

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**ANALIZA VPLIVA FINANČNE KRIZE NA NEMŠKO  
GOSPODARSTVO S Poudarskom NA AVTOMOBILSKI  
INDUSTRIJI**

Ljubljana, maj 2010

BORUT ŽNIDARIČ

## **IZJAVA**

Študent BORUT ŽNIDARIČ izjavljam, da sem avtor predstavljenega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom dr. TJAŠE REDEK. Dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 16. 4. 2010

Podpis: \_\_\_\_\_

# Kazalo

<b>UVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>1. FINANČNA KRIZA V ZDA</b> .....	<b>2</b>
1.1. OBDOBJE NOVE EKONOMIJE .....	2
1.2. VZROKI IN POTEK KRIZE V ZDA .....	4
<b>2. GOSPODARSKA KRIZA V NEMČIJI</b> .....	<b>6</b>
2.1. GOSPODARSKA AKTIVNOST NEMČIJE V ZADNJEM DESETLETJU .....	6
2.2. STRUKTURA NEMŠKEGA GOSPODARSTVA .....	9
2.3. ZAČETEK KRIZE.....	11
2.4. GIBANJE OSNOVNIH MAKROEKONOMSKIH KAZALCEV.....	13
2.4.1. Padec agregatnega povpraševanja.....	16
2.4.2. Brezposelnost.....	19
<b>3. AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA</b> .....	<b>20</b>
3.1. ORIS STANJA V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI.....	20
3.2. RECESIJA V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI .....	21
3.3. POMEN AMERIŠKEGA TRGA.....	23
3.4. VPLIV GOSPODARSKE KRIZE NA POSAMEZNE PREDSTAVNIKE NEMŠKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE .....	24
3.4.1. Daimler.....	24
3.4.2. BMW.....	26
3.4.3. Volkswagen (VW) .....	27
3.4.4. Opel.....	29
<b>4. BOJ PROTI KRIZI</b> .....	<b>30</b>
4.1. UKREP AVTOMOBILSKE PREMIJE IN PRIHODNOST NEMŠKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE .....	32
<b>SKLEP</b> .....	<b>35</b>
<b>LITERATURA IN VIRI</b> .....	<b>36</b>

## KAZALO SLIK

Slika 1: Stopnja rasti BDP v ZDA .....	2
Slika 2: Povprečne cene novih nepremičnin v ZDA in posledično pok nepremičninskega balona .....	5
Slika 3: BDP, % sprememba glede na prejšnje leto.....	7
Slika 4: Stopnja inflacije preko indeksa CPI (na letni osnovi) .....	8
Slika 5: Stopnja brezposelnosti v Nemčiji .....	9
Slika 6: Razdelitev BDP-ja Nemčije po dejavnostih .....	10
Slika 7: Deleži dejavnosti v gospodarstvu Nemčije in EU v letu 2009 .....	10
Slika 8: Razdelitev BDP-ja po izdatkovni metodi 2009 .....	11
Slika 9: DAX indeks - indeks nemške borze vrednostnih papirjev.....	13
Slika 10: Indeks naročil novih proizvodov .....	14
Slika 11: Stopnja rasti BDP - Nemčija.....	15
Slika 12: Domača potrošnja v EUR .....	16
Slika 13: nemški izvoz od 2000 – 2009 (mesečni podatki).....	17
Slika 15: Stopnja brezposelnosti .....	20
Slika 16: Slika stanja avtomobilske industrije .....	22
Slika 17: Delež prodaje tovornih vozil Daimler.....	25
Slika 18: Prodaja skupine BMW po trgih 2009 .....	26
Slika 19: Prodaja osebnih avtomobilov skupine BMW v obdobju 2000 - 2009.....	27
Slika 20: Prodaja skupine WV v letih 2008 in 2009 .....	28
Slika 21: Prodaja skupine VW v obdobju 2004-2009.....	29

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Povprečna rast dohodkov in vrednosti nepremičnin v obdobju 2000 - 2005.....	3
Tabela 2: Primerjava deleža izvoza v BDP v letu 2009 .....	18
Tabela 3: Proizvodnja osebnih vozil nemških proizvajalcev v Nemčiji .....	21
Tabela 4: primerjava svetovne in nemške proizvodnje avtomobilske idustrije .....	23
Tabela 5: Prodaja avtomobilov v ZDA leta 2008 .....	24
Tabela 6: Prodaja osebnih avtomobilov skupine VW v prvih treh četrtletjih 2009.....	27
Tabela 7: Primerjava prodaje avtomobilov v Nemčiji – št. registracij novi avtomobilov	34

## UVOD

Zlomu hipotekarnega trga in finančni krizi v Združenih državah Amerike je sledil padec prodaje in posledično povečanje zalog neprodanih stanovanj. To je le eden izmed dejavnikov, ki je napovedal gospodarsko krizo. Strokovnjaki si zaenkrat še niso enotni o možnem obsegu krize; eni menijo, da se je politični in ekonomski vrh toliko naučil iz cikličnega delovanja gospodarstva, da lahko ob pravilnem ekonomsko-političnem delovanju cikle predvidijo oz. se jim izognejo; drugi so že ob pričetku hipotekarne krize v ZDA napovedovali svetovno krizo. Sredi leta 2009 ni bilo več dvoma, da je svet zajela recesija. Ob finančni krizi se je namreč pojavila še kriza v gospodarskem sektorju, pri čemer se je stanje svetovnega gospodarstva odrazilo tudi na borzah vrednostnih papirjev. Prve posledice recesije so se sicer pojavile v ZDA, vendar so se kmalu prenesle tudi na področje Evrope. Velike težave bank v Veliki Britaniji in Nemčiji (IKB Deutsche Industriebank, Northern Rock, Hypo Real Estate) so pokazale, da se Evropa ne bo izognila svetovnemu cikličnemu dogajanju in prihajajoči finančno-gospodarski krizi. Ob krizi v finančnem sektorju in veliki krizi avtomobilske trojice iz Detroita je prihajalo do raznih ugibanj, kako močno bo kriza udarila tudi na področju avtomobilske industrije v Evropi.

Gospodarska rast Nemčije v zadnjih petih letih je bila med najnižjimi v Evropi. Kriza je nevezpodbudno gospodarsko stanje le še poslabšala. Nemčija je največje gospodarstvo Evrope, hkrati pa je ena večjih svetovnih izvoznic - kar pomeni, da je zelo odvisna od svojega izvoza oz. uvoza drugih držav. Znana je po svoji avtomobilski industriji, ki jo je kriza še posebej prizadela. Zaradi zanimivega položaja Nemčije in njenega pomena za slovensko gospodarstvo, sem se odločil analizirati vpliv trenutne krize na njeno gospodarstvo, še posebej pa na avtomobilsko industrijo.

Namen diplomske naloge je torej analizirati značilnosti finančne krize v Nemčiji, s poudarkom na analizi vplivanja gospodarske krize na avtomobilsko industrijo.

Diplomsko delo je sestavljeno iz treh poglavij. Vzroke za nemško in tudi svetovno finančno-gospodarsko krizo je potrebno iskati na nepremičninskem in finančnem trgu ZDA, zato bo uvodni del predstavil oris hipotekarne in finančne krize v ZDA. V jedrnem delu diplomske naloge se bom osredotočil na gospodarsko krizo v Nemčiji in pred tem pojasnil še začetek krize v bančno-finančnem sistemu, do katerega je pred tem prišlo. Ob analiziranju gospodarske krize se bom še posebej posvetil analizi dejavnikov, značilnih za nemško gospodarstvo, kot sta izvoz in avtomobilska industrija. Sledi poglavje s predstavitvijo protikriznih ukrepov. Ob koncu bom ocenil, kakšni obeti se gospodarstvu Nemčije kažejo v prihodnje.

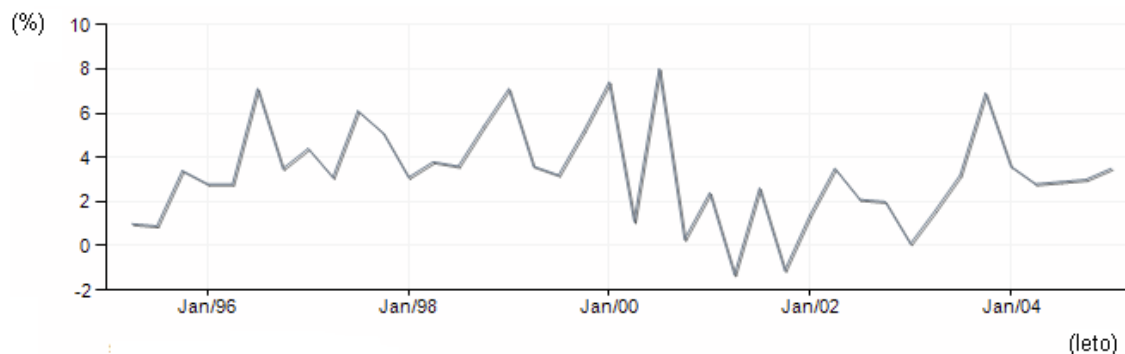
# 1. FINANČNA KRIZA V ZDA

Pred začetkom analize gospodarske krize v Nemčiji je potrebno ugotoviti oz. izpostaviti vzroke za nastanek krize v Nemčiji. Svetovna gospodarska kriza se je razširila iz področja Združenih držav Amerike (v nadaljevanju ZDA), zato bom najprej predstavil in na kratko tudi orisal vzroke za nastanek krize v ZDA ter ob tem opisal stanje ameriškega gospodarstva. V nadaljevanju razdelka bom označil hipotekarno krizo, pok njenega balona ter prehod finančne krize v realno gospodarstvo in širjenje na druga svetovna gospodarska področja.

## 1.1. OBDOBJE NOVE EKONOMIJE

Obdobje devetdesetih let in začetek 21. stoletja kažeta velik razcvet ameriškega gospodarstva, kar dokazujejo tudi makroekonomski rezultati omenjenega obdobja. Slika 1 prikazuje stopnjo rasti BDP v ZDA v obdobju 1995 – 2004. Manjšo rast BDP je mogoče opaziti v obdobju po terorističnem napadu 11. septembra, ki je močno vplival na takratno ameriško gospodarsko rast, vendar je kljub temu le-ta ostala približno podobna rasti povprečja EU. Povprečna rast ZDA v letih 2000 – 2004 je znašala 2.6 %, medtem ko je EU-15 (15 držav EU) dosegala rast 1,9 % (Eurostat, 2009).

Slika 1: Stopnja rasti BDP v ZDA



Vir: *Tradingeconomics*, 2009.

Obdobje velikega gospodarskega razcveta imenujemo obdobje nove ekonomije (*angl.* new economy), kjer so v ospredje postavljeni trije glavni makroekonomski kazalci: pospešena gospodarska rast, nizka brezposelnost ter inflacija. Prav omenjeni makroekonomski kazalniki v obdobju 1995-2005 dokazujejo velik razcvet gospodarstva (Savas 2004, str 110). Razloge za takšen razcvet v ameriškem gospodarstvu pa lahko razberemo že iz samih opredelitev »Nove ekonomije«.

Po mnenju Penger-ja (2001, str. 37) nova ekonomija obsega ekonomsko znanost, podprto z delovanjem na omrežni, digitalni ter internetni ravni. Mrkaič (2000) omenja, da nova

ekonomija temelji na uvedbi računalniško informacijske tehnologije. Obdobje nove ekonomije zato enači z novo industrijsko revolucijo.

Razlog za visoko rast gospodarstva je bil predvsem v povečanju produktivnosti, posledica česar je bila velika rast podjetij, ki poslujejo preko interneta (angl. dotcom podjetij). Gospodarska rast pa ni bila samo posledica uporabe informacijske tehnologije v gospodarstvu, ampak tudi drugih dejavnikov kot so: finančne inovacije in deregulacija ključnih industrij v ZDA, čeprav naj bi predvsem povečana uporaba visokih informacijskih tehnologij povečala produktivnost dela ter posledično ustvarila velik razcvet ameriškega gospodarstva (Savas, 2004, str. 110). Poleg rasti internetnih podjetij se je razcvet najbolj poznal na borzi, saj se je močno povečala tržna kapitalizacija. Vsak velik razcvet pa ima tudi posledice in v tem primeru je to bil t.i. 'dotcom' balon, ki je počil zaradi precenjenosti omenjenih podjetij in prinesel v ZDA blažjo recesijo Savas (2004, str. 111).

Pok dot.com balona umeščamo v leto 2003. Ameriška vlada pa je ukrepala predvsem s pomočjo ekspanzivne monetarne politike. Ameriška centralna banka (v nadaljevanju FED) je v ta namen v manj kot pol leta zmanjšala obrestno mero na le 1 % (prej je znašala 6,5 %). Nizke obrestne mere so pomenile znižanje realne vrednosti prihrankov, hkrati pa tudi močno znižanje stroškov zadolževanja. Novo okolje je spremenilo obnašanje subjektov, ki so namesto varčevanja raje vzeli posojilo in sredstva vložili v delnice ali nepremičnine. Špekulativno obnašanje subjektov je bilo v obdobju razcveta povsem normalno, saj se je v ekspanzivnem gospodarskem okolju optimizem povečeval. Kot posledica le tega in ugodnih varčevalnih pogojev se je na trgu pojavilo veliko povpraševanje po nepremičninah, ki je hkrati dvignilo cene nepremičnin (Savas, 2004, str. 111). Larson (2007, str. 20) omenja, da se je povprečna cena novogradnje v obdobju 2001 – 2006 dvignila za približno 50 %, medtem ko se je povprečna cena obstoječe gradnje povišala za 62 %. Rast cen nepremičnin in osebnih dohodkov pa ni bila relativno enaka, saj so se dohodki povišali za približno 9,3 %, pri čemer je prišlo do neskladja med rastjo dohodkov in rastjo cen nepremičnin. Tabela 1 prikazuje nesorazmeren porast dohodkov in cen nepremičnin.

*Tabela 1: Povprečna rast dohodkov in vrednosti nepremičnin v obdobju 2000 - 2005*

Leto	Prihodek v \$	Sprememba dohodka v %	Medianska vrednost hiše v \$	Sprememba vrednosti hiše v %
2000	37734		167.400	10,0
2001	38625	2,4	187.488	12,0
2002	39453	2,1	209.987	12,0
2003	40427	2,5	241.485	15,0
2004	41438	2,5	272.878	13,0
2005	43771	5,6	314.082	15,1
5-letna sprememba		16,0		87,6

*Vir: Otteau Valuation Group inc., 2005.*

Eno izmed pozitivnih posledic povečanega povpraševanja po nepremičninah je predstavljala rast ustanavljanja podjetij in povečevanje vrednosti podjetij, ki so bila neposredno vezana na

posle z nepremičninami; to so bila razna načrtovalna podjetja, gradbena podjetja in nepremičninska podjetja. Povečana aktivnost je pomenila povečevanje bogastva vseh omenjenih skupin ter seveda povečanje bogastva celotnega gospodarstva ZDA (Larson, 2007, str. 18-20).

Stabilnost svetovnega gospodarstva v zadnjih dvajsetih letih se kaže predvsem v tem, da so vse gospodarske krize tega obdobja brez problema zajezili oz. omejili njihovo moč. Prav dejavnik stabilnega makroekonomskega okolja pa povečuje zaupanje gospodarskih subjektov v gospodarstvo, ki se je v obdobju 2000 do 2005 izrazilo v povečanem povpraševanju po sredstvih za nakup nepremičnin. Subjekti so se bili bolj pripravljeni zadolžiti, saj so razmere zadnjih treh desetletij kazale na pozitiven razvoj gospodarstva (The turning point, 2007).

## **1.2. VZROKI IN POTEK KRIZE V ZDA**

Kljub nekaterim pozitivnim dejavnikom, kot je povečevanje blaginje v ZDA in zmerno zaupanje v ameriško gospodarstvo, se je v letih 2004 in 2005 v ospredju čedalje bolj zaznavalo pregrevanje nepremičninskega trga, ki se je odrazilo v rekordno visokih cenah nepremičnin in povečevanju hipotekarnega dolga (Larson, 2007, str. 21). Naposled je nepremičninski balon počil in povzročil padec prodaje nepremičnin in s tem padec njihove vrednosti. Posamezniki so naenkrat imeli čedalje več kreditov, ki jih niso bili sposobni odplačevati. Zlom nepremičninskega trga je pomenil tudi začetek finančne globalne krize z globalnimi razsežnostmi.

Nizka obrestna mera in rast cen nepremičnin sta hipotekarni trg povzdignili v višave, saj je kombinacija omenjenih dejavnikov zagotavljala visoke donose v prihodnosti; seveda ob predpostavki, da cena nepremičnine raste tudi v prihodnosti. Ker je bilo povpraševanje po hipotekarnih posojilih čedalje večje, so se tudi banke kot posojilodajalec prilagodile večjemu povpraševanju z ustvarjanjem novih produktov. Da se banka prilagodi večjemu povpraševanju po hipotekarnih posojilih, mora pridobiti likvidnost. Izvede jo lahko le na podlagi procesa listinjenja (Saraogi, 2007, str.1). Listinjenje pomeni, kot navaja Slak (2005, str. 28), da banka zapakira terjatev hipotekarnega posojila v obliko vrednostnih papirjev in jo proda investitorju. S tem banka prenese tveganje na investitorja, izloči nelikvidno premoženje iz bilance in pride do dodatne likvidnosti, s katero lahko ponudi nadaljnja hipotekarna posojila.

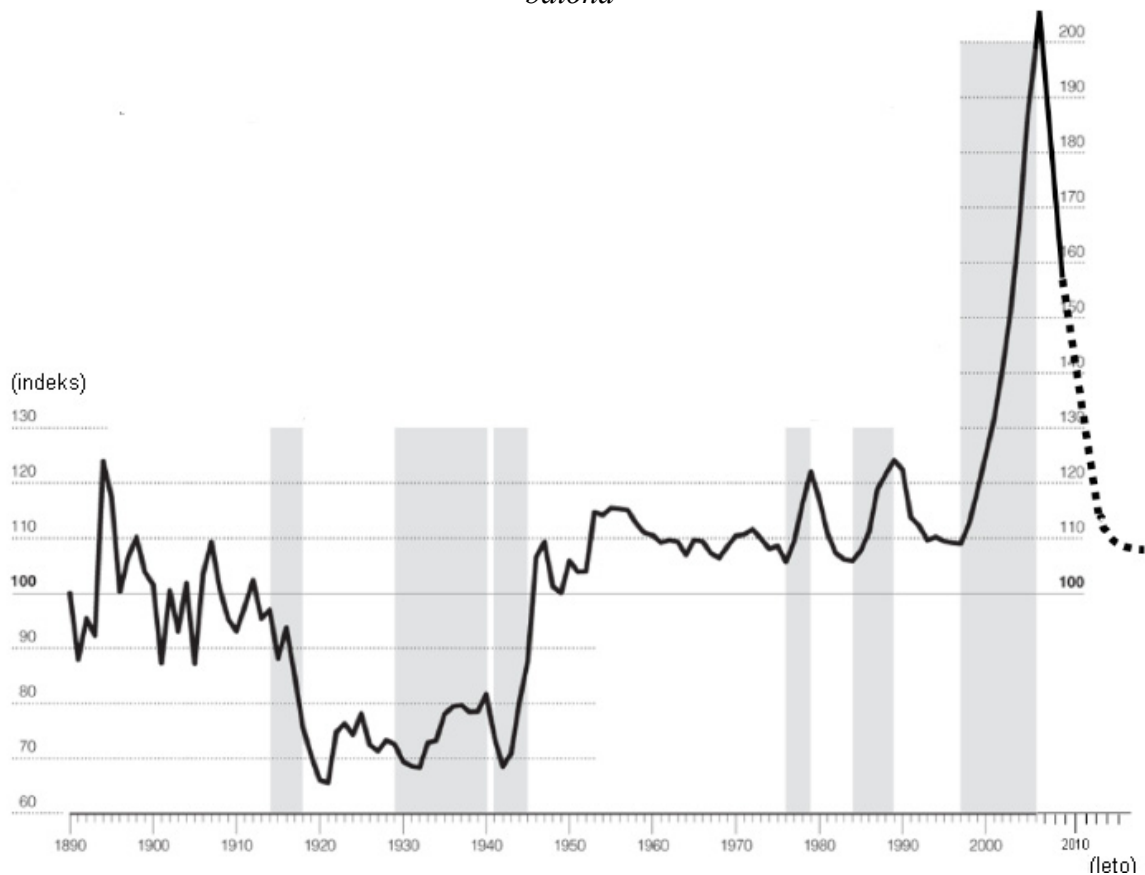
Štiblar (2007, str. 88 – 91) meni, da ima ameriška hipotekarna kriza dve smeri: kriza se je razširila iz žarišča ZDA na druga svetovna območja z Evropo na čelu, kot drugo smer pa omenja selitev hipotekarne krize preko finančne v realno gospodarstvo.

Zlom nepremičninskega trga je prikazan na sliki 2, kjer je prikazana tudi razlika v rasti vrednosti nepremičnin v obdobju zadnjih 120 let. Hipotekarni posojilojemalci so ugotovili, da je njihov kredit postal mnogo višji od njihovih dohodkov in tudi višji od vrednosti same nepremičnine, ki se je zniževala. Zaradi tega tudi niso bili več sposobni odplačevati kreditov,



nasprotno, najemati so začeli premostitvena posojila, s čemer so se posledično pomaknili še korak bližje osebnemu bankrotu. Ker najemodajalci niso bili sposobni odplačevati anuitet, tudi produkti, ki so nastali v procesu listinjenja, niso bili več redno servisirani in posledično niso prinašali obljubljenih donosov. Imetniki hipotekarnih obveznic niso mogli oceniti njihovih tveganj, zato so obveznice začeli prodajati. Ob veliki ponudbi hipotekarnih obveznic se je cena le-teh dodatna znižala, saj jih nihče ni želel v svoji aktivi. Finančne institucije so torej v aktivi držale praktično nelikvidne hipotekarne obveznice, medtem ko je pasiva obsegala depozite, ki bi se mogli izplačati. Nastopile so likvidnostne težave, ki so jih institucije reševale z dodatnim zadolževanjem na denarnem trgu. Ker je na trgu prišlo do nezaupanja in do določenega tveganja neplačila na medbančnem trgu, so se povišale medbančne obrestne mere (Štiblar, 2007, str. 88-91).

*Slika 2: Povprečne cene novih nepremičnin v ZDA in posledično pok nepremičninskega balona*



*Vir: New York Times, 2009.*

Prenos finančne krize iz ZDA je bil ob medsebojni povezanosti finančnih trgov zelo hiter. Evropski finančni trgi so krizo začutili zaradi investiranja finančnih subjektov v ameriške izvedene instrumente, ki so bili podprti z drugorazrednimi hipotekami. Padeč vrednosti nepremičnin, na kateri so temeljili izvedeni finančni instrumenti, so prinesli zmanjšanje vrednosti naložbe in posledično obvezo do refinanciranja naložbe. Omenjenih izvedenih instrumentov ni bilo mogoče prodati, saj ni bilo nobenega povpraševanja po njih. Naenkrat so

evropske banke v svoji bilanci izkazovale okužene vrednostne papirje. Posledica tega pa je bilo tudi povečanje nezaupanja na evropskem medbančnem trgu, kar je pomenilo, da je bila tudi Evropa okužena s finančno krizo.

## **2. GOSPODARSKA KRIZA V NEMČIJI**

Nemčija je eno izmed najbolj razvitih svetovnih gospodarstev in hkrati tudi precej odprto gospodarstvo. Ima močan izvozni sektor, saj izvozi okoli 40 % vrednosti svojega BDP (Destatis, 2009). Skoraj vsako peto delovno mesto je odvisno od zunanje menjave. Najpomembnejši gospodarski centri v državi so: regija Ruhr (nekoč je bila odvisna od težke industrije, vendar se je prestrukturirala v visokotehnološko in storitveno področje), München in Stuttgart (visoka tehnologija, avtomobilska industrija), Rheinland (kemična industrija), Frankfurt/Main (finance), Hamburg (pristanišče, Airbus, mediji), Berlin in Leipzig (Osnovne gospodarske informacije o Nemčiji, 2009).

### **2.1. GOSPODARSKA AKTIVNOST NEMČIJE V ZADNJEM DESETLETJU**

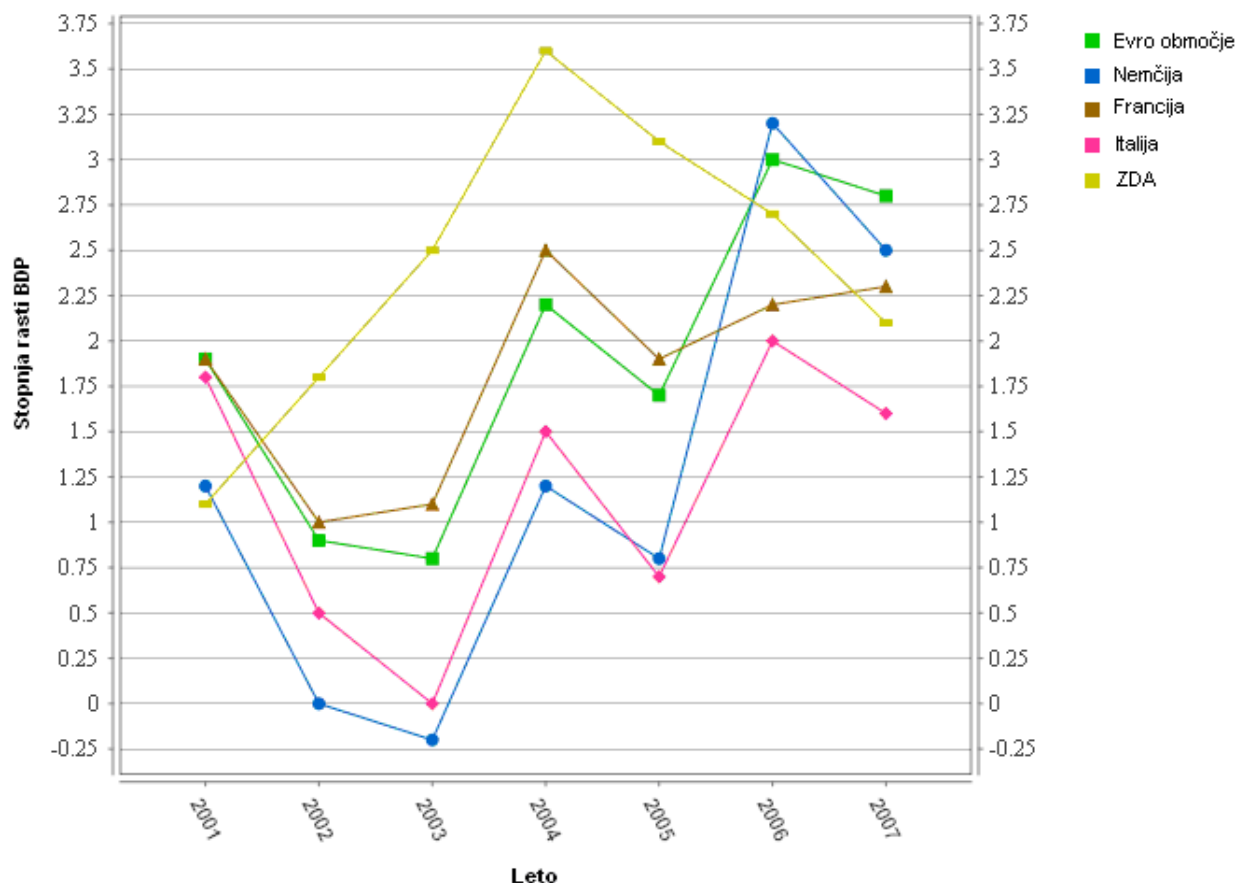
V prvih letih po vstopu v 21. stoletje, natančneje v letih 2003 in 2004, se je Nemčija znašla v zelo slabem stanju, saj so gospodarstvo pestili vse večji problemi, visoki proračunski primanjkljaj, javni dolg, velike težave financiranja pokojninskega in zdravstvenega sistema. Stanje Nemčije v začetku 21. stoletja je bila posledica slabo strukturiranega trga delovne sile.

V tem obdobju se je Nemčija soočala s šibko gospodarsko rastjo zaradi strukturnih težav nemškega družbeno-političnega sistema. V prvih letih 21. stoletja je BDP rasel po zelo nizkih stopnjah, v letu 2003 pa je bila stopnja rasti celo negativna (- 0,3 %). V tem obdobju je naraščala tudi stopnja brezposelnosti, ki je v letu 2003 znašala že 10,0 %. Podatek o deležu brezposelnih kaže tudi na socialne in proračunske probleme, ki so posledica brezposelnosti. Nizka gospodarska aktivnost ter visoki socialni izdatki zaradi velike brezposelnosti predstavljajo glavni razlog, da je Nemčija v letu 2004 že tretjič zapored presegla 3 % primanjkljaj BDP ter prekoračila 60 % prag javnega dolga (Eurostat, 2009). Sistem pokojninskega in zdravstvenega sistema s prihodki ni mogel pokrivati vse večjih odhodkov, zato se je posledično povečala prispevna stopnja, kar je dodatno zmanjšalo razpoložljivi dohodek gospodinjstev in povzročilo višje stroške dela (It's those people, all over again, 2004).

Enega izmed večjih problemov nemškega družbeno-političnega sistema je predstavljalo napačno obravnavanje trga dela, ki ni deloval tržno. Glavni vzrok za to pa naj ne bi predstavljala produktivnost, ampak nizek delovni vložek kot posledica nizke stopnje rasti gospodarstva in nizke udeležbe na trgu. Nepravilno delovanje trga dela je tako v končni fazi rezultat velikih razlik med bruto in neto plačo ter visokih socialnih nadomestil za brezposelnost, ki so trg privedli do nizke udeležbe na trgu. Za reševanje neskladij na trgu dela in v proračunu je takratni kancler Schroder izpeljal skupino reform pod imenom Agenda

2010, ki naj bi prenovila in ponovno vzpostavila pravilno delovanje gospodarskih aktivnosti v nemškem gospodarstvu (It's those people, all over again, 2004).

Slika 3: BDP, % sprememba glede na prejšnje leto



Vir: Eurostat, 2009.

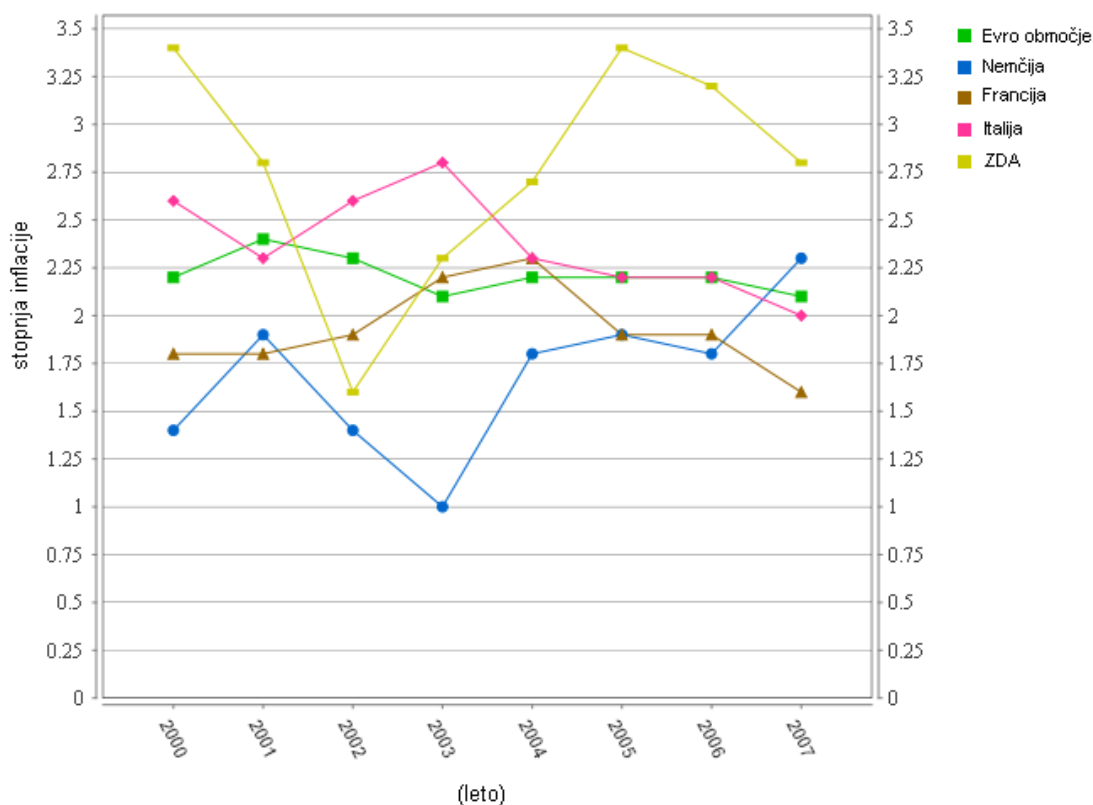
Gospodarska rast BDP-ja v Nemčiji od leta 2000 do 2004 je v povprečju bila manjša od 1 %. Gospodarstvo aktivnost in s tem rast se je povečala šele po letu 2005. Na ravni Evropske unije je Nemčija kljub malce izboljššanem gospodarskem stanju spadala med tiste države, ki so dosegale najnižje stopnje rasti. Slika 3 prikazuje primerjavo gospodarske rasti nekaterih držav in evroobmočja v obdobju 2001 – 2006, na kateri je viden velik razkorak med gospodarsko rastjo Nemčije in rastjo večine ostalih razvitih držav. Do povečanja gospodarske aktivnosti v Nemčiji je prišlo šele letu 2006, in sicer predvsem na podlagi povečevanja izvoza. Posledično je gospodarska rast leta 2006 glede na leto 2005 dosegla 3,2 %. Leta 2007 je BDP dosegel okrog 2 % rast, medtem ko je bil prehod v leto 2008 gospodarsko zelo pozitiven, saj je gospodarska rast samo v prvem četrtletju 2008 glede na četrto četrtletje 2007 znašala kar 1,6 % (Eurostat, 2009). Predvidevam, da omenjeno obdobje po letu 2006 sovпада z uvedbo nepričljubljene reforme Agenda 2010, ki je poživila nemško gospodarstvo. Glavna področja, vključena v sistem reform, so bila:

- področje gospodarstva (ustvariti dodatna delovna mesta),

- izobraževanje (hitrejše in boljše vključevanje mlajših oseb na trg delovne sile; izboljšave na področju izobraževanja ob delu),
- trg delovne sile (poostretev pogojev za prejemanje podpore za brezposelne),
- zdravstveno zavarovanje (povišanje prispevkov).

Inflacija, ki predstavlja enega izmed najpomembnejših makroekonomskih kazalnikov, prav tako dokazuje in dodatno opredeljuje nemško gospodarsko rast. V času, ko gospodarska rast ni bila visoka, v Nemčiji ni bilo pretiranih inflacijskih pritiskov. Med letom 2002 in 2004 je tako opaziti nizko stopnjo inflacije okrog 1 %, prav tako se je v letih 2004-2007 stopnja inflacije gibala v povprečju okrog 1,5 %. Sprememba se pojavi šele v letih 2007 in 2008, ko gospodarski razcvet že kaže prve znake večjega pritiska na cene in s tem tudi prve znake segrevanja gospodarstva. Slika 4 prikazuje stopnjo inflacije merjeno z indeksom potrošniških cen na letni osnovi (Destatis, 2009).

Slika 4: Stopnja inflacije preko indeksa CPI (na letni osnovi)

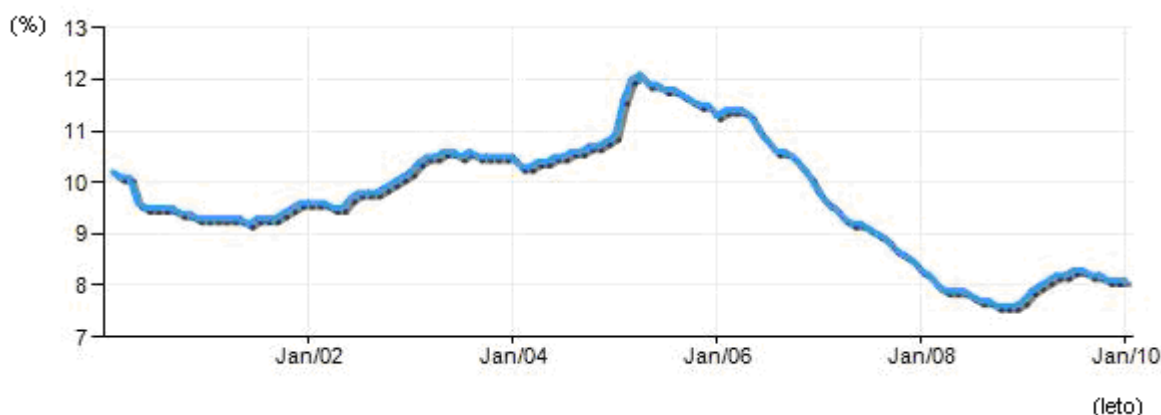


Vir: Eurostat, 2009.

Na podlagi primerjave stopnje inflacije Nemčije in stopnje inflacije v evro območju lahko ugotovimo, da je Nemčija v celotnem obdobju zadnjega desetletja imela nižjo stopnjo inflacije, saj se je le ta na EMU območju gibala v povprečju med 2,1 in 2,3 %, v ZDA pa med 2,2 in 3,4 % (Eurostat yearbook, 2009, str. 108).

Nemčija je ob koncu leta 2008 imela v primerjavi z drugimi državami EU povprečno enako stopnjo brezposelnosti – znašala je 7,2 %, medtem ko je stopnja brezposelnosti na ravni EU-ja znašala 7,4 %. Višjo stopnjo brezposelnosti od Nemčije so dosegale npr. baltske države (približno 9 %) in pa rekorderka Španija, kjer je brezposelnost dosegla 14,4 %. Med države, ki dosegajo tradicionalno nižje vrednosti stopnje brezposelnih, pa prištevamo države Beneluksa in skandinavske države (Erwerbslosenquote - December 2008, 20.9.2009).

*Slika 5: Stopnja brezposelnosti v Nemčiji*



*Vir: Tradingeconomisc, 2009.*

Slika 5 prikazuje stopnjo brezposelnosti v Nemčiji v obdobju 2000 – 2010. Če primerjamo stopnji brezposelnosti v ZDA in Nemčiji, lahko ugotovimo, da se je stopnja brezposelnosti ob koncu leta 2008 v obeh državah izenačila, in sicer na višini 7,2 %. V obdobju 2000 – 2008 pa se trend v obeh državah razlikuje - stopnja brezposelnosti v Nemčiji se je v obdobju 2006 – 2008 zmanjšala za 2 odstotni točki, medtem ko je isto obdobje ZDA že zajela hipotekarna kriza, kar je povišalo stopnjo brezposelnosti iz 4 – 5 % na 7,2 % (Erwerbslosenquote in Deutschland nach 16 Jahren erstmals niedriger als in den USA, 20.9.2009).

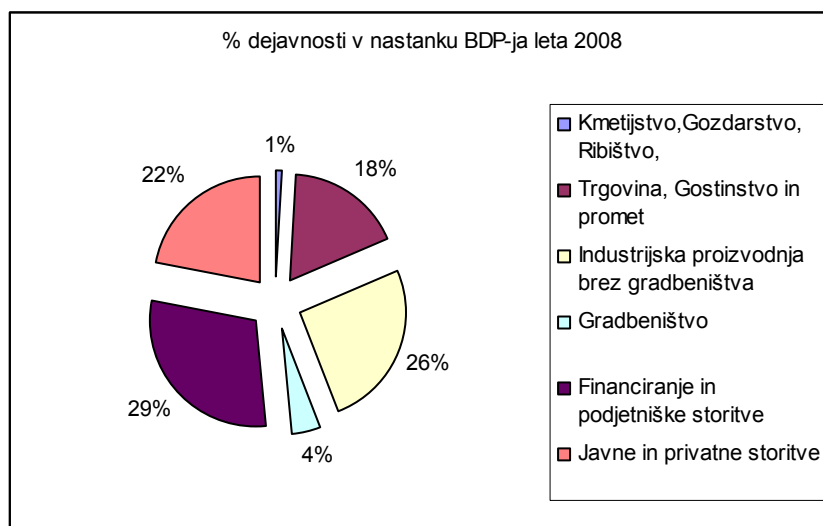
Gospodarski kazalniki nakazujejo, da je bila Nemčija do začetka leta 2008 v gospodarsko solidni kondiciji, saj je stopnja rasti BDP naraščala, brezposelnost se je zmanjševala, medtem ko je stabilna ne-previsoka inflacija pozitivno vplivala na gospodarsko aktivnost v državi. Gospodarsko stanje v prvem četrtletju 2008 je bilo v Nemčiji glede na prejšnja leta torej optimistično, čeprav so se na finančnem trgu že pričeli kazati prvi znaki finančne krize, ki je bila posledica hipotekarne krize v ZDA.

## **2.2 STRUKTURA NEMŠKEGA GOSPODARSTVA**

Gospodarska kriza je zelo različno prizadela posamezne sektorje in zato tudi države. Zaradi boljšega razumevanja vpliva krize na Nemčijo je potrebno najprej poznati strukturo njenega BDP. Zato v nadaljevanju sledi kratka navedba deležev posameznih delov BDP po izdatkovni metod, ter deležev ustvarjenega BDP-ja po sektorjih na podlagi metode nastanka BDP-ja, kar prikazuje tudi slika 6.

Leta 2008 je znašala skupna vrednost BDP-ja v Nemčiji 2.239 milijard evrov. Glede na nastanek BDP-ja je h končni višini le-tega največ doprinesel sektor finančnih storitev, in sicer kar 659,2 milijarde evrov oz. 29,0 % celotnega nemškega BDP-ja (Deutsche Wirtschaft 2009, 2009).

Slika 6: Razdelitev BDP-ja Nemčije po dejavnostih

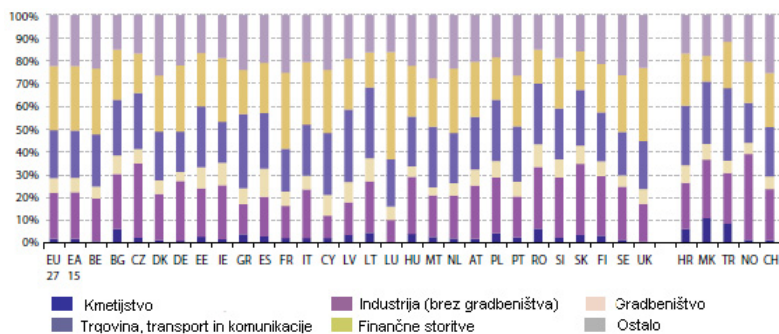


Vir: Deutsche Wirtschaft, 2009.

Če deleže posameznih dejavnosti BDP nemškega gospodarstva primerjamo z drugimi državami v EU, sklepamo, da nemško gospodarstvo ni tipično razvito zahodnoevropsko gospodarstvo.

V obdobju od leta 1997 do 2007 je večina razvitih evropskih držav zmanjšala delež in s tem tudi pomen industrije v svojem BDP v povprečju za 4,0 odstotne točke, medtem ko je Nemčija ohranila delež industrije iz leta 1997. Delež trgovine, kmetijstva in gradbeništva v BDP-ju Nemčije pa je v povprečju nižji kot v drugih zahodnoevropskih državah. Slika 7 prikazuje primerjavo deležev zastopanosti posameznih sektorjev gospodarstva v Evropi (Eurostat yearbook 2009, str. 77).

Slika 7: Primerjava deležev dejavnosti v BDP v letu 2007

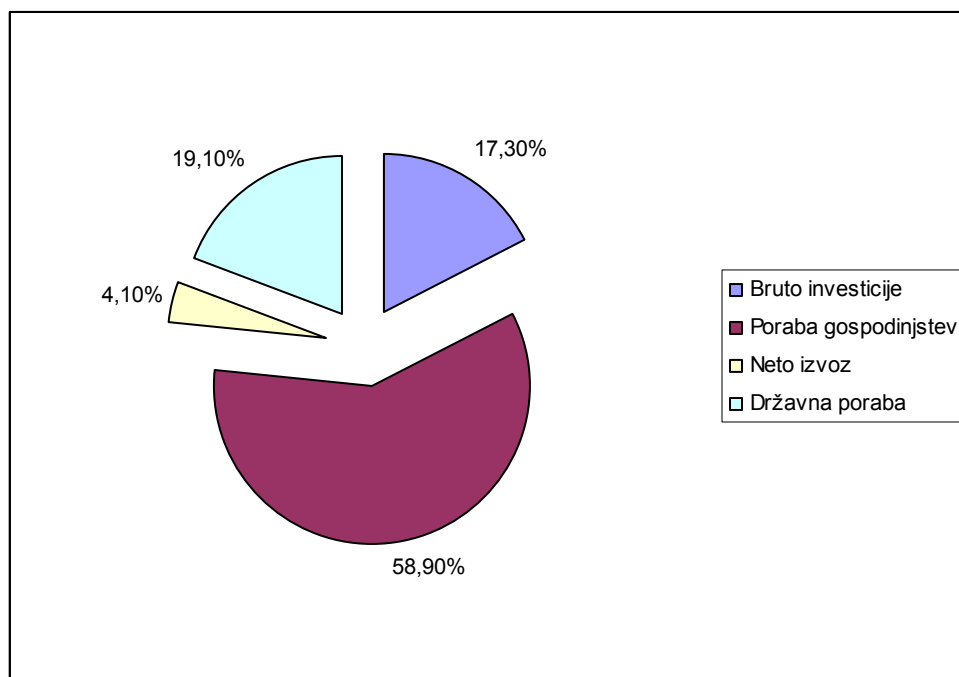


Vir: Eurostat yearbook, 2009.

Izdatkovno strukturo BDP Nemčije prikazuje slika 8. Največji delež BDP-ja predstavljajo izdatki gospodinjstev, ki obsegajo skoraj 59,0 % celotnega BDP-ja. Z 19 % in 17 % sledita potrošnja države in bruto investicije. Neto izvoz Nemčije je v letu 2009 znašal 4 %, delež izvoza v BDP pa 40 %. Leto prej je delež izvoza v BDP znašal celo 47 % (Deutsche Wirtschaft 2009, 2009). Nemčija ima v primerjavi s celotnim skupnim prostorom EU podobne deleže v porabi gospodinjstev ter v državni porabi, medtem ko se deleža neto izvoza (v EU državah je povprečna vrednost neto izvoza 0,2 %, medtem ko je v Nemčiji 4%) in bruto investicij v Nemčiji razlikujeta od ostale Evrope. Delež bruto investicij je poleg Velike Britanije najnižji prav v Nemčiji in dosega približno 18 % BDP. Razvite zahodno evropske države imajo v povprečju delež investicij okrog 20 %, medtem ko je delež investicij v vzhodno evropskih državah mnogo večji. Največji delež investicij v svojem BDP imata Latvija (40 %) in Estonija (38 %) (European Economic Statistics, 2009, str. 28-30).

Največjo razliko med gospodarstvom Nemčije in Evropo zaznamo v deležu izvoza v BDP. Delež izvoza celotnega evrskega EMU prostora je 35% BDP, medtem ko izvoz Francije pokriva približno 22 % svojega BDP (Eurostat tabele; 2009). Nemčija je torej industrijsko nadpovprečno močna država, ki pa je hkrati tudi precej odprta. Kot taka je seveda zelo pod vplivom svetovnih gospodarskih gibanj.

Slika 8: Razdelitev BDP Nemčije po izdatkovni metodi 2009



Vir: Deutsche Wirtschaft, 2009.

### 2.3. ZAČETEK KRIZE

Prvi znaki finančne krize v Nemčiji so se pojavili že leta 2007, in sicer potem ko sta v finančne težave zabredli dve finančni instituciji: IKB nemška industrijska banka in Sachsen

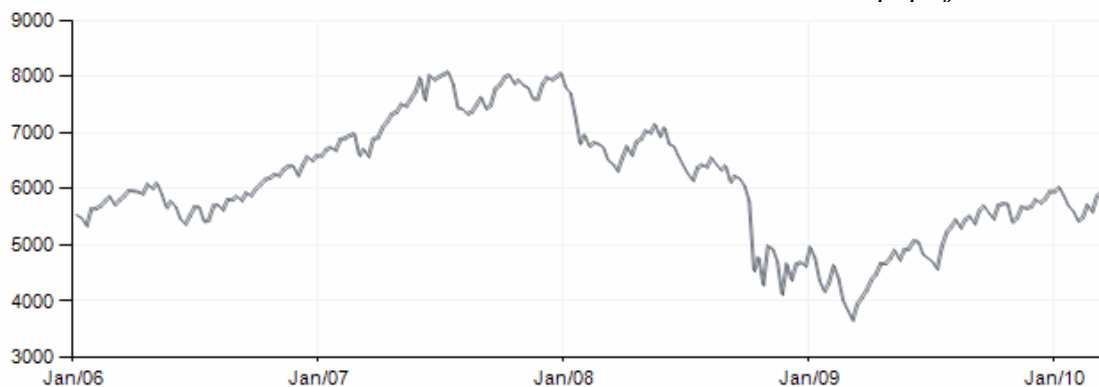
LB. Obe instituciji nista bili sposobni odplačevati svojega dolga, ki sta si ga nakopali zaradi nakupa in padca vrednosti drugorazrednih vrednostnih papirjev ameriških institucij. Nemška vlada je IKB banki pomagala, kar je bila tudi prva pomoč zaradi finančne krize, ki je v letu 2007 že trkala na vrata nemškega gospodarstva. Likvidnostne težave sta v letu 2007 imeli tudi banki BayernLB in WestLB. Kljub temu je v letu 2007 nemški bančno-finančni sistem imel približno 9.387,4 mrd. evrov premoženja, medtem ko so dolgovi nemškega finančnega sistema znašali 9.267,7 mrd. evrov. Neto premoženje nemškega bančno-finančnega sistema je torej znašalo 119,8 mrd evrov. Monetarne finančne institucije (banke, hranilnice) so imele 226,3 mrd evrov neto denarnega premoženja (6.686,5 mrd evrov premoženja), medtem ko ostale finančne institucije, kot so investicijski skladi in zavarovalnice, niso dosegle takšnega rezultata, saj je njihovo premoženje postalo negativno (skladi: -29,8 mrd. evrov, zavarovalnice: -76,6 mrd. evrov (Deutsche Bundesbank: Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Finanzierungsrechnung für Deutschland 1991 bis 2007. Sonderveröffentlichung, 2008).

Propad Lehman-Brothers investicijske banke v ZDA je zamajal celoten finančni sistem tudi v Nemčiji. Največje posledice sta utrpela nemška velikana Hypo Real Estate (v nadaljevanju HRE) in Commerzbank. To sta prvi bančni instituciji v Nemčiji, ki sta zaprosili za pomoč. Commerzbank je imela v svoji aktivi tudi slabe investicije v vrednostne papirje v Islandijo, ki ji je grozil celo bankrot. Hypo Real Estate se je v finančnih težavah znašel v septembru, kar je posledica velikih finančnih težav hčerinske banke Depfa na Irskem. Nemški hipotekarni gigant je v letih 2008 in 2009 prejel že 102 milijardi evrov pomoči v obliki kapitala in državnih jamstev, od tega 52 milijard evrov sredstev iz naslova sklada za stabilizacijo, medtem ko je že ob koncu leta 2008 pridobil paket v vrednosti 50 milijard evrov s strani države in ostalih bank. Glavni motiv za reševanje HRE je bil v zadržanju stabilnosti ne samo nemškega finančnega sistema, ampak celotnega evropskega sistema, saj je HRE pomemben igravec na področju celotne EU. Propad skupine bi imel negativne posledice ne le za Nemčijo, ampak tudi za celotno Evropo. Tudi zaradi tega je evropska komisija dovolila državno pomoč za tega hipotekarnega velikana (Hypo Real Estate erhält erneut zehn Milliarden Euro Garantien, 2009).

Za enega izmed pomembnejših pokazateljev posledic ameriške hipotekarne krize štejemo tudi spremembe tečajev na borzi vrednostnih papirjev v Frankfurtu, ki je utrpela drugi največji padec v svoji 20-letni zgodovini. Indeks nemške borze DAX-30 je namreč padel leta 2008 kar za 40 % glede na leto 2007. Največji poraženec na nemški borzi je bilo visokotehnološko podjetje Infineon, katerega delnica je padla za 88,1 %. Sledile so mu finančne institucije, kot so Commerzbank, katere delnica je padla za 74,7% in Deutsche Postbank za 74,5% (Record Stock Market falls in 2008, 2008). Slika 9 prikazuje dva večja padca indeksa DAX (nemški borzni indeks) na nemški borzi, in sicer na začetku leta 2008 in proti koncu leta 2008.



Slika 9: DAX indeks - indeks nemške borze vrednostnih papirjev



Vir: Tradingeconomics, 2009.

Večja proizvodna podjetja v Nemčiji kot so Daimler&Benz, Adidas, Siemens so leta 2008 na borzi izgubila približno četrtno svoje vrednosti. Tudi delnice Deutsche Bank so na borzi upadle za četrtno. Za razliko od večine evropskih in nemških finančnih velikanov pa se je Deutsche Bank boljše spopadla s hipotekarno krizo; nemški velikan je namreč večino drugorazrednih hipotekarnih posojilnih paketov prodal naprej (Die grossten verlierer seit jahresbeginn, 2008).

## 2.4. GIBANJE OSNOVNIH MAKROEKONOMSKIH KAZALCEV

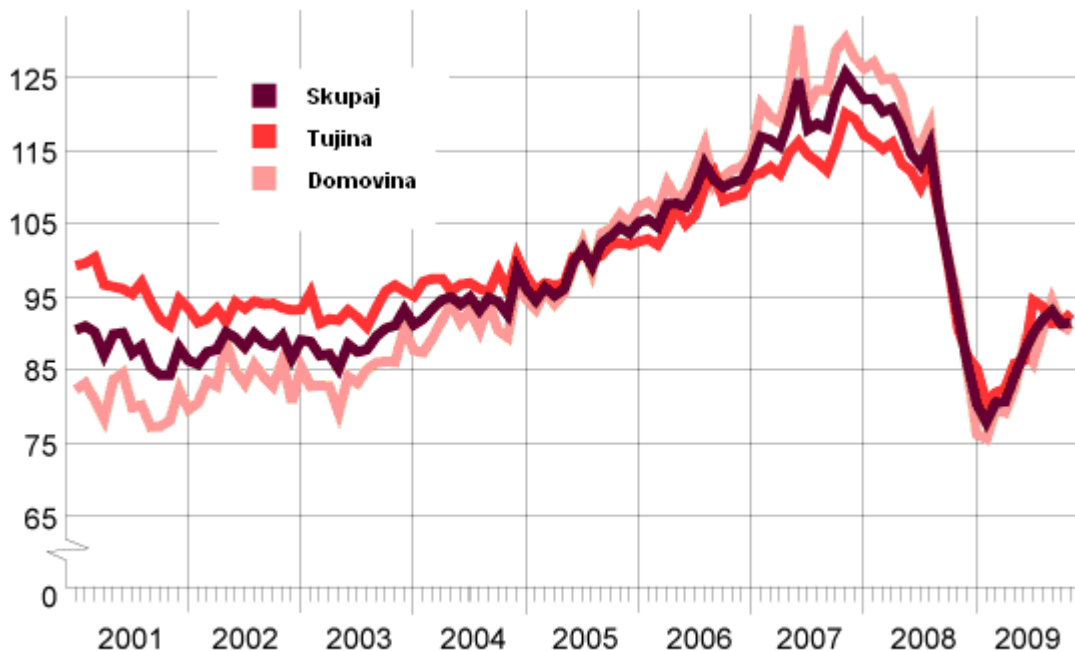
Prve znake ohlajanja nemškega gospodarstva je bilo mogoče zaznati že v začetku leta 2008. Začetek krize v realnem sektorju, ki je sledila krizi v finančnem sektorju, lahko napovemo s pomočjo indeksa industrijske proizvodnje in indeksa novih naročil v industriji. Indeks industrijske proizvodnje meri spremembe v proizvodnji proizvajalcev, rudarjev in storitvenem sektorju. Podatek o industrijski proizvodnji predstavlja majhen del BDP-ja, vendar vpliva na njegovo nestanovitnost in je zelo občutljiv na spremembe obrestne mere in povpraševanja, medtem ko njegova rast nakazuje gospodarsko rast. Indeks novih naročil v industriji pa nam prikazuje spreminjanje ravni naročil v industriji (Pojasnila gospodarskih kazalnikov, 2009).

Krizo v realnem gospodarstvu je bilo s pomočjo indeksov novih naročil v industriji in industrijske proizvodnje možno napovedati že v začetku druge polovice leta 2008. Nemški indeks industrijske proizvodnje je v prvi polovici leta 2008 že kazal rahle znake ohlajanja gospodarstva; maja 2008 se je glede na april industrijska proizvodnja zmanjšala za 2,1 %, nakar so poletni meseci prinesli sezonsko zvišanje proizvodnje. V juniju se je industrijska proizvodnja povišala za 0,3 %, v avgustu pa celo za 2,0 %. Padec industrijske proizvodnje se je pričel v septembru, ko je industrijska proizvodnja glede na mesec poprej padla za 2,2%. Padec industrijske proizvodnje se je še povečal; decembra je bil zabeležen padec 4,5 %, v januarju pa 7,5 % (Industrial production down by 3,5 % in euro area, 2009).

Še boljši pregled gospodarskega stanja v Nemčiji pa lahko prikažemo s pomočjo indeksa naročil novih proizvodov, ki ga prikazuje slika 10. Naročila za Nemčijo, največjega

svetovnega izvoznika, so že v juniju in juliju kazala velik padec, saj so se v tem obdobju zmanjšala v povprečju za 2,0 %. Druga polovica leta 2008 je prinesla dokončen dokaz, da je nemško gospodarstvo padlo v veliko gospodarsko krizo. Septembra so se namreč naročila glede na prejšnji mesec zmanjšala za 9,8 %, oktobra za 7,1 % ter novembra za 5,9 % (Industrial new orders down by 5,2 % in euro area, 2009).

Slika 10: Indeks naročil novih proizvodov



Vir: Nemški statistični urad, 2009.

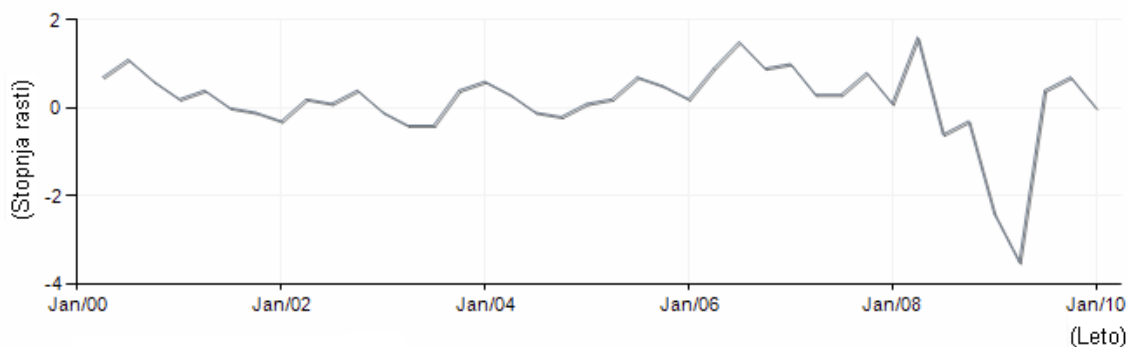
Revija Forbes navaja, da so se naročila iz tujine zmanjšala za 11,4%, medtem ko je bilo zmanjšanje industrijskih naročil doma manjše, a je bil upad kljub temu 4,3% (Recession hits Germany, 2008).

Kriza v finančnem sektorju in začetek krize v realnem sektorju sta se statistično pokazali pri gospodarskih rezultatih za tretje četrletje, kar šteje v Nemčiji tudi uradno kot pričetek recesije. Gospodarstvo Nemčije je namreč pokazalo vse znake zmanjševanja aktivnosti, padec BDP pa je bil registriran drugič zapored. Bruto domači proizvod se je po podatkih nemškega statističnega urada v tretjem četrletju 2008 zmanjšal za 0,3 %, medtem ko se je v drugem četrletju zmanjšal za 0,6 %. Razlog za padec BDP-ja v tem obdobju je moč iskati v padcu deleža izvoza v zunanji trgovini, saj naj bi zmanjšan delež izvoza odločilno vplival na krčenje nemškega BDP. Padec izvoza je bilo prvič možno zaznati v tretjem četrletju leta 2008, ko je izvoz glede na prejšnje četrletje padel za 0,1 % (Statistisches Bundesamt Deutschland, 2009).

BDP se je v prvih treh mesecih leta 2009 zmanjšal za 3,8 % glede na zadnje četrletje v preteklem letu. S tem je BDP v Nemčiji padel četrtoč zapored glede na merjenja na četrletni bazi. Za nemški statistični urad to pomeni največji zaporedni padec od uvedbe merjenja BDP-ja na četrletni osnovi (od leta 1970). V kolikor pa primerjamo gibanje BDP na letni osnovi, pa se je le-ta znižal za 6,7 % v primerjavi s prvimi tremi meseci leta 2008. Pozitivna rast je

bila nazadnje zabeležena v prvem četrtnem letu 2008, ko se je BDP povečal za 1,5 % glede na zadnje četrtnem letu v letu 2007. Rast BDP v zadnjem obdobju prikazuje slika 11 (Statistisches Bundesamt Deutschland, 2009).

*Slika 11: Stopnja rasti BDP - Nemčija*



*Vir: Tradingeconomics, 2009.*

Nemško gospodarstvo je prvo četrtnem letu 2009 končalo pesimistično in s slabim izhodiščem. Strokovnjaki so bili glede določenih zadev v gospodarstvu sicer optimistični (povečanje naročil novih proizvodov, kar prikazuje tudi slika 10 na str. 14), a v povprečju je bilo v gospodarstvo čutiti pesimizem. Naslednji korak, ki ga je nemško gospodarstvo naredilo, je sprejetje konjunktornega paketa, ki naj bi Nemčijo spet pripeljal v stabilno gospodarsko območje. Prve pozitivne posledice omenjenega paketa so se pokazale že v rezultatih gibanja makroekonomskih kazalcev Nemčije za 2. četrtnem letu 2009, ko je nemški BDP porasel za 0,3 % glede na prejšnje četrtnem letu. S tem je gospodarstvo Nemčije po štirih zaporednih četrtnem letnih padcih BDP-ja končno spet raslo. Rast BDP v Nemčiji, do katere je prišlo v drugem in tretjem četrtnem letu 2009, je po mnenju strokovnjakov v največji meri posledica okrepljene industrijske proizvodnje in povečanega izvoza (Statistisches Bundesamt Deutschland, 2010). Omenjeno tezo potrjuje tudi mesečno povišanje nemške industrijske proizvodnje in močnega porasta novih naročil v industriji v drugi polovici leta 2009. Negativna izjema je bil mesec oktober 2009, saj sta bila tako indeks industrijske proizvodnje kot tudi indeks novih naročil negativna (Eurostat, 2009). Skozi celotno leto 2009 je moč zaznati tudi stabilno potrošnjo gospodinjstev, ki pa se je ob koncu leta 2009 ob ukinitvi avtomobilske premije spet zmanjšala (Statistisches Bundesamt Deutschland, 2010).

Rast v drugi polovici leta, konkretno v tretjem četrtnem letu 2009, se je okrepila in je znašala 0,7 %, medtem ko je gospodarska rast v zadnjem četrtnem letu leta znašala + 0,1 % glede na prejšnje četrtnem letu (Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 2. Quartal 2009, 2009).

Gospodarska slika se je v drugem četrtnem letu torej izboljšala, a za celovit vpogled v gospodarsko krizo je potrebno primerjati tudi četrtnem letne primerjave na letni osnovi. Primerjava drugega četrtnem letu 2009 z enakim obdobjem v letu 2008 kaže, da se je nemški BDP skrčil približno za 7,1 %. Ob upoštevanju sezonskega vpliva pa je bil BDP nižji za 5,9 %, saj drugo

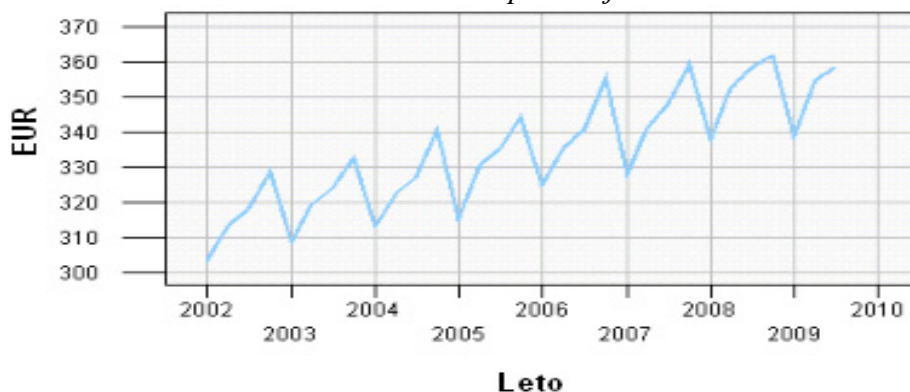
četrtoletje 2009 obsega tri delovne dni manj kot prejšnje leto (Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 2. Quartal 2009).

### 2.4.1. Padec agregatnega povpraševanja

Nastanek gospodarske krize je bil v največji meri posledica upada agregatne potrošnje, osebne potrošnje, investicij ter izvoznega povpraševanja. Skupna poraba gospodinjstev in države se v zadnjem četrtoletju leta 2008 glede na isto obdobje v letu 2007 sicer nista spremenili, velja pa omeniti dejstvo, da sta se državna poraba in poraba gospodinjstev gibala v nasprotni smeri. Poraba države se je namreč glede na isto obdobje leta 2007 povišala za 2,0 % (povišanje v drugem in tretjem četrtoletju na letni osnovi je znašalo +2,3 % oz +2,1 %). Poraba gospodinjstev je bila v drugem četrtoletju 2008 glede na prejšnje obdobje nižja za 0,6 %, medtem ko se je v četrtem četrtoletju znižala za 0,4 %. Vzroke za ta padec je potrebno iskati v izdatkih gospodinjstev za proizvode in storitve prometa oz. transporta, ki so se znižali za 4,8 %. Razlog za takšno znižanje je predvsem v manjšem povpraševanju po avtomobilih. Znižali so se tudi izdatki za hrano, pijačo in tobak, in sicer za 1,3 % na letni osnovi. Povečane izdatke v gospodinjstvi porabi je bilo moč opaziti le v izdatkih za elektriko, plin in druge naftne derivate, saj so se le-ti povišali za +1,8 % (Statistisches Bundesamt Deutschland, 2009).

Podoben trend porabe je možno zaslediti tudi v letu 2009. Potrošnja gospodinjstev in države v prvem četrtoletju leta 2009 je kumulativno narasla po zaslugi izdatkov države. Izdatki gospodinjstev so bili nižji za 0,1 %. Še večji porast državne potrošnje je bilo moč občutiti v drugem četrtoletju 2009, ko se je poraba države povišala za 0,4 %, narasla pa je tudi skupna potrošnja gospodinjstev, in sicer celo za 0,7 %. Razlog za dvig potrošnje gospodinjstev je večje povpraševanje po osebnih avtomobilih ob uvedbi avtomobilske subvencije. Nenadno povišanje potrošnje gospodinjstev prikazuje slika 12. Po podatkih nemškega statističnega urada je bilo krčenje BDP v obdobju od konca 2008 do začetka leta 2009 torej posledica visokega padca drugih področij porabe BDP.

Slika 12: Domača potrošnja v EUR

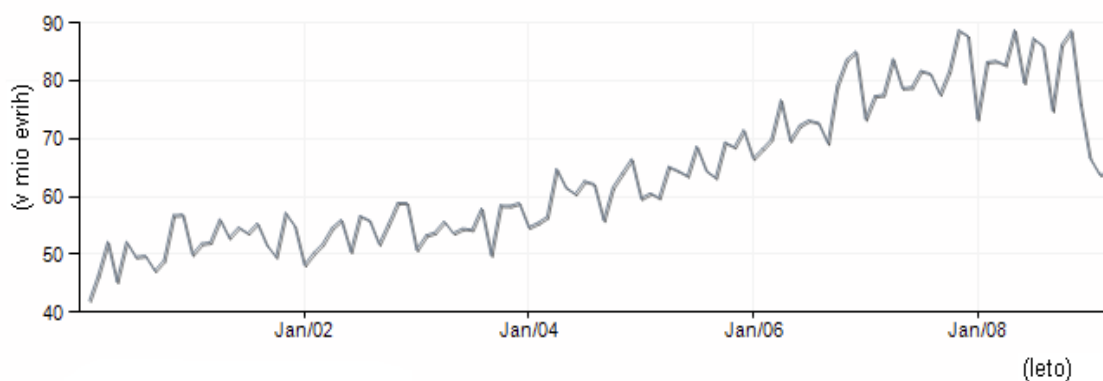


Vir: Destatis.

Bruto investicije so v četrtem četrletju 2008 glede na tretje četrletje padle za 2,1 %, medtem ko je bil padec v prvem četrletju 2009 še bolj opazen, znašal je 8,0 %. V drugem četrletju 2009 se je dejavnost investiranja stabilizirala, saj je delež investicij v BDP glede na prejšnje četrletje prenehal padati, investicije pa so porasle za 0,4 %. V tretjem četrletju 2009 je bila izmerjena 1,2 % rast. Nemški statistični urad investicije deli v dve skupini; investicije v stroje in opremo ter gradbene investicije. Sodeč po podatkih je imela gospodarska kriza mnogo večji vpliv na investicije v opremo. Padec investicij v stroje in opremo je bil najbolj opazen v zadnjem četrletju 2008 in v začetku leta 2009, ko so omenjene investicije padle za 4,2 % oz. 18,8 %. Še boljše sliko o padcu investicij nam dajo podatki o spremembi investicij glede na isto obdobje prejšnjega leta. V tem primeru je bil padec investicij v opremo v četrtem četrletju 2008 glede na zadnje četrletje 2007, 21,1 %, v naslednjem obdobju pa celo 24,4 %. Gospodarska kriza pri investicijah v gradbeništvu ni imela tako močnega vpliva kot na drugih področjih, saj je bil padec investicij zabeležen le v četrtem četrletju 2009, ko je statistični urad pokazal padec v višini 0,8 % glede na prejšnje četrletje (Statistisches Bundesamt Deutschland, 2009).

Nemški izvoz je bil v zadnjem obdobju v velikem porastu. Leta 2006 je znašal 1.054 mrd. evrov, medtem ko je svojo najvišjo vrednost dosegel leta 2008, ko je narasel na 1.179 mrd. evrov. Ob zmanjšanju svetovne gospodarske aktivnosti v letu 2009 se je zmanjšal na 982,3 mrd. evrov. Gibanje nemškega izvoza v zadnjem desetletju prikazuje slika 13.

*Slika 13: nemški izvoz od 2000 – 2009 (mesečni podatki)*



*Vir: Tradingeconomics, 2009.*

Tabela 2 prikazuje deleže izvoza v BDP posameznih državah. Nemčija je v veliki meri odvisna od svojega izvoza, saj izvozi približno 40 % svojega BDP, medtem ko je delež izvoza v drugih državah mnogo manjši. Kot primerjava sem v tabelo dodal tudi Slovenijo, kjer delež izvoza obsega kar 58,9 % celotnega BDP. Sodeč po podatkih je Slovenija še bolj izvozno odvisna od Nemčije.

Tabela 2: Primerjava deleža izvoza v BDP v letu 2009

Država	BDP 2009 (mio EUR)	Izvoz blaga in storitev 2009 (mio EUR)	Delež izvoza v BDP 2009 %
Nemčija	2.407.200	982.250	40,80
Francija	1.943.436	444.975	22,90
Slovenija	34.893	20.558	58,92
VB	1.567.416	434.447	27,72
ZDA	10.222.397	1.121.092	10,97

Vir: Eurostat, 2010.

Avtomobilska industrija in proizvodnja avtomobilskih delov obsegata v letu 2008 največji delež celotnega nemškega izvoza (17,5 %), sledita še strojna industrija (17,8 %) in kemična industrija (13,9%). Izvoz avtomobilske industrije se je v letu 2008 v primerjavi z letom poprej znižal za 5,4 %, medtem ko se je izvoz strojev in kemičnih produktov zvišal za 3,4 % oz. 6,5 %. Največji delež na uvozni strani Nemčije pade na kemične produkte (11,6 %), medtem ko uvoz zemeljskega plina in nafte znašata 10% celotnega nemškega uvoza. Pri uvozu je potrebno omeniti le, da se je uvoz zemeljskega plina in nafte zaradi večjega povpraševanja povečal za 34% glede na leto 2007. (Deutschlands wichtigste Handelsgüter im Jahr 2008, 2009).

Nemčija je v letu 2008 izvozila za 984,1 mrd. eur, medtem ko vrednost uvoza znašala 805,8 mrd. eur. Delež izvoza v nemškem BDP je torej znašal ca. 40% celotnega BDP Nemčije, medtem ko je bil delež uvoza 32 % BDP. Nemški izvoz je bil po teh podatkih v letu 2008 za 3,1 % , uvoz pa za 6,3 % višji od postavk v letu 2007. Zunanjetrgovinska bilanca je leta 2008 prikazovala 178,2 mrd evrov presežka, medtem ko je presežek bilance leta 2007 znašal 195,3 mrd evrov (Eurostat, 2009).

Nemški izvoz v države Evropske unije je leta 2008 znašal 633,0 mrd evrov, uvoz iz držav EU pa je znašal 478,1 mrd evrov. Glede na leto 2007 se je v letu 2008 izvoz v države EU povišal za 1,5 %, uvoz pa kaže zvišanje za 6,3 %. Nemški izvoz v države članice evro območja je znašal 418,3 mrd evrov (+1,3 %), uvoz iz teh držav pa je se je povišal za 6,7 % glede na leto 2007 in je znašal 318,3 mrd evrov. Vrednost nemškega izvoza v države EU, ki niso v evro območju, je znašala 214,7 mrd EUR (+1,9 %), medtem ko je gospodarstvo Nemčije iz teh držav uvozilo za 159,7 mrd evrov blaga (+5,4 %). V vrednosti 361,9 (+6,0%) mrd evrov blaga je Nemčija izvozila v države, ki ne pripadajo EU, medtem ko je iz njih uvozila 340,6 mrd evrov blaga (+6,1 %) (4. Quartal 2008: Exportruckgang um 6,0 %, 20.5.2009).

Tako uvoz in izvoz četrtega četrletja 2008 sta se glede na zadnje četrletje leta 2007 znižala, a izvoz bistveno bolj kakor uvoz. V zadnjem četrletju je se nemški izvoz v EU glede na isto obdobje v letu 2007 znižal za 9,1%. Zanimivo ob tem padcu pa je to, da obstaja velik

razkorak med izvozom v posamezne države EU. Izvoz v Francijo in na Nizozemsko se je znižal za 1,3 % oz. za 5,0 %, medtem ko se je v države, ki niso članice evro območja, znižal za 11,5 %. Izvoz v VB, ki predstavlja kar 6,78 % delež celotnega nemškega izvoza, se je znižal za 16,0 %. Tudi izvoz v druge večje neevropske partnerice se je znižal. Nemčijo je najbolj prizadel predvsem padec izvoza v največjo neevropsko partnerico ZDA, ki se je zmanjšal za 8,5 %. Zunanjetrgovinske aktivnosti so bile med različnimi območji zelo različne (4. Quartal 2008: Exportruckgang um 6,0%, 2009).

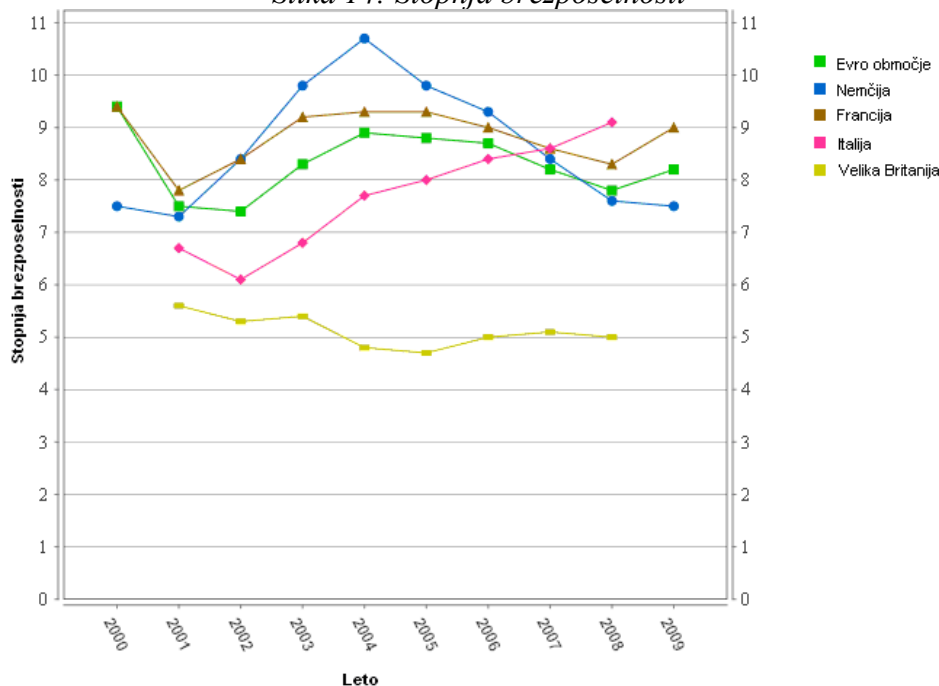
Kar je nakazal konec leta 2008, se je uresničevalo v letu 2009. Izvoz Nemčije je glede na leto 2008 padel za 18,4 % in je znašal 803,2 mrd evrov, uvoz pa za 17,2 % (667,1 mrd. evrov). Posledično je Nemčija izgubila naslov največje svetovne izvoznice. Kitajska je namreč izvozila za 1.121,3 mrd USD, medtem ko je preračunan nemški izvoz znašal 1.201,7 mrd USD. Izvoz v letu 2009 je najbolj padel v države Evropske unije, ki niso članice evra (- 25 %). Izvoz v članice evro območja je padel za 16,1 % , medtem ko je izvoz v ostale države padel za 17,1 %. Decembra 2009 se je izvoz prvič po oktobru 2008 glede na isto obdobje prejšnjega leta spet povešal; decembra 2009 je bilo zaznано povišanje izvoza glede na isto obdobje prejšnjega leta v višini 3,4 % (Ausfuhr im Jahr 2009 insgesamt um 18,4 % niedriger als 2008, 2010).

#### **2.4.2. Brezposelnost**

V Nemčiji je bila decembra leta 2008 ob začetku gospodarske krize 7,1 % stopnja brezposelnosti. Stopnja brezposelnosti v EMU področju v istem obdobju pa je znašala 8,2 %, medtem ko je imela največja trgovinska partnerica Nemčije, Francija, 8,5 % stopnjo brezposelnosti. Velja omeniti tudi stopnjo brezposelnosti v Italiji in VB, ki sta znašali 7,0 % oz. 6,5 %. Ob koncu leta 2009, potem ko je celotno svetovno gospodarstvo že začutilo intenziteto krize, se je stopnja brezposelnosti seveda pričakovano povešala. Tako se je brezposelnost v skupnem evrskem prostoru ter Franciji zvišala na 10,0 %, v Italiji na 8,5 %, v VB pa na 7.8 %. Za razliko od vseh ostalih držav je Nemčija zaradi določenih ukrepov ohranila stopnjo brezposelnosti na podobni ravni, kot je bila začetku gospodarske krize, kar prikazuje tudi slika 14. Stopnja se je namreč dvignila samo na 7,4 % (Eurostat, 2009).

Glede na napovedi, ki so bile predstavljene v začetku leta 2009, naj bi se stopnja brezposelnosti v Nemčiji v letu 2010 povešala na 9,2 %, v letu 2011 pa na 9,3 %. Primerjalno gledano v celoti naj bi se stopnja brezposelnosti v Nemčiji v letu 2010 povešala malce nadpovprečno glede na ostale evropske države (+ 2 odstotni točki). Velja dejstvo, da v Nemčiji v času največje krize v začetku 2009 za razliko od ostalih članic EU ni bilo čutiti povišanja brezposelnosti (Herbstprognose 2009-2011, 2009).

Slika 14: Stopnja brezposelnosti



Vir: Eurostat, 2010.

Če povzamem gospodarsko sliko nemškega gospodarstva ob koncu 2008 in v začetku leta 2009, opažam, da krčenje gospodarstva v tistem obdobju ni vsebovalo samo negativnega prirastka salda zunanje trgovine, pač pa da so se poslabšali tudi drugi temeljni agregati gospodarstva. Močno so upadle bruto investicije, upad investicij pa je po mojem mnenju bila predvsem posledica zmanjševanja nemškega izvoza, ki je ob koncu leta 2008 močno oslabil. Padec izvoza, katerega pomemben del je tudi avtomobilska industrija, pa je ključno vplival tudi na gospodarska gibanja.

### 3. AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA

Avtomobilska industrija v letih 2009 in 2010 močno trpi zaradi gospodarske krize. Analitiki poudarjajo, da takšnega padca povpraševanja v svoji zgodovini še ni doživela. Najbolj prizadeta so seveda tista območja, ki so bila najbolj izpostavljena hipotekarni krizi. Nemška avtomobilska industrija je prizadeta predvsem zaradi velikega pomena izvoznega povpraševanja. V letu 2009 je bilo pričakovati vsaj 16 % upad prometa v avtomobilski industriji osebnih avtomobilov, kar pomeni približno 8 milijonov prodanih avtomobilov manj kot leto poprej (VDA – Jahresbericht 2009; str. 12).

#### 3.1. ORIS STANJA V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI

Avtomobilska industrija je najpomembnejša panoga v Nemčiji, saj generira za okoli 250 milijard evrov prometa, kar pomeni približno 20 odstotkov celotnega prometa nemške industrije. Nemčija v svetu velja kot "svetovni izvozni prvak". Visoka kvaliteta nemških



avtomobilov je zelo cenjena tako doma kot v tujini in prav zaradi tega igra avtomobilska industrija mogočno vlogo, saj kar tri od štirih proizvedenih avtomobilov izvozijo.

Nemška avtomobilska industrija ima letno čez 250 milijard evrov prometa, kar ustreza petini celotnega prometa v nemški industriji. Poudarek je predvsem na področju proizvodnje osebnih avtomobilov, saj proizvodnja osebnih vozil znaša kar 70 odstotkov celotne avtomobilske industrije. Leta 2006 je nemška avtomobilska industrija proizvedla kar 14 milijonov vozil, od tega 5,4 milijona v Nemčiji. Tabela 3 prikazuje gibanje proizvodnje osebnih avtomobilov nemških proizvajalcev v Nemčiji. Vsak peti avtomobil na svetu nosi nemško proizvodno znamko, kar Nemčijo uvršča na četrto mesto v proizvodnji avtomobilov. Več vozil proizvedejo le še Japonska, ZDA in Kitajska (Die Automobilindustrie: eine Schlüsselindustrie unseres Landes, 2009).

*Tabela 3: Proizvodnja osebnih vozil nemških proizvajalcev v Nemčiji v letih med 2000 in 2009*

Leto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Št. enot	5.131.918	5.301.189	5.123.238	5.145.403	5.192.101	5.350.187	5.398.508	5.709.139	5.532.030	4.964.523

*Vir: VDA – Jahresbericht 2009.*

Leta 2008 je nemška avtomobilska industrija izvozila v vrednosti za 180 milijard evrov, medtem ko je uvozila v vrednosti 78 milijard evrov. Presežek avtomobilske industrije v letu 2008 torej leži pri 102 milijardah evrov s čimer le-ta veliko prispeva k trgovinskemu presežku nemškega gospodarstva (VDA – Jahresbericht 2009; str. 12).

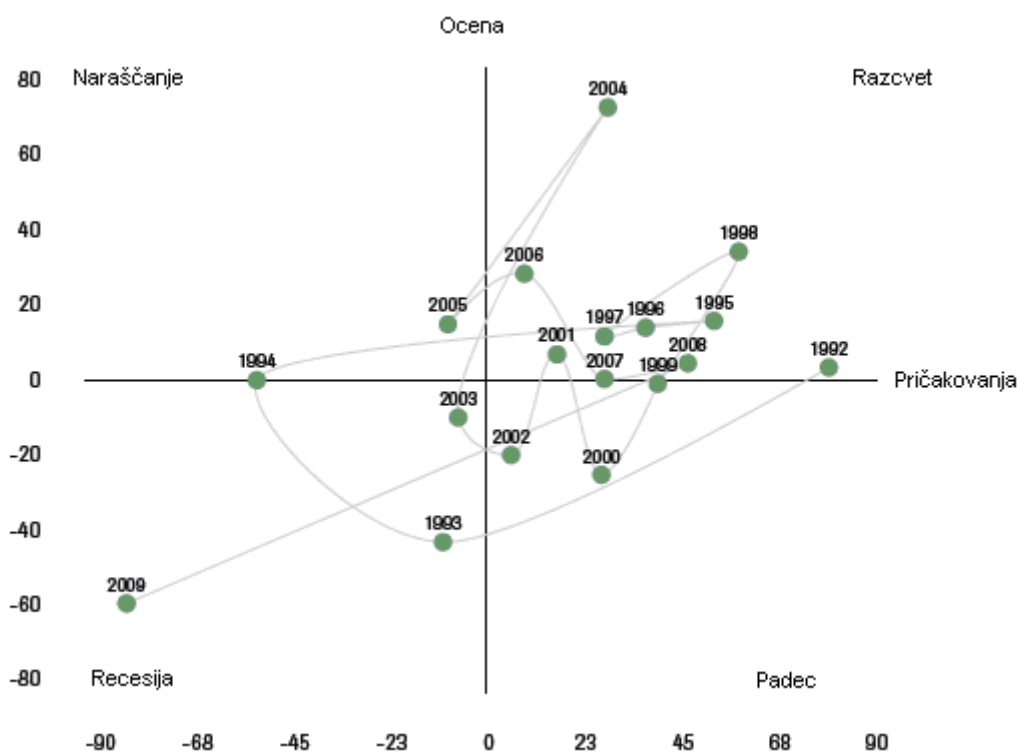
Delež izvoza avtomobilske industrije v nemškem BDP znaša 20 % , kar pomeni, da je nemška avtomobilska industrija velika opornica nemškemu izvozu (Eurostat; 15.12.2009). Panoga v Nemčiji ni pomembna le kot izvoz, ampak uravnava investicijski del BDP-ja. V zadnjih desetih letih je avtomobilska industrija na območju Nemčije vložila 100 milijard evrov v razvoj te industrije, kar pomeni 23% delež celotnih investicij v nemško industrijo. Samo v raziskave in razvoj je bilo v zadnjih petih letih vloženih okrog 77 milijard evrov, kar pomeni, da je imela avtomobilska industrija tretjinski delež investicij na področju raziskav in razvoja. Na omenjenem področju je bilo zaposlenih 84.000 delavcev, ki omogočajo, da nemška avtomobilska industrija ostaja v svetovni špici in daje prihodnost podjetjem, ki so posredno vezana na omenjeno industrijo (Die Automobilindustrie: eine Schlüsselindustrie unseres Landes, 2009).

### **3.2. RECESIJA V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI**

Konjunkturna ura (slika 15) zelo lepo predstavi predvsem obdobje preteklih dveh let v avtomobilski industriji; januarja leta 2008 je zaznan velik razcvet avtomobilske industrije,

medtem ko se v zadnjem letu kaže predvsem zaton in recesija (VDA – Jahresbericht, 2009, str. 13).

*Slika 15: Slika stanja avtomobilske industrije*



*Vir: VDA – Jahresbericht, 2009.*

Avtomobilski proizvajalci in njihovi dobavitelji so kot odgovor na recesijo odreagirali z omejevanjem svojih proizvodnih zmogljivosti in se tako začeli prilagajati trenutnemu stanju v gospodarstvu oz. v avtomobilski industriji (VDA – Jahresbericht 2009; str. 14).

Nemški avtomobilski proizvajalci se gospodarski krizi niso mogli čisto izogniti in so v letu 2008 proizvedli 12,06 milijonov enot vozil, kar pomeni 1 % manj kakor leto poprej. Svetovna proizvodnja avtomobilov je upadla za 4 %. Nemški proizvajalci so v letu 2008 dosegli 17 % tržni delež svetovne proizvodnje avtomobilov. Takoj po propadu investicijske banke Lehman Brothers sredi septembra je finančna kriza udarila po avtomobilski industriji, kar je ob koncu leta pomenilo dejansko zmanjšanje proizvodnje nemških avtomobilskih proizvajalcev po svetu za 1% na 10,8 mio. proizvedenih osebnih avtomobilov. Kljub gospodarski krizi in upadu proizvodnje za 16 % v zadnjem četrtletju pa je bila proizvodnja tovornih vozil v letu 2008 s 1,24 mio. proizvedenih enot solidna, saj se je povečala za 3 odstotne točke glede na leto 2007 (VDA – Jahresbericht, 2009, str. 53).

Proizvodnja avtomobilske industrije je v letu 2009 upadla. Proizvodnja osebnih avtomobilov se je zmanjšala za 9,2 %, še večji upad proizvodnje pa je bil zaznan predvsem v sektorju proizvodnje tovornih in kombiniranih vozil, kjer je proizvodnja upadla kar za 50 % (v letu

2008 je bilo proizvedenih 1.238.320 enot tovornih vozil, v letu 2009 pa le 613.027). Tabela 4 prikazuje primerjavo svetovne in nemške proizvodnje vozil v obdobju 2000-2009.

*Tabela 4: primerjava svetovne in nemške proizvodnje avtomobilske industrije*

Nemčija	2008	2009	sprememba 08/09 v (%)
Osebni avtomobili	10.818.729	9.822.501	-9,2
Tovorna in kombinirana vozila	1.238.320	613.027	-50,5
Svetovna proizvodnja			
Osebni avtomobili	57.436.400	49.390.720	-14
Tovorna in kombinirana vozila	11.681.703	10.628.910	-9

*Vir: VDA – Jahresbericht, 2009.*

### 3.3. POMEN AMERIŠKEGA TRGA

Ko je ZDA že zajela hipotekarna kriza, hkrati pa je nafta dosegala ceno 3,5 \$ za galono, se je ameriški avtomobilski trg zamajal. Močno je upadla prodaja nafte za zelo potratna terenska vozila, ki so paradni konj domače avtomobilske industrije, medtem ko se je zaradi varčnosti zelo povečala prodaja evropskih in azijskih avtomobilov. Prodaja avtomobilov na ameriškem trgu se je zmanjšala za 18 %, medtem ko je delež klasičnih osebnih avtomobilov prvič po letu 2000 prehitel delež SUV-vozil, kar potrjuje zgornjo tezo. Prodaja nemških avtomobilskih proizvajalcev je sicer na ameriškem trgu v letu 2008 glede na leto 2007 padla iz 941.155 na 889.900 vozil. Kljub temu pa je tržni delež nemških znamk na ameriškem trgu narasel iz 5,9 % na 6,7 %. Naj omenim, da je tržni delež detroitske trojice na ameriškem trgu padel z 52,2 % na 48,4 %. Tabela 5 prikazuje prodajo avtomobilov v ZDA in dokazuje, da se je prodaja avtomobilov ob gospodarski krizi na ameriškem trgu zelo zmanjšala. (VDA – Jahresbericht, 2009, str. 39).

Osebnostno menim, da je nemška avtomobilska industrija zelo dobro pripravljena na izhod iz krize in na popolnoma novo umeščenost avtomobilske industrije v okoljsko politiko, medtem ko je ameriška avtomobilska industrija malce zaspala. Tezo podkrepi podatek, da nemški avtomobilski proizvajalci letno prijavijo več kot 3500 patentov, od tega je več kot polovica okoljske narave. V prihodnosti se bo povečalo povpraševanje po varčnih avtomobilih, saj naj bi cena nafte naraščala. Nemška avtomobilska industrija lahko zaradi tega močno pridobi predvsem na ameriškem trgu, kjer se povprečni uporabnik začanja zavedati pomena varčnega avtomobila (VDA – Jahresbericht, 2009, str. 17).

Tabela 5: Prodaja avtomobilov v ZDA leta 2008

	Število prodanih avtomobilov	+/- % 08/07	Delež 2008	Delež 2007
Chrysler	1.447.736	-30,3	11	12,9
Ford	1.986.268	-20,6	15,1	15,6
GM	2.955.964	-22,7	22,4	23,8
<b>Velika trojica</b>	<b>6.389.968</b>	<b>-24</b>	<b>48,4</b>	<b>52,2</b>
Toyota	2.218.337	-15,4	16,8	16,3
<b>Azijski proizvajalci</b>	<b>5.915.139</b>	<b>-12,2</b>	<b>44,8</b>	<b>41,9</b>
BMW	303.190	-9,7	2,3	2,1
Mercedes	249.760	-1,4	1,9	1,6
Porsche	26.035	-25	0,2	0,2
Audi	87.761	-6,1	0,7	0,6
VW	223.127	-3,2	1,7	1,4
VW skupina	310.888	-4,1	2,4	2
<b>Nemški proizvajalci</b>	<b>889.873</b>	<b>-6,1</b>	<b>6,7</b>	<b>5,9</b>
Skupaj	13.194.980	-18	100	100

Vir: VDA – Jahresbericht, 2009.

### 3.4. VPLIV GOSPODARSKE KRIZE NA POSAMEZNE PREDSTAVNIKE NEMŠKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

V naslednjem razdelku predstavljam posledice gospodarske krize za posamezne nemške avtomobilske proizvajalce. Omejil se bom na štiri glavne koncerne: VW, Daimler, BMW in Opel, ki sicer spada pod General Motors.

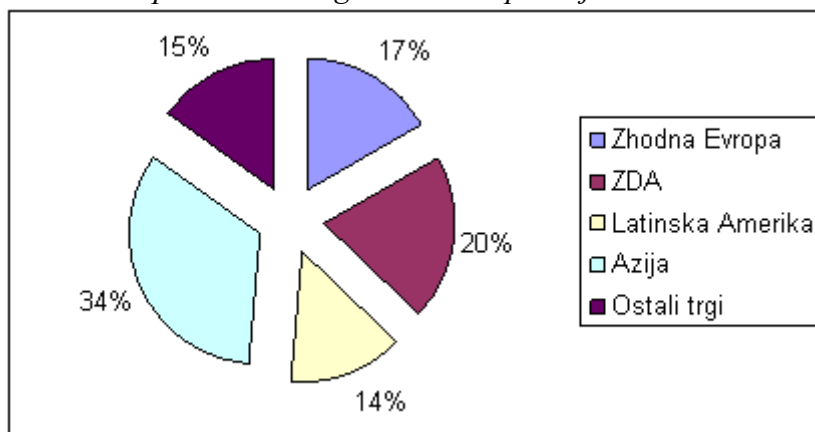
#### 3.4.1. Daimler

Skupina Daimler, ki je tudi lastnik blagovne znamke Mercedes, je leto 2008 zaključila s prihodki v višini 95.873 mio evrov, kar je bilo za 4% manj kot v letu 2007 (Geschäftsbericht 2008). Občuten padec prodaje je čutili predvsem v zadnjem četrtletju leta 2008; padec se je v letu 2009 le še stopnjeval. Prihodki v prvih treh četrtletjih leta 2009 so znašali 57.601 mio evrov, medtem ko so v istem obdobju leta 2008 znašali 74.473 mio evrov, kar pomeni zmanjšanje za 23 %. Po velikem padcu prihodkov v prvih treh četrtletjih vodstvo Daimler-ja predvideva, da je bilo dno doseženo in da se aktivnosti prodaje v avtomobilskem sektorju spet povečujejo. Navajajo tudi, da obdobje tretjega četrtletja 2009 prikazuje zelo različno gibanje prodaje na posameznih trgih. Zahodno - evropski in azijski trg kažeta znake okrevanja, kar je najverjetneje posledica različnih avtomobilskih subvencij. Na ameriškem trgu je bilo zaznati povečanje prodaje samo v poletnih mesecih, kar je prav tako posledica pomoči ameriške vlade, medtem ko se zelo slabo odziva trg vzhodne Evrope, predvsem Rusije, kjer je bil

zazan 50 % padec prodaje. Glavni trg prodaje osebnih vozil obsegata trga Zahodne Evrope in ZDA, kjer prodaja obsega 75 % celotne proizvodnje. Največji padec prodaje je bilo opaziti pri prodaji kombijev in tovornjakov, medtem ko je vrednost prometa osebnih avtomobilov dosegla 271.900 mio evrov, kar je za 14 % manj kot v letu 2008 v enakem obdobju (Interim Report Q3, 2009).

Skupina Daimler je v prvih treh četrletjih v letu 2009 prodala 185.610 tovornih vozil, kar je 47 % manj kot v enakem obdobju leta 2008 (prodanih je bilo 353.215 tovornih vozil). Za razliko od prodaje osebnih vozil največji delež prodaje tovornih vozil dosega azijski trg 34 %, medtem ko Daimler proda »le« 17 % celotne proizvodnje v Zahodni Evropi. Slika 16 prikazuje delež prodaje tovornih vozil Daimler. Prodaja v prvih treh četrletjih 2009 je na vseh trgih upadla približno med 40 % in 50 % (Latinska Amerika – 44 %, Azija – 44 %, Zahodna Evropa – 51 %, ZDA – 37 %). Obdobje tretjega četrletja 2009 obsega čas, ko se je gospodarska kriza na večini področjih začela nekoliko umirjati, kar se odraža pri prodaji tovornih vozil (ZDA – 31 %, Latinska Amerika in Azija – 38 %). Do razlike v trendu prihaja samo na področju Zahodne Evrope, kjer se je situacija v tretjem četrletju glede na prvi dve poslabšala, saj je bil zaznan padec prodaje za 58 %. Daimlerjeva divizija tovornih vozil se strateško širi tudi na ruski trg, kjer so združili moči z največjim ruskim proizvajalcem tovornih vozil Kamaz (Interim Report Q3, 2009).

Slika 16: Pomen posameznih trgov v celotni prodaji tovornih vozil Daimler



Vir: Zwischenbericht Q3, 2009.

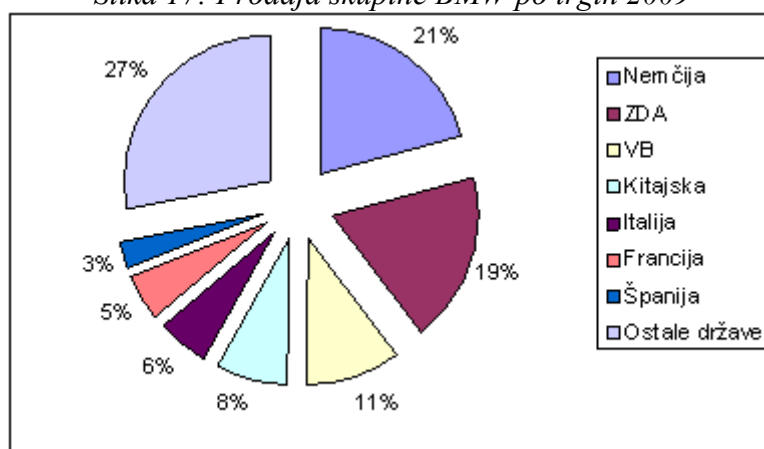
Omeniti velja tudi dva dodatna segmenta avtomobilskega trga na katerih se pojavlja Daimler: to je proizvodnja avtobusov in kombijev. Na podlagi danih podatkov sklepam, da gre za masovni padec prodaje kombijev (v tretjem četrletju 2009 je bilo prodanih 40.123 enot vozil, kar je za 45 % manj kot v istem obdobju leta 2008), so pri Daimlerju prepričani, da se je trg kombijev v tretjem četrletju 2009 stabiliziral, saj naj bi bilo primerjalno obdobje leta 2008 v ekonomskem smislu nadpovprečno močno. Daimlerjev trg za kombinirana vozila obsega predvsem področje Zahodne Evrope, kjer prodajo okrog 75 % vseh kombijev (od tega 50 % na nemški trg). Divizija proizvodnje avtobusov, ki je hkrati najmanjša divizija Daimlerja, je v prvih treh četrletjih 2009 prodala 23.462 enot avtobusov, kar je za 24 % manj kot leto poprej,

a podjetje je kljub temu prepričano, da je prodaja tudi v 2009 stabilna. Za razliko od ostalih treh divizij, glavni trg segmenta avtobusov predstavlja Latinska Amerika, kjer prodajo približno polovico celotne proizvodnje avtobusov. Daimler divizija avtobusov proizvaja tudi najuspešnejši mestni avtobus Mercedes-Benz Citaro, za katerega je v zadnjem četrtletju 2009 samo iz Nizozemske in Madžarske prišlo naročilo za 1.350 enot (Interim Report Q3, 2009).

### 3.4.2. BMW

Najpomembnejši trgi skupine BMW so trgi Nemčije, ZDA in VB, ki skupaj obsegajo 50 % celotne prodaje skupine, kar prikazuje tudi slika 17.

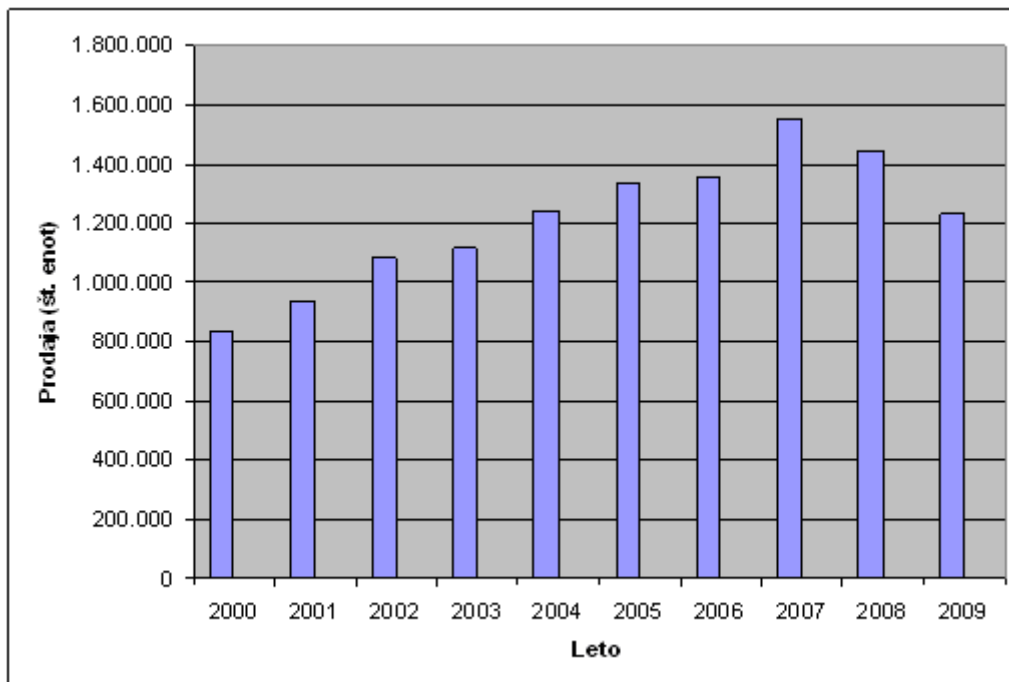
Slika 17: Prodaja skupine BMW po trgih 2009



Vir: BMW, 2010.

BMW-jevi prihodki so leta 2008 znašali 44.313 mio evrov, kar je za 8,3 % manj kot v letu 2007. Omeniti pa velja tudi to, da je BMW za investicije leta 2008 namenil 2.064 mio evrov, kar je 23,6 % več kot leto poprej (Jahresabschluss der BMW AG – Geschäftsjahr 2008). Prodaja skupine BMW v prvih treh četrtletjih leta 2009 je dosegla 939.554 vozil, kar je za 15,7 % manj kakor v istem obdobju leta 2008. Primerjavo celoletne prodaje osebnih avtomobilov skupine BMW pa prikazuje slika 18. Kljub temu da je bila prodaja skupine BMW tudi v tretjem četrtletju 2009 manjša kot v enakem obdobju 2008, so se pojavili prvi delni znaki stabiliziranja prodaje. Padec prodaje na ameriškem trgu v prvi polovici leta 2009 glede na isto obdobje leta 2008 je krepko presegal 20 %, medtem ko se je padec prodaje v tretjem četrtletju 2009 malce umiril in je znašal 14 %. Popolno okrevanje pa se je kazalo na trgu Kitajske, kjer se je prodaje skupine BMW v tretjem četrtletju povečala za 13,8 %. Največji delež prodaje skupine BMW dosega avtomobili BMW (83 %), katerih prodaja je v letu 2009 padla za 11 %. Največji padec prodaje pa je zaznam pri luksuzni znamki Rolls Royce katerih prodaja je padla za 35,2 % (blagovna znamka obsega manj kot 1 % celotne proizvodnje skupine). Skupina BMW proizvaja tudi motorna vozila, katerih prodaja pa se je zmanjšala za 14 %. (Geschäftsbericht, 2009).

Slika 18: Prodaja osebnih avtomobilov skupine BMW v obdobju 2000 - 2009



Vir: Quartalsbericht, 2009.

### 3.4.3. Volkswagen (VW)

Tržni delež skupine VW v proizvodnji avtomobilske industrije (trg osebnih vozil in trg tovornih vozil) je v prvih treh četrtletjih 2009 dosegel 11,7 %, medtem ko je leta 2008 v istem obdobju znašal 10 %. Tabela 6 natančneje prikazuje prodajo osebnih avtomobilov proizvajalca VW v prvih treh četrtletjih 2009 in deleže, ki jih skupina VW dosega na posameznih trgih.

Tabela 6: Prodaja osebnih avtomobilov skupine VW v prvih treh četrtletjih 2009

	Prodanih enot	Tržni delež	Sprememba 09/08 (%)
Zahodna Evropa	2.205.499	21,1	-3,8
Vzhodna in osrednja Evropa	287.848	14,1	-32
Severna Amerika	349.906	3,6	-8,6
Južna Amerika	625.659	22,1	-0,2
Azija	1.173.526	9,3	9,3
Ostali trgi	146.246		-16,2

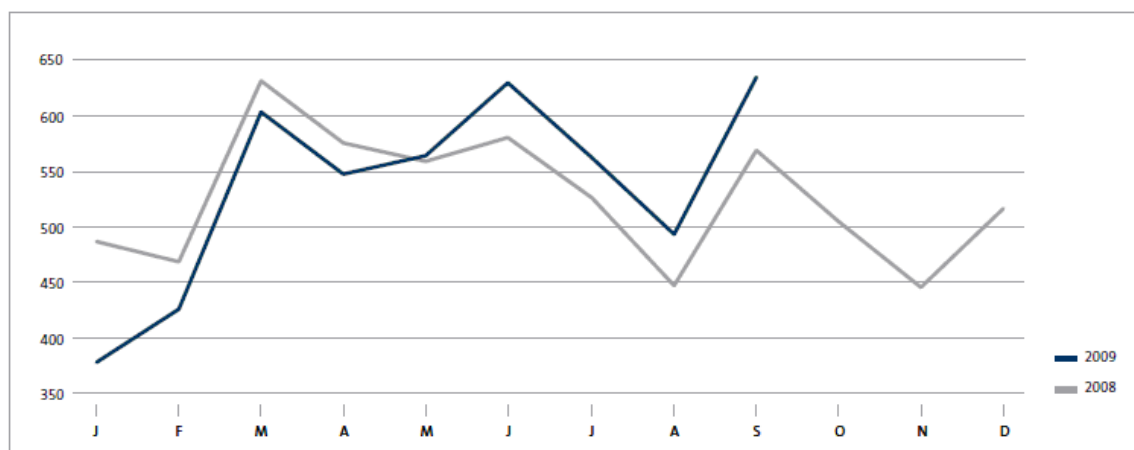
Vir: VW Quartalsbericht, 2009.

Prodaja skupine VW v prvih treh četrtletjih 2009 kaže negativen trend. Padec prodaje se dodatno pogloblja pri bolj luksuznih znamkah, kot sta Bentley in Lamborghini. V prvih treh četrtletjih 2009 je bilo prodanih 3.313 enot luksuznih avtomobilov Bentley in 1.210 enot športnih avtomobilov Lamborghini. Glede na enako obdobje 2008 se je prodaja Bentley-a zmanjšala za 46,9 %, Lamborghini-ja pa za 36,8 %. Glavna znamka skupine VW, VW je kot

edina avtomobilska znamka v skupini dosegla povečanje prodaje. Prodaja v prvih treh četrtletjih 2009 glede na 2008 se je povečala za 7,5 % in je znašala 3.020.886 enot. Močno je bil zaznan tudi padec prodaje namenskih vozil. Prodaja le-teh padla za 30,5 %.

Na podlagi četrtletnih in letnih poročil skupine Volkswagen lahko odkrijemo paralele med stanjem tega podjetja ter skupin BMW in Mercedes. Ob koncu leta 2008 je vsem padla prodaja, ki je dno dosegla v začetku leta 2009. Vse tri skupine prodajajo tudi na azijski in ameriški trg, pri tem je prodaja na ameriškem trgu vsem trem malce narasla v poletnih mesecih. Čeprav poročilo navaja, da je skupino VW gospodarska kriza znatno prizadela, podatki o prodaji prikazujejo, da je bilo v obdobju prvih treh četrtletij leta 2009 prodanih 4.789.000 vozil, kar je za 0,2 % manj kot v enakem obdobju lanskega leta. Samo v tretjem četrtletju 2009 pa je bilo prodanih 1.668.000 vozil, kar je za 8,9 % več kot v enakem obdobju leta 2008 (Zwischenbericht Januar – September 2009).

Slika 19: Prodaja skupine WV v letih 2008 in 2009



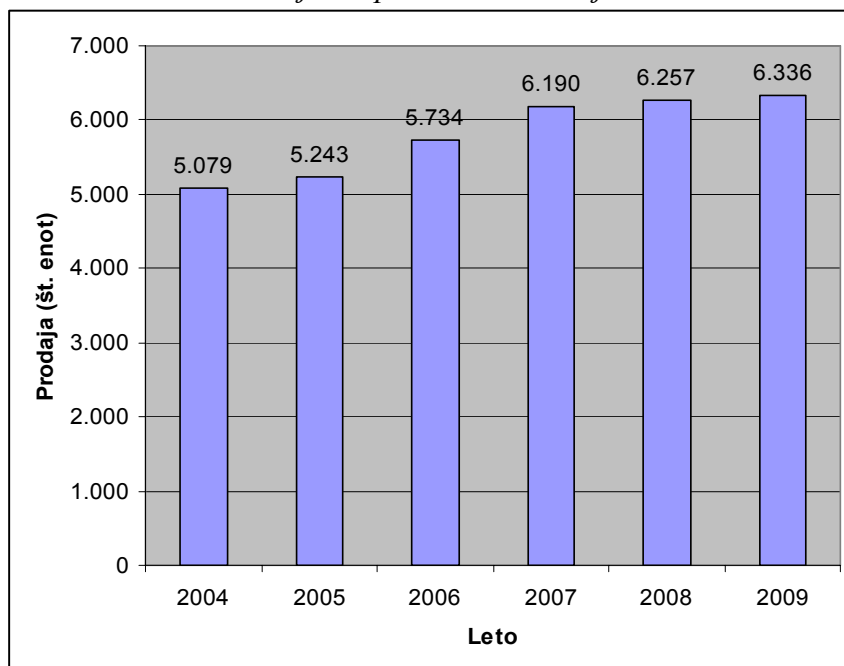
Vir: WV Quartalsbericht, 2009.

Slika 19 še bolj nazorno prikazuje povečano prodajo vozil VW v letu 2009 glede na leto 2008, kar sovpada z uvedbo avtomobilske subvencije. Poraja se vprašanje, koliko je uvedba nemške avtomobilske premije pomagala predvsem francoskim in drugim proizvajalcem cenejših avtomobilov, ki so na podlagi premije mnogo pridobili in hkrati tudi povečali prodajo.

Kako močno je kriza vplivala na prodajo skupine VW, je težko analizirati, ker so poleg gospodarske krize na prodajo vplivali tudi marsikateri drugi dejavniki. Slika 20 prikazuje prodajo skupine VW v obdobju 2004-2009. Prodaja se sicer ne povečuje kot v obdobju 2004 – 2006, a kljub temu ni opaznega močnejšega padca.



Slika 20: Prodaja skupine VW v obdobju 2004-2009



Vir: VW, 2010.

#### 3.4.4. Opel

Nemški predstavnik proizvajalcev avtomobilov nižjega cenovnega razreda je tudi Opel, v lasti General Motors. Podatki za Opel (Opel steigert Zulassungen im Jahr 2009 um 31 Prozent, 2009) dokazujejo mojo tezo o vplivu avtomobilske premije na proizvajalce nižjega cenovnega razreda. Poročilo za leto 2009 navaja, da je nemški proizvajalec kljub težki gospodarski situaciji v svetu in v avtomobilski industriji dosegel v letu 2009 zelo dober rezultat. Proizvajalec iz Rüsselheima je leto zaključil s 339.000 novimi registracijami vozil, kar je kar 80.000 več registracij kot v letu 2008, ko je končal leto z 258.274 registracijami novih vozil. Da je bilo leto 2009 za Opel dokaj uspešno, priča tudi podatek, da so takšno količino novih registracij nazadnje presegli leta 2005. Oplova pričakovanja za naslednje leto so prav tako visoka, saj imajo že ob koncu leta 2009 več kot 60.000 naročil za novo Astro, medtem ko je začetna prodaja limuzine srednjega razreda Insignie presegla vsa pričakovanja. (Opel Steigert Zulassungen im Jahr 2009 um 31 Prozent, 2009).

A Opel v Nemčiji ne vzbuja pozornosti samo zaradi zadovoljivih rezultatov prodaje v volilnem letu 2009, ampak predvsem zaradi zakulisnega dogajanja glede prodaje Opla s strani lastnika General Motors-a. General Motors naj bi namreč prodal dele podjetja, ker se je znašel pred razpadom in v velikih likvidnostnih težavah.

Začetek leta 2009 se za Opel ni začel najboljšo, avtomobilska industrija je bila v zatonu, poleg tega pa se je špekuliralo, kateremu ponudniku bodo omenjeni del družbe GM prodali. V Nemčiji je bilo leto 2009 poleg gospodarske krize seveda tudi leto parlamentarnih volitev, kar je zelo pomembna predpostavka za analizo primera Opel. Za nakup Opla se je zanimalo več

investitorjev, a najbolj zavzeto sta nastopili belgijska družba RHJ International ter podjetje Magna, ki je povezano z rusko finančno institucijo Sber-Bank. Za pomoč Oplu se je zavzela nemška vlada, ki pa je stopila na stran kanadsko-ruske naveze Magna – Sber-bank, s katerimi je tudi pripravila način reševanja Opla. Favoriziranje Magne s strani nemške vlade je pripeljalo do obtožb s strani članic EU, češ da Nemčija pogojuje enega kupca ter z državno pomočjo določenemu proizvajalcu v avtomobilski industriji spodbuja protekcionizem. GM se je na koncu odločil, da Opla ne bo prodal, saj naj bi bila to najboljša rešitev za nemškega proizvajalca (Was bedeutet die GM Entscheidung für Opel, 2009).

## 4. BOJ PROTI KRIZI

V času začetka gospodarske krize je Evropska unija članicam svetovala, naj se aktivno vključijo v reševanje svojih gospodarstev. Nemčija je ena izmed tistih držav evropske unije, ki je priporočilo vzela skrajno resno in ob koncu leta 2008 pripravila najprej prvi konjunkturni program in zatem v letu 2009 še bolj obsežni drugi konjunkturni program. Nemška vlada je že ob začetku krize ob koncu leta 2008 pripravila in začela izvajati program pomoči namenjen izključno bankam in finančnim institucijam z namenom, da zatre gospodarsko in finančno krizo, ki se je začela poglobljati najprej na področju bančništva. Namen pomoči finančnim institucijam je bil preprečitev širjenja finančne krize v realno gospodarstvo, do česar pa je kasneje vseeno tudi prišlo. V začetku oktobra 2008 je nemška vlada v nekaj dneh pripravila in izdala paket pomoči v vrednosti 500 milijard evrov. Paket je vseboval tri možne vrste pomoči: kreditne garancije, ki omogočajo izposojlo denarja med bankami, prevzem rizičnih finančnih pozicij in pomoč za dokapitalizacijo. Prvi paket pomoči je vseboval tudi varovalo države, saj je bila vsaka posamezna finančna institucija, ki je zaprosila za državno pomoč, dodatno preverjena. Drugi pogoj, ki so ga morale institucije ob prejetju pomoči izpolniti, je bila omejitev maksimalne plače vodilnih menedžerjev, ki ni smela preseči 500.000 evrov letno. Omenjene finančne institucije ob prejemu kakršnekoli državne pomoči ne smejo izplačevati dividend (Was stand noch mal im ersten Konjunkturpaket, 2009).

Ker prvi paket pomoči ni prinesel pričakovanega učinka na gospodarsko krizo, ki se je še okrepila, je vlada v začetku leta 2009 izdala še drugi paket pomoči, ki pa je za razliko od prvega neposredno vplival tudi na realno gospodarstvo. Paket pomoči je obsegal štiri različna področja, preko katerih je vlada spodbudila aktivnost realnega gospodarstva: olajšave pri davčnih dajatvah in socialnih transferjih, ukrepi na področju dela, dajanje kreditov ter investicije (Gegen die Krise, für neues Wachstum, 2009).

Davčne in dohodkovne olajšave so bile uvedene že v začetku leta 2009. Glavni namen tega ukrepa je bil povečanje neto dohodka posameznika. Reforma se je izvedla na način, da se je zmanjšal odstotek obdavčitve bruto dohodka, dodatnih otroških bonusov pa so bile deležne družine s posebnim socialnim statusom (samohranilci, družine z eno zaposleno osebo in več otroki) (Die Konjunkturpakete – Für Bürger, 2009).

Drugo področje, kamor je nemški konjunktorni paket posegel, so predstavljali krediti in poroštva. Ustanovljena sta bila dva sklada z namenom kreditiranja podjetij predvsem s premostitvenimi likvidnostnimi krediti. Ti naj bi pomagali podjetjem, ki so se znašla v težavah zaradi gospodarske krize. Namen skladov pa ni bil samo premostitev likvidnostnih težav, ampak tudi investicijska pomoč. Sklad za manjša podjetja je obsegal 15 milijard evrov, medtem ko je vlada v sklad za podjetja, ki na letni ravni naredijo več kot 500 milijonov prometa, namenila 25 milijard evrov. Za poroštva in garancije je bilo namenjenih dodatnih 75 milijard evrov. Vlada je podelila tudi posebne ugodnosti za izvoznike pri poroštvih in garancijah (Die Konjunkturpakete – Für Unternehmen, 2009).

Ob povečanem vplivu gospodarske krize se je Nemčija posledično morala spopasti tudi s problemom naraščanja stopnje brezposelnosti. Ta problem je vlada reševala v okviru konjunktornega paketa preko programa skrajšanega delovnega časa (nem. Kurzarbeit). Program subvencionirja skrajšanega delovnega časa deloma rešuje problem hitrega odpuščanja in ponovnega zaposlovanja delavcev, ki se lahko pojavi v obdobju prehoda krize. Odpuščanje in ponovno zaposlovanje naj bi delodajalca in državo stala mnogo več kot program subvencioniranja skrajšanega delovnega časa. V ta namen je program omogočil, da delodajalec skrajša delovni čas in delavcu izplačuje plačo v višini opravljenega delovnega časa. Za preostali delovni čas, ki ga delavec ne opravi, le-ta dobi izplačilo v višini 60% neto plače s strani države. Delavci, ki imajo otroke, so deležni 67% neto plače. Po programu država zagotovi tudi 50% stroškov socialnih prispevkov. A uspešen program kratkoročnega dela, ki je bil v Nemčiji zelo dobro sprejet, ima tudi svoje slabe lastnosti. Program je naravnan izrazito kratkoročno, saj v primeru da v nadaljevanju leta 2009 in še posebej v letu 2010 ne pride do povečanja gospodarske aktivnosti, program prinaša visoke stroške državi. Drug problem pri programu pa je ta, da program subvencionira tudi tista podjetja, ki ne ravnavo gospodarno in bi v vsakem primeru morala odpuščati delavce (Reduce hours save jobs, for now, 2009).

V Nemčiji se je stanje v gospodarstvu ob koncu leta 2009 stabiliziralo in k temu je močno pripomogel tudi visok porast domače potrošnje, netipičen za Nemčijo. Strokovnjaki so mnenja, da je povečanje domače potrošnje gospodinjev predvsem posledica avtomobilske premije, s katero je bil subvencioniran nakup avtomobilov. Slednja teza je skrb vzbujajoča, saj nemško gospodinjstvo velja za zelo konzervativno kar se tiče porabe. Ob visokem porastu potrošnje v prvi polovici leta 2009 se poraja vprašanje, kako se bo gibal potrošnja v naslednjih dveh letih, ki bosta najbolj pomembni za stabilizacijo gospodarskih razmer in ponoven začetek rasti gospodarstva. Če povežem nadpovprečno visoke stopnje varčevanja v Nemčiji ter nadpovprečno visoko potrošnjo v letu 2009, menim, da bo nemško gospodarstvo v naslednjih dveh letih zopet na preizkušnji.

Mednarodni monetarni sklad je za Nemčijo v naslednjih dveh letih napovedal zmerno rast. V letu 2010 naj bi gospodarska rast znašala 1,2 %, medtem ko je za leto 2011 napovedana gospodarska rast 1,7 %. Napovedi pa omenjajo, da lahko pride tudi do možnosti nižje

gospodarske rasti, naj bi bila v veliki meri odvisna od svetovne trgovine. Drugi pomembnejši dejavnik stanja gospodarstva je gibanje stopnje brezposelnosti, ki naj bi iz 7,4 % v letu 2009 do leta 2011 narasla na 9,3 %. Poslabšali naj bi se tudi kazalci za javne finance. Deficit v letu 2009 je znašal 3,3 % BDP v letu 2010 pa bi se naj povečal na 5,7 %. Javni dolg pa bi se naj iz 72,5 % BDP v letu 2009 do leta 2011 zvišal na 79,5 % (Consultation with Germany, 2010).

#### **4.1. UKREP AVTOMOBILSKE PREMIJE IN PRIHODNOST NEMŠKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE**

Ko je Nemčijo v drugi polovici 2008 zajela gospodarska kriza in se v začetku leta 2009 še okrepila, je država posegla na trg avtomobilske industrije z okoljsko premijo oz. subvencijo za nakup novega avtomobila. Omenjena pomoč v obliki premije je bila umeščena v gospodarstvo v drugem paketu pomoči in so jo začeli izvajati v začetku aprila 2009. Preden pričnem analizirati konkretne učinke nemške avtomobilske premije, se je potrebno vprašati, kakšen namen je hotela doseči nemška vlada z omenjenim ukrepom. Že med analizo sem opozoril, da se je gospodarska kriza v Nemčiji v začetku leta 2009 okrepila, najprej se je zmanjšalo povpraševanje po izdelkih, sledilo je zmanjšanje industrijske proizvodnje in števila novih naročil v industriji, zmanjšal pa se je tudi neto izvoz, saj se je izvoz močno znižal. Cilj nemške vlade ob uvedbi avtomobilske premije je bil torej povečanje celotnega povpraševanje ter posledično povečanje naročil in industrijske proizvodnje. Na podoben način so se državne pomoči lotili tudi v mnogih drugih evropskih državah.

Avtomobilsko premijo lahko pridobi oseba, ki je kupila nov avto in predložila potrdilo o uničenju avtomobila, ki pa je moral biti starejši od 9 let. Izvajanje pomoči v obliki avtomobilske premije je prevzel urad za gospodarstvo in kontrolo izvoza (BAFA), ki je dodatno zaposlil 120 uradnikov za namen sprejemanja vlog za premije. V mesecu aprilu 2009 so na BAFA poročali, da je na urad prispelo 1,4 milijona vlog; od tega v prvih 3 dneh med 200.000 in 300.000. Po pravilniku se premija izplača v roku treh mesecev po priglasitvi vloge (Interesse am Abwrackpremie bricht schnell ein, 2009).

Kako je avtomobilska premija vplivala oz. kakšen bo dolgoročni učinek omenjene premije na BDP, je zelo težko oceniti. Podatki kažejo, da je bilo v aprilu 2009 prvič registriranih 380.000 vozil, kar pomeni, da se je število registriranih vozil v primerjavi z istim obdobjem leta 2008 povečalo za 19,4 %. Omenjeno pa je tudi dejstvo, da je opazno povečanje povpraševanja po malih avtomobilih. Število novih registracij sicer kaže na velik uspeh premije in nemške vlade s tem ukrepom, a obstaja tudi mnogo strokovnjakov, ki so premiji namenili kritiko in negativno oceno. Menim, da je potrebno vsak korak analizirati iz vseh strani, zato je pravilno, da nekaj besede namenim tudi študiji, ki je premiji namenila negativno oceno (Interesse am Abwrackpremie bricht schnell ein, 2009).

Študija, ki sta jo izdelala Blum in Freye (2009), se osredotoča predvsem na pomanjkljivosti in slabosti sistema dajanja avtomobilske premije končnemu potrošniku. Avtorja prodajo novih

avtomobilov v Nemčiji v letu 2009 ocenjujeta na 3,1 milijona prodanih vozil, vendar s premijo ocenjeno okoli dve tretjini koristi pridobijo proizvajalci avtomobilov cenejšega razreda, le-ti avtomobili pa so proizvedeni v tujini. Omenjeni nakupi z dodatno premijo se pri trgovcih označujejo kot veliki popusti, medtem ko na drugi strani manjši trgovci in trgovci z rabljenimi avtomobili prav zaradi premije izgubljajo promet in tonejo v rdečih številkah. Poudarjeno je, da bi dodatnih 100 milijonov dodatne fiskalne škode prineslo tudi zmanjšanje dela mehaničnih delavnic in dodatno odpuščanje delavcev v teh delavnicah, saj se z zmanjševanjem uporabe rabljenih avtomobilov zmanjšuje njihov obseg dela. Država posredno ostaja brez davka na dodano vrednost v tem delu avtomobilskega sektorja, dodatno pa se povečajo izdatki za socialno pomoč brezposelnim. Poleg trgovcev z rabljenimi avtomobili in delavnic pa bodo določene negativne učinke ob uvedbi avtomobilske subvencije začutili tudi drugi sektorji. S premijo bo tako dosežen učinek izrinjanja, saj posamezen kupec denar lahko porabi le enkrat. Učinek naj bi se v praksi videl predvsem v manjši prodaji izdelkov, ki imajo daljšo življenjsko dobo npr.: elektronika in pohištvo (Blum, Freye, 2009). Da je avtomobilska premija napaka, trdi tudi predstavnik nemškega urada za maloprodajo Hubertus Pellengarh. Urad je marca 2009 zaznal in registriral zmanjšanje prometa za -1,8% glede na enako obdobje v lanskem letu (Interesse am Abwrackprämie bricht schnell ein, 2009).

Tudi sam menim, da je bil glavni cilj uvedbe premije v celotnem evropskem prostoru pomoč avtomobilski industriji pod pretvezo, da ne pride do protekcionizma, za kar se je zavzemala tudi evropska komisija. Do protekcionizma res ni prišlo, a prišlo je do diskriminacije, pri kateri so kratko potegnili avtomobili višjega cenovnega razreda.

Omenjeno tezo, da so zaradi avtomobilske subvencije največ pridobili najmanjši avtomobili, lahko dokažem preko podatka o številu registracij novih avtomobilov. Tabela 7 prikazuje število registracij novih avtomobilov v drugem četrletju leta 2008 in istem obdobju leta 2009, potem ko je bila že sprejeta avtomobilska premija. Iz tabele je razvidno, da so največji padec glede na drugo četrletje 2008 dosegli avtomobili višjega cenovnega razreda, medtem ko je število registracij pri nekaterih manjših modelih avtomobilov poraslo skoraj za 100 % glede na drugo četrletje 2008.

Tabela 7: Primerjava prodaje avtomobilov v Nemčiji – št. registracij novi avtomobilov

Mesto po prodaji - 2. četrletje 2009	Mesto po prodaji - 2. četrletje 2009	Proizvajalec, model	Prodanih enot 2Q 2009	Prodanih enot 2Q 2008	Sprememba v %
1	1	VW Golf	115 025	69 249	66,1
2	7	Opel Astra	37 144	22 812	62,8
3	9	Opel Corsa	36 811	21 188	73,7
4	19	Vford Fiesta	36 017	12 652	184,7
5	8	VW Polo	34 049	21 363	59,4
6	11	Skoda Fabia	31 122	16 989	83,2
7	5	VW Passat	26 457	25 261	4,7
8	15	Peugeot 20	23 903	12 039	58,9
9	4	BMW 3	23 545	25 822	-8,8
10	6	BMW 1	23 191	24 428	-5,1
11		Dacia Sandero	22 994		
12	12	Audi A3	22 921	16 938	35,3
13	3	Audi A4	21 360	26 260	-18,7
14	34	Fiat Punto	20 968	6 229	236,6
15	52	Fiat Panda	20 212	4 218	379,2
16	2	Mercedes C	19 657	28 051	-29,9

Vir: VDA Jahresbericht, 2009.

Sonce in obnovljivi viri energije niso konkurenca avtomobilski industriji, ampak so dejansko dejavniki, ki lahko avtomobilski industriji omogočijo dodano vrednost in s tem konkurenčno prednost pred ostalimi konkurenti v panogi avtomobilske proizvodnje. Teze, da je potrebno za uspešno prihodnost tudi mnogo investirati v sodobne avtomobile in tehnologije, se zelo dobro zaveda celotna nemška avtomobilska industrija, saj je v letu 2008 v raziskave in razvoj na področju avtomobilske industrije namenila 19 milijard evrov, kar znaša tretjino investiranja celotnega nemškega gospodarstva. Nemška avtomobilska industrija v povprečju na dan prijavi 10 patentov, od tega polovico za program okoljske tehnike. Z več kot 3.500 prijavi patentov je nemška avtomobilska industrija svetovni prvak v prijavi patentov (VDA – Jahresbericht, 2009, str. 17).

Investiranje v raziskave in razvoj v avtomobilski industriji pa ne pomeni le investiranja zaradi izhoda iz krize, ampak predvsem ključ za doseganje ciljev pri povpraševanju po ekološko dovršenih avtomobilih, ki se bo razvilo v bližnji prihodnosti. Avtomobilska industrija je čedalje bolj povezana s klimatsko politiko, ki izpostavlja ekološko varčne avtomobile. Zmanjšanje CO<sub>2</sub> izpuha na 120 g/km do leta 2015 in naraščajoče cene naftnih derivatov sta najpomembnejša dejavnika, ki jih mora upoštevati avtomobilska industrija in iz katerih je mogoče pridobiti konkurenčno prednost ali pa še več izgubiti. Po mojem mnenju je v tem tudi glavna prednost nemške avtomobilske industrije, saj je v nasprotju z ameriško avtomobilsko industrijo mnogo več vlagala in investirala v ti. okoljske avtomobilske inovacije, medtem ko je ameriška avtomobilska industrija v tem segmentu nekoliko zaspala (VDA – Jahresbericht, 2009, str. 17).

## SKLEP

Ob umeščanju Nemčije v svetovni gospodarski in še posebej v evropski gospodarski prostor sem spoznal, da je Nemčija dokaj netipična članica evropskega prostora. Netipičnost se kaže v večini dejavnikov, ki sem jih analiziral. Nemčija, ki je v devetdesetih letih veljala za evropski sinonim visoke gospodarske rasti, se je v zadnjih letih dušila ob svoji nizki gospodarski rasti in je bila v evropskem prostoru med državami z najnižjo stopnjo gospodarske rasti. Netipičnost se kaže tudi še v vedno dokaj visokem deležu industrije v svojem BDP, ki se je v ostalih razvitih državah EU znižal, medtem ko je delež industrije v nemškem BDP-ju ostal na isti ravni. A največja temeljna razlika med Nemčijo in ostalimi razvitimi državami EU je predvsem velika odvisnost Nemčije od zunanje trgovine, kar za ostale države ni tipično.

Nemčija, ki je veljala za izvoznega prvaka, v veliki meri zaradi velikega deleža izvoza v svojem BDP-ju ni odvisna samo od sebe, temveč tudi od svojih trgovinskih partneric. Ko se pojavi globalna kriza, so v prvi vrsti najbolj na udaru države, ki izvažajo dobrine - ne nujne za preživetje in Nemčija izvažava prav slednje. Mednje spadajo avtomobili, katerih prodaja se je ob začetku krize zelo zmanjšala. Potrebna sta vsaj dva dejavnika, da specifična država kot je Nemčija ob globalni krizi, ki je močno prizadela izvoz, zopet gospodarsko zaživi. Prvi dejavnik je eksogene narave in predstavlja uvoz drugih držav iz Nemčije, medtem ko je drugi dejavnik endogene narave, na katerega lahko vpliva država (npr. fiskalni ukrepi). Naročila za nove proizvode v Nemčiji so začela naraščati tudi zaradi programov drugih držav, ki jih je sprejela EU. Nemški izvoz oz. uvoz drugih držav lahko štejemo med eksogene zunanje dejavnike. Kot notranji endogeni dejavnik pa lahko izpostavim avtomobilsko premijo, ki je povzročila povečanje domačega povpraševanja in hkrati stabilizirala BDP.

Po moji oceni je Nemčija prvi del krize prestala odlično, saj je v gospodarstvu uporabila prijeme, ki so zadostovali, da gospodarska aktivnost ni padla še bolj. Prihodnost je negotova in jo je nemogoče napovedati, obstaja pa več smeri nadaljnjega gibanja gospodarske krize. A ker je Nemčija še vedno zelo izvozno odvisna, je v marsičem odvisna tudi od trgovinskih partneric. V mednarodni menjavi pa je mnogo odvisno tudi od moči menjalne valute in prav gibanje evra kot menjalne valute je še en dejavnik, ki lahko močno vpliva na nemško gospodarstvo.

## Literatura in viri

1. 4. Quartal 2008: Exportruckgang um 6,0%, (2009, 20. maj). Statistisches Bundesamt Deutschland. Najdeno 12. novembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/03/PD09\\_\\_113\\_\\_51,templateId=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/03/PD09__113__51,templateId=renderPrint.psml).
2. Ausförlliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 2. Quartal 2009. (2009, 25. avgust). Statistisches Bundesamt Deutschland. Najdeno 10. novembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/08/PD09\\_\\_310\\_\\_811,templateId=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/08/PD09__310__811,templateId=renderPrint.psml)
3. Blum, U., Freye, S. (2009, 5. Maj). Die Abwrackprämie – wer zahlt die Zeche. Najdeno 25. septembra 2009 na spletnem naslovu <http://www.iwh-halle.de/d/publik/presse/29-09.pdf>.
4. Consultaition with Germany, (2010, 30. marec). International Monetary Fund. Najdeno 1. aprila 2010 na spletnem naslovu <http://www.imf.org/external/np/sec/pn/2010/pn1044.htm>.
5. Deutsche Bundesbank: Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Finanzierungsrechnung für Deutschland 1991 bis 2007 (2007, junij). Deutsche Bundes bank. Najdeno 16. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.bundesbank.de/download/statistik/stat\\_sonder/statso4.pdf](http://www.bundesbank.de/download/statistik/stat_sonder/statso4.pdf).
6. Deutsche Wirtschaft (2010). Statistisches Bundesamt. Najdeno 10. januarja 2010 na spletnem naslovu <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/VolkswirtschaftlicheGesamtrechnungen/DeutscheWirtschaftQuartal,property=file.pdf>.
7. Deutschlands wichtigste Handelsgüter im Jahr 2009. (2009, 18. marec). Statistisches Bundesamt Deutschland. Najdeno 10. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/03/PD09\\_\\_100\\_\\_51,templateId=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/03/PD09__100__51,templateId=renderPrint.psml).
8. Die Automobilindustrie: eine Schlüsselindustrie unseres Landes. (15. December 2009). Bundesregierung. Najdeno 20. januarja 2010 na spletnem naslovu <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/emags/economy/051/sp-2-die-automobilindustrie-eine-schluesselindustrie-unseres-landes.html>
9. Die grossten verlierer seit jahresbeginn. (2008). Najdeno 20. avgusta 2009 na spletnem naslovu [http://www.manager-magazin.de/fotostrecke/0,2828,PB64-SUQ9MjgyODYmbnI9OQ\\_3\\_3,00.html](http://www.manager-magazin.de/fotostrecke/0,2828,PB64-SUQ9MjgyODYmbnI9OQ_3_3,00.html).
10. Die Konjunkturpakete – Für Bürger. (2009). Najdeno 8. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://www.konjunkturpaket.de/Webs/KP/DE/FuerBuerger/fuer-buerger.html>.



11. Die Konjunkturpakete – Für Unternehmen. (2009). Najdeno 8. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://www.konjunkturpaket.de/Webs/KP/DE/FuerUnternehmen/fuer-unternehmen.html>.
12. Erwerbslosenquote in Deutschland nach 16 Jahren erstmals niedriger als in den USA. (2009, 3. marec). Najdeno 18. septembra 2010 na spletnem naslovu [http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/03/PD09\\_\\_074\\_\\_13321,templateId=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/03/PD09__074__13321,templateId=renderPrint.psml)
13. European Economic Statistics (2009). Eurostat. Najdeno 20. oktobra 2009 na spletnem naslovu [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-31-09-001/EN/KS-31-09-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-31-09-001/EN/KS-31-09-001-EN.PDF).
14. Eurostat yearbook. (2009). Najdeno 10. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/publications/eurostat\\_yearbook](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/publications/eurostat_yearbook).
15. Eurostat. Najdeno 5. julija 2009 na spletnem naslovu <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>.
16. Gegen die Krise, für neues Wachstum (2009). Najdeno 8. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://www.konjunkturpaket.de>.
17. Geschäftsbericht 2009 – BMW Group. (2010). Najdeno 20. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.bmwgroup.com/geschaeftsbericht2009/\\_downloads/BMW\\_Group\\_2009.pdf](http://www.bmwgroup.com/geschaeftsbericht2009/_downloads/BMW_Group_2009.pdf).
18. Herbstprognose 2009-2011. (3. november 2009). Najdeno 10. januarja 2009 na spletnem naslovu <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1663>.
19. Hypo Real estate erhält erneut zehn Milliarden Euro Garantien. (2009, 11. februar). Najdeno 20. avgusta 2009 na spletnem naslovu <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,606895,00.html>.
20. Industrial new orders down by 5,2 % in euro area. (2009, 24. februar). Eurostat newsrealese euroindicator. Najdeno 10. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/4-24022009-AP/EN/4-24022009-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/4-24022009-AP/EN/4-24022009-AP-EN.PDF)
21. Industrial production down by 3,5 % in euro area. (2009, 20. marec). Eurostat newsrealese euroindicator. Najdeno 10. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/4-20032009-AP/EN/4-20032009-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/4-20032009-AP/EN/4-20032009-AP-EN.PDF).
22. Interesse am Abwrackprämie bricht schnell ein (2009, 5. maj). Welt-Online. Najdeno 20. decembra 2009 na spletnem naslovu <http://www.welt.de/wirtschaft/article3678348/Interesse-an-Abwrackpraemie-bricht-stark-ein.html>.
23. Interim Report Q3 2009, (2009). Daimler. Najdeno 20. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.daimler.com/Projects/c2c/channel/documents/1768525\\_DAI\\_Q3\\_2009\\_Interim\\_Report.pdf](http://www.daimler.com/Projects/c2c/channel/documents/1768525_DAI_Q3_2009_Interim_Report.pdf).

24. It's those people, all over again. (2004, 12. avgust). The Economist. Najdeno 3. decembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story\\_id=E1\\_PDJNRRS](http://www.economist.com/world/europe/displaystory.cfm?story_id=E1_PDJNRRS).
25. Larson, M. D. (2007, 19. julij). How Federal Regulators, Lenders, and Wall Street created Americas Housing Crisis. Weiss Research Inc. Najdeno 10. septembra na spletnem naslovu [http://www.weissgroupinc.com/whitepaper1/Housing\\_white\\_paper.pdf](http://www.weissgroupinc.com/whitepaper1/Housing_white_paper.pdf).
26. Mrkaić, M. (2000, 2. junij) Ekonomska soodvisnost in ekonomska politika. Najdeno 12. septembra na spletnem naslovu <http://www1.fov.uni-mb.si/mrkaic/svetovanje/koper2000.pdf>.
27. Opel Steigert Zulassungen im Jahr 2009 um 31 Prozent. (29. December 2009). Gm Media. Najdeno 20. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://media.gm.com/content/media/de/de/news/news\\_detail.brand\\_gm.html/content/Pages/news/de/de/2009/OPEL/12\\_29\\_opel\\_steigert\\_zulassungen](http://media.gm.com/content/media/de/de/news/news_detail.brand_gm.html/content/Pages/news/de/de/2009/OPEL/12_29_opel_steigert_zulassungen).
28. Osnovne gospodarske informacije o Nemčiji, Najdeno 6. novembra 2009 na spletnem naslovu <http://berlin.embassy.si/index.php?id=234>.
29. Penger, S. (2001). Vpliv nove ekonomije na temeljne funkcije managementa v organizaciji 20. stoletja (magistrsko delo). Ljubljana: EF.
30. Pojasnila gospodarskih kazalnikov, 2009. Deželna banka Slovenije. Najdeno 10. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.dbs.si/pdf/Pojasnila\\_gospodarskih\\_kazalnikov.pdf](http://www.dbs.si/pdf/Pojasnila_gospodarskih_kazalnikov.pdf).
31. Quartalsbericht zum 30. September 2009. (2009). Najdeno 10. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.bmwgroup.com/d/nav/index.html?../\\_0\\_0\\_www\\_bmwgroup\\_com/home/home.html&source=overview](http://www.bmwgroup.com/d/nav/index.html?../_0_0_www_bmwgroup_com/home/home.html&source=overview).
32. Recession hits Germany. (2008, 13.november). Najdeno 10. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.forbes.com/2008/11/13/germany-recession-gdp-markets-equity-cx\\_je\\_1113markets07.html](http://www.forbes.com/2008/11/13/germany-recession-gdp-markets-equity-cx_je_1113markets07.html).
33. Record Stock Market falls in 2008. (2008, 31. december). Najdeno 20. avgusta 2009 na spletnem naslovu <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7805644.stm>.
34. Reduced hours save jobs, for now. (2009, 21. avgust). Najdeno 15. oktobra 2009 na spletnem naslovu [http://german-info.com/business\\_workinggermany\\_shownews.php?pos=Reduced%20hours%20save%20jobs,%20for%20now&pid=37F](http://german-info.com/business_workinggermany_shownews.php?pos=Reduced%20hours%20save%20jobs,%20for%20now&pid=37F).
35. Saraogi, R. (2007, 20. September). Demystifying Subprime Crisis. Madras School of Economics. Najdeno 10. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://mpr.aub.uni-muenchen.de/7571/1/MPRA\\_paper\\_7571.pdf](http://mpr.aub.uni-muenchen.de/7571/1/MPRA_paper_7571.pdf).
36. Savas, B. (2004). The new economy macroeconomics: "golden age of diminished expectations". Dogus Universitesi Dergisi. Najdeno 10. septembra na spletnem naslovu [http://www1.dogus.edu.tr/dogustru/journal/cilt\\_5\\_sayi\\_1/M00110.PDF](http://www1.dogus.edu.tr/dogustru/journal/cilt_5_sayi_1/M00110.PDF).

37. Slak, L. (2008, 9. oktober). Obvladovanje tveganj v bančnem poslovanju po novem kapitalskem sporazumu Basel II. Fakulteta za podiplomske državne in evropske študije. Najdeno 12. septembra 2009 na spletnem naslovu [www.bsi.si/library/includes/datoteka.asp?DatotekaId=519](http://www.bsi.si/library/includes/datoteka.asp?DatotekaId=519).
38. Statistisches Bundesamt Deutschland. Najdeno 5. julija 2009 na spletnem naslovu <http://www.destatis.de>.
39. Štiblar, F. (2008, november). Svetovna kriza in slovinci, kako jo preživeti? Založba ZRC, ZRC SAZU, 2008. 211 str.
40. The Ausfuhr im Jahr 2009 insgesamt um 18,4 % niedriger als 2008, (2010, 9. februar). Statistisches Bundesamt Deutschland. Najdeno 30. marec 2010 na spletnem naslovu [http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2010/02/PD10\\_045\\_51,templateId=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2010/02/PD10_045_51,templateId=renderPrint.psml). New York Times, (2009). Najdeno 15. November na spletnem naslovu [http://graphics8.nytimes.com/images/2006/08/26/weekinreview/27leon\\_graph2.large.gif](http://graphics8.nytimes.com/images/2006/08/26/weekinreview/27leon_graph2.large.gif).
41. The turning point (2007, 20. September). Economist. Najdeno 12. septembra na spletnem naslovu [http://www.economist.com/business-finance/displaystory.cfm?story\\_id=9831159](http://www.economist.com/business-finance/displaystory.cfm?story_id=9831159).
42. Tradingeconomics. Global Economic Research. Najdeno 15. september na spletnem naslovu <http://www.tradingeconomics.com>.
43. VDA – Jahresbericht 2009. (2009). Verband der Automobil Industrie. Najdeno 18. decembra 2009 na spletnem naslovu <http://www.vda.de/de/publikationen/jahresberichte/index.html>.
44. Was bedeutet die GM-Entscheidung für Opel. (27. november 2009). Najdeno 20. januarja 2010 na spletnem naslovu <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/opelfaq100.html>.
45. Was stand noch mal in ersten Konjunkturpaket? (2009, 14. januar). Najdeno 20. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://www.welt.de/welt\\_print/article3021329/Was-stand-noch-mal-im-ersten-Konjunkturpaket.html](http://www.welt.de/welt_print/article3021329/Was-stand-noch-mal-im-ersten-Konjunkturpaket.html).
46. Zwischenbericht Januar – September 2009, (2009). Volkswagen Aktiengesellschaft. Najdeno 20. januarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info\\_center/de/publications/2009/10/IR\\_Q3\\_2009.-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/Q3\\_2009\\_d.pdf](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/de/publications/2009/10/IR_Q3_2009.-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/Q3_2009_d.pdf).