nizkocenovnih« avtomobilov (Lung, 2009, str. 12). Vendar pa je zaradi hitrega napredka, krivulja učenja je privabila tudi zahtevne projekte (primer Audi-ja na Madžarskem). Poleg tega je koncentracija blagovnih znamk je v Vzhodni Evropi veliko večja kot v Zahodni Evropi, saj tri najbolj prodajane blagovne znamke dosežejo 55 %, medtem ko v Zahodni Evropi dosežejo le 27%. V Zahodni Evropi ima največji delež VW z 11 % deležem, najbolj prodajano trojico pa sestavljata še Ford in Peugeot (Ernst& Young, 2009, str.15).

Slika 4: Tržni delež treh najbolj prodajanih ter vodilna znamka v Vzhodni Evropi v letu 2008



Vir: Ernst & Young, European Attractiveness survey, 2009, str .15..

Na zahodnem trgu povpraševanje temelji na zamenjavi rabljenih avtomobilov, saj znaša število avtomobilov v povprečju okrog 500 na 1000 prebivalcev; največ (skoraj 600) v Italiji. Medtem je ta številka v Vzhodni Evropi kar precej manjša-okrog 186, najmanj v Turčiji, in sicer 92 na 1000 prebivalcev. To pomeni, da je na vzhodnoevropskih trgih še veliko prostega prostora za nove proizvajalce ter nove produkte.

Proizvodnja in povpraševanje po avtomobilih sta imela do leta 2007 v povprečju pozitiven trend. Vendar pa sta zaradi zvišanja cen nafte občutila v prvi polovici leta 2008 prve negativne posledice, ki so se še močno povečale ob pojavu »kreditnega krča« v drugi polovici leta. Tako so vsi proizvajalci avtomobilov opazili na trgu močno zmanjšanje povpraševanja in počasnejšo rast. Vpliv finančne krize na avtomobilsko industrijo bom natančneje pojasnila in prikazala v naslednjem poglavju.

3. VPLIV FINANČNE KRIZE NA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO V EU

Avtomobilska industrija je tipična prociklična panoga, saj je zanjo značilno, da so dobički v obdobju gospodarskega razcveta nadpovprečni, v obdobju recesije pa podpovprečni. Avtomobilska industrija zahteva visoke naložbe ter ima visoke fiksne stroške. Z vidika potrošnikov pa predstavlja avtomobil luksuzno dobrino, katere nakup z lahkoto odložijo. Ravno zaradi teh značilnosti je avtomobilska industrija tako hitro čutila posledice finančne krize. Nenazadnje pa se je z njimi soočila že nekoliko oslabljena zaradi višjih cen primarnih surovin (predvsem nafte) ter okoljskih omejitev. V nadaljevanju se najprej osredotočam na te dejavnike.

3.1. Nafta in ekologija kot dejavnika razvoja pred krizo

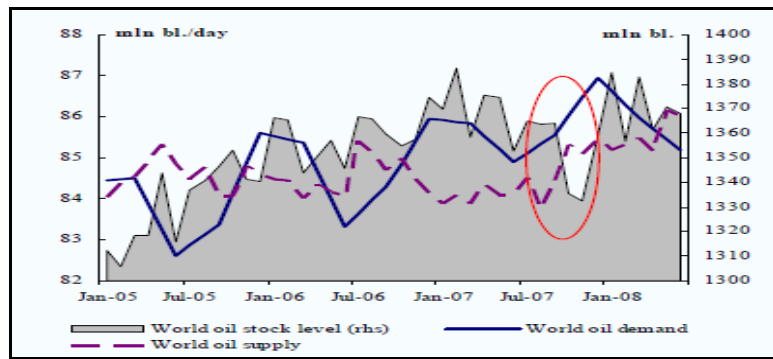
Za zagotavljanje gospodarske rasti in vedno večji vozni park vozil je potrebna tudi vedno večja količina energije. Medtem ko je (sicer omejena) ponudba nafte v preteklosti zaradi povečanega povpraševanja stabilno rasla in pospeševala globalizacijo, so se na drugi strani posledično večali tudi izpusti CO₂ in drugih fosilnih zmesi v ozračje. Dodaten problem pa predstavlja dejstvo, da v zadnjih letih zaloge nafte kažejo znake izčrpanosti. V nadaljevanju predstavljam kako sta omejene količine nafte in ekologija vplivali na razvoj avtomobilske industrije.

3.1.1. Omejene količine nafte

Avtomobilski sektor je bil med letoma 2003 in 2008 močno oslavljen zaradi t.i. »naftne krize«, cene so se namreč zaradi omejene ponudbe ter povečanega povpraševanja (predvsem iz azijskih držav) močno zvišale. Evropa nima dovolj lastnih energetskega virov, da bi zmanjšala odvisnost od uvoza nafte, tekočih goriv in plina, zato iz Rusije dobiva več kot 40 % celotnega uvoženega plina in več kot 30 % uvožene nafte. Dodaten problem za zagotovitev dolgoročne stabilne dobave brez večjih cenovnih udarov pa predstavljajo nesoglasja med EK in največjim globalnim izvoznikom nafte

Gazpromom, saj le-ta meni, da evropska politika škodi investicijam in odpiranju novih nahajališč (Sjekloča, 2008, str. 15).⁹

Slika 5: Grafični prikaz svetovnih zalog, povpraševanja in ponudbe nafte v obdobju 2005-2008



Vir: European Forecast, 2008, str. 55.

14. julija 2008 je cena nafte prebila mejo 145 \$ in dosegla rekordno vrednost 147,24 \$ na sodček nafte, s čimer je preseгла dvakratno vrednost prejšnjega leta. Analitiki so postavljali vedno višja pričakovanja glede gibanja cene nafte v prihodnje, tudi preko 200 \$ na sodček. Vendar se je stanje v drugem delu leta popolnoma spremenilo. Cena sodčka nafte je po juliju začela bliskovito padati in je do konca leta dosegla rekordno nizko vrednost (33,27 \$ za sodček). Glavni vzrok tega preobrata je bilo vedno hitrejšje upočasnjevanje svetovne gospodarske rasti.

Tako so pretresi na finančnem trgu, zmanjšanje donosnosti in upad povpraševanja prisilila tudi naftne rafinerije v zmanjšanje (prihodnjih) naložb za leto 2009. Potrebna so trajna vlaganja v izrabo novih nahajališč za čas, ko se bo povpraševanje spet okrepilo. Nižja cena nafte namreč lahko hitro prestane prenizka za njihove investicije, še posebej zaradi trenutne omejenosti kreditiranja (Annual report Cappel, 2008). Obstaja torej velika verjetnost, da bo tudi v prihodnosti OPEC držal proizvodnjo nafte na nizkem nivoju, preveč hitra rast cen bi namreč dodatno poslabšala zaupanje potrošnikov (Pricey oil and the world economy: Hope and anxiety, 2009). Poleg tega pa lahko na dolgi rok, ravno zaradi njene omejenosti pričakujemo zvišanje cen, saj termenske cene za 2011 znašajo 79 \$ (Letno poročilo ECB, 2009, str. 18).

⁹ Kratkoročni in srednjeročni razlogi za visoko ceno nafte so vojna v Iraku, povečano povpraševanje, nizke rezerve, strategija OPEC-a, špekulacije, nemiri na Bližnjem vzhodu in drugje, premajhna vlaganja v nova nahajališča, rafinerije in novo tehnologijo, posebej v ZDA, ki porabijo četrtno vse svetovne nafte. Med dolgoročne razloge rasti cen je všteto tudi usihanje globalnih rezerv ter zaostrovanje predpisov zaradi spremembe odnosa do okolja.

3.1.2. Zmanjševanje emisij

Onesnaževanje okolja je šele z globalizacijo gospodarstva postalo bolje proučevano, natančneje v 90-ih letih s Kjotskim protokolom o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Opazen premik je sprožilo poročilo o ekonomiki spremembe podnebja britanskega ekonomista Nicholasa Sterna v letu 2006.¹⁰

Transportni sektor velja v EU za edini sektor s pozitivnim trendom emisij, zato lahko največji napredek dosežemo ravno na tem področju. Kar 70 % emisij povzroča cestni promet, od tega kar dve tretjini osebni avtomobili (Heymann, 2009, str. 3). Največ emisij na evropskih cestah povzročajo starejši avtomobili, povprečna starost avtomobila na cestah Zahodne Evrope je 8 let, medtem ko na vzhodu kar 14 let.

Dolgoročen cilj zmanjšanja emisij je 95 g/km do leta 2020. Evropska regulativa trenutno zahteva zmanjšanje na 120 g/km do leta 2012, v letu 2008 pa so v povprečju znašale 157 g/km. Uredba poleg količine emisij prav tako predvideva denarne kazni za avtomobilске proizvajalce, katerih avtomobili bodo izpuščali prekomerne emisije. Ta denar se bo porabil za financiranje raziskovalnih dejavnosti na področju zelenih energetske tehnologij.

Proizvajalci predpisanih vrednosti še niso dosegli, saj so bili v preteklosti usmerjeni na razvoj bolj učinkovitih motorjev ter lažjih materialov, vzrok pa je tudi na strani povpraševanja, saj so v preteklih letih potrošniki povpraševali po (ekološko manj prijaznih) športnih in terenskih vozilih. Tržna raziskava, opravljena med potrošniki v Nemčiji leta 2007 kaže povezavo med obnašanjem voznikov ter emisijami CO₂; večina potrošnikov sicer meni, da izpusti CO₂ predstavljajo velik problem, vendar zaradi tega niso pripravljeni spremeniti svojega nakupnega vedenja oz. dodatno plačati za okolju prijaznejšo tehnologijo ob nakupu novega avtomobila (Global Automotive Perspectives, 2008, str. 23). Od zaključka študije se je okoljska zavest sicer nekoliko okrepila, pripravljenosti dodatnega plačila za novo tehnologijo pa v praksi še ni zaznati, razen v primeru, da je cenovna premija nevtralizirana s pomočjo subvencije (npr. zmanjšanje davka ob registraciji).

Da bi izboljšanje tehnologije doseglo prave cilje je potreben integriran pristop, ki vključuje samo avtomobilsko industrijo, z uvedbo fiskalne politike, torej z davki, kot v končni fazi tudi pripravljenost potrošnikov na prilagoditev svojih voznih navad.

Omejenost nafte, vpliv na cenovne strukture in okoljevarstvene omejitve, da bi se izognili globalnemu segrevanju, močno vplivajo na avtomobilsko industrijo. Fournier (2008) ocenjuje, da

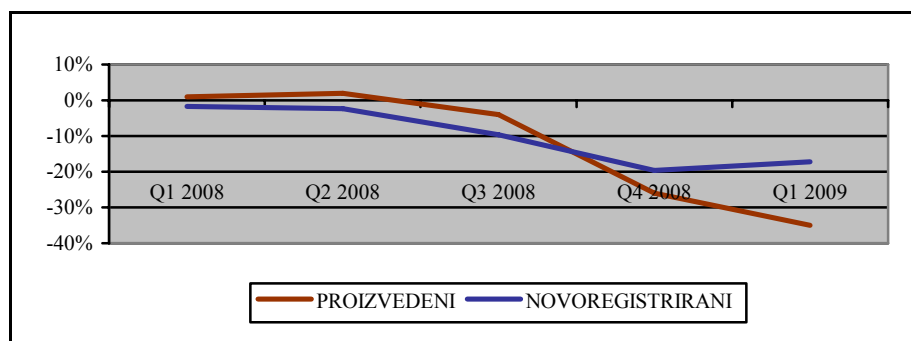
¹⁰ Ključna ugotovitev je bila, da če ne bo takojšnjega odziva o omejitvi toplogrednih plinov na globalni ravni, bo človeštvo do leta 2200 utrpelo izgubo 5 do 29 % BDP-ja. Njegove ugotovitve potrjuje tudi K. J. Arrow v članku Globalna klimatska sprememba: izziv politiki

globalni proizvajalci lahko izgubijo 10 do 15 % prodaje, če se ne bodo začeli ukvarjati s CO₂ s tehnološkega in poslovnega vidika. Prav dogajanje na energijskem trgu je namreč tisto, ki narekuje razvoj sodobnega avtomobila. Sicer o okoljski krizi še ni govora, vendar kot vemo, tudi o finančni ni bilo pred prelomnim trenutkom. Kljub temu pa je aktualna finančna kriza lahko dobra priložnost, da se trg prilagodi novim smernicam v avtomobilski industriji, poleg tega pa bodo iz krize šli kot zmagovalci tisti proizvajalci, ki se bodo s hitrim razvojem prilagodili na spremembe ter tako pridobili močno konkurenčno prednost.

3.2. Vpliv finančne krize na razvoj panoge

Kljub temu, da se je finančna kriza zaostila šele septembra, je bilo v EU leta 2008 proizvedenih 18,4 milijonov motornih vozil, kar je 7 % manj kot leto poprej (19,7 milijonov). V prvi polovici leta 2008 je povpraševanje po novih avtomobilih padlo za 2 %, na trgu gospodarskih vozil pa presenetljivo le za 0,4 %. V drugi polovici leta 2008, ko je bil vpliv finančne krize v finančnem sektorju že močno prisoten, se je celotni avtomobilski trg sesul, v tretjem četrletju se je proizvodnja avtomobilov zmanjšala za 4 %, v zadnjem četrletju pa kar za 26 %. Tudi povpraševanje po novih gospodarskih avtomobilih, ki veljajo za zgodnji indikator smeri razvoja gospodarstva, je imelo negativen trend; v tretjem četrletju se je zmanjšalo za 4 %, v zadnjem pa za 24 %. Pozitiven trend je bil viden le pri proizvodnji avtobusov, kjer se je proizvodnja povečala za 9 %. Podoben negativen trend se nadaljuje tudi v prvem četrletju leta 2009 (European automobile industry report 09/10, 2009).

Slika 6: Odstotna sprememba proizvedenih in novoregistriranih vozil v EU-27 v letu 2008 glede na 2007



Vir: ACEA, 2009.

Padajoč trend je opaziti tudi na strani povpraševanja. Države, ki so utrpeli največji padec v številu novoregistriranih avtomobilov leta 2008 so: Islandija (-43 %), Irska (-19 %), Španija (-28 %) ter Italija (-13 %). Nemški in francoski trg sta bila stabilnejša (-1,8 % oz. -0,7 %). Tudi trend povečanega povpraševanja po avtomobilih z dizelskimi motorji v zadnjih letih se je leta 2008 malenkost zmanjšal, kljub temu pa je bilo še vedno približno 52 % vseh novoregistriranih avtomobilov dizlov, kar lahko pripišemo razvoju novih tehnologij motorja ter velikemu zvišanju cen goriv. Glede na tržni segment je bilo zaradi podobnih razlogov največ avtomobilov prodanih v

»nižjem razredu«, 38,8 % novih registracij, v «nižji srednjem razredu» pa 31,7 %. Največjo porast je opaziti v »segmentu 4x4«, kjer je bilo leta 2008 8,5 % novih registracij (Economic report, 2008, str.10-18).

Vpliv finančne krize avtomobilska industrija čuti tudi iz **valutnega razmerja dolar-evro**. V zadnjih dveh letih je vrednost dolarja v primerjavi z evrom upadla. Omenjeno razmerje zaznamuje nekonkurenčnost evropskih avtomobilskih proizvodov v dolarskem območju ter posledično zunanjetrgovinski primanjkljaj v bilancah evropskih gospodarstev. Zaradi razširjenosti avtomobilske industrije njena manjša konkurenčnost pripomore k nižji gospodarski rasti, s tem pa seveda pride tudi manj prihodkov podjetjem in manj davkov državi. Ameriški avtomobili s tega vidika postajajo konkurenčnejši, vendar so njihove izvozne možnosti omejene zaradi pomanjkanja avtomobilov, primernih za evropski trg (Global automotive perspectives, str. 45). Že v SWOT analizi sem ugotovila, da menjalni tečaj lahko predstavlja za evropsko avtomobilsko industrijo nevarnost. V prihodnosti bi namreč lahko ZDA zaradi strukturnih sprememb vozil na trgu, vedno bolj osredotočenem na manjša ter energetsko učinkovitejša vozila ter ob predpostavki, da bi menjalni tečaj ostal na tem nivoju, postale njen velik konkurent. Nenazadnje pa nizka vrednost dolarja vpliva tudi na rast cen nafte v dolarjih. Običajno se cena nafte zaradi pričakovanj podraži celo nekoliko bolj, kot pa upade dolar naproti evru (Financial turmoil at heart of oil price spike, 2009, str. 9).

Vendar pa so pričakovanja za naslednje leto in naprej, da naj bi evro le začel slabeti. Razlog je nizka obrestna mera v ZDA, ki naj bi se sčasoma ob predpostavljenem dvigu gospodarske rasti dvigovala, medtem ko naj bi ECB obrestno mero zaradi višje inflacije vzdrževala na tekočem nivoju.

3.2.1. Stanje na razvitih evropskih trgih

Zahodnoevropski trg je bil v krizi močno prizadet. Države, ki so prej velike količine denarja investirale v nove obrate v »trge v razvoju«, so se bile primorane ves denar nameniti lastnemu preživetju ter investiranju v R&R, brez katerega to preživetje enostavno ne bo mogoče. V nadaljevanju se osredotočam predvsem na državi, ki sta močno odvisni od avtomobilskega sektorja, in sicer Nemčijo in Francijo. Skupaj proizvajata več kot polovico vozil, ter registrirata tretjino vseh novih vozil na evropskem trgu. Medtem ko francoski proizvajalci izdelujejo manjša in okolju bolj prijazna vozila, se nemški avtomobilski proizvajalci osredotočajo na močnejša vozila s posledično večjimi izpusti.

Nemška avtomobilska industrija je bila že pred krizo oslABLJENA zaradi davka na dodano vrednost, ki se je leta 2007 povečal za 3 % ter pripeljal do močnega upada prodaje avtomobilov. Kot največji zahodnoevropski proizvajalec je utrpela v finančni krizi tudi najhujše posledice, predvsem zaradi velike izvozne in proizvodjalne osredotočenosti. Izvoz se je zmanjšal v vse države uvoznice, v

povprečju kar za 17, 2 %.¹¹ Tudi v celotni oskrbni verigi je prišlo do zastoja, saj so zaradi pomanjkanja kapitala proizvajalci raje porabljali zaloge. V prvem četrtletju leta 2009 naj bi se v celotnem območju evra zaradi porabe zalog, BDP zmanjšal za 1 % (A slow thaw, 2009). Brezposelnost je v Nemčiji zaradi strogih zakonov, ki ščitijo delavca, ostala skoraj na istem nivoju kot pred finančno krizo.¹² Poleg tega pa se država dobro zaveda, da bi ob izgubi delovnih mest dodatno upadla že tako nizka potrošnja prebivalstva.

Največji tržni delež v EU je obdržala Skupina VW (19,7 %); njena najbolje prodajana znamka VW je junija leta 2009 glede na junij 2008 zabeležila rast 11,9 %. Najbolje prodajan evropski avtomobil je bil VW Golf- zamenjal je lanski Peugeot 207 ter glede na lansko leto zabeležil kar 32 % rast. Audiju, ki spada v Skupino VW, kaže najbolje med vsemi limuzinami. Ker vladna pomoč ne vključuje izdelovalcev luksuznih avtomobilov, sta se BMW in Mercedes medsebojno dogovorila o delitvi stroškov, predvsem pri raziskavah in razvoju. Nemška vlada je namreč do sedaj za reševanje krize namenila 81 milijard €, poleg finančne pomoči za energetske učinkovite avtomobile je v začetku leta je uvedla premije za razrez starega avtomobila ob nakupu novega v višini 2.500 €, v pripravi pa je tudi nov emisijski davek.

Pozitiven učinek državnih vzpodbud je že viden, saj so v prvih petih mesecih v Nemčiji registrirali 1, 63 milijona novih vozil, kar je 23 % več kot v enakem obdobju lani. Število registracij motornih koles ter gospodarskih vozil pa se je v nasprotju z osebnimi avtomobili zmanjšalo, prvih za 19,3 %, drugih pa za 28,1 %. Nemški ekonomisti opozarjajo, da kljub rasti, tveganje »kreditnega krča« še vedno obstaja ter da bomo v prihodnjih mesecih pričali nihanju nemškega BDP-ja, začetek okrevanja gospodarstva pa pričakujejo šele leta 2010 (German investor statement weakens on credit worries, 2009).

Francoski kupci in podjetja so začutili manj posledic zaradi neodobravanja kreditov v primerjavi z drugimi državami. Zadolženost gospodinjstev je namreč več kot polovica manjša kot v VB ali ZDA (Vive la difference, 2009). Prodaja avtomobilov je bila kljub temu manjša, in sicer zaradi splošnega zmanjšanja zaupanja v finančni sistem ter zaradi francoskih problemov z rigidnim trgom delovne sile, šibke konkurenčnosti, šibkih javnih financ, davkov na službene avtomobile ter poskusov vlade, da zmanjša število avtomobilov v centrih mest. Poleg tega je Francija precej izvozno usmerjena, izvoz pa se je močno zmanjšal v vse države (največ v ZDA- za 80 %), razen v Azijo, kamor se je povečal za 80 % glede na prejšnje leto.

¹¹ Dodatno se je zmanjšal tudi izvoz v vzhodnoevropske države. Že pred finančno krizo velika tveganja zaradi neenotnega trga, različnih zakonskih predpisov in »sivega trga«, na katerem je bilo sklenjenih kar polovica vseh poslov, so se še okrepila.

¹² Nemško vlado je v predvolilnem letu prav zaradi ogrožitve tisočih delovnih mest in, če bi GM šel v stečaj prisilila, v sodelovanje z Opelom. Opel je prodajo povečal celo za 50 % in osvojil 10,2 % tržni delež. (No Opel, no hope, 2009).

PSA, ki je v letu 2009 zaradi slabega poslovanja, zamenjal vodstvo (PSA annual report, str. 5) je v letu 2008 prodal 165.470 avtomobilov, kar je 5 % manj kot v enakem obdobju lani. V letu 2008 so še povečali investicije v R& R, ter prodali že 1,2 milijona vozil, z manj kot 140 emisij. Renault se poleg izrednih pogojev na trgu sooča tudi s hladnim sprejemom Lagune in Megana ter, (kot 44,4 %-ni lastnik Nissana) z izpostavljenostjo tveganju na ameriškem trgu. Dobre obete za prihodnost mu prinaša nizkocenovna Dacia (ustanovljena leta 2004), ki je v maju 2009 dosegla 58 % rast glede na lansko leto. PSA in Renault sta se na padec prodaje odzvala z zmanjšanjem proizvodnje za 40 %, francoska vlada želi bolj aktivno vlogo pri ohranjanju zaposlitev, zlasti visokokvalificiranih ljudi zaposlenih v R& R (France's support of the auto industry, 2009).

Tudi francoska vlada se je v letu 2009 odločila za finančno pomoč, in sicer v vrednosti kar 6,6 milijard €. Od tega je 6 milijard namenila PSA in Renaultu, 600 milijonov pa dobaviteljem. Poleg tega zamenjavo 10 let starega vozila subvencionirajo s 1000 €. Uvedli so tudi »bonus malus« sistem, ki za avtomobilske izpuste, manjše od 130 g/km prizna olajšavo od 200 do 5000 €, za večje od 160 g/km pa zaračuna davek med 200 in 2600 €. Napredek je že viden pri zmanjšanju emisij novoregistriranih vozil, saj so se le-te v primerjavi z letom 2003, ko so v povprečju znašale 155 g/km, v letu 2008 zmanjšale na 140 g/km. Poleg tega je že več kot 63 % novoregistriranih vozil povzročilo manj kot 130 g/km emisij (Economic report, 2009).¹³

Kriza se je dotaknila tudi ostalih zahodnoevropskih držav. Posebej naj omenim **italijanski** Fiat, za katerega je značilna osredotočenost na majhne in varčne avtomobile.¹⁴ Analitiki menijo, da je Fiat preveč navezan na Brazilijo, kamor vlaga kar 50 % svojega operativnega profita (The miracle of Turin, 2008). Fiat je v letošnjem letu sklenil združitev z ameriškim proizvajalcem Chryslerjem, predlog, da bi se združil z Oplom, Saabom in GM Latinske Amerike ter tako ustvaril proizvajalca v velikosti VW pa je bil takoj zavržen.

Glede zaposlenosti sta posebej občutljivi na gospodarski cikel Italija in Španija. V obeh državah je zaradi povečane **brezposelnosti** kupna moč zmanjšana. Najbolj na udaru so ljudje zaposleni za določen čas; Tito Boeri iz univerze Bocconi ocenjuje, da ima kar petina delovne sile v **Italiji** tako pogodbo (When Jobs disappear, 2009). Podobna situacija je **Španiji**, kjer je, v času pred krizo, veliko število inovacij ustvarilo mnogo novih delovnih mest, največkrat zapolnjenih s priseljenci. V Španiji so pred krizo začasne zaposlitve namreč predstavljale kar tretjino zaposlenih v celotni

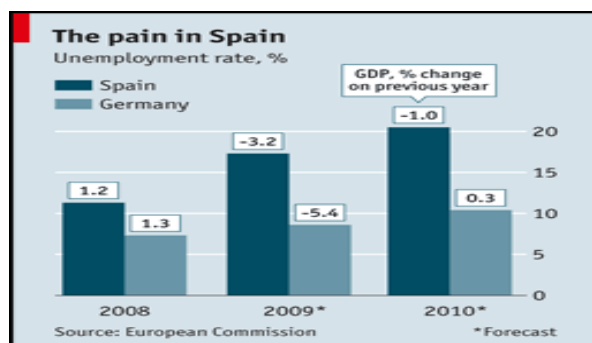
¹³ Francija je prva evropska država, kjer je protekcionizem viden, saj je francoski predsednik jasno rekel, da je finančni paket namenjen izključno francoskim proizvajalcem (Single market blues, 2009).

¹⁴ Proizvajalci majhnih avtomobilov se zanašajo na lojalnost k blagovni znamki. Analitiki ocenjujejo, da mora proizvajalec prodati 10 majhnih avtomobilov, da ustvari enak profit, kot bi ga ob prodaji enega velikega (Pridle, Chevrolet, Volt and Aveo, Pontiac G3 among small cars that need big profits- car news, 2008).

Španiji.¹⁵ Zaradi šibke porabe ter nižje industrijske proizvodnje se Španija, poleg padajočega BDP-ja ter zmanjšane izvoza kar za 35%, sooča z največjo stopnjo brezposelnosti v EU. Leta 2008 je dosegla kar 18 % (When jobs disappear, 2009).

Delovna mesta so ogrožena predvsem v dejavnosti proizvodnje avtomobilskih delov. Letošnji padec španskega BDP-ja je sicer manjši kot evropsko povprečje, ter veliko manjši od nemškega, ki je v napovedih za leto 2009 kar 5,4 %, vendar je kljub temu Nemčija odpustila manj delovne sile (Unemployment in Spain, 2009).

Slika 7: Stopnja brezposelnosti in stopnja rasti v Španiji in v Nemčiji med letoma 2008 in 2010



Vir: *Unemployment in Spain: Two-tier flexibility, 2009.*

V preteklosti se je proizvodnja-zaradi visokega tržnega potenciala, velikega števila prebivalcev ter majhnega števila avtomobilov na prebivalca-selila v Vzhodno Evropo. Po mnenju Reinharta in Roggofa (2008) imajo razvijajoči se trgi veliko skupnega z razvitimi državami, saj imajo podobne okvire nepremičninskih ocen, brezposelnosti in dolga, torej lahko predpostavljamo, da je finančna kriza imela velik vpliv tudi na te države.

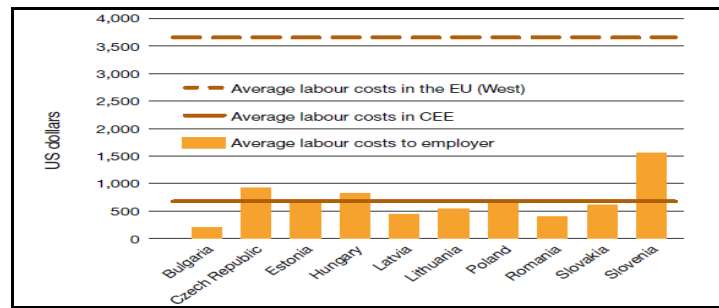
3.2.2 Stanje na evropskih trgih v razvoju

V obdobju, ko stroški R&R še posebej skokovito naraščajo, je stroške na proizvedeno enoto moč obvladovati le s proizvodnjo in prodajo večjega števila enot. Veliko vodilnih proizvajalcev, tako zahodnoevropskih, kot tudi tistih s sedežem zunaj EU, je že pred finančno krizo zaradi ugodnih razmer (nizke davčne stopnje in investicijskih vzpodbud) ter geografske bližine zahodnoevropskih trgov odprlo proizvodne lokacije v novih državah članicah. Sedaj ti trgi prinašajo številne prednosti,

¹⁵ V Španiji je dobro viden primer protekcionizma, saj je bilo leta 2008 med njimi 15.731 tujcev, letos pa le še 901 (People protectionism, 2009).

saj medtem ko globalna podjetja močno nižajo stroške, so jih »novi trgi« z nižjimi cenami dela že dosegli ter tako predstavljajo močno konkurenčno prednost (Not so Nano, 2009).¹⁶

Slika 8: Primerjava povprečnih cen dela v zahodnoevropskih in vzhodnoevropskih državah (v \$)



Vir: Eastern Influx, 2007, str. 4.

Poceni delovna sila je regijo naredila privlačno za tuje investitorje. Kornecki in Rhoades (2009) sta v svoji raziskavi ugotovila, da ima velik del tujega kapitala ter neposrednih tujih investicij ključno vlogo v gospodarstvu ter da je pomemben kazalec za nadaljnji proces globalizacije.

Vendar pa je kriza posegla tudi na to področje, saj je priliv sredstev iz privatnega sektorja v države v razvoju padel leta 2008 na 162 milijarde €, leta 2007 pa je npr. znašal 929 milijard € (European Automobile Industry report 09/10). Negotovost, ki jo prinaša kriza, je začasno spremenila prioritete investitorjev. Ti se sedaj bolj osredotočajo na tradicionalne trge ter ostajajo lojalni reševanju domačih trgov. Kljub temu lahko leta 2008 na vzhodnoevropskem trgu v avtomobilskem sektorju opazimo 211 novih investicijskih projektov (5 % manj kot leta 2007) ter 32.459 novih služb (13 % manj kot leta 2007). IMF pričakuje leta 2009 kar polovično zmanjšanje, saj je za investicijske pogodbe značilno, da se podpišejo vnaprej (Eastern Europe Misery, 2009). Dolgoročno lahko pričakujemo, da bo vzhodnoevropski grozd zaradi tujih investicij še okrepil svoj položaj kot eno pomembnih središč avtomobilske industrije, saj so v European attractiveness survey (2009, str. 24) investitorji, tako Zahodno kot Vzhodno Evropo ocenili za varno naložbo, privlačno za širitev hčerinskih podjetij. Zanimanje za Brazilijo, Indijo in Rusijo pa se je začasno močno zmanjšalo.

Vzhodnoevropsko gospodarstvo je dodatno destabiliziral ter zmanjšal kreditiranje trend zadolževanja v tuji valuti (zlasti CHF), saj je v 11 državah v regiji več kot 60 % bančnih sredstev na

¹⁶ Multinacionalke v razvitih državah se ukvarjajo s problemi, ki jih je povzročila recesija, zato ne morejo investirati v ohranitev tržnega položaja, torej ustvarjajo priložnost novim razvijajočim podjetjem, da vstopijo na trg (npr. Nano, ki želi vstopiti na evropski trg 2011). Poleg tega nekatere multinacionalke skušajo prodati deleže svojih podjetij, da bi dobile kapital, s tem pa dajejo kupcem na razvijajočih se trgih priložnost za prevzem njihove tehnologije, blagovne znamke ter drugih prednosti (Not so Nano, 2009).

računu tujih bank (Not just straw men, 2009). Vsi omenjeni dejavniki so vplivali na zmanjšanje povprečne rasti BDP-ja, ki je v primerjavi z letom 2007 (7,6 %) v letu 2008 znašal le 4,3 %.¹⁷

Leta 2008 je bilo v vzhodnoevropskih državah proizvedenih 4 % več avtomobilov kot leta 2007. V prejšnjih letih je bila rast proizvodnje precej višja, ker pa je le-ta večinoma namenjena zahodnoevropskim trgom, kjer je bilo opaziti velik upad povpraševanja, so vzhodnoevropske države morale prilagoditi svoje proizvodne zmogljivosti. V nadaljevanju podrobneje orisujem situacijo na trgu nekaterih držav.

Češka avtomobilska industrija se je od leta 1995 stalno razvijala ter tudi v letu 2008 ohranila položaj najproduktivnejšega sektorja v državi. V izvoz gre 76 % proizvodnje, kar 85 % od tega v gospodarsko zelo oslABLJENO EU, vendar pa je upad povpraševanja zaradi proizvodnje majhnih in energijsko učinkovitih avtomobilov zanemarljiv. Na Češkem naj bi nemške finančne sheme za povečanje prodaje avtomobilov v letu 2009 dodale 0,5 % BDP-ja (No panic, just gloom, 2009). Z vidika zaposlenosti, ki je bila v leta 2008 zaradi povečanja investicij večja, lahko v letu 2009 pričakujemo obratno situacijo, predvsem zaradi zmanjšanja investicij.

Tudi na **Poljskem** se je zaradi posledic finančne krize znižala rast potrošnje in investicijskih prihodkov, zato se je tudi gospodarska rast upočasnila. V prvem četrtletju leta 2009 je imela negativen vpliv na prodajo tudi rast cen motornih vozil za 8,5 %. Po podatkih lizing zveze se je število posojil pri osebnih vozilih zmanjšalo za 28 % ter za 45 % na celotnem trgu motornih vozil. Število zaposlenih v avtomobilski industriji se je marca leta 2009 zmanjšalo za 7,3 % v primerjavi z letom 2008. Nekateri proizvajalci so sicer uvedli dodatno proizvodnjo (npr. Fiat, Ford, Chevrolet), vendar kljub povečani ponudbi, je malo verjetno, da bo v naslednjih dveh letih dosegla svoj največji potencial predvsem zaradi zmanjšanega povpraševanja na zahodnoevropskem trgu. Ker proizvodnja temelji na (okolju prijaznih) majhnih avtomobilih, bo uvedba prodajnih spodbud na teh trgih zagotovo pripomogla k povečanju povpraševanja. K povečanemu povpraševanju, predvsem iz sosednjih držav (Nemčije in Slovaške) lahko prav tako pripomore oslabitev poljske denarne valute (zlot) v primerjavi z evrom. BMI napoveduje, da bo proizvodnja v letu 2013 za 50 % večja glede na leto 2008 (Poland Autos Report, 2009).

Finančna kriza je torej močno ogrozila vse vzhodnoevropske države. Poleg Češke in Poljske naj izpostavim še (v izvoz usmerjeno) **Turčijo**, ki je v preteklih letih privabljala mnogo investicij in postala šesti največji evropski proizvajalec avtomobilov ter **Romunijo**, ki je uspela z Dacio (sicer v

¹⁷ Baltski tigri so svoj BDP v letih od 2000 do 2007 realno zvišali za več kot 50 %, medtem ko je državam območja evra v enakem obdobju BDP realno zrasel "le" za slabih 15 %, tistim izven območja evra pa okrog 6 % Gospodarski razcvet so torej doživljale vse nove članice Evropske unije z izjemo Madžarske. Pri vseh pa moramo upoštevati zelo nestabilno in nestanovitno naravo rasti.

lasti Renaulta), ki bo zaradi nizke cene ter majhnim izpustom emisij zagotovo tudi po koncu krize eno izmed podjetij, ki bo narekovalo prihodnje trende.

Ravno specializacija vzhodnoevropskega trga za proizvodnjo majhnih in ekonomičnih avtomobilov je namreč trenutno glavna konkurenčna prednost vzhodnoevropskih držav.

3.3. Obvladovanje krize avtomobilske industrije v EU

Poleg že omenjenih ukrepov, ki sem jih podala pri predstavitvi stanja v posamezni državi, bom v nadaljevanju predstavila nekatere ključne ukrepe obvladovanja krize v avtomobilski industriji. Zaradi svojega vpliva na druge gospodarske panoge so pravilno delovanje notranjega trga, konkurenčna nevtralnost in zagotovitev enakih pogojev bistvenega pomena za prihodnji razvoj panoge. Predvidoma naj bi skupni znesek namenjen finančni pomoči za leti 2009 in 2010 znašal 3 do 4 % BDP-ja EU (A slow thaw, 2009). Temu ustrezno se bodo spremenila tudi javnoproračunska stanja držav.

Prvi korak k bolj konkurenčni avtomobilski industriji je EK naredila že leta 2005 z oblikovanjem **CARS 21**, posebnega političnega okvirja usmerjenega v dolgoročno konkurenčnost, tako z vidika inovacij, varnosti kot tudi vplivu na okolje, ki temelji na nenehnem dialogu. Glavni cilj je doseči gospodarsko, davčno in politiko notranjega trga, ki bi spodbujala naložbe v donosno proizvodnjo, olajšala breme glede novih regulacij ter spodbujala inovacije in raziskave v nove avtomobilske tehnologije (Cars 21 final report, 2009, str. 8).

Dostop do finančnih sredstev je tako s stališča kupcev kot proizvajalcev bistvenega pomena. Avtomobil je namreč luksuzna dobrina, zato je kar tretjina vseh avtomobilov v EU kupljena s posojili. Prednost za proizvajalce pa predstavlja dejstvo, da posojila omogočajo ustrežnejšo količino zaloga (z manjšo obrestno mero), poleg tega lažje ohranjajo ceno in preostalo vrednost avtomobila, kar pri takojšnjem plačilu s popustom ne bi bilo mogoče (The big chill, 2009).

Hčerinske družbe avtomobilskih proizvajalcev, ki se ukvarjajo tudi s financiranjem, pridobivajo od države visoke garancije (VW je npr. že prejel od nemške vlade 2 milijardi €). Podjetja so ugotovila, da bližje kot so finančnemu sistemu, večjo možnost imajo, da dobijo državno pomoč (Finance on four wheels, 2009).

Na udaru so predvsem manjša podjetja, katerih boniteta se je poslabšala, tako tudi težje pridobijo posojilo. To je tudi z vidika konkurenčnosti bistvenega pomena, saj morajo avtomobilska podjetja v prihodnjih letih veliko **investirati v raziskave in inovacije**, predvsem zaradi znižanja emisij do 2012 ter zaradi novih varnostnih zahtev. Vodilna na tem področju je nemška avtomobilska industrija z desetimi novimi patenti dnevno, polovica jih je na področju okoljske problematike (Auto Annual Report, 2009, str.17).

Naslednji ukrep, ki lahko pripomore k obvladovanju krize je **oblikovanje finančnih paketov pomoči**, ki ne smejo biti diskriminatorni in vezani samo na domače proizvajalce, ampak predvsem namenjene nakupu okolju prijaznejših vozil.¹⁸ Tako so bili avtomobilski proizvajalci v preteklem obdobju deležni največje kratkoročne pomoči v proizvodni dejavnosti v zgodovini (Reed, 2009). Zdi pa se, da so ravno ti finančni paketi »prikrili« glaven problem avtomobilske industrije, in sicer prenasičenost trga. PWC namreč ocenjuje, da ima avtomobilska industrija proizvodne kapacitete za 86 milijonov vozil v letošnjem letu, v primerjavi z ocenjenim povpraševanjem, ki znaša 55 milijoni (Reed, 2009).

Ti finančni paketi ter posamezne davčne olajšave so poleg ohranjanja delovnih mest povezana s **spodbujanjem povpraševanja po novih vozilih**. Pozitivni učinki so sicer vidni, vendar pa so vsi programi spodbujevalnih shem časovno ali količinsko omejeni, zato je pričakovati v prihodnjem letu ponovno znižanje prodaje, nekatera podjetja ocenjujejo, da kar za polovico, druga pa, da bo prodaja ostala na istem nivoju, le delež poceni avtomobilov se bo močno zmanjšal (Living on scraps, 2009).

Velik problem predstavlja dejstvo, da tako države kot regulatorji razmišljajo nacionalno (The return of economic nationalism, 2009). Izvozno usmerjenim evropskim proizvajalcem **protekcijem** dodatno otežuje dostop do trgov tretjih držav (zahteve za izdajo uvoznih dovoljenj v Argentini in Braziliji, naraščajoče uvozne dajatve v Rusiji). Nenazadnje pa je njegove sledi, kot je že omenjeno v opisu stanja na razvitih trgih, zaznati tudi znotraj meja, npr. v Franciji, Španiji.

Pomembno je tudi dejstvo, da se je **povečal obseg varčevanja**, kar bi utegnilo prizadeti razvoj gospodarstva, ter posledično avtomobilsko industrijo, saj ljudje trošijo vse manj, ravnovesje na trgu pa poizkuša vzpostaviti država z lastno potrošnjo. To pa predstavlja drugo skrajnost na trgu, kjer gospodarsko rast poganja država in ne več trg, kar je bilo značilno za čas pred krizo (Responding to the crisis in the European automotive industry, 2009).

Fiskalni in monetarni spodbujevalni ukrepi so trenutno dosegli vrh, saj so vsi navedeni ukrepi v prvem polletju 2009 pripomogli k izboljšanju gospodarstva ter posledično položaja avtomobilskih proizvajalcev. Roubini (2009) meni, da je trenutna rast le posledica obnovitve premoženja ter da zaradi strukturnih slabosti gospodarstva pospešena rast ne bo postala trajna. Podoben razplet lahko pričakujemo tudi v avtomobilskem sektorju. Poleg tega ne izključuje tudi možnosti dvojne recesije v obliki črke W z negotovo rastjo v letu 2010, ki jo konec leta 2010 ali v začetku 2011 lahko zajame obdobje z visokimi cenami nafte, dvigom davkov, dvigom nominalnih in realnih obrestnih mer, veliko razvitih gospodarstev bo imelo težave zaradi prevelikega proračunskega primanjkljaja na srednji rok, zaradi tiskanja novega denarja za pokrivanje proračunskega primanjkljaja pa bo po dveh letih deflacije spet postala problem inflacija.

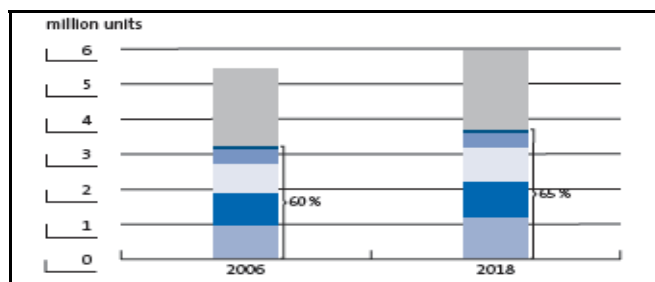
¹⁸ EIB je odobrila med drugim 400 milijonov € za evropsko podružnico Nissana, posojilo bo dobil tudi VW, ki bo v Indiji zgradil tovarno malih avtomobilov za indijski trg.

4. TRENDI V EVROPSKI AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI TER NJIHOVA PRIMERJAVA S TRENDI V LETU 2008

Avtomobilska industrija je usmerjena v dolgoročno poslovanje, zato tudi njeni izzivi ostajajo na dolgi rok isti. V raziskavi opravljenimi med avtomobilski proizvajalci (KMPG, 2009) so zaključili, da se ji, kljub trenutnemu kriznemu obdobju, dolgoročno obeta dobra prihodnost. Njena izvozna zmogljivost kaže, da zna ponuditi prave izdelke svetovnemu trgu, ki bo še naprej rasel, predvsem na trgih v razvoju. Njena usmerjenost v investicije v raziskave in razvoj pa bi lahko pomenila uspešno pot iz krize. Projekcije za leto 2009 kažejo, da bo proizvodnja sicer v povprečju upadla za 20 do 50 %, vendar se od marca naročila nekoliko krepijo, kar lahko pripišemo predvsem že omenjenim finančnim vzpodbudam, ki so jih ponudile določene države. Iz istega razloga pričakujejo v Zahodni Evropi tudi v 2010 stabilno prodajo. Zaradi visoke usposobljenosti delovne sile lahko obdrži svojo tehnološko prednost ter se že zdaj pripravi na novo generacijo motornih vozil za prihajajočo nizkoogljično dobo.

IKB (2009) napoveduje za države Zahodne Evrope do leta 2018 le 3 % rast, od katerega je kar dve tretjini rasti pripisati proizvodnji luksuznih avtomobilov v Nemčiji (Slika 9). Delež nemških proizvajalcev na trgu naj bi ostal 13%. Razlika v ceni med nizkocenovnimi avtomobili in luksuznimi naj bi se še povečala, kar pomeni, da bo nemška industrija še povečala svoje, že tako velike dobičke.

Slika 9: Primerjava proizvodnje luksuznih avtomobilov v Nemčiji med letoma 2006 in 2018



Vir: IKB, 2009, str.20.

IKB (2009) za vzhodnoevropske države napoveduje bistveno izboljšanje, predvsem na trgu malih in ekonomičnih avtomobilov. Proizvodnja naj bi leta 2018 znašala kar 7,5 milijona. Na strani povpraševanja bodo zaradi manjše kupne moči prebivalstva glavno vlogo imeli avtomobili, ki bodo stali manj kot 5000 € (npr. Dacia Logan).

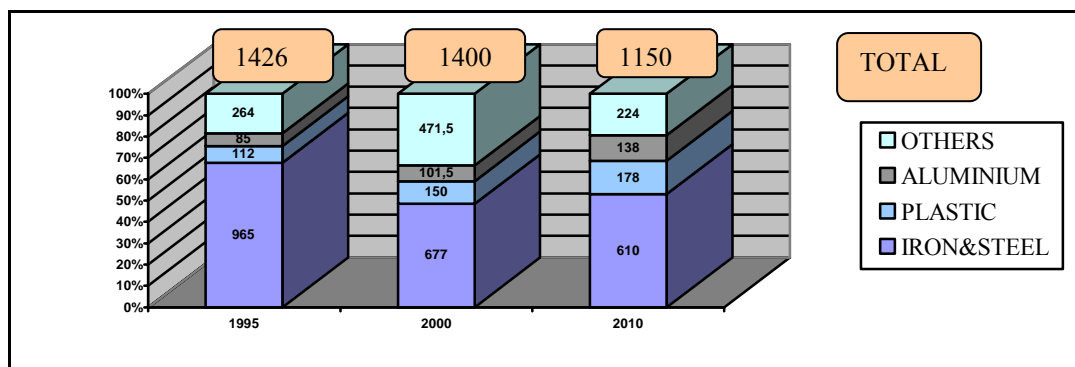
Med tržnimi trendi v primerjavi z letom 2008 ni bistvenih razlik. Proizvodnja se še vedno širi na države v razvoju, s to razliko, da je finančna kriza zaustavila hitrejšo širitev. Med razvitimi trgi tudi ni bistvenih sprememb, razen na španskem trgu, ki je v preteklosti hitro rasel, sedaj pa se Španija poleg avtomobilske krize sooča tudi z močno krizo v gradbeništvu. V letu 2008 so cene padale predvsem v VB ter na Češkem, medtem ko v letu 2009 padajo na vseh trgih.

Maver (2008) v svoji raziskavi predvideva, da se bosta trga luksuznih avtomobilov ter trg »nizkocenovnih« avtomobilov močno povečala, medtem ko se bo trg srednjega razreda močno zmanjšal. Na podlagi strategij podjetij posameznih proizvajalcev ugotavlja, da se bo do leta 2012, trg z avtomobili do 10,000\$ iz današnjih 12 milijonov se povečal na 18 milijonov, oz. na petino celotne svetovne prodaje. Pričakuje tudi rast luksuznih avtomobilov, predvsem v državah v razvoju, saj je tam tretjina svetovnega bogastva, vendar z le 15 % deležem luksuznih avtomobilov. Pričakovanja tudi v letu 2009 kažejo pozitiven trend na trgu »nizkocenovnih« avtomobilov, le pod strožjo regulacijo. Trg luksuznih avtomobilov pa je v razvitih državah trenutno zelo oslavljen, čas pa bo pokazal, če ga bodo rešili trgi v razvoju.

Lastnik Fiata Marchionne trdi, da bo moral proizvajalec v prihodnosti imeti prodajo vsaj 5, 5 milijonov enot na leto, da bo imel možnost ustvarjati profit. Trdi tudi, da bo v dveh letih na trgu le še šest globalnih proizvajalcev, kar je sicer precej verjeten scenarij, saj si marsikateri proizvajalec težko predstavlja, da bi porabil 500 milijonov stroškov za novo platformo. Vendar pa temu nasprotuje primer ameriškega GM-a, na podlagi katerega lahko sklepamo, da velikost vendarle ni merilo za uspeh (The Big chill, 2008).

Dejstvo pa je, da bodo presežne zmogljivosti na vseh proizvodnih področjih še naprej predstavljale ogromne stroškovne pritiske. Gibanja cen surovin bodo vedno bolj nihala, zaradi česar bo prilagodljivost cen nujna. Z vidika nižanja stroškov, selitev proizvodnje v »nizkocenovne države« izgubljajo na pomembnosti, vedno bolj pa se podjetja osredotočajo na **inovacije v samem proizvodnem procesu in tehnologiji materialov**. Maver (2008) ugotavlja, da v avtomobilih uporabljajo vedno manj železa in jekla, ki sta težki kovini.¹⁹ Tudi uporaba cinka še naprej pada, saj je močan onesnaževalec okolja. Višata pa se uporaba aluminija in magnezija v avtomobilih, predvsem zaradi tega, ker sta lahki kovini.

Slika 10: Grafični prikaz spreminjanja teže avtomobila ter njenih surovin med letoma 1995-2010 (v kg)



Vir: Maver, *Steering analysis in EU*, 2008.

¹⁹ Zmanjšanje mase osebnih avtomobilov za 10 % povzroči v povprečju za 5,5 % manjšo porabo goriva (Maver, 2008).

Trenutna situacija na trgu postavlja proizvajalce v boljši položaj, saj imajo zaradi nizkih cen surovin, večji dobiček od posameznega avtomobila.

Največji izziv pri uvedbi novih tehnologij je namreč ravno njihov visok strošek. Države sicer lahko na kratko rok spodbudijo vlaganje v razvoj nove tehnologije, vendar pa je na dolgi rok uvedba spodbud smiselna le, če bosta ob uvedbi tako nova tehnologija kot »novo gorivo« sposobna preživeti brez subvencij države. Na kratek rok ni pričakovati večjih sprememb, saj imata dizel in bencin še vedno veliko prednosti pred vozili na alternativni pogon. Kljub temu Maver (2008) v raziskavi ugotavlja, da se bo v prihodnjih letih delež dizlov v primerjavi z bencinskimi motorji na evropskem trgu zmanjšal, predvsem zaradi razvoja, ki je bolj usmerjen v bolj učinkovite bencinske motorje, novih tehnologij ter zaradi padanja cen rabljenih dizelskih vozil. Poleg tega je cena dizla v marsikateri državi dražja kot bencina, kar ima prav tako negativen vpliv. KPMG (2009) zaključuje, da potrošniki preferirajo ekonomičnost vozila pred kvaliteto.

Maver (2008) na podlagi raziskave opravljene med posameznimi proizvajalci ugotavlja, da se bodo avtomobili podražili v povprečju za 2500 € ob uvedbi tehnologije za zmanjšanje izpusta emisij. Cena se je v letu 2009 sicer precej zmanjšala, kljub temu pa predstavlja problem, saj po oceni nemške agencije za okolje, stroški za zmanjšanje emisij za 20%, tako za bencin kot dizel znašajo 1000 € na avtomobil (Heymann, 2009, str. 5).

Vzporedno s tem se vsi proizvajalci ukvarjajo z **razvojem električnega avtomobila**. Zanimivo dejstvo je, da je bilo leta 1900 eden od štirih avtomobilov na električni pogon, a so nizke cene nafte izrinile ta trend (Letno poročilo VW, 2009, str. 69). V prihodnosti naj bi njegov razvoj potekal hitreje. Svetovalna hiša Roland Berger pričakuje 25 % tržni delež oz. okrog 5 milijonov električnih avtomobilov letno do leta 2020 v Evropi (How customers see hybrid and electric cars, 2009). Tudi Heymann (2009, str. 1) v naslednjem desetletju pričakuje v povprečju 90 % več novih registracij avtomobilov na alternativni pogon.²⁰ Tudi VW pričakuje do leta 2020 večji odstotek električnih avtomobilov, in sicer 13 % (Letno poročilo 2008, str. 63).

Pričakujemo lahko, da se bo na novem tržnem segmentu pojavilo tekmovanje med različnimi tipi tehnologij, tradicionalni bencinski in dizelski motorji bodo tekmovali z alternativnimi gorivi. Na dolgi rok naj bi zaradi boljšega izkoristka energije ter nižjega izpusta CO₂, električni avtomobil prevzel največji tržni delež (Heymann, 2009, str. 13).

Tržna diferenciacija se bo verjetno odvijala na polju razdalj (električno vozilo za kratke razdalje ter hibridna fosilna vozila za daljše razdalje). Avtomobili na kratke razdalje v prihodnosti ne bodo nujno problematični, saj se pričakuje, da bo 75 % potovanj v urbanih predelih (po Daimlerjevih

²⁰ Dramatično rast lahko pričakujemo šele od leta 2014 naprej, ko se iztečejo nekateri patenti (npr. ECA ima patent za baterije, ki bi se uporabljale v električnih avtomobilih).

izračunih) ter, da 75 % evropskih voznikov prevozi s svojim avtomobilom manj kot 40 km na dan (Fournier, 2009, str. 324) poleg tega PSA objavlja, da bo v prihodnosti več kot 60 % ljudi živelo v mestih, v primerjavi za današnjih 50 % (Letno poročilo PSA, 2009, str. 27).

Drugi dejavnik diferenciacije bo cena (na eni strani super luksuzni avtomobili, na drugi poceni oz. zelo poceni avtomobili). Renault pričakuje, da bo električni avtomobil cenejši od konvencionalnega: stroški baterij hitro padajo, električni motor je ceneje narediti in vzdrževalni stroški bodo nižji. Trenutni scenariji kažejo, da bi se dodatna potreba po energiji povečala samo za 6 do 20 %, če bi vsi od 41 milijonov nemških avtomobilov vozilo na elektriko. Eden od razlogov za tako majhno povečanje je dejstvo, da bi avtomobilske baterije omogočile energetikom boljše izkoristiti različne vire energije, kot so npr. električne vetrnice. Prišlo bo tudi do novih poslovnih modelov, kot je izmenjava avtomobilov (kot je na primer projekt 'auto-velib' v Parizu za kolesa). V vseh omenjenih primerih je boljša tehnologija baterij in boljše upravljanje z energijo tisti ključni faktor diferenciacije (Pogovor z dr. Guyem Fournierjem, 2008).

Pri vseh navedenih trendih se bodo proizvajalci morali prilagoditi velikim demografskim spremembam, ter avtomobile prirediti starajočemu prebivalstvu. Ne glede na to, kaj bo poganjalo avtomobile v prihodnosti, se proizvajalci zavedajo, da se voznikom ne sme vzeti užitkov, ki jo občutijo v sedanji vožnji ter jih obenem prilagoditi vsem starostnim skupinam, največja težava pa je ravno pri stroških, ki se bodo prilagodili šele z množično uporabo.

SKLEP

Avtomobilska industrija je po večletni ekspanziji gospodarstva bila v »razcvetu«. Nanjo so sicer že v preteklosti poleg globalizacije, močno vplivale vedno višje cene nafte, predvsem zaradi nesorazmerja med njeno ponudbo in povpraševanjem. Svoj delež je dodala tudi nepopustljivost EU, ki od avtomobilskih proizvajalcev zahteva občutno znižanje količine škodljivih emisij, ki jih v ozračje pošiljajo avtomobili, in hitreje vpeljevanje alternativnih pogonskih virov energije. Vendar pa je v splošnem avtomobilska industrija optimistična zrla k večjim dobičkom, predvsem zaradi selitve proizvodnje na vzhod, kjer je cena dela mnogo nižja.

Po prelomnem dogodku, ko se je zaradi propada investicijske banke Lehman Brothers, ameriška nepremičninska kriza razširila v vsako poro globalnega finančnega sektorja ter nato zaradi zmanjšane posojilne aktivnosti še v realni sektor, se je situacija na avtomobilskem trgu nenadoma spremenila. Ker je avtomobilski trg močno odvisen od posojilne aktivnosti, je njegova omejenost v kombinaciji z zmanjšanim zaupanjem potrošnikov v sistem zmanjšalo povpraševanje po avtomobilih, proizvajalci so zaradi prevelikih stroškov ustavili proizvodnjo, kar je znižalo BDP ter povečalo brezposelnost, temu je sledila recesija in začaran krog je bil sklenjen.

O enotnem trgu, vsaj avtomobilskem, v EU (še) ne moremo govoriti. Na zahodnoevropski trg je finančna kriza imela zelo velik vpliv tako na strani ponudbe kot tudi povpraševanja. Tako Nemčija,

ki je osredotočena na proizvodnjo luksuznih vozil z večjimi izpusti, kot tudi Francija, ki proizvaja več manjših okolju prijaznih vozil, sta od konca leta 2008 naprej beležile velike izgube. V skoraj vseh razvitih državah so vlade odobrile finančno pomoč ter tako umetno sprožile povpraševanje. Tako so posredno vplivale tudi na vzhodnoevropski trg, kamor so že pred začetkom krize preselili večino »nizkocenovne« proizvodnje. Povpraševanje se je zaradi izvozne usmerjenosti v Zahodno Evropo ter njene geografske bližine posledično povečalo. V prihodnosti pričakujemo, da bo vzhodnoevropski grozd okrepil svoj položaj, ravno zaradi specializacije na majhne in ekonomične avtomobile ter zaradi dejstva, da imajo zaradi majhne koncentracije avtomobilov še veliko manevrskega prostora. Poleg tega pa so investitorji tako Vzhodno kot Zahodno Evropo ocenili za varno naložbo, privlačno za širitev hčerinskih podjetij.

Finančna kriza je po mnenju nekaterih zgolj razgalila neučinkovitost avtomobilske industrije, ki je proizvajala preveč avtomobilov, a hkrati ni dovolj vlagala v razvoj. Zaradi svojega vpliva na druge gospodarske panoge so pravilno delovanje trga, konkurenčna nevtralnost in zagotovitev enakih pogojev bistvenega pomena za prihodnji razvoj panoge. Poleg tega ima evropska avtomobilska industrija številne konkurenčne prednosti ter obenem predstavlja ključno gonilo rasti, izvoza ter nenazadnje inovacij v EU, ki predstavljajo dobro priložnost za nadaljnji razvoj. Tako ima veliko možnost, da bo njena pot iz krize kmalu lahko uspešno končana.

Fiskalni in monetarni spodbujevalni ukrepi so trenutno dosegli vrh, kar je pripomoglo k trenutnemu izboljšanju gospodarstva ter posledično položaja avtomobilskih proizvajalcev. Vendar pa je po mnenju Roubina trenutna rast le posledica obnovitve premoženja ter zaradi prevelikih strukturnih slabosti gospodarstva pospešena rast ne bo postala trajna. Poleg tega ne izključuje možnosti dvojne recesije v obliki krivulje W z negotovo rastjo v letu 2010, ki jo konec leta 2010 ali v začetku 2011 lahko zajame novo neurje.

Ker je avtomobilska industrija usmerjena v dolgoročno poslovanje, ostajajo njeni izzivi na dolgi rok nespremenjeni. Analitiki pričakujejo, da se bo tržna diferenciacija odvijala na polju razdalj ter seveda cen. V prihodnosti lahko pričakujemo rast »bolj ekoloških« luksuznih avtomobilov na nemškem trgu, medtem se bodo ostali zahodnoevropski ter vzhodnoevropski proizvajalci osredotočali na majhne in ekonomične avtomobile. Nemški proizvajalci bodo tako z visokimi dobički še naprej velik del vlagali v R&D ter tako narekovali trende tudi ostalim proizvajalcem. V prihodnjem desetletju naj bi bilo v povprečju 90% novoregistriranih avtomobilov na alternativni pogon, ter do leta 2020 kar 13 % električnih avtomobilov, ki predstavljajo trenutno na trgu najboljšo alternativo z največjim izkoristkom energije ter najnižjim izpustom CO₂.

Vpliv finančne krize je nedvomno upočasnil rast avtomobilske industrije. Kljub temu pa so dolgoročne napovedi vzpodbudne. Prihodnost pa je nedvomno v ekološki naravnosti in manjši porabi ob enakih ali še večjih zmogljivosti in varnosti. Trenutno se sliši nemogoče, ampak zmagovalec bo tisti, ki bo rešil to enačbo.

LITERATURA IN VIRI

1. *Auto Annual Report 2008*. (2008). Frankfurt. Verband der Automobilindustrie (VDA). Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.vda.de/en/downloads/489/?PHPSESSID=ba841mj29vsgkbukae8hkjch6>
2. Baker, D. (2008, 20. maj). The housing bubble and the financial crisis. *Real-world economics review No.46*. Najdeno 15. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.paecon.net/PAERReview/issue46/Baker46.pdf>
3. Big chill, The (2009, 15.januar). *Economist*. Najdeno 14. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/displaystory.cfm?story_id=12926505
4. Borak, N. (2008). Okvir ekonomske politike. *Zbornik referatov, Globalna finančna kriza in slovensko gospodarstvo* (str. 23-33). Ljubljana: Zveza ekonomistov Slovenije.
5. Cappel Annual Report 2008 (2009, april). *The Czech Association of petroleum industry and trade*. Najdeno 25. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.cappo.cz/ftp/annual_report_cappo_2008.pdf
6. *Cars 21 final report*. (2006). European Commission. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>
7. Demyanyk, Y. & Van Hemert, O. (2008, 5. december). *Understanding the subprime mortgage crisis*. Najdeno 15. julija na spletnem naslovu <http://ssrn.com/abstract=1020396do?reference=IP/08/873&format=HTML&ag>
8. Eastern Europe's misery (2008, 23.oktober). *Economist*. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/agenda/displaystory.cfm?story_id=12480935.
9. Eastern influx. (2007). *PriceWaterhouseCoopers*. Najdeno 13. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.pwc.com/en_CZ/cz/automobilovy-prumysl/eastern-influx-2.pdf
10. *Economic Forecast* (2008). European Commission. Najdeno 25. julija 2009 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication13290_en.pdf
11. Economic report 2009. (2009). *ACEA*. Najdeno 7. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/automotive_production_down_35_in_first_quarter_2009/
12. Ecuador's Correa says he'll maintain U.S. Dollar (2008, 20. december) *Bloomberg*. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=aeZUJ3oNqNNEed=0&language=EN&guiLanguage=en>
13. *European automobile industry report 07/08* (2008). ACEA. Najdeno 25. junija 2009 na spletnem naslovu http://www.acea.be/images/uploads/ind/ind_0004.pdf

14. *European automobile industry report 09/10* (2009). ACEA. Najdeno 25. junija 2009 na spletnem naslovu
http://www.acea.be/images/uploads/files/20090519_ACEA_Industry_Report09FULL.pdf
15. *European motor vehicle parc 2007*. (2009). ACEA. Najdeno 19. julija 2009 na spletnem naslovu
http://www.acea.be/images/uploads/files/20090218_EU_Motor_Vehicles_in_Use_2007.pdf
16. *Eurostat Yearbook 2008* (2007). Eurostat. Najdeno 4. julija 2009 na spletnem naslovu
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/publications/eurostat_yearbook
17. Finance on four wheels (2009, 19. marec). *Economist*. Najdeno 29. julija 2009 na spletnem naslovu
http://www.economist.com/businessfinance/displayStory.cfm?story_id=13337885
18. Finch, G. (2008, 30. september). Libor Rises Most on Record After U.S. Congress Rejects Bailout. *Bloomberg*. Najdeno 15. julija na spletnem naslovu
<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=20601082&sid=alszNo3N0CHo&refer=canda>
19. Fournier, G. (2008). Kako se spopasti z razdaljami v prihodnosti. V: Prašnikar J., Cirman A.(ur.): *Globalna finančna kriza in eko strategije podjetij: dopolnjevanje ali nasprotovanje* (str. 307-330). Časnik Finance.
20. France's support of the auto industry (2009, 8. junij). *Ernst & Young*. Najdeno 25. julija 2009 na spletnem naslovu [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Viewpoint-Frances_support_of_the_auto_industry/\\$File/ViewPoint_Frances_%20support_of_the_auto_industry.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Viewpoint-Frances_support_of_the_auto_industry/$File/ViewPoint_Frances_%20support_of_the_auto_industry.pdf)
21. Germany's automotive supplier industry 2018: still dominated by medium-sized enterprises (2007, september). *IKB Deutsche Industriebank AG*. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu
http://www.ikb.de/content/en/market_reports/2007/Automobil_engl.pdf
22. Global auto executive survey 2009. (2008). *KPMG*. Najdeno 7. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.kpmg.com/SiteCollectionDocuments/Momentum-KPMG-Auto-Executive-Survey-2009.pdf>
23. Global automotive perspectives 2008. (2008). *PriceWaterhouseCoopers*. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.pwc.com/en_GX/gx/forms/gx-en-0388.jhtml
24. Global financial stability report 2008 (2008, oktober). *International Monetary Fund*. Najdeno 1. julija 2009 na spletnem naslovu
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfsr/2008/02/pdf/text.pdf>
25. Global financial stability report 2009. (2009, april). *International Monetary Fund*. Najdeno 1. julija 2009 na spletnem naslovu
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfsr/2009/01/pdf/text.pdf>
26. Greenlaw D., Hatzius J., Kashyap A.K. & Shin S.H. (2008). Leveraged losses: Lessons from the mortgage market meltdown. U.S. Monetary policy forum report no.2. Najdeno

25. julija 2009 na spletnem naslovu
<http://faculty.chicagobooth.edu/anil.kashyap/research/MPFReport-final.pdf>
27. Heymann E. (2009, 1. april). New era unfolding for the automobile industry. *Deutsche Bank Research*. Najdeno 15. julija 2009 na spletnem naslovu
http://www.dbresearch.com/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD000000000239030.pdf
28. How customers see hybrid and electric cars (2009, 23. marec). *Roland Berger News*. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.rolandberger.com/news/2009-03-23-rbnc-news-powertrain.html>
29. *Key figures on Europe 2009*. (2009). Eurostat. Najdeno 24. junija 2009 na spletnem naslovu http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-EI-08-001/EN/KS-EI-08-001-EN.PDF
30. Kornecki, L. & D. Rhoades, (2007), "How FDI facilitates the globalization process and stimulates economic growth in CEE," *Journal of International Business Research*, 6(1), str. 113-126.
31. Lavrač, V. (2008). Globalna finančna kriza in članstvo v EMU. *Zbornik referatov, Globalna finančna kriza in slovensko gospodarstvo* (str. 35-41). Ljubljana: Zveza ekonomistov Slovenije.
32. Lessons of the fall (2007, 18. oktober). *Economist*. Najdeno 5. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/displaystory.cfm?story_id=E1_JJRRRGV
33. Letno poročilo ECB 2008 (2009, marec). *European Central Bank*. Najdeno 1. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.bsi.si/library/includes/datoteka.asp?DatotekaId=3460>
34. Lin, J. Y. (2008, 31. oktober). The impact of the financial crisis on developing countries. *Korea Development Institute, Seoul*. Najdeno 10. junija 2009 na spletnem naslovu http://crisistalk.worldbank.org/files/Oct_31_JustinLin_KDI_remarks.pdf
35. Lipsky J.P. (2008). Commodity Prices and Global inflation. *Council on foreign relations, New York City*. Najdeno 5. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.imf.org/external/np/speeches/2008/050808.htm>
36. Lung Y. (2003). The Challenges of the European Automotive Industry at the beginning of the 21 st Century. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.rieti.go.jp/en/events/03091201/pdf/lung_paper.pdf
37. Maver A. (2008). Steering analysis in EU.
38. Mencinger, J. (2009). Oris prihodnjih trendov ali kaj po krizi? *21. forum odličnosti in mojstrstva*. Otočec. Najdeno 8. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.fos.unm.si/media/pdf/forum/21_forum/FORUM2009-Mencinger.pdf
39. Miracle of Turin, The (2008, 24. april). *Economist*. Najdeno 14. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/opinion/displaystory.cfm?story_id=11089887
40. Mrak M. (2008). Vpliv zaostrovanja finančne krize na države centralne in jugovzhodne Evrope. *NLB Kažipot* (43). Najdeno 15. junija 2009 na spletnem naslovu <http://www.nlb.si/kazipot43-vpliv-zaostrovanja-financne-krize>.

41. Mulej, N. (2008). *Pogovor z dr. Guyem Fournirjem, profesorjem na Univerzi Pforzheim*. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.poslovni-utrip.si/?p=1164>
42. Nagy, J. P. (1979) *Country risk: How to asses, quantify and monitro it*. London: *Euromoney Publication Ltd*. 111 str.
43. No panic, just gloom, (2009, 14. maj). *Economist*. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/search/search.cfm?google_rv=2&cx=001087441947416295956%3AAlgk8r9zm4i&cof=FORID%3A9&q=external+debt+&area=1&keywords=1&from month=01&fromyear=1997&tomonth=08&toyear=2009&rv=2
44. No Opel, no hope (2009, 5. marec). *Economist*. Najdeno 29. junija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/businessfinance/displayStory.cfm?story_id=13234991
45. Not just straw men (2009, 18. junij). *Economist*. Najdeno 17. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/world/international/displaystory.cfm?story_id=13871969
46. Not so Nano (2009, 26. marec). *Economist*. Najdeno 21. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/opinion/displaystory.cfm?story_id=13362863
47. People protectionism (2009, 1. julij). *Economist*. Najdeno 19. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/world/international/displaystory.cfm?story_id=13938782
48. Polands Auto Report (2009). *Just-avto*. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu <https://www.just-auto.com/store/productprint.aspx?id=72442>
49. Portes, R. (2008, 22.januar). The first global crisis of the 21st century. *Centre of economic policy research, London*. Najdeno 7. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.voxeu.org/index.php?q=node/887>
50. Pricey oil and the world economy: Hope and anxiety (2009, 1. junij). *Economist*. Najdeno 25. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/businessfinance/displaystory.cfm?story_id=13764718
51. Priddle, A. (2008). Chevrolet Volt and Aveo, Pontiac G3 among small cars that need big profits. *Car and Driver*. Najdeno 20. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.caranddriver.com/reviews/hot_lists/car_shopping/latest_news_reviews/chevrolet_volt_and_aveo_pontiac_g3_among_small_cars_that_need_big_profits_car_news
52. Public debt: The biggest bill in history (2009, 11. junij). *Economist*. Najdeno 15. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/opinion/displaystory.cfm?story_id=13829461
53. Rajan, R. (2009, 23. april). *The credit crisis and cycle proof regulation*. Najdeno 5. julija 2009 na spletnem naslvu <http://faculty.chicagobooth.edu/raghuram.rajan/research/papers/Homer%20Jones%20Lecture2.pdf>

54. Rant, V. (2008). Anatomija globalne finančne krize. V: Prašnikar J., Cirman A.(ur.): Globalna finančna kriza in eko strategije podjetij: dopolnjevanje ali nasprotovanje (str.55-68). Časnik Finance.
55. Reed, J. (2009, 17. junij). Back on the road. Financial Times. Najdeno 7. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.ft.com/cms/s/0/0f821d34-5b64-11de-be3f-00144feabdc0.html>
56. Reinhart C., Rogoff K. (2008) *The aftermath of financial crisis*. Najdeno 20. junija 2009 na spletnem naslovu http://www.economics.harvard.edu/files/faculty/51_Aftermath.pdf
57. Reinventing European growth, European attractiveness survey, (2009). *Ernst & Young*. Najdeno 13. julija 2009 na spletnem naslovu [http://www.ey.com.au/Publication/vwLUAssets/European_Attractiveness_Survey_2009/\\$FILE/EY_European_Attractiveness_Survey_2009.pdf](http://www.ey.com.au/Publication/vwLUAssets/European_Attractiveness_Survey_2009/$FILE/EY_European_Attractiveness_Survey_2009.pdf)
58. *Responding to the crisis in the European automotive industry*. (2009, 25. februar). European Commission. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/com_2009_0104.pdf
59. Return of economical nationalism, The (2009, 5. februar). *Economist*. Najdeno 14. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/opinion/displaystory.cfm?story_id=13061443
60. Roubini N. (2007, 30. julij) Are we at the peak of a Minsky Credit Cycle. *RGE Monitor*. Najdeno 3. julija na spletnem naslovu <http://www.rgemonitor.com/blog/roubini/208166/>
61. Roubini, N. (2008, 4. maj). Negative Equity in Auto Loans and the Bust of the Auto Bubble. *RGE Monitor*. Najdeno 8. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.rgemonitor.com/roubini-monitor/252560/negative_equity_in_auto_loans_and_the_bust_of_the_auto_bubble
62. Roubini, N. (2008b). US and Global Economic Outlook and implications for financial markets. *RGE Monitor*. Najdeno 17. junija 2009 na spletnem naslovu http://www.rgemonitor.com/roubini-monitor/237145/2008_us_and_global_economic_outlook_and_implications_for_financial_markets
63. Schumer, C. E. & Maloney, C.B. (2007, oktober). The subprime lending crisis: The economic impact on wealth, property values and tax revenues and how we got there. U.S. Senate: Report and recommendations by the majority staff of the joint economic comitee. Najdeno 27. junija 2009 na spletnem naslovu http://jec.senate.gov/index.cfm?FuseAction=Files.View&FileStore_id=148eaf7c-ee62-42f0-b215-006db6a11d65
64. Signs of hope for the car industry: Living on scraps (2009, 9. julij). *Economist*. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/businessfinance/displaystory.cfm?story_id=14001354

65. Single market blues, (2009, 5. februar). *Economist*. Najdeno 9. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story_id=13059675
66. Sjekloča, M. (2008, 4. april). Tretja naftna kriza. *Bančni vestnik*. Najdeno 27. junija 2009 na spletnem naslovu http://www.markosj.net/tretja_naftna_kriza.htm
67. Slow thaw, A (2009, 21. maj). *Economist*. Najdeno 17. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story_id=13702757
68. Solow, R. (1956). Technical change and the aggregate production function. *Review of economics and statistics*, 39 (3), 312-320. Najdeno 10. junija 2009 na spletnem naslovu [http://pub.paran.com/econ22/Solow\(1957\).pdf](http://pub.paran.com/econ22/Solow(1957).pdf)
69. Sustainable development and annual report 2008 (2009). *PSA- Peugeot Citroen*. Najdeno 14. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.psa-peugeot-citroen.com/document/presse_dossier/RADD_PSA_GB_Complet_12_06.pdf
70. Taylor J.B. (2008). *The financial crisis and the policy responses: an empirical analysis of what went wrong*. Najdeno 23. junija 2009 na spletnem naslovu <http://www.stanford.edu/~johntayl/FCPR.pdf>
71. Theme and variations, (2008, 13. november) *Economist*. Najdeno 15. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/specialreports/displaystory.cfm?story_id=12544905
72. Too many moving parts (2009, 5. februar). *Economist*. Najdeno 14. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/displaystory.cfm?story_id=13057275
73. Vive le difference (2009, 7. maj). *Economist*. Najdeno 13. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story_id=13610197
74. Volkswagen Annual Report 2008. (2009). *Volkswagen AG*. Najdeno 18. julija 2009 na spletnem naslovu http://annualreport2008.volkswagenag.com/servicepages/downloads/files/entire_vw_ar08.pdf
75. When jobs disappear (2009, 12. marec). *Economist*. Najdeno 13. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/displaystory.cfm?story_id=13278217
76. Wolfson, M.,H.(2002). Minsky's Theory of financial crises in a global context. *Journal of economic issues*, 36(2). Najdeno 2. julija 2009 na spletnem naslovu <http://diglib.lib.utk.edu/utj/jei/36/jei-36-2-16.pdf>
77. Unemployment in Spain: Two-tier flexibility (2009, 9. julij). *Economist*. Najdeno 10. julija 2009 na spletnem naslovu http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story_id=14006703
78. Zupančič A., (2008, 17. april). Bančno finančna kriza. *Poteza*. Najdeno 20. junija 2009 na spletnem naslovu <http://www.poteza.si/bin?bin.svc=obj&bin.id=BEF5503-EC1E-4B88-E56D-240498707B0B>

PRILOGA

PRILOGA 1: SEZNAM KRATIC

BDP- Bruto domači proizvod

CO2- Ogljikov dioksid (angl. *Carbon dioxide*)

CHF- Švicarski frank

ECB- evropska centralna banka (angl. *European central bank*)

EFTA- Evropska cona proste trgovine- Islandija, Norveška, Švica, Lichtenstein- (angl. *European Free Trade Association*)

EK- Evropska komisija

EU- Evropska unija

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

GM- General Motors

IMF- mednarodni denarni sklad (angl. *international monetary fund*)

NAFTA- (angl. *North America Free Trade Agreement*)

PWC- PriceWaterhouseCoopers

R&R- raziskave in razvoj

VB- Velika Britanija

VW- Volkswagen

ZDA- Združene države Amerike