UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

VPLIV GOSPODARSKE KRIZE NA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO V ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE IN EVROPSKI UNIJI

Ljubljana, september 2010 IGOR STOK GABRIJELČIČ

IZJAVA

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

V Ljubljani, dne_____ Podpis: _____

Kazalo

UVOD 1
1 VLOGA AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE V SVETU 4
1.1 EVROPSKA AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA 5
1.2 AVTOMOBILSKI SEKTOR V ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE 6
2 FINANČNA IN GOSPODARSKA KRIZA 7
3 VPLIV FINANČNE KRIZE NA AVTOMOBILSKI SEKTOR 10
3.1 VPLIV KRIZE NA AVTOMOBILSKI SEKTOR V EVROPSKI UNIJI 11
3.2 VPLIV KRIZE NA AVTOMOBILSKI SEKTOR V ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE 12
3.3 STRATEGIJA REŠEVANJA 13
3.3.1 EVROPSKA UNIJA 13
3.3.2 ZDRUŽENE DRŽAVE AMERIKE 15
4 PRIMERJAVA UKREPOV ZOPER KRIZO V AVTOMOBILSKEM SEKTORJU V EVROPSKI UNIJI IN ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE 17
SKLEP 19
LITERATURA IN VIRI 21

Kazalo slik

Slika 1: Dodana vrednost, zaposlenost in skupni izvoz po sektorjih.....4
Slika 2: Cene nepremičnin v ZDA.....8
Slika 3: Prodaja in registracija vozil v zahodni Evropi.....12
Slika 4: Deleži prodanih vozil.....16

UVOD

Gospodarska in finančna kriza, ki se je začela oktobra 2008, je vse do danes prizadela veliko držav. Za mnoge je bil ključni razlog končnega padca svetovnega finančnega sistema stečaj ameriške investicijske banke *Lehman Brothers* septembra 2008 (Morici, 2009). Ameriška vlada banke ni hotela rešiti s finančno injekcijo - s tem je želela opozoriti druge agente na finančnem trgu, da naj v podobnih položajih ne računajo na pomoč države. Posledično je s tem sprožila strah, nezaupanje in paniko na borzah. Svetovni finančni sektor je zajela nelikvidnost, mnoge ustanove pa postopno tudi insolventnost. Eno izmed prvih področij - poleg finančnega sektorja - ki ga je gospodarska kriza zajela, je bil avtomobilski sektor. Upad naročil za proizvodnjo novih avtomobilov je bil namreč viden že konec leta 2008 oz. v začetku leta 2009. Upad povpraševanja, do katerega je prišlo zaradi nestabilnosti finančnih trgov in dviga cen energije, je popeljal avtomobilsko industrijo v težave. Najobčutnejše izgube so doletele predvsem ameriško avtomobilsko industrijo - na prvih treh mestih so namreč največja ameriška avtomobilska podjetja - *Ford*, *Chrysler* in *General Motors* (BBC, 2009a). Prizadete pa niso bile le Združene države Amerike (ZDA), ampak tudi ostali deli sveta, predvsem zahodna Evropa.

V začetku leta 2008 se je avtomobilska industrija osredotočala na naraščajoče cene nafte, okoljevarstvene zakone in na cene jekla. Kasneje je sledila povsem drugačna zgodba. Opazni so bili svetovni padci cen delnic, povečanje nezaupanja kupcev in kontinuirano padanje prodaje osebnih vozil. Upad prodaje je bil najbolj opazen na ameriškem trgu in trgu zahodne Evrope. Glavna vzroka za upad sta bila pomanjkanje denarnih in finančnih sredstev, ki jih občutijo predvsem prodajalci in dobavitelji avtomobilov oz. avtomobilskih delov. Eden izmed glavnih razlogov za svetovni upad prodaje osebnih avtomobilov po svetu pa je seveda še zmeraj aktualni kreditni krč.

> *Kreditni krč ali posojilni krč lahko definiramo kot ekonomsko stanje, v katerem se dostopnost do kreditov in posojil bistveno zmanjša, saj se pogoji za pridobitev financiranja izjemno poostrijo* (Finančni slovar, 2010).

V takšni situaciji za podjetja in posameznike postane izjemno težko pridobiti potreben kapital. Ker podjetja niso pripravljena sprejemati tveganja in se bojijo morebitnih stečajev in bankrotov, so banke in investitorji v tem času izjemno previdni glede posojanja svojega denarja. Takšen odnos do tveganja posledično povzroči dvig obrestnih mer pri posojilih. Nastane torej situacija, v kateri banke denarja niso pripravljene plasirati na trg zaradi averzije. Problemi, s katerimi se soočajo v ZDA, so močno vplivali tudi na razmere na evropskem trgu. Zaradi upada prodaje avtomobilov in kreditnega krča so se namreč evropski proizvajalci

avtomobilov odločili, da bodo racionalizirali proizvodnjo in začeli odpuščati presežno delovno silo. Matične tovarne so prav tako začele zmanjševati proizvodnjo pri hčerinskih podjetjih, kot na primer *Daimler*, ki je drastično omejil proizvodnjo v severni Ameriki v tovornem sektorju, po drugi strani pa podjetje ne bo moglo ukinjati delovnih mest v nemških tovarnah najmanj do leta 2012, in sicer zaradi obstoječega dogovora z zaposlenimi.

Avtomobilska industrija je v razvitih državah seveda zelo pomembna industrijska dejavnost, saj ima velik pomen za celotno narodno gospodarstvo. Ima veliko ekonomsko moč in vpliv na druge industrijske dejavnosti. Zaradi svojega pozitivnega vpliva si mnoge države prizadevajo privabiti avtomobilsko industrijo v svoje okolje. Dostikrat je prav avtomobilska industrija predmet državnih ukrepov, zaščite in pospeševanja njenega razvoja. Preprosto povedano, avto je, takoj za stanovanjem, najdražji nakup, ki si ga praktično vsi potrošniki želijo imeti. Sama avtomobilska industrija je tudi v Evropski uniji (EU) velikega pomena (Evropska komisija, 2010). EU je največja svetovna proizvajalka motornih vozil,zato je avtomobilska industrija osrednjega pomena za napredek in blaginjo Evrope. Zaposluje veliko število izkušenih delavcev ter je ključna gonilna sila znanja in inovacij. Predstavlja največjega evropskega zasebnega vlagatelja v raziskave in razvoj (R&R). Pomemben prispevek daje tudi bruto domačemu proizvodu (BDP) EU, ki izvaža veliko več kot uvaža. Trg osebnih vozil je v povprečju rasel po 7,5 % od aprila do septembra 2008, trg javnih vozil (*utility vehicle*) v povprečju za 12,5 % in trg večnamenskih vozil po 22,5 %. Skupno je prodaja komercialnih vozil rasla v povprečju za 3,8 % v obdobju od aprila do septembra 2008. Srednja in težja komercialna vozila pa so zabeležila upad novih vozil za 1,6 %, v nasprotju z lahkimi komercialnimi vozili, ki so zabeležila porast preko 10,3 % v danem obdobju (Haugh, Mourougane in Chatal, 2010).

Ameriški potrošniki imajo vse manj denarja za avtomobile, če pa ga že imajo, vse bolj neradi kupujejo avtomobile ameriških proizvajalcev, kot je *General Motors*, ki porabijo veliko več bencina kot azijski in evropski avtomobili. Z opisanimi težavami pa nima opravka samo *General Motors*, temveč tudi *Ford*, ki je imel od aprila do junija 2008 8,7 milijarde dolarjev izgub, in *Chrysler*, ki raje ni objavil številk svojega poslovanja za drugo četrtino leta 2008. To so trije veliki ameriški proizvajalci avtomobilov, ki največ prodajo na ameriškem trgu (BBC, 2009a).

Vse to kaže na močno soodvisnost avtomobilskih sektorjev ZDA in EU. V sami nalogi sicer nisem primerjal avtomobilske industrije azijskih držav, ker se v zgodovini avtomobilske industrije Azija ni "kazala" kot velesila v primerjavi z EU in ZDA, saj je to postala šele v zadnjem desetletju. V nalogi bom torej zagovorjal tezo, da sta avtomobilska sektorja med ZDA in EU močno povezana in soodvisna. Preko same naloge bom iskal argumente za mojo

tezo in jo poizkusil potrditi. Cilj diplomske naloge je primerjati stanje avtomobilskih industrij ZDA in EU ter ponuditi odgovor glede soodvisnosti med obema akterjema[1] v avtomobilski industriji. Osredotočil se bom na posledice krize na obeh trgih, odvisnost trgov med njima ter razlike med trženjskim strategijami. Na samem začetku bom sprva predstavil povode za finančno krizo. Tako bom na kratko opisal dejavnike, ki so prispevali k nastanku krize, njen vpliv ter globalni učinek. V drugem poglavju se bom osredotočil na zgodovino avtomobilske industrije v svetu, njen pomen za ekonomijo ter pomembnost le-te v svetu. V naslednjem poglavju bom predstavil stanje avtomobilske industrije v ZDA pred in med samo krizo ter stanje v EU, prav tako pred in med krizo. Naslednje poglavje bo osredotočeno na strategije obeh akterjev, s katerimi poizkušata zajeziti negativne učinke krize, njuno spopadanje z njo, razlike med strategijami ter možnostjo uporabe enakih strategij na različnih trgih. Poglavje bo opisovalo stanje industrij od začetka krize do sedanjega stanja – stanja prodaje, zaposlenosti in napovedi.

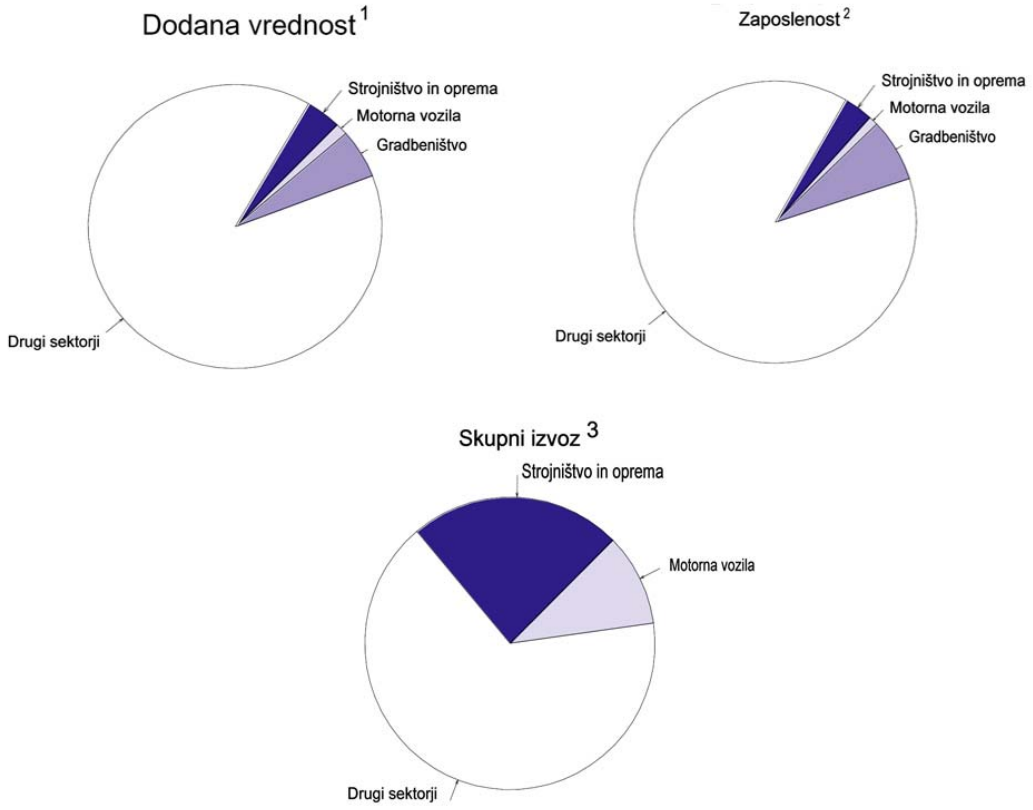
Za preverjanje hipoteze bom uporabil več dopolnjujočih se raziskovalnih metod in tehnik. Tako bo analiza sekundarnih virov uporabljena za predstavitev značilnosti finančne oz. gospodarske krize, kakor tudi za predstavitev značilnosti avtomobilskega sektorja, tako v ZDA kakor tudi v EU. Z metodo primerjalne analize pa bom analiziral učinke in ukrepe v avtomobilskem sektorju v ZDA in EU, s čimer bom tudi izvedel, kako je reševanje avtomobilskega sektorja potekalo v obeh analiziranih primerih.

[1] EU in ZDA bom v nalogi obravnaval kot akterja, saj je opredelitev EU kot mednarodne organizacije ali pa države predmet različnih razprav. Pri ZDA takih težav ni.

1 VLOGA AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE V SVETU

Avtomobilska industrija je iz dneva v dan bolj pomembna v mednarodni ekonomiji. Sama produktivnost avtomobilske industrije v celotnem gospodarstvu je relativno majhna, vendar je zaradi velike povezanosti z ostalimi vejami gospodarstva njena pomembnost še toliko večja. Značilnost današnje avtomobilske industrije je tudi vedno večja konkurenca. Eden od dejavnikov, ki vplivajo na povečano konkurenco, so tudi presežki. Avtomobilska industrija in poslovni tokovi se večinoma gibajo sorazmerno v isti smeri, vendar so nihanja v avtomobilski industriji večja in bolj opazna. Kot v večini proizvodnih dejavnosti ima ta veliko vlogo tehnologija in izzivi v konkurenčnih tehnoloških inovacijah. Novi modeli avtomobilov naj bi bili v prihodnosti ekološko prijaznejši, vendar bi po drugi strani podjetja nosila večje stroške ter dodatna tveganja. Zato podjetja iščejo druge partnerje, s katerimi bi si delila stroške kot tudi tveganja (OECD, 2000, str. 22).

Slika 1: Dodana vrednost, zaposlenost in skupni izvoz po sektorjih



Vir: D. Haugh, A. Mourougane & O. Chatal 2010, str. 7.

Zaradi teh dejavnikov je v avtomobilski industriji prišlo do večjega in obsežnega prestrukturiranja. Največji razlog za to je zmanjšanje povpraševanja, presežki in proizvodnja

okolju prijaznih avtomobilov. V avtomobilski industriji velikost šteje. Po grobih ocenah naj bi vsak proizvajalec avtomobilov moral na leto izdelati vsaj 4 milijone avtomobilov, da bi 'preživel'. Zato je bilo v zadnjih letih kar nekaj avtomobilskih združenj – *General Motors* se je strateško povezal s *Fiatom*, *Subarujem*, *Suzukijem*, *Vauxhallom*, *Oplom* in *Saabom* – slednji trije so danes 100 % podružnice *General Motorsa*. *Ford Motor Company* je prevzel *Jaguar* in *Volvo Cars* ter se strateško povezal z *Mazdo* (Bloomberg, 2010; Dnevnik, 2010). Omenjeni trend združitev in prevzemov se je nadaljeval tudi v letu 2000. *General Motors* si je pridobil 20 % delež v *Fiat-u*, *DaimlerChrysler* je pridobil 33 % *Mitsubishi Motorsa* in *Renault* je prevzel 70 % *Samsung Motorja*. Vse to je močno vplivalo na koncentracijo avtomobilske industrije. Leta 1999 je predstavljalo 10 največjih avtomobilskih proizvajalcev že 80 % celotne svetovne proizvodnje, medtem ko je leta 1996 ta številka znašala 69 % (OECD, 2000, str. 128).

Pomembnost avtomobilske industrije je izredna. Samo v letu 2005 je proizvedla preko 60 milijonov avtomobilov, tovornjakov, dostavnih vozil ter avtobusov. Že sama proizvedena vozila so pomagala pri globalni ekonomiji ter olajšala delo prebivalcem. Sama proizvodnja v prvi fazi potrebuje več kot 8 milijonov zaposlenih v avtomobilskem sektorju, ki predstavljajo 5 % celotne svetovne proizvodne zaposlenosti. Širše gledano, več kot 50 milijonov ljudi pridobiva prihodke s pomočjo avtomobilov. Leta 2007 so skupno prodali več kot 79,9 milijonov avtomobilov po svetu. Največ v Evropi (22,9 milijona), Aziji (21,4 milijona) ter ZDA in Kanadi (19,4 milijona). Podatki kažejo vedno večjo rast in pomembnost industrije v globalnem prostoru. V razvitih državah, kot so Japonska, ZDA, Francija in Nemčija, predstavlja avtomobilska industrija s svojim obsegom in visoko specializirano proizvodnjo z vsemi poddobavitelji pomemben faktor ekonomskega razvoja, konkurenčnosti in tehnične inovativnosti, zato zahteva od svojih kadrov dobro usposobljenost in nenehno pridobivanje novih znanj in veščin. Poleg velikega pomena zaposlovanja ima avtomobilska industrija velik pomen pri inovatorstvu in investiranju. V investiranje je vložila preko 85 milijard evrov (Oica, 2006).

1.1 EVROPSKA AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA

Avtomobilska industrija v Evropi predstavlja ključno gonilno silo znanja in inovacij. Poleg tega, da zaposluje veliko število ljudi (preko 12 milijonov), predstavlja enega izmed največjih zasebnih vlagateljev v R&R. EU predstavlja tudi eno največji svetovnih proizvajalcev motornih vozil, ki močno prispeva k BDP (ACEA, 2009). EK (Evropska komisija, 2010) si je v zvezi z avtomobilskim sektorjem zastavila naslednje cilje:

1) okrepiti konkurenčnost avtomobilske industrije
Cilj je opredeliti in oceniti vprašanja politike, ki so temeljnega pomena za konkurenčnost avtomobilske industrije EU, ter predlagati rešitve, ki upoštevajo gospodarske, socialne in okoljske cilje.

2) dokončati, prilagoditi in poenostaviti ureditveni okvir notranjega trga
Izboljševanje notranjega trga sloni na uvedbi enotnega sistema za homologacijo celotnega vozila, ki proizvajalcem omogoča, da se homologacija vozila odobri v eni državi članici in da se lahko nato to vozilo trži v vseh drugih državah članicah brez nadaljnjih preskusov.

3) spodbujati globalizacijo tehničnega ureditvenega okvira prek Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo
Tehnično usklajevanje na svetovni ravni je ključni dejavnik krepitve konkurenčnosti evropske avtomobilske industrije po vsem svetu. EU je podpisnica dveh sporazumov Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) - sporazuma iz leta 1958 o enotnih tehničnih predpisih za cestna vozila in svetovnega sporazuma iz leta 1998.

Evropska avtomobilska industrija je sprejela omenjene izzive in se hitro razvija. Da bi bili proizvajalci avtomobilov konkurenčni na svetovnem trgu, ki ga odlikujejo visoko postavljeni standardi, morajo biti sposobni sprejeti izzive visoke tehnologije in hitrega odzivanja na zahteve in potrebe uporabnikov. Na izzive hitrega razvoja avtomobilske industrije se sicer odziva s spletom dolgoletnih izkušenj, znanja in sodobne informacijske tehnologije (Kopa, 2010). V drugi polovici leta 2009 je bila spet pričakovana rast BDP-ja po lanskoletni recesiji, ki je veljala za najglobljo, najdaljšo in najbolj geografsko razsežno v zgodovini. Kljub temu, da se kriza še ni jasno končala, se ne ve niti. koliko časa bodo posledice še prisotne.

1.2 AVTOMOBILSKI SEKTOR V ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE

Leto 1929 je veljalo za eno boljših let v avtomobilski zgodovini. Američani so jih poimenovali »*The Roaring Twenties*«[2]. Po 18 mesečni recesiji v obdobju 1920-1921 so ostala v industriji le podjetja z obetavno prihodnostjo. *Chevrolet* je postal številka ena v ZDA, saj je prodal preko 1,2 milijona avtomobilov in s tem zasenčil *Fordovo* proizvodnjo s 610 tisočimi proizvedenimi avtomobili. Avgusta 1929 je prodaja strmo padla, tudi v primerjavi s kasnejšo veliko depresijo z začetkom v oktobru leta 1929. Avgustovska prodaja je bila veliko opozorilo, za katerega se ni nihče zmenil. Tako je leta 1930 prodaja padala že za 34,2 % na letni ravni, leta 1932 za 29,5

[2] Fraza, ki se je uporabljala v letih 1920, predvsem v Severni Ameriki ter tudi v Londonu, Parizu in Berlinu. Fraza je poudarjala dinamiko tamkajšnjega socialnega, ustvarjalnega in kulturnega obdobja.

%, leta 1932 za 42,1 % v primerjavi s prejšnjim letom in za preko 73,2 % v primerjavi z letom 1929. Velika depresija je trajala do leta 1942 (The Truth about cars, 2010).

Po drugi svetovni vojni je avtomobilska industrija postala pomembnejši dejavnik v ameriški ekonomiji. Leta 1950 je tedanji izvršni direktor *General Motorsa* je dejal; »Kar je dobro za državo, je dobro za *General Motors* in obratno« (»*What's good for the country is good for General Motors, and vice-versa«*). Več kot polovico prodanih avtomobilov je proizvedel 'veliki trojček' (*General Motors, Ford, Chrysler*). Osnovno poslanstvo je bilo izdelovati avte za vsako priložnost in vsak namen. Do danes je veliki trojček iz leta v leto izgubljal na svoji konkurenčnosti (The Truth about cars, 2010).

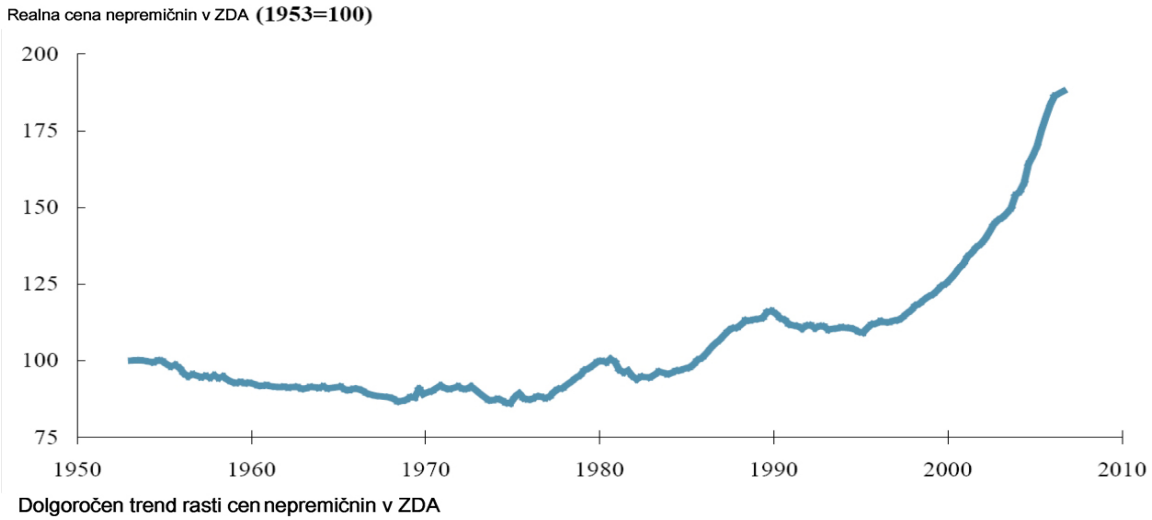
Do leta 2003 je bila večina osebnih vozil, prodanih v ZDA, uvoženih oz. proizvedenih iz tujih podjetij. Veliki trojček je tako konkuriral le z lažjimi tovornjaki (*SUV - Sport utility vehicle),* kjer ima še vedno večji tržni delež. V ZDA je zaposlenih preko milijon ljudi v avtomobilskem sektorju. Velik trojček je imel skupaj zaposlenih okoli 600 tisoč Američanov, vendar je bilo okoli 300 tisoč Američanov zaposlenih v tujih podjetjih, ki so bila locirana v Ameriki. Vsi ti dejavniki so močno vplivali na strukturne spremembe in lokacije ameriške avtomobilske industrije. Znotraj ZDA je *Michigan* utrpel največjo škodo, saj je izgubil preko 100 tisoč zaposlenih od leta 1970. Na račun velikega dela brezposelnih je veliki trojček utrpel velike stroške zarad pokojnin in zdravstvenega zavarovanja. Stroški so povprečno znašali 1500 dolarjev na proizveden avto (Cooney in Yacobucci, 2005). Velik trojček se je znašel v težavah že v obdobju 2003-2008, v času naftne krize, ki je zvišala ceno goriv. Posledično so kupci raje kupovali lažja osebna vozila z manjšo porabo goriva kot pa na primer *SUV*. Tako Amerika kot Kanada pojasnjujeta, da je k upadu prodaje pripomogla tudi težja pridobitev kredita pri banki, kar je pomenilo odlog nakupa avtomobila v gospodinjstvih. Iz tega je moč sklepati veliko odvisnost avtomobilske industrije z razmerami na finančnem trgu (The Truth about cars, 2010).

2 FINANČNA IN GOSPODARSKA KRIZA

Finančna in gospodarska kriza, ki se je začela v prvem četrtletju leta 2008 ima korenine svojega začetka že v letu 2000. Leto 2000 je bilo v ZDA v znamenju rasti cen nepremičnin z nizko obrestno mero, ki je posameznike spodbujala k neracionalnem odločanju pri potrošnji in prekomernemu zadolževanju pri nakupu nepremičnin. Nizka obrestna umera je bila ključna za nizke stroške financiranja posojil. Zaradi slepega prepričanja, da bodo cene nepremičnin rasle še naprej in da bo obrestna mera ostala nizka, so kreditojemalci dobili občutek nenehnega rekreditiranja oz. refinanciranja.

Preobrat se je zgodil leta 2006, ko se cene nepremičnin začele stagnirati oz. padati (Housing Bubble Graphs, 2010). Refinanciranje kreditov je bilo s tem oteženo, saj je sedaj vrednost kredita za nakup nepremičnine presegala samo vrednost nepremičnine. S tem so bili posojilojemalci dolžni posojilodajalcem več kot so si od njih sposodili na začetku. Zaradi vse večjega števila kreditov so se bankam začele zmanjševati rezerve, kar je pomenilo, da so si banke pričele sposojati denar med seboj. Velika večina bank je poleg sposojanja denarja začela ter glavnih hipotek ponujati še *subprime* hipoteke, ki so bile zavarovane s hipotekami. Denar omenjenih hipotek se je preusmeril v sredstva z namenom povečati denarna sredstva oziroma zmanjšati posojila. Investicijske banke so prodajale najboljše kredite vlagateljem z zelo nizko obrestno mero. Nekatere investicijske banke so tako lahko od bonitetnih agencij dosegle ponovno ocenjevanje, kar pomeni povečanje bonitete za slabe kredite. S padcem cen nepremičnin v ZDA v letu 2007, so največje breme občutili kreditojemalci, ki so imeli večje število kreditov in niso bili zmožni plačevat mesečnih obrokov (anuitet). Banke naenkrat niso dobivale denarja od anuitet in naenkrat noben ni vedel, kje je pravzaprav denar. Posledica tega je bila, da se je večina bank znašla v likvidnostnih težavah in zaostrila pogoje pri pridobitvi kredita. Prišlo je do kreditnega krča.

Slika 2: Cene nepremičnin v ZDA



Vir: Who Crash the Economy 2010

Finančna kriza je sestavljena iz različnih tipov kriz, ki jih je moč čutiti v različnih segmentih finančnih trgov. Nekateri razlagajo pojem finančna kriza kot bančno krizo, spet drugi kot valutno krizo, za tretje predstavlja dolžniško krizo, za nekatere pa je finančna kriza

kombinacija vseh naštetih kriz. Skupna lastnost kriz je v tem, da z njihovim delovanjem negativno vplivajo na ekonomsko aktivnost v določeni državi. Vpliv krize se odraža v kopičenju neravnotežij v ekonomiji, previsokih cenah premoženja in neuravnoteženem deviznem tečajem domače valute, ki vodijo do problemov v finančnem sektorju (Mrak, 2002). Nastanek finančne krize je posledica večjega odliva tuje valute iz države v zelo kratkem času ob pogoju fiksnega tečaja. Odliv domače valute spodbudi nezaupanje v domačo valuto, pospeši pa jo lahko prekinjen dostop domačih ekonomskih subjektov do tujih virov financiranja. Veliki padci premoženja in propad številnih poslovnih objektov, tako finančnih kot nefinančnih, so običajno vključeni v finančno krizo (Mrak, 2002, str. 573).

Najpomembnejša vzroka za finančno krizo sta neravnotežje v domačem gospodarstvu oz. v povečanem političnemu tveganju, ki vodita do zmanjševanja prilivov tujega kapitala. Posledično se pojavi problem pri financiranju zunanjetrgovinskega primanjkljaja. Odlivi tujega kapitala so še posebej nevarni za države, ki imajo velik javnofinančni dolg. Rezerve v bančnem sistemu se začnejo zmanjševati, pri drastičnem znižanju pa pride do zmanjšanja vrednosti domače valute. Ob tem največjo težo občutijo dolžniki, saj se jim zaradi padca domače valute poveča dolg. To na dolgi rok pripelje do vedno težjega odplačevanja kreditov in posledično privede do večjega števila slabih kreditov in propada bank. Propad bank privede državo do gospodarske krize, ki traja dokler si bančni sistem ne opomore, saj banke zaradi nezaupanja tujih investitorjev ne dobijo novih kapitalskih prilivov za ponovno vzpodbuditev rasti v gospodarstvu (Kaminsky, Reinhart, 1999, str. 474).

V analitičnem preučevanju kriz se je izoblikovala klasifikacija kriz, pri katerem se krize med seboj delijo po njihovem učinku delovanja. Tako delimo finančno krizo na:

1) valutno krizo

»Predstavlja vsako krizo, ki zaradi špekulativnega napada na valuto povzroči njeno znatno devalvacijo/depreciacijo ali pa državo prisili, da brani stabilnost deviznega tečaja s financiranjem iz deviznih rezerv in/ali s povišanjem obrestne mere« (Mrak, 2000, str. 606). Zaradi tesne povezanosti deviznega tečaja s plačilno bilanco valutno krizo poimenujejo tudi plačilno-bilančna kriza (Kaminsky in Reinhart, 1999, str 474).

2) bančno krizo

»Vrsta krize, ko dejanski ali potencialni navali na banke in/ali njihova nesposobnost rednega obnavljanja finančnih virov povzročijo bodisi nezmožnost bank za poravnavanje svojih obveznosti bodisi intervencijo države v obliki finančne pomoči bankam« (Mrak, 2002).

V primeru, da bančna kriza zajame večje število bank govorimo o krizi celotnega finančnega sektorja, v katero so poleg bank vključeni tudi ostali deli finančnega sektorja, še posebej trgi vrednostnih papirjev (Mrak, 2002, str. 607).

Najpogostejši razlogi za nastanek krize so neprimerne bančne politike, ki vodijo banke v preveliko zadolženost in je njihova likvidnost na zelo nizki ravni. Prevelika zadolženost bank na domačem in na tujem trgu je najpogostejši razlog za zmanjševanje likvidnosti bank. Dejavniki, ki močno vplivajo na sam nastanek bančne krize so v večini primerov poslabšanje bilanc finančnega sektorja, porast obrestnih mer, povečane negotovosti ter poslabšanje bilanc nefinančnih podjetij (Mrak, 2002, str. 609).

3) Dolžniško kriza

Dolžniška ali fiskalna kriza je kriza, pri kateri država ni sposobna sama obnavljati starih kreditov oz. zagotavljati svežih sredstev, zaradi česar je prisiljena v razglasitev moratorija na odplačevanje kreditov v tujini ali pa v koordinirano reševanje problema s tujimi upniki v obliki prestrukturiranja dolžniških obveznosti (Mrak, 2002, str 607).

3 VPLIV FINANČNE KRIZE NA AVTOMOBILSKI SEKTOR

Zaradi vse večje prisotnosti globalizacije in medsebojne povezanosti med državami, se je vpliv finančne in gospodarske krize hitro preselil v avtomobilsko industrijo. Izmed vseh gospodarskih sektorjev je bil avtomobilski najbolj prizadet. Povpraševanje je močno upadlo, kopičile so se zaloge vozil, pri katerih so naraščali stroški skladiščenja, proizvodnja se je močno zmanjšala nekje celo ustavila. Kriza je prizadela tako EU, kot Azijo ter ZDA.

V zadnjem desetletju so Brazilija, Rusija, Indija in Kitajska veljale za močne trge s strani prodaje in proizvodnje. Kljub temu pa je moč čutiti posledice finančne krize tudi v omenjenih državah. Kitajsko združenje avtomobilskih proizvajalcev je 10. oktobra 2008 objavilo novico, da je stopnja prodaje v septembru in v oktobru v primerjavi s prejšnjim letom padla. Kitajska je v letu 2008 zabeležila dvakrat manjšo prodajo osebnih avtomobilov v primerjavi s prejšnjim letom, ko je bila 24,1 %. Zaradi 'zdravih' deviznih rezerv in izogibanja ameriškim posojilnim trgom, ima Brazilija relativno stabilen trg. Prav tako pa se Brazilija financira s pomočjo etanolske industrije in svojih naftnih virov. Po podatkih Nacionalne zveze avtomobilskih proizvajalcev Brazilije se je prodaja osebnih vozil v prvih osmih mesecih leta 2008 povečala za 26 % v primerjavi s prejšnjim letom (U.S. Department of Commerce, 2007).

Kljub temu, da so številni proizvajalci avtomobilov (*Fiat, Volkswagen, General Motors, Renault, Toyota Motors, Hyundai Motors*) razširili svoje proizvodne kapacitete, Brazilija še vedno izkorišča vse svoje zmogljive kapacitete v celoti. Tako *Ford* kot *General Motors* sta priznala, da proizvodnja v Braziliji pomaga »izravnavati« izgubo ustvarjeno v ZDA.

Avtomobilski sektor se sooča (Evropski ekonomsko-socialni odbor, 2009):

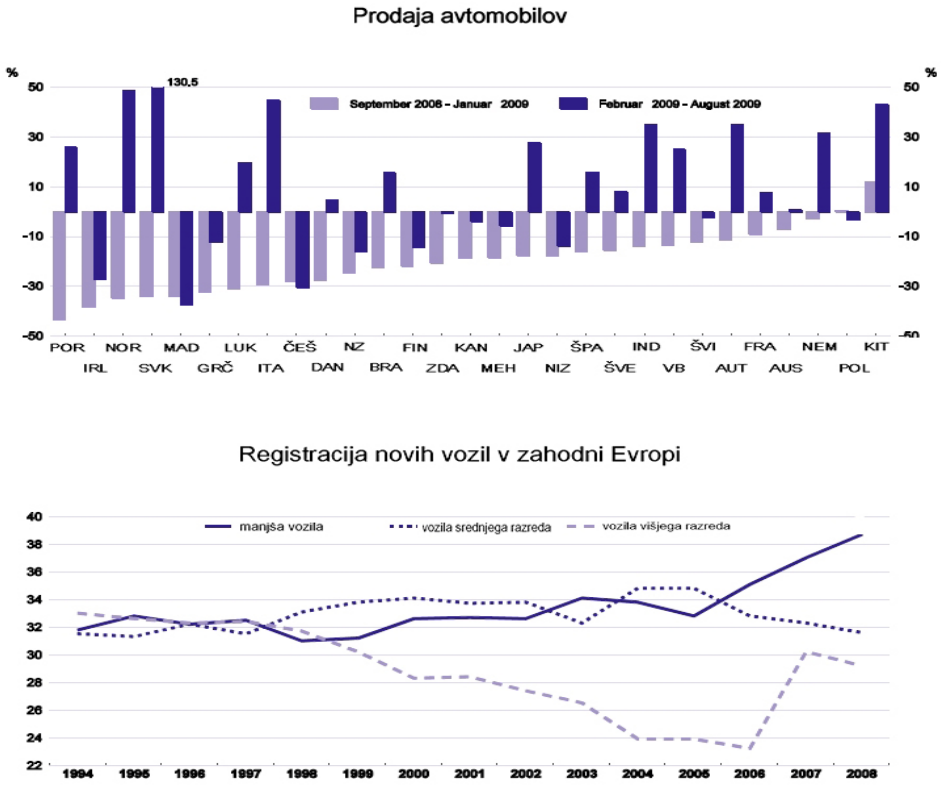
- s finančnim zlomom, ki je s silovitostjo in sočasnostjo, brez primere, prizadel celotno svetovno gospodarstvo in spodkopal verodostojnost in zanesljivost trgov;
- z novo mednarodno delitvijo dela z ustreznimi racionalizacijami in prestrukturiranji industrije, ki jih terja novi svetovni trg. Nanj so v celoti, vendar z manjšimi obveznostmi, vstopile nove industrializirane države;
- s podnebnimi spremembami in okoljem, z nujnim ciljem, da je treba v interesu javnega zdravja, varstva okolja in trajnostnega razvoja, ki zahteva izboljšanje energetske učinkovitosti posodobiti proizvodne cikle z novimi izdelki in postopki na podlagi čistih tehnologij;
- s človeškimi viri, s staranjem prebivalstva in močnimi tokovi priseljevanja, ki zahtevajo večjo prožnost in zaposlitveno mobilnost ter stalno izobraževanje in višje kvalifikacije, da se zagotovi boljša kakovost življenja in dela;
- s pomanjkljivostmi upravljanja, na svetovni in evropski ravni, s slabostmi na področju institucij, postopkov odločanja in pravil, kot dokazujeta sedanji mednarodni denarni sistem in kriza graditve Evrope;
- z regionalnimi razlikami, ki se v EU poglabljajo;
- z zmanjševanjem razpoložljivih virov, tako javnih proračunov, kot tudi bilanc podjetij. Obstaja nevarnost, da zato ne bo več mogoče ustrezno financirati potrebnih reform za ponovno oživitev gospodarstva in zaposlovanja.

3.1 VPLIV KRIZE NA AVTOMOBILSKI SEKTOR V EVROPSKI UNIJI

V prvi polovici leta 2008 je povpraševanje po novih avtomobilih znotraj EU padlo za skoraj 2 %, od katerih je 0,4 % znašalo povpraševanje po osebnih vozilih. Proti koncu leta je prodajala padla pri vseh trgih avtomobilskih sektorjev. V zadnjem četrtletju je prodaja avtomobilov padla že za 19,3 % in nekatere članice znotraj EU so zabeležile že preko 50 % manjšo prodajo glede na prejšnjo leto. Upad prodaje novih osebnih vozil je še vedno trajal do prve četrtine leta 2009. Prav tako se je v primerjavi s prejšnjim letom (2008) za 25 %. zmanjšala proizvodnja. Znotraj EU je zmanjšanje prodaje najbolj občutila Španija, ki je v letu 2008 prodala za kar 28,1 % manj avtomobilov v primerjavi s prejšnjim letom, kar znaša 1,16 milijona vozil. Poleg Španije je velik upad prodaje zabeležila tudi Velika Britanija z 11,3 % padcem (2,05 milijona vozil). Najmanjši upad pa sta zabeležili Francija z 0,8 % upadom in Nemčija z 1,8 % upadom.

Največji upad pa so občutili avtomobilski proizvajalci. *Volkswagen* je zabeležil 4,4 % padec prodaje, *Renault* 6,9 %, koncern *Peugeot/Citroen* 9,1 % ter *Fiat* 5,5 % (Avto-magazin.si, n. a.).

Slika 3: Prodaja in registracija vozil v zahodni Evropi



Vir: D. Haugh, A. Mourougane & O. Chatal (2010)

3.2 VPLIV KRIZE NA AVTOMOBILSKI SEKTOR V ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE

Avtomobilska industrija v Ameriki je v znamenju velikega trojčka. *General Motors* je že od leta 2007 v velikih finančnih težavah. V letu 2007 in 2008 je pridelal preko 60 milijard dolarjev izgube. Koncern, v katerem je zaposlenih 266 000 zaposlenih, je izgubil preko dve tretjini prihodkov v primerjavi z njihovimi najbolj uspešnimi obdobji. Prav tako je *Ford* novembra 2008 v primerjavi z lanskim letom zabeležil padec prodaje za 31 % ter *Chrysler* s padcem za 47 %. Veliki trojček se je na krizo odzval precej podobno. Vsi so sprejeli ukrepe, s

katerimi so znižali stroške delovne sile, zapirali nerentabilne obrate ter zmanjševali plače zaposlenim (Autos on msnbc.com, 2008).

Novembra 2008 so skupaj zaprosili Senat ZDA za finančno pomoč v višini 26 milijard dolarjev. Od tega je *General Motors* zahteval okoli 14 milijard dolarjev pomoči, *Ford* 7 milijard, ter *Chrysler* okoli 5 milijard. Sredstva naj bi namenili za investicije v čistejše okolje, zmanjševanje stroškov ter javnega dolga. Mnenja o odobritvi pomoči so bila različna. Večina je podpirala pomoč, saj bi se izognili velikemu številu brezposelnih in s tem dodatnim stroškom. Spet drugi so nasprotovali pomoči, ker so bili mnenja,da bi se avtomobilska industrija lahko sama postavila na noge, sta *Toyota* kot *Honda* odprli nove tovarne v ZDA. Ne glede na to,da je Senat ZDA 19. decembra leta 2008 zavrnil predlog o finančni pomoči velikemu trojčku, je tedanji predsednik George Bush odobril finančno pomoč v višini 13,4 milijarde dolarjev z možnostjo dodatne pomoči 4 milijard dolarjev v februarju leta 2009. *General Motors* je prejel 9,4 milijard dolarjev ter Chrysler 4 milijarde. Februarja 2009 je Obamina administracija preverjala stanje, napredek ter cilje, ki so jih sprejeli pred zahtevo po finančni pomoči. *General Motors* ter *Chrysler* sta 18. februarja ponovno zaprosila za finančno pomoč, katera je bila predvidena za februar, vendar v višini 21,6 milijard dolarjev (*General Motors* 16,6 milijard, *Chrysler* 5 milijard). *General Motors* se je v primeru odobritve finančne pomoče zavezal za ukinitev 470 tisoč delovnih mest, zapreti pet tovarn in ukiniti dvanajst modelov vozil (BBC, 2009b).

Enako je storil *Chrysler*, ki se je zavezal, da bo ukinil 3000 delovnih mest, zmanjšal delovnike in ukinil tri modele motornih vozil. *General Motors* se je zavezal tudi, da bo prodal podružnico na Švedskem. Ne glede na vse sprejete ukrepe in vse denarne 'injekcije' se je v *General Motorsu* 1. junija 2009 zečel postopek prisilne poravnave. Na osnovi tega ameriškega velikana bodo postavili temelje za nastanek novega podjetja, ki bo v večinski lasti ZDA, kljub temu pa je več kot tretjina zaposlenih ostala brez dela (BBC, 2009b).

3.3 STRATEGIJA REŠEVANJA

3.3.1 EVROPSKA UNIJA

EU se je reševanja avtomobilskega sektorja iz krize lotila na več načinov. Sam bom omenil dva ključna.

1) <u>Scrappage scheme</u>
   Večina držav je predstavila »*Car scrapping scheme*« za omejitev padca v ekonomski aktivnosti in povečanje prodaje na kratek rok. Program je bil financiran iz državnega

proračuna in spodbuja nakup novih avtomobilov v zameno s starimi. Uvedba programa je imela dva osnovna cilja, spodbuditi avtomobilsko industrijo in zmanjšati število avtomobilov, ki so starejši od deset let, saj večinoma ne ustrezajo ekološkim standardom. Večina evropskih držav je na začetku leta 2008 sama uvedla omenjeni program kot ekonomsko orodje za povečanje zahtev trga po avtomobilih v času krize.

»*Scrappage Program*« je imel po državah različna imena. V Kanadi se je imenoval *Vehicle Efficiency* program, ki je primarno usmerjen v efektivno porabo goriva. V Nemčiji se je ekonomski program imenoval »*Umweltprämie*« (okoljevarstveni premium) in v Avstriji »*Ökoprämie*« (eko premium). Ostale države niso poizkušale navezati ime programa z okoljevarstvenim pogledom, kot na primer Italijani »*Incentivi alla rottamazione«* in Francozi »*Prime à la casse*«, v katerih je moral novi avto ustrezati modernim emisijskim standardom. Nemški program in angleški program nimata teh zahtev, predvsem angeški program je bil večinoma usmerjen k zagotavljanju finančne podpore motorni industriji (New York Times, 2009a).

V Nemčiji so v letu 2009 zabeležili 18 % rast prodaje v štirih mesecih v primerjavi s prejšnjim letom. Prav tako so znižali 40 % padec izvoza avtomobilov. Kljub temu je morala večina podjetij zmanjšati delovnike zaposlenim oz. določene oddelke zapreti za določen čas. Najbolj nezadovoljni so prodajalci rabljenih avtomobilov, saj je program zmanjšal prodajo rabljenih avtomobilov ter njihov prihodek. Marca so zaznali 1,5 % padec prodaje v primerjavi s februarjem, kar je že tretji zaporedni padec v letu 2009. Ekonomski inštitut Halle je izračunal, da bo Nemčija porabila preko 6,6 milijarde dolarjev sredstev za popolno uresničitev programa, kljub temu pa je težko oceniti realne stroške. Povečana prodaja bo povečala davke od prodaje s čimer se bo Nemčija izognila stroškom nezaposlenosti za delavce, ki bi izgubili službo. Na drugi strani pa se pričakuje večja brezposlenost pri avtomehaničnih delavnicah in prodajalcih z rabljenimi avtomobili. Ti stroški naj bi znašali okoli 3,5 milijarde dolarjev (DW-World.de, 2009).

Preko 75 % subvencij je pripadlo ljudem, ki so kupili nov avto, večina denarja od davkov pa so pobrali proizvajalci iz tujih držav. Medtem se domači proizvajalci vozil srečujejo še z drugimi težavami. *Volkswagen, Opel* in ostali proizvajalci vozil srednjega razreda so s pomočjo programa pridobili veliko, po drugi strani pa se *BMW* in *Mercedes* srečujeta z večjimi težavami, saj se ljudje ne odločajo več za dražje znamke. Enako velja tudi za *Porsche*. *Porsche* celo navaja , da naj se ne bi niti ena stranka odločila za nakup Porscheja zaradi državnih subvencij. Prošnje nemških proizvajalcev po sofinanciranju so začele upadati, saj je večina od njih izkoristila že

začetne sofinanciranje, tako da so korenito spremenili tržne strategije in proizvodne faktorje. Med drugim je *Ford* v Nemčiji ponudil mesečno plačevanje obrokov za nov avto brez začetnega pologa ter brez obresti za 4 leta (Spiegel Online, 2009).

2) Cars 21[3]
   Projekt imenovan »*Competitive Automotive Regulatory System for 21st century*« je program, ki ga je leta 2005 začela izvajati EK. Namen programa je bil analiza trenutnega stanja evropske avtomobilske industrije, povečati globalno konkurenčnost, stopnjo zaposlenosti, spodbujati inovacije, izboljšati varnost in zmanjšati negativne posledice na okolje.

3.3.2 ZDRUŽENE DRŽAVE AMERIKE

Za razliko od evropskih držav se je v Ameriki program imenoval »*Cash for clunkers*« kot eden od paketov vlade pri spodbujanju k večji prodaji (Newsweek, 2009). Program je uradno začel veljati 1. julija leta 2009, končal pa se je 24. avgusta istega leta zaradi izrabe sredstev. Največja razlika med ameriškem in evropskim programom je bila, da je v Ameriki kupec dobil subvencijo šele, ko je imel novejši kupljeni avto boljšo porabo goriva kot prejšnji avtomobil. Kongres je v začetku odobril milijardo dolarjev za subvencioniranje pri nakupu novega avtomobila, toda sredstva so bila kmalu izrabljena. Program naj bi se izvajal do 1. novembra 2009 oz. do porabe sredstev. 30. julija je oddelek za transport pozval proizvajalce avtomobilov naj prenehajo sponujanjem popustov, toda Bela hiša je predlagala, naj še nadaljuje s popusti, medtem ko bo poizkušala dobiti še več sredstev od Kongresa za subvencioniranje. Avgusta 2009 sta bili odobreni še dodatni dve milijarde dolarjev pomoči za program. Zadnja pomoč je bila vzeta iz programa za zelene projekte. Podoben program je leta 1992 predstavila že Busheva administracija, ki se je takrat zavzemala za zmanjševanje emisij v ozračju (New York Times, 2009b).

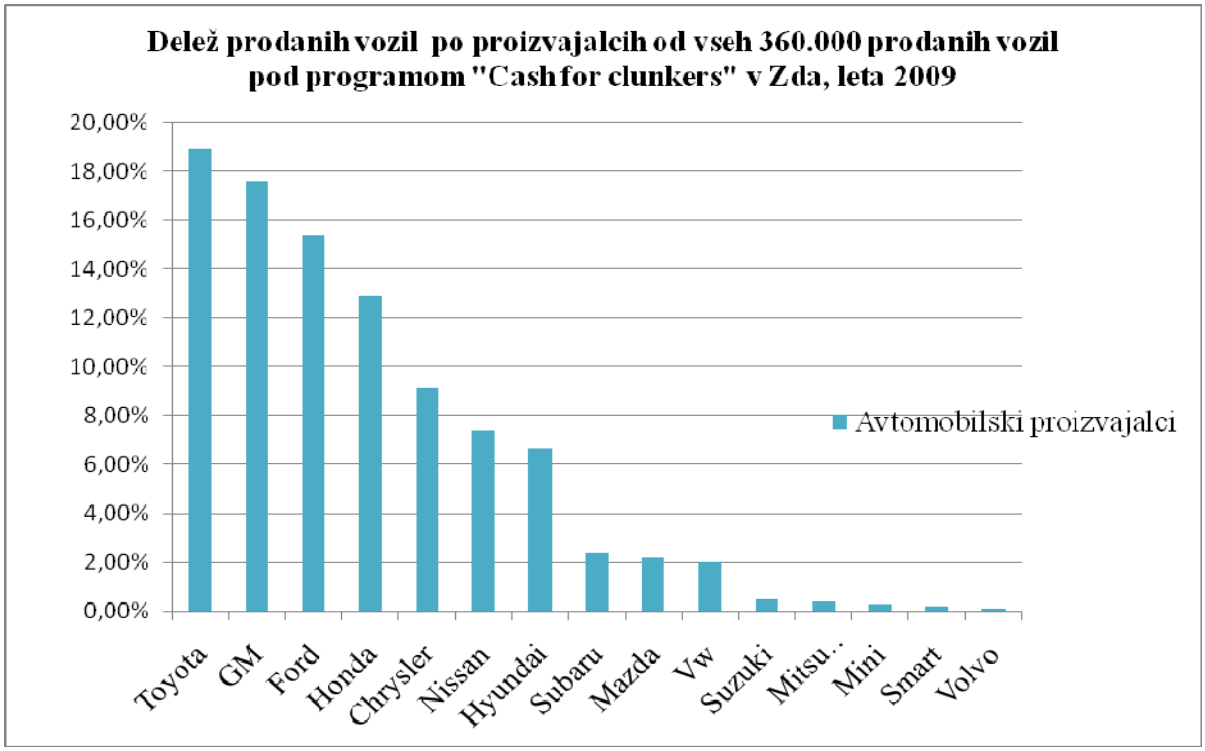
Program je bil namenjen povečanju prodaje, a le na kratek rok. Pred začetkom izvajanja programa so imeli proizvajalci v skladiščih velike zaloge avtomobilov. Z začetkom programa so se te zaloge začele zmanjševati, kar pa ni pomenilo, da bodo proizvajalci proizvajali avte z isto intenziteto kot pred recesijo, čeprav se število zaposlenih ne bo zmanjševalo. Dokler pa program ne bo omogočal novih zaposlitev, ne bo prinašal nobenih dolgoročnih koristi posamezniku oziroma domači ekonomiji. Zaskrbljujoče je tudi dejstvo od kod se je program

[3] Evropska komisija. (2006). CARS 21 - *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century: Final Report.* Najdeno 18. julija 2010 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf.

financiral. Program je dobival denar od davkov in od državnih obveznic. Torej, če je program potreboval več denarja, si je morala Amerika sposoditi več denarja od ostalih držav oz. je morala povečati davke, kar pa na dolgi rok ne koristi domači ekonomiji. Ker je v Ameriki veliko tujih proizvajalcev, bi večina denarja odšla v tuje države, ki lahko na tujih trgih bolje poslujejo (Phil for Humanity, n. a.).

Cilj programa je bil tudi omogočiti revnejšim ljudem lažji dostop do novega avtomobila. Toda program je prizadel najbolj revno prebivalstvo. Zaradi kreditnega krča so ljudje težko prišli do kreditov, zaposlenost je močno upadla in prihrankov ni bilo veliko. Tudi s pomočjo države si ljudje v večini niso mogli privoščiti novega avtomobila. Večina je kupovala rabljene avtomobile. Ker je bil namen programa zmanjšati število starejših avtomobilov, se je število rabljenih avtomobilov drastično zmanjšalo, s tem pa je narasla cena rabljenih avtomobilov. Tako so ljudje, ki so najbolj potrebovali pomoč, občutili največ škode. Po drugi strani so posledice občutili tudi avtomehaniki ter prodajalci rabljenih avtomobilov (Business Insider, 2010).

Slika 4: Deleži prodanih vozil



Vir: United States Department of Transportation 2009

Britanska vlada je pomagala *Hyundaiu* pospešiti prodajo in s tem pomagala prevzeti nekaj tržnega deleža večjim tekmecem na britanskem trgu, kot na primer *Renault-u* in *Fiat-u*. Sama »*Scrappage Scheme*« je bila vredna 300 milijonov funtov in je v prvotni fazi spodbujala prebivalce k menjavi več kot deset let starega avtomobila za novega z 2000 funtov subvencije pri nakupu. Polovica je financirana s strani države, polovica pa s strani industrijskega sklada. *Hyundai* si je s tem ukrepom povišal prodajo za 36 %, s čimer je postal najhitreje rastoče podjetje v Angliji. Podjetje je izjavilo, da bi lahko prodalo celo še več avtomobilov, če bi jih imelo. Strategija je uspešna, dokler obstajajo sredstva za njeno izvrševanje. Tudi s stroškovno učinkovitega vidika prinaša negativne posledice na povečevanje emisij v ozračju (Autoblog, 2010).

4 PRIMERJAVA UKREPOV ZOPER KRIZO V AVTOMOBILSKEM SEKTORJU V EVROPSKI UNIJI IN ZDRUŽENIH DRŽAVAH AMERIKE

Nakup novega avta lahko vedno odložimo. Če bi delali trajne avtomobile, bi pri zdajšnjih zmožnostih tehnologije lahko enega vozili vse življenje. Celo pri zdajšnjem potratnem načinu življenja s »potrebo« po osebnih avtih ni nikakršne notranje nuje, da bi morali imeti novega vsakih nekaj let. Seveda lahko EU predpiše nove ekološke standarde, zlasti prisilno opustitev pogona na naftne derivate, in tako potrošnikom vsili nova vozila, del industrije pa zaradi tehnološke zahtevnosti reši pred selitvijo celotne panoge v Indijo, Brazilijo ali Južno Afriko. Avtomobilska industrija povsod v razvitem svetu ne bo preživela, njeno sesutje v ZDA in preselitev v nerazvite dežele pa bi spremenila ne samo ameriško gospodarstvo ampak tudi razmerja med vplivnimi državami.

Tudi posel s preprodajo rabljenih avtomobilov v Sloveniji najbrž ne bo več tako cvetel, kot je do zdaj, kar pomeni, da bo ostalo brez posla tudi kar nekaj trgovcev in distributerjev. Avtomobilska industrija je bila pred krizo dober posel tudi za prevoznike. Z zmanjšanjem proizvodnje in izvoza bo tudi zanje manj posla oz. bodo morali najti nadomestilo. Ni slišati, da bi se vodilni v slovenskih družbah pripravljali na te spremembe. Za zdaj iz večine industrijskih podjetij slišimo le, da pričakujejo pomoč države. Günter Verheugen vladam v državah članicah EU sporoča, da je pomoč podjetjem upravičena le, če jim pomaga dolgoročno preživeti. To niso podjetja, ki so vseskozi odvisna od državnih jasli. Takšnih je bilo pri nas že pred krizo preveč.

Tako ZDA kot Evropa sta močno občutili posledice finančne krize. Obe sta se srečali z upadom prodaje, padanjem tržnih deležev zaradi azijskih proizvajalcev, prehodom kupcev k cenejšim modelom avtomobilov. Dejstvo je, da lahko nakup avtomobila v kriznih primerih vedno odložimo. Avtomobila ne štejemo za osnovno dobrino, temveč za luksuzno dobrino (Zorman 2010). Torej, v kriznih situacijah oz. v časih, ko se prebivalstvo znajde v finančnih težavah, imajo primarni pomen osnovne dobrine oz. dobrine, ki so življenskega pomena. To pomeni, da je avtomobilska industrija močno odvisna od finančnih razmer ter rasti življenjskega standarda v državah v razvoju. Seveda ima EU in ZDA možnost, da predpiše določeno ekološke standarde, ki bi od potrošnikov prisilno zahtevale nakup novih, bolj neoporečnih vozil, s katerimi bi poizkušali rešiti krizo v avtomobilski industriji.

Če povzamemo ukrepe, ki sta jih sprejeli Amerika ter EU ugotovimo, da so večinoma enaki. Povsod so zmanjševali število zaposlenih, ukinjali dele podjetij, ki niso prinašali dodatne vrednosti, finančne pomoči. Prav tako so domačim proizvajalcem pomagale njihove vlade, ki so v večini sofinancirale nakupe novih avtomobilov v zameno za starega. Najpomembnejša skupna značilnost sprejetih ukrepov je bila subvencioniranje nakupa novega avtomobila. Tako v ZDA kot v EU je kupec novega avtomobila v zameno za starega dobil določeno denarno pomoč s strani države. S stališča kupca in proizvajalca je tovrstni ukrep prinesel določeno korist. Proizvajalec si je krepil prodajo ter zmanjševal stroške skladiščenja vozil, ki so čakali na prodajo. Na drugi strani je kupec kupil nov avto po nižji ceni v primerjavi s polno ceno pred sprejetjem sofinanciranja nakupa novega avtomobila. Toda na drugi strani se kažejo tudi negativne posledice. V prvi fazi so te posledice občutile prodajalne z rabljenimi vozili ter avtomehanične delavnice. S sprejetjem programa o sofinanciranju se je povpraševanje po novih avtomobilih začelo zmanjševati. Na drugi strani pa so avtomobile, ki so jih kupci zamenjali z novimi avtomobili, reciklirali. Tako se je zmanjšalo število rabljenih vozil, posledično pa se je povečala cena rabljenim vozilom. V končni fazi so to še najbolj občutili ljudje z nižjimi prihodki, ki so večinoma kupovali rabljene avtomobile.

Oba akterja sta ponujala državno pomoč, ki je bila lahko namenjena zgolj za raziskave, razvoj, prestrukturiranje in druge podobne ukrepe, prejeli pa so jo lahko vsi v verigi, od proizvajalcev do distributerjev. Podjetja, ki so prejela denarno pomoč so se zavezala, da bodo denar porabljala za prestrukturiranja podjetij, usmerjanje raziskav na vozila na električni pogon, usmerjanje proizvodnje v manjše osebne avtomobile z manjšo porabo goriva ter z manjšim izpustom ogljikovega dioksida v ozračje ter stremeti k razvoju vozil na hibridno- električni pogon. Prav tako se ZDA in EU srečujeta z mnogo večjimi stalnimi ter variabilnimi stroški v primerjavi z azijskimi državami, kjer je delovna sila mnogo cenejša.

Skozi nalogo sem dognal, da je avtomobilska industrija občutila večje negativne posledice krize, vendar po mojem mnenju finančna kriza ni bila povod za krizo, ampak bolj njen pospeševalec. Proizvajalci v ZDA so slepo verjeli, da bodo ljudje še vedno kupovali velike SUV in večje avtomobile z relativno večjo porabo gorivo v primerjavi z ostalim modeli (osebna vozila). Niti Evropa niti Amerika pa ni posvečala večje pozornosti proizvajalcem iz Azije, ki so ponujali podobne avte z nizko porabo po nižji nakupni ceni, saj, kot je znano je tam delovna sila vsaj 5-krat cenejša kot v Ameriki oz. Evropi (Bloomberg Business Week, 2004).

SKLEP

Cilj naloge je bil pokazati močno povezanost in soodvisnost med avtomobilskima sektorjema ZDA in EU. Preko naloge sem torej iskal argumente za potrditev omenjene teze. Še pred tem sem izpostavil okvir naloge s predstavitvijo značilnosti avtomobilske industrije ter le-te v obravnavanih akterjih. Tako sem na kratko opisal dejavnike, ki so prispevali k nastanku krize, vpliv krize ter njen globalni učinek. Naloga je bila postavljena v kontekst finančne in gospodarske krize in odgovorov na upadanje povpraševanja po avtomobilih, zato sem nekaj besed namenil tudi temu ter njenemu pomenu za ekonomijo oz. gospodarstvo. Za ugotovitev zastavljene teze sem primerjal stanje posledic krize na obeh trgih, medsebojno odvisnost obeh trgov ter razlike med trženjskim strategijami. Pri tem sem skušal ugotoviti, kako sta oba akterja, EU in ZDA, poiskušala zajeziti negativne učinke krize, kako sta se spopadla z njo ter končno, kakšne so bile razlike med strategijama obeh akterjev in možnostjo uporabe enakih strategij na različnih trgih.

Zadnja gospodarska kriza ima svoje začetke v letu 2008, ko se je sesul ameriški nepremičninski trg, ki se je na različne načine preselil na večino sveta. Avtomobilska industrija je bila izmed vseh gospodarskih sektorjev večinoma najbolj prizadeta. Zaradi velike povezanosti avtomobilske industrije z drugimi gospodarskimi sektorji je bila kriza neizbežna. Kot sem že omenil v nalogi, avtomobilska industrija predstavlja velik delež v svetovnem BDP-ju, deležu zaposlenih ter inovacijah. Na prvi pogled se zdi, da je kriza prizadela zgolj samo podjetja, ki proizvajajo avtomobile oz. podjetja, ki so povezana s samo proizvodnjo. V ozadju pa kriza v avtomobilskem sektorju močno prizadene zaposlene v podjetjih, partnerje podjetij, ki so povezana s proizvajalci, prebivalstvo ter v končni fazi tudi domačo ekonomijo. Zato sem skozi nalogo poizkušal prikazati veliko vpletenost držav pri reševanju podjetij iz krize. Že od začetka ekonomije se mnenja delijo glede nujnosti vpletenosti držav v ekonomijo. Če povzamem samo primer *General Motorsa* iz naloge, je večina ljudi zagovarjala finančno pomoč podjetju, saj naj bi po njihovem stečaj podjetja Ameriki prinesel več škode kot koristi

(nezaposlenost, socialni stroški). Spet na drugi strani pa so bili nekateri proti pomoči, saj so mnenja,da se bodo razmere same uravnotežile ter pustile, da gre *General Motors* v stečaj.

Ne glede na svetovne razmere pa še vedno stojim za trditvijo, da je gospodarskofinančna kriza zgolj pospešila poslabšanje razmer v celotni avtomobilski industriji. Pred krizo v avtomobilski industriji so bili ljudje pripravljeni plačati nekoliko višjo ceno avtomobila za znamko, ki so jo imeli v prejšnjih letih. Toda, ko so se razmere na finančnem trgu in trgu dela zaostrile, pripadnost določeni znamki ni odtehtala nakupa bolj priznanih znamk (*VW, Audi, Mercedes*, itd.). Zaradi teh dejavnikov so se ljudje začeli zanimati za cenejše znamke vozil, vendar ne na račun slabše kvalitete temveč slabše uveljavljenosti (*Kia, Hyundai*). Večina motornih vozil proizvedenih na Japonskem (*Toyota, Honda, Mazda*) slovi po njihovi kvaliteti in zmernih cenah (Milač, 2009). Ankete opravljene v ZDA so pokazale, da je 44 % vprašanih Američanov prepričanih, da najboljše avtomobile izdelujejo na Japonskem, 29 % jih meni, da v ZDA, 15 % pa jih prisega na nemške avtomobile. Pri avtomobilskih proizvajalcih pa je četrtina vprašanih kot najboljšega proizvajalca navedla japonsko Toyoto, 21 % družbo *General Motors* in 17 odstotkov prav tako japonsko *Hondo* (Delo.si, 2007).

To vse dokazuje, da ne glede, da je finančna kriza še pospešila upad prodaje v Ameriki, da se je ameriška avtomobilska industrija že pred krizo nahajala v težavah.

LITERATURA IN VIRI

1. ACEA – European Automobile Manufacturers Association. (2009). *European automobile industry report*. Najdeno 22. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.acea.be/images/uploads/files/20090519_ACEA_Industry_Report09FULL.pdf.
2. Autoblog. (2009). *Hyundai reports 4,000 scrap car trades in UK, reveals some surprises*. Najdeno 19. maja 2010 na spletnem naslovu http://www.autoblog.com/2009/05/26/hyundai-reports-4-000-scrap-car-trades-in-uk-reveals-some-surpr/.
3. Autos on msnbc.com. (2008). *U.S. auto sales sink to worst level since 1982 - Hopes dashed that industrywide decline in vehicle demand is easing*. Najdeno 24. junija 2010 na spletnem anslovu http://www.msnbc.msn.com/id/28015964/.
4. Avto-magazin.si. (n. a.). *EU: Največji padec prodaje v zadnjih 15 letih*. Najdeno 23. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.avto-magazin.si/novice/eu_najvecji_padec_prodaje_v_zadnjih_15_letih-21363.aspx.
5. BBC. (2009a). *GM reports massive quarterly loss*. Najdeno 16. junija 2010 na spletnem naslovu http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7912544.stm.
6. (BBC, 2009b). *US car giants seek $21bn funding*. Najdeno 25. junija 2010 na spletnem naslovu http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7893574.stm
7. Business Insider. (2010). *Cash For Clunkers Postmortem: Epic Fail*. Najdeno 21. avgusta 2010 na spletnem naslovu http://www.businessinsider.com/ghosts-of-stimuli-past-cash-for-clunkers-one-year-on-2010-8.
8. Bloomberg. (2010). *Ford Motor Seeks Buyers for Volvo, Jaguar, Land Rover (Update3).* Najdeno 11. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=a.aqHebDbcgY.
9. Bloomberg Business Week. (2004). *Just How Cheap is Chinese Labor?* Najdeno 11. avgusta 2010 na spletnem naslovu http://www.businessweek.com/magazine/content/04_50/b3912051_mz011.htm.
10. Cooney, S. in Yacobucci, D.B. (2005). *U.S. Automotive Industry: Policy Overview and Recent History*. CRS Report for Congress. Najdeno 23. junija 2010 na spletnem naslovu http://ncseonline.org/NLE/CRSreports/05apr/RL32883.pdf.
11. Delo.si. (2007). *Američani ne zaupajo ameriškim avtomobilom*. Najdeno 9. avgusta 2010 na spletnem naslovu http://www.delo.si/clanek/o184295.
12. Dnevnik. (2010). *Fiat v prvem četrtletju z izgubo; Ferrari na borzo*. Najdeno 16. maja 2010 na spletnem naslovu http://www.dnevnik.si/novice/estrada/23289.
13. DW-World.de. (2009). *Study condemns Germany's car scrapping scheme as waste*. Najdeno 18. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.dw-world.de/dw/article/0,,4225192,00.html.

14. Evropska komisija. (2006). *CARS 21 - A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century: Final Report*. Najdeno 18. julija 2010 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf.
15. Evropska komisija. (2010). *Automotive industry*. Najdeno 11. junija 2010 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_en.htm.
16. Evropski ekonomsko-socialni odbor. (2009). Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o vplivu svetovne krize na glavne evropske proizvodne in storitvene sektorje, CCMI/065. Najdeno 18. junija 2010 na spletnem naslovu http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:nI7EBsH-WmEJ:https://toad.eesc.europa.eu/ViewDoc.aspx%3Fdoc%3Dces%255Cccmi%255Cccmi065%255CSL%255CCES567-2009_FIN_NI_SL.doc+CCMI/065+-+Vpliv+svetovne+krize+na+proizvodne+in+storitvene+sektorje.&cd=1&hl=sl&ct=clnk&gl=si&client=firefox-a.
17. Finančni slovar. (2010). *Kreditni krč.* Najdeno 23. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.financnislovar.com/definicije/kreditni-krc.html.
18. Haugh, D., Mourougane, A. in Chatal, O. (2010). *The Automobile industry in and beyond the crisis*. OECD Economics Department Working Papers No. 745. Najdeno 2. septembra 2010 na spletnem naslovu http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP%282010%291&doclanguage=en.
19. Housing Bubble Graphs. (2010). *United States House Prices*. Najdeno 23. julija 2010 na spletnem naslovu http://mysite.verizon.net/vzeqrguz/housingbubble/.
20. Kaminsky, L., Reinhart, G in Carmen, M. (1999). Twin Crises: The Causes of Banking and Balance of Payments Crises. *The American Economic Review*.
21. Kopa. (2010). *Avtomobilska industrija*. Najdeno 15. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.kopa.si/kopaerp/panozneresitve/avtomobilskaindustrija.aspx.
22. Milač, Miloš. (2009). Prodajni krč aprila najhujši do zdaj. *Finance*. Najdeno 21. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.finance.si/246135.
23. Mrak, M. (2002). *Mednarodne finance*. Ljubljana: GV Založba.
24. Morici, P. (2009). *Causes of and Cures for the Economic Crisis*. Najdeno 16. junija 2010 na spletnem naslovu http://seekingalpha.com/article/125478-causes-of-and-cures-for-the-economic-crisis.
25. Newsweek. (2009). *Cash For Clunkers' Lasting Impact - It was great for car dealers. But was it good for the economy?* Najdeno 15. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.newsweek.com/2009/08/24/cash-for-clunkers-lasting-impact.html.

26. New York Times. (2009a). *Driving Out of Germany, to Pollute Another Day*. Najdeno 18. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.nytimes.com/2009/08/08/world/europe/08germany.html?_r=1&hpw.
27. New York Times.(2009b). *Car Allowance Rebate System (Cash for Clunkers)*. Najdeno 17. julija 2010 na spletnem naslovu http://topics.nytimes.com/topics/reference/timestopics/subjects/c/cash_for_clunkers/index.html.
28. OECD. (2000). *Cross-border Mergers and Acquisitions. Their Role in Industrial Globalisation*. Pariz.
29. OECD. n. a. *The automobile industry in and beyond the crisis*. Najdeno 25. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.oecd.org/dataoecd/57/61/44089863.pdf.
30. Oica. (2006). *The Auto Industry and the Environment*. Najdeno 21. junija 2010 na spletnem naslovu http://oica.net/wp-content/uploads/2007/06/oica-depliant-final.pdf.
31. Phil for Humanity. (n. a.). *Reasons Why Cash for Clunkers is a Bad Idea*. Najdeno 19. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.philforhumanity.com/Cash_for_Clunkers.html.
32. Spiegel Online. (2009). *Car-Scrapping Plans -- Germany's Lessons*. Najdeno 18. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.spiegel.de/international/business/0,1518,623362,00.html.
33. The Truth about cars. (2010). *The Great Auto Industry Crisis of 2008: History*. Najdeno 24. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.thetruthaboutcars.com/the-great-auto-industry-crisis-of-2008-history/.
34. U.S. Department of Commerce. (2007). *The Brazilian Automotive Industries Breaking Records*. Najdeno 23. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.researchwikis.com/Automobiles_-_Brazil_2007_Marketing_Research.
35. United States Department of Transportation. (2009). *Cash for Clunkers Wraps up with Nearly 700,000 car sales and increased fuel efficiency, U.S. Transportation Secretary LaHood declares program "wildly successful"*. Najdeno 18. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.dot.gov/affairs/2009/dot13309.htm.
36. Who Crash the Economy. (2010). *Time to pick and choose: Housing or Jobs*. Najdeno 25. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.whocrashedtheeconomy.com/blog/?m=200903.
37. Zorman, D. (2010). Kriza luksuza? *Dnevnik*, 9. avgust. 2010. Najdeno 21. avgusta 2010 na spletnem naslovu http://www.kd-skladi.si/data/files/1281352164.pdf.