

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

**Diplomsko delo
visokošolskega programa**

**VPLIV GLOBALNE FINANČNE KRIZE NA
SLOVENSKO AVTOMOBILSKO PROIZVODNJO**

Maja Rajterič

Ljubljana, september 2009

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo
visokošolskega programa

**VPLIV GLOBALNE FINANČNE KRIZE NA SLOVENSKO
AVTOMOBILSKO PROIZVODNJO**

Kandidatka: Maja Rajterič
Številka indeksa: 04034314

Mentor: docent dr. Primož Pevcin

Ljubljana, september 2009

POVZETEK

Finančna kriza je zajela celoten finančni sektor in se zaradi kreditnega šoka in drugih dejavnikov prelevila v gospodarsko krizo, le-ta pa dobiva vedno večje razsežnosti. Avtomobilska industrija je ena izmed gospodarskih panog, ki jih je gospodarska kriza najbolj prizadela. Mnogi se sprašujejo, kateri so razlogi, da je do takšnega stanja sploh prišlo, pri tem pa krivijo zdajšnji sistem liberalnega kapitalizma, kjer se vsakdo peha za čim večji dobiček, ne glede na posledice, ki bi pri tem lahko nastale. Prav tako se nas večina sprašuje, kako bi nastalo situacijo v gospodarstvu lahko preprečili in ali bi jo bilo mogoče vnaprej predvideti in napovedati. Bojazen, da bi se bilo gospodarstvo ponovno prisiljeno soočiti z depresijo, kot je bila v 30. letih prejšnjega stoletja, prežema vse pore realnega in finančnega sektorja. Ravno ta bojazen pa lahko gospodarstvo privede v še večjo in dolgotrajnejšo gospodarsko krizo, kar bi povzročilo še hujše posledice v avtomobilski industriji. Ker je okrevanje običajno dvakrat daljše kot sama gospodarska kriza, ne moremo pričakovati, da bo gospodarstvo kaj kmalu v takšnem razcvetu, kot je bilo v minulih letih, s tem pa tudi proizvodnja in prodaja avtomobilov ne.

Ključne besede: finančna kriza, gospodarska kriza, gospodarski cikel, moralni hazard, čredni nagon, monetaristi, fiskalisti, avtomobilska proizvodnja.

SUMMARY

Financial crisis has occupied not only the whole financial sector but also the whole economy. Automobile industry is one of the most affected branches. Many wonder about the reasons which lead economy into the current situation, and blame the current system of liberal capitalism, in which everyone strives for profit, without considering the consequences that may follow. Also, most of us wonder about the ways we could have prevented this situation, and if it would be possible to foresee and predict it in advance. The fear that economy will have to face yet another depression, similar to the one in the 30's of the previous century, is felt in the real economy and the financial sector. This fear may lead economy to an even bigger and prolonged economic crisis and would cause even deeper consequences in the car production. Due to the fact that recovering from economic crisis takes twice as long as the crisis itself, we cannot expect for the economy to be in such expansion as it has been in the last years, neither production or sale and car purchase.

Key words: financial crisis, economy crisis, business cycle, moral hazard, gregarious tendencies, monetarists, fiscalists, automobile production.

KAZALO

1	UVOD	1
2	CIKLIČNOST GOSPODARSKEGA GIBANJA IN POJMI, POVEZANI Z NJIM	5
2.1	FINANČNE KRIZE	10
2.2	GOSPODARSKE KRIZE	10
2.3	RECESIJA IN DEPRESIJA	11
3	PRETEKLE FINANČNE KRIZE – PODOBNOSTI IN RAZLIKE	13
3.1	VELIKA DEPRESIJA V LETIH 1930 DO 1939	13
3.2	NAFTNA KRIZA V LETIH 1973 IN 1979	14
3.3	AZIJSKA FINANČNA KRIZA	15
3.4	RUSKA FINANČNA KRIZA	17
3.5	FINANČNA KRIZA V LATINSKI AMERIKI	19
3.6	PODOBNOSTI IN RAZLIKE FINANČNIH KRIZ	21
4	GOSPODARSKA KRIZA IN AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA	25
4.1	SVETOVNA AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA	25
4.1.1	Ameriška avtomobilska industrija	25
4.1.2	Azijska avtomobilska industrija	26
4.1.3	Evropska avtomobilska industrija	29
4.2	SLOVENSKA AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA	33
4.2.1	Revoz, d. d.	33
4.2.2	Akrapovič skupina holding, d. o. o.	35
4.2.3	Skupina Prevent, d. d.	35
4.2.4	Cimos, d. d.	35
4.2.5	Unior, d. d.	36
4.2.6	Iskra Avtoelektrika, d. d.	37
5	IZVEDENI UKREPI ZA BOJ Z GOSPODARSKO KRIZO TER PREDLAGANE REŠITVE	39
5.1	UKREPI	41
5.1.1	Izvedeni ukrepi na mednarodni in državni ravni	44
5.1.2	Predlagane rešitve	48
5.2	OBETI ZA PRIHODNOST	50
6	ZAKLJUČEK	52
7	LITERATURA	53
7.1	VIRI	55
8	SEZNAM SLIK IN TABEL	61

1 UVOD

»Lastniki kapitala in proizvodnih zmogljivosti bodo pri delavcih ustvarili potrebo po kupovanju dragih izdelkov, stanovanj, hiš in tehnologije. Pri tem jih bodo silili v najemanje dragih posojil, ki bodo na koncu nevzdržna, neodplačani dolgovi pa bodo banke vodili v bankrot in država bo morala banke nacionalizirati in stopiti v komunizem,« je v svojem delu *Kapital* iz leta 1867 napovedoval filozof in "oče komunizma" Karl Marx (Mazi, 2008). Kriza, ki jo je napovedal Marx, je nastopila v tridesetih letih prejšnjega stoletja. Karl Marx je bil torej zagovornik teze o samouničenju tržne družbe, ki govori o tem, da se v večnem boju za vse večjim premoženjem izničujeta naša etika in morala, v tem boju nismo enakopravni niti ne svobodni. Postajamo individualisti, pri tem pa pozabljamo na potrebe in želje sočloveka (Setnikar Cankar in Hrovatin, 2004, str. 111). V zgodovini je bilo že kar nekaj gospodarskih kriz, ki so odraz naše morale in miselnosti, vendar se po mnenju nekaterih strokovnjakov trenutna lahko postavi ob bok veliki gospodarski krizi, ki nas je doletela v tridesetih letih prejšnjega stoletja. Pri tem je predvsem od strahu in panike, s katero ekonomski subjekti vstopamo na trg, odvisno, kako globoka in kako dolga bo zdajšnja gospodarska kriza, o tem pa bo več govora v nadaljevanju diplomske naloge.

Skozi zgodovino je Slovenija imela lastnim potrebam in stopnji relativne razvitosti prilagojeno pot tranzicije, kar je bilo predmet številnih kritik, vendar smo s tem ohranili vodilno mesto v gospodarski razvitosti med tranzicijskimi državami. Izognili smo se krizam, ki so jih ena za drugo doživljale tranzicijske države (Štiblar, 2008, str. 31). Za vstop Slovenije v Evropsko unijo je bilo nujno uskladiti slovensko gospodarstvo z evropskim in svetovnim gospodarstvom, Slovenija je izgubila del ekonomske in finančne suverenosti, pridobila pa širši trg in zaščito močnejše valute, povečala se je kreditna rast, ki je bila kar 2–3 krat večja od rasti bančnih depozitov, kar se odraža v kapitalskem trgu v Sloveniji in v tujini. Leta 2007 smo imeli 6,1-odstotno rast BDP, stopnjo brezposelnosti pa 4,9-odstotno, kar je bilo največ v zgodovini samostojne Slovenije. Končno povpraševanje je raslo hitreje od ponudbe, zato je nastopila inflacija, uvoz pa je presegel delež izvoza. Razpoložljivi produkt je bil večji od doma ustvarjenega. Leta 2007 je finančni balon počil in leta 2008 se je rast umirjala, s tem pa tudi inflacija, povečalo pa se je zunanje neravnotežje (Štiblar, 2008, str. 28). Gospodarska rast v času tranzicije je bila počasna, vendar stabilna, medtem ko je bila rast gospodarstva v zadnjem desetletju hitra, hiter pa je bil tudi kolaps tržnega sistema.

Kot vzrok za sedanjo finančno krizo in recesijo sodobni ekonomisti štejejo prevladujočo liberalno obliko tržnega sistema, kot povod za finančno krizo pa padec cen nepremičnin z začetkom sredi leta 2006. Prvi znaki finančne krize so se začeli kazati spomladi leta 2007 z nekajmesečnimi zamiki in pojavljanjem le v nekaterih državah, predvsem v ZDA in Veliki Britaniji. Ti zamiki so kasneje postajali vedno manjši, vse dokler ni nepremičninski balon počil in dokler ni čez nekaj mesecev prišlo do prvega stečaja velikih finančnih institucij. Temu so seveda sledili različni poskusi

oživljanja gospodarstva. Sredi leta 2008 so se dvignile cene surovin, predvsem nafte, kmetijskih in prehrabnih surovin, kar se je odrazilo tudi v slovenskem uvozu in s tem tudi v drugih slovenskih gospodarskih panogah. V realnem sektorju se je to odrazilo s problemom kreditiranja, kajti kljub znižanju diskontnih stopenj Banke Slovenije (pa tudi drugih centralnih bank po vsem svetu), so bančne mere narasle. S tem so se zvišali stroški odplačevanja posojil iz tujine, podražilo pa se je bančno kreditiranje gospodarstva in prebivalstva (Štiblar, 2008, str. 29).

Da bi preprečili moralni hazard¹ in čredni nagon, so bančniki, borzniki in nosilci na odločujočih položajih olepševali resnico, da ne bi škodovali svojim poslom. Ob siceršnjem prevladovanju slabega razumevanja nastale situacije je prebivalstvo postalo vse bolj sumničavo in prestrašeno pred prihodnjimi dogodki. Tako je kljub prizadevanju finančnikov in nosilcev odločevalnih funkcij prišlo do moralnega hazarda in črednega nagona (Štiblar, 2008, str. 32). Stečaj ameriške banke Lehman Brothers, do katerega je prišlo 14. 9. 2008, je posledica šoka kreditne krize, kar se odraža tudi v slovenskem gospodarstvu, predvsem v avtomobilski industriji (Štiblar, 2008, str. 30). Slovenska avtomobilska podjetja od meseca novembra 2008 poročajo o padcu rasti industrijske proizvodnje. V Sloveniji avtomobilska industrija predstavlja največjega izvoznika, usmerjenega zlasti na evropski trg, proizvodnja v avtomobilski industriji pa se je zaradi zmanjšane zunanje povpraševanja močno zmanjšala. Slovenska avtomobilska industrija se je zato prisiljena soočiti z restriktivnimi ukrepi, kot je množično odpuščanje delavcev. Da bi razmere na domačem trgu čim bolj omilili, je slovenska vlada v skladu s predpisi Evropske unije, dogovori skupine G20 in drugih podobnih organizacij sprejela vrsto ukrepov. Prvi sveženj ukrepov je bil usmerjen predvsem v stabiliziranje finančnega sektorja, zagotavljanju dodatnih spodbud gospodarstvu, zmanjševanju javne porabe in ohranjanju delovnih mest, kar se je po mnenju mnogih izkazalo kot neučinkovito. Prvemu svežnju ukrepov vlade je sledil drugi, katerega cilj je bil rebalans proračuna za leto 2009 in znižanje plač funkcionarjev, vendar tudi ti ukrepi niso bili dovolj učinkoviti, zato je vlada 24. 7. 2009 pripravila še tretji sveženj ukrepov (Kako globoka je kriza v državah vzhodne in srednje Evrope, 2009).

Program izvajanja pomoči omejene vrednosti je pripravljen v skladu z drugim paketom protikriznih ukrepov, sprejetih na seji vlade 19. 2. 2009. V okviru tega je v tretjem sklepu določeno, da Ministrstvo za finance skupaj z resornimi ministrstvi pripravi in ovrednoti enoten ukrep pomoči omejene vrednosti na ravni Vlade RS, s katerim zbere vsa sredstva resornih ministrstev, namenjena za pomoč omejene vrednosti. Program izvajanja pomoči omejene vrednosti vključuje štiri sklope vsebin – namene, ki pomenijo izvajanje razvojnih projektov podjetij, usposabljanje zaposlenih, samozaposlovanje in prezaposlovanje skupin zaposlenih. Državna pomoč po tem programu zajema finančna sredstva državnega proračuna in proračuna Evropske unije, ki se dodeljujejo podjetjem za odpravljanje finančnih težav pri izvajanju

¹ Moralni hazard se pojavi, ko negotovost poslovanja zmanjša motivacijo ljudi, da bi se izogibali in preprečevali tvegane dogodke in s tem zmanjšali verjetnost izgube (Samuelson in Nordhaus, 1998, str. 195).

dolgoročno usmerjenih razvojnih aktivnosti. Namenjena je za financiranje in sofinanciranje že začelih razvojnih projektov in pospešeno izvajanje programov usposabljanja ter pre zaposlovanja zaposlenih za ohranjanje in krepitev dolgoročne konkurenčnosti dejavnosti v podjetjih, ki se ukvarjajo s tržno proizvodnjo blaga in storitev. Ukrep traja do 31. 12. 2010, skupna višina de minimis pomoči in pomoči po tem programu, ki jo prejemnik prejme v obdobju od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010, pa ne sme preseči 500 milijonov evrov (Ministrstvo za gospodarstvo, 2009).

Cilji pričujoče diplomske naloge, ki jih bom v nadaljevanju zasledovala, so: definirati pojme finančna kriza, gospodarska kriza, recesija in depresija, opredeliti vzroke zdajšnje finančne krize, okvirno predstaviti ukrepe na ravni ZDA, Evropske unije in skupine G20, kritično analizirati ukrepe, ki jih je do sedaj uvedla slovenska vlada, glede na izkušnje iz preteklih finančno-gospodarskih kriz in predlogov gospodarstvenikov predlagati ukrepe za rešitev nastale situacije na ravni podjetij, potrditi ali ovreči različne modele finančne krize ter na podlagi napovedi gospodarstvenikov in drugih strokovnjakov predvideti prihodnost domačega trga. Zato sem se odločila, da si za dosego teh ciljev postavim okvir z naslednjimi ključnimi poglavji: Cikličnost gospodarskega gibanja in pojmi povezani z njim, Pretekle gospodarske in finančne krize – podobnosti in razlike, Gospodarska kriza in avtomobilska industrija ter Izvedeni ukrepi za boj z gospodarsko krizo ter predlagane rešitve. Za poglavje Pojmi sem se odločila, ker menim, da se je potrebno za razumevanje aktualnega problema seznaniti s pojmi, kot so finančna kriza, gospodarska kriza, recesija in depresija, katerih skupni imenovalec je človeški dejavnik. V sklop tega poglavja sem uvrstila tudi tipe in modele finančne krize, saj so si finančne krize kljub nekaterim skupnim značilnostim med sabo vendarle različne.

Tega se je zlasti treba zavedati v poglavju Pretekle gospodarske in finančne krize – podobnosti in razlike, saj le tako lahko podamo korektno oceno o podobnostih in razlikah preteklih gospodarskih kriz. V drugem poglavju opisujem veliko večino gospodarskih in finančnih kriz, ki so v preteklosti pestile svetovno gospodarstvo, pri tem pa opisujem vpliv gospodarskih kriz na poslovanje avtomobilske proizvodnje. Seveda nikakor nisem mogla mimo vzrokov sedanje finančne krize in njenega širjenja, saj je za nadaljnje gospodarstvo to bistvenega pomena. Če se s to recesijo ne ugotovi vzrokov zanjo in se napak iz preteklosti ne popravi, se kaj hitro lahko zgodi, da bomo ponovno prisiljeni soočiti se s podobno gospodarsko situacijo. Jedro pričujoče diplomske naloge predstavlja četrto poglavje – Gospodarska kriza in avtomobilska industrija, v katerem analiziram in predstavim vpliv globalnega gospodarskega dogajanja na slovensko avtomobilsko industrijo. Temu poglavju sledi poglavje Izvedeni ukrepi za boj z gospodarsko krizo ter predlagane rešitve, kjer ločim med ukrepi stabilizacijske politike in ukrepi liberalizacije gospodarstva ter predstavim ukrepe, ki so jih do sedaj v ta namen izvedle ZDA, Evropska unija, države članice G20 ter Vlada Republike Slovenije. V zaključku povzamem vse ugotovitve, do katerih sem prišla tekom izdelave diplomske naloge.

Z analizo aktualne finančne krize in s pridobljenimi teoretičnimi izhodišči v času študija želim prikazati vzroke finančne krize in vpliv le-te na slovenska podjetja ter

njihovo soočanje z nastalo situacijo. V ta namen sem uporabila metodo kompilacije, s katero sem preko spoznanih teoretičnih izhodišč raznih avtorjev skušala spoznati in skleniti trenutna dogajanja v globalnem in lokalnem (slovenskem) trgu; zgodovinsko in primerjalno metodo, s katerima sem ugotovila in prikazala prejšnja dogajanja in situacijo primerjala s preteklimi gospodarskimi in finančnimi krizami; ter metodo študija primera kot študijo dejanskih primerov iz obstoječe prakse, metodo analize slovenskih podjetij ter metodo sinteze (podatke sem analizirala in povzela v ugotovitvah).

Ker je tema pričujočega diplomskega dela precej aktualna, je problem, s katerim sem se srečala pri pisanju diplomskega dela ta, da je treba tekoče spremljati vse medije, pri tem pa se lahko kaj hitro zgodi, da se kakšno novico spregleda. Kljub temu menim, da sem uspela najti podatke, ki so predvsem relevantni za moje diplomsko delo. Ker se letna poročila podjetij objavljajo za preteklo leto, sem v podpoglavju Avtomobilska proizvodnja uporabila podatke iz letnih poročil, objavljenih na spletnih straneh podjetij avtomobilske industrije. Glede na to, da je v letu 2008 izbruhnila finančna kriza, ki se je z letom 2009 prelevila v gospodarsko krizo, ki vpliva na podjetja realnega sektorja, medtem ko so finančne institucije že izven neugodnih finančnih razmer, menim, da bi bilo koristno to diplomsko delo kasneje nadgraditi. S tem bi dobili boljši vpogled v celotni potek finančne in gospodarske krize in bi bili v bodoče sposobni hitreje sprejemati bolj racionalne odločitve.²

Teze, ki so bistveni sestavni del pričujočega diplomskega dela, so:

- Podobno kot ameriški investicijski banki Lehman Brothers je ameriška administracija odklonila pomoč ameriškim avtomobilskim gigantom, kar je napaka.
- Razlog za prisilno poravnavo General Motorsa in delni odkup Chryslerja je tudi v premajhnem prilagajanju svetovnemu trgu.
- Slovenski izvoz v Evropsko unijo je kanal, preko katerega se globalna kriza prenaša v Slovenijo.

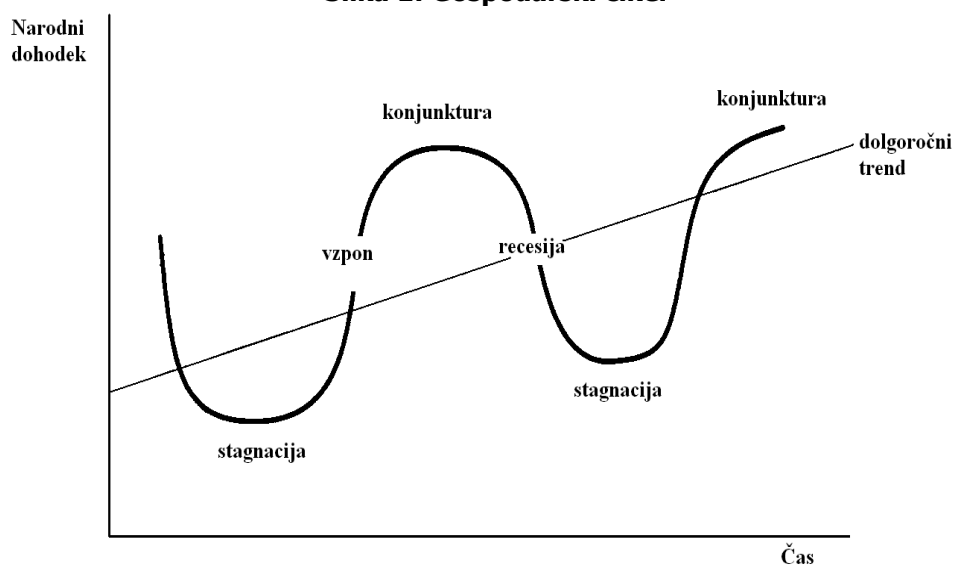
² Zdajšnja opozicija očita vladi, da ne sprejema konkretnih odločitev, s čimer se gospodarska kriza le pogloblja. Problem vlade naj bi bil predvsem spreminjanje zakonov, spremembe katerih nimajo neposrednega vpliva na gospodarstvo.

2 CIKLIČNOST GOSPODARSKEGA GIBANJA IN POJMI, POVEZANI Z NJIM

Definicij gospodarskega cikla je toliko, kot je avtorjev. Tako je Mitchell definiral gospodarski cikel kot razliko outputa, ko si dva outputa med sabo sledita (Mitchell v: Snowdon in Vane, 1997, str. 129). Lucas pa definira gospodarski cikel na podlagi teorije neoklasične gospodarske rasti, kot jo je razvil Solow, kot pomembno gibanje različnih ekonomskih spremenljivk, ki v kratkem časovnem roku vplivajo na gibanje gospodarstva daljšega časovnega roka (Lucas v: Snowdon in Vane, 1997, str. 129). Samuelson in Nordhaus definirata poslovni (gospodarski) cikel kot nihanje narodnega outputa, dohodka in zaposlenosti, ki običajno traja dve do deset let z gospodarskim razcvetom (ekspanzijo) in s krčenjem v večini sektorjev gospodarstva (Samuelson in Nordhaus, 1998, str. 433). Burda in Wyplosz sta ocenila, da se povprečna dolžina cikla v gospodarstvu giblje nekje med 5 do 8 let z velikimi razlikami gospodarske rasti in padca (Burda in Wyplosz, 1997, str. 355).

V 5 do 8 letih je torej sklenjen gospodarski cikel, kjer se izmenjujeta gospodarska rast z ekspanzijo (vrhom gospodarske rasti) in upočasnitev gospodarstva z recesijo ali celo depresijo. NBER – Nacionalni urad za ekonomske raziskave v ZDA (angl. *National Bureau of Economic Research*), kjer politično neodvisni ekonomisti preučujejo gospodarske cikle, definira vrh gospodarske rasti kot četrtno cikla (kar si lahko predstavljamo tako, kot prikazuje slika 1), kjer je gospodarska rast višja od dveh zaporednih kvartalov odklona od BDP. Podobno je gospodarska rast pojmovana kot pozitivna rast dveh kvartalov (Burda in Wyplosz, 1997, str. 356). Denarne teorije pripisujejo poslovne cikle širjenju in krčenju rasti denarja in kredita, politične teorije politikom, ki manipulirajo s proračunsko in denarno politiko, da bi bili ponovno izvoljeni, itd. (Samuelson in Nordhaus, 1998, str. 437). Dejstvo, kateremu noben gospodarstvenik oziroma ekonomist ne more oporekati, pa je, da v gospodarstvu ni nekega konstantnega stanja. Gospodarske razmere se namreč spreminjajo v nekakšnem gospodarskem ciklu, kot ga prikazuje graf na sliki 1.

Slika 1: Gospodarski cikel



Vir: Gillespie (1998, str. 72)

V katerem koli časovnem intervalu se različni gospodarski trgi nahajajo v različni fazi gospodarskega cikla. Ti krožni tokovi imajo lahko velik vpliv na povpraševanje in vedenje igralcev na trgu. Trenutno so sicer lahko na določenem trgu prisotni vzponi, se pa nacionalno gospodarstvo neke druge države oziroma območja sooča z gospodarsko krizo. Za primer vzemimo Japonsko, ki je v 90. doživljala padec, v istem obdobju pa so ZDA doživljale gospodarsko rast. Krize se zato torej ne pojavljajo istočasno na več svetovnih trgih (Leontiades, 2001, str. 197). Čeprav se zdi, da so si gospodarski cikli med sabo podobni, so daleč od tega, da bi bili identični. Za primer naj omenim, da je bilo izboljšanje gospodarstva leta 1976³ izboljšanje na kratek rok, kateremu je sledil dvojni padec v gospodarstvu, ki se je nadaljeval iz leta 1975, iz obdobja recesije. Nasprotno pa je bilo okrevanje v zgodnjih 80. dolgotrajno. Zato je toliko težje natančno določiti najvišjo in najnižjo točko trenutnega gospodarskega cikla (Burda in Wyplosz, 1997, str. 355). Ločimo med obratnosorazmernimi in sorazmernimi cikli. Odvisni od rasti BDP in ostalih pomembnih makroekonomskih spremenljivk so: cene, output, poraba, investicije in trg, pri čemer so cene manj variabilne od outputa, poraba je bolj spremenljiva kot output, output bolj kot investicije in trg je najbolj spremenljiv sestavni del BDP (Burda in Wyplosz, 1997, str. 358–359). Te spremenljivke igrajo torej ključno vlogo pri preučevanju gospodarskih ciklov tako za denarne, politične, zunanje, notranje in druge teoretike.

Zunanje teorije poslovnega (gospodarskega) cikla ugotavljajo, da je poslovni cikel zakoreninjen v nihajih dejavnikov, ki so zunaj ekonomskega sistema: v vojnah, revolucijah, volitvah, cenah nafte, odkritjih zlata, migracijah, volitvah, odkritjih novih ozemelj in naravnih virov, v znanstvenem napredku in tehnoloških inovacijah in celo

³ Prva splošna recesija po drugi svetovni vojni, ki je hkrati prizadela vse velike kapitalistične sile, med katerimi so bile najbolj prizadete: ZDA leta 1960, Japonska leta 1965 in Zahodna Nemčija v letih 1966–1967 (Štor, 2002, str. 16).

v vremenu. Ti šoki pretresejo gospodarstvo, ga prestavijo z določene točke gospodarskega cikla in sprožijo verižno reakcijo. Spremenijo pogoje ponudbe in povpraševanja. Razširjeni mehanizem pretvori impulze v nihala. Ni več bistvenega pomena, ali so nihala postopna ali eksplozivna – stalno se menjavajo z novimi odzivi na nove šoke. Dovolj je sprejeti dejstvo, da je gospodarstvo vedno bolj podvrženo neskončni seriji šokov in da nikoli ne pride do ravnotežja (Burda in Wyplosz, 1997, str. 356). Gospodarski cikel po Štiblarju nastane, ker končnim potrošnikom niso dostopne dovolj ažurne informacije o dogajanju na trgu, kar se le še pogloblja z moralnim hazardom, špekulacijami in črednim nagonom (Štiblar, 2008, str. 130). Pred naftno krizo v 70. so se ekonomisti osredotočili skoraj izključno na šoke na strani povpraševanja, kot so investicije ali nominalni denarni šoki, da bi razložili odstopanja od polne zaposlenosti. Šele naftna kriza je povzročila, da so se gospodarstveniki začeli zavedati pomembnosti šokov tudi na strani ponudbe. Keynes je trdil, da ekonomski subjekti natančno izbirajo, koliko bodo porabili ali investirali, oziroma da se odločajo glede na pričakovanje dobička v prihodnosti ali profitabilnosti investicij. Če so odstopanja v povpraševanju glede na spremembe v pričakovanjih za prihodnost, potem mora biti vsaj delni razlog za to sprememba v pričakovani prihodnji produktivnosti (Keynes v: Snowdon in Vane, 1997, str. 134–135).

Notranje teorije iščejo mehanizme, ki povzročajo »samoustvarjajoče se« poslovne cikle znotraj ekonomskega sistema. Po tej razlagi je v vsaki gospodarski rasti tudi seme recesije, gospodarskega krčenja in v vsaki recesiji seme ozdravitve, ekspanzije. Gre za redno ponavljajočo se verigo. Možno je, da gospodarstvo samo po sebi proizvaja sile, ki ga upočasnjujejo in pospešujejo. Eden takšnih pogojev, ki so za to potrebni, je zakasnitev reakcij gospodarstva na spremenjene pogoje. (Tu se zunanje in notranje teorije gospodarskega cikla med sabo prepletajo). Prav tako je verjetno, da output ne zraste nenadoma, kot posledica povečanega povpraševanja. Obnašanje investorjev prikazuje, da podjetja na začetku pospešijo dodatno povpraševanje z zmanjšanimi investicijami. Ta pojav imenujemo Lundergov zaostanek. Nenazadnje pričakujemo, da je zdajšnja rast BDP odvisna od rasti BDP v preteklosti. Če je bil BDP v prejšnjem obdobju gospodarskega cikla nenavadno visok, je verjetno, da bo v tem obdobju manjši (Burda in Wyplosz, 1997, str. 362).

V času recesije se ponudniki želijo čim prej znebiti zalog, saj zaloge pomenijo za proizvajalca visoke stroške, vežejo namreč denar, ki bi ga lahko porabili za investicije ali pa za proizvodnjo. Ker pa se povpraševanje po dobrinah, predvsem luksuznih in trajnih dobrinah zmanjša, se zaloge kopičijo, tako da mora ponudnik, ki je že tako na izgubi zaradi zmanjšane povpraševanja, sredstva namenjati še za vzdrževanje zalog. Ponudnik mora upoštevati tudi ceno v prihodnosti, za primer, če bi se cene dobrin, ki jih na trgu ponuja, zvišale. V tem primeru ponudnik kopiči zaloge. Problem pri tem pa je, da je težko napovedati, kako dolgo bo sedanja finančna kriza trajala, vsekakor pa bo nekaj let. Poleg tega pa mora ponudnik špekulirati, ali se bodo cene proizvodov, ki jih tudi sam proizvaja, zvišale ali ne. Glede na to, da se bo zaradi zdajšnje finančne krize gospodarstvo ponovno prisiljeno prestrukturirati, bodo ta vprašanja še toliko bolj aktualna, kot so bila sicer (Setnikar Cankar in Hrovatin, 2004, str. 56).

Inflacijo in dohodkovno elastičnost preučujejo tako zunanji kot notranji teoretiki gospodarskega cikla. Inflacija nastane zaradi pritiskov bodisi na strani povpraševanja bodisi na strani stroškov, kar je težko ločiti. Delujeta namreč vzajemno in se združujeta zaradi inflacijskih pričakovanj. Inflacija povpraševanja se pojavi ob polni oziroma maksimalni zaposlenosti, ko gospodarstvo doseže potencialni BDP. Takrat se lahko povečujejo le cene. Inflaciji povpraševanja običajno sledi inflacija stroškov, saj je npr. povečanje plač za podjetje povečanje stroškov. Zato se agregatna ponudba zmanjša, saj se povečajo stroški, nezaposlenost pa je pri tem razmeroma nizka in tudi stopnja izkoriščenosti zmogljivosti je na nizki stopnji (Setnikar Cankar in Hrovatin, 2007, str. 197–198). Inflacija povpraševanja se pojavi, ko se gospodarstvo približuje polni zaposlenosti oziroma jo je že doseglo. V primeru, da se poveča osebna poraba, investicije, državni izdatki ali pa neto izvoz, se agregatno povpraševanje in cene povečajo. Na trgu je preveč denarja in premalo blaga. Temu nujno sledi zvišanje cen (to je bilo izrazito v preteklih letih, predvsem v letih 2007 in prvi polovici leta 2008) (po Setnikar Cankar in Hrovatin, 2007, stran 198). Inflaciji povpraševanja ponavadi sledi inflacija stroškov (primer: vedno višje plače pomenijo vedno višje stroške za podjetja, kar privede do zvišanja stroškov oziroma do stroškovne inflacije). Stroškovna inflacija in inflacija povpraševanja sta torej medsebojno odvisni (Setnikar Cankar in Hrovatin, 2007, stran 199).

Dohodkovna elastičnost povpraševanja utegne biti zelo usodna za podjetja, ki proizvajajo proizvode z visokimi dohodkovnimi elastičnostmi (trajne dobrine, kot so npr. avtomobili). Tabela Dohodkovne elastičnosti za izbrane izdelke prikazuje različno stopnjo dohodkovne elastičnosti za nekaj vrst izdelkov. Iz nje lahko razberemo, da imajo avtomobili veliko dohodkovno elastičnost.

Tabela 1: Dohodkovne elastičnosti za izbrane izdelke

Dobrina	Dohodkovna elastičnost
Avtomobili	2,50
Lastniška stanovanja	1,50
Pohištvo	1,50
Knjige	1,40
Obroki v restavracijah	1,00
Obleka	1,00
Zdravniške storitve	0,75
Tobak (cigarete)	0,64
Jajca	0,37
Margarina	-0,20
Izdelki iz svinjine	-0,20
Moka	-0,36

Vir: Samuelson in Nordhaus (1998, str. 89)

V obdobju gospodarske rasti in blaginje takšna podjetja hitro širijo proizvodnjo, vendar pa v obdobju recesije ali celo depresije utrpijo največ izgube. Zgodba je

nekoliko drugačna pri podjetjih, ki proizvajajo življenjsko potrebne dobrine. Ta so del bolj stabilnega gospodarstva. V času gospodarskega razcveta sicer manj širijo svojo proizvodnjo kot podjetja, ki proizvajajo luksuzne dobrine, so pa zato v času gospodarske krize na manjši izgubi (Setnikar Cankar in Hrovatin, 2004, str. 54). V primeru denarnega oziroma monetarnega šoka je Keynes zagovarjal tezo, da vlada lahko oziroma mora aktivno upravljati s ponudbo denarja na trgu (glej Snowdon in Vane, 1997, str. 135–137). Na strani ponudbe so naslednji glavni šoki: nova odkritja, inovacije, izboljšanje procesa, iznajdbe. Širjenje gospodarskega šoka se nadaljuje, ker ti šoki spremenijo produktivnost dejavnikov, potrebnih za proizvodnjo, spremenijo okolje gospodarskih subjektov in njihovo obnašanje (Burda in Wyplosz, 1997, str. 371). Šoki oziroma motnje v gospodarstvu (kot so naravne katastrofe, pomembne inovacije, družbeni nemiri ...) lahko vplivajo na povpraševanje (čredni nagon, špekulacije⁴, ki so lahko pozitivne ali negativne, politična dejanja ...) kot tudi na ponudbo (Burda in Wyplosz, 1997, str. 365). Da bi lahko ugotovili učinek šoka, vzemimo za primer, da se zvišajo cene. V tem primeru proizvedemo manj, ker se prihodek zmanjša in ker se zmanjša prihodek, se zmanjša tudi povpraševanje. Če se pričakuje, da gre le za začasni šok, se poveča kreditiranje. Ker se povpraševanje zmanjša manj od ponudbe, povpraševanje poraste in cene se zopet zvišujejo, vse dokler ne sledi kolaps v gospodarstvu, ko se zopet zmanjšajo investicije (Hodrick Prescott v: Snowdon in Vane, 1997, str. 143).

Podjetja začnejo zmanjševati proizvodnjo približno 2–3 kvartala pred vrhuncem gospodarstva, tj. preden se BDP, ki meri porabo in prihodek, ne začne zmanjševati. Ko potrošnja preseže proizvodnjo, so dokončni izdelki prodani na trgu, s čimer se zmanjša razlika iz časa recesije. Ko output preseže porabo, se kopičijo zaloge v skladiščih. Ravno nasprotno pa je, ko podjetja začnejo ponovno skladiščiti proizvode v pričakovanju izboljšanja stanja v gospodarstvu. Ko se gospodarstvo približuje svojemu vrhu, podjetja porabljajo denar za novo proizvodno opremo, ki si je v obdobju recesije ne morejo privoščiti. Začnejo izkoriščati svoje potenciale za napredek (Burda in Wyplosz, 1997, str. 359). Zgornjo razlago si lahko pogledamo na naslednjem primeru. Recimo, da so proizvajalci avtomobilskih delov proizvedli preveč avtomobilskih pnevmatik. Prevelika zaloga (ponudba) pnevmatik povzroči padec povpraševanja po teh dobrinah. Zaradi manjšega povpraševanja, podjetja manj prodajo. Če upočasnitev traja v zgoraj omenjenih časovnih terminih (2 kvartala) in se s podobno situacijo soočajo v celotnem gospodarstvu, potem imamo opravka z recesijo (Kilar, 2009, str. 1).

⁴ Špekulacije so povezane z doseganjem dobičkov zaradi gibanja cen. Špekulant tako kupuje dobrine z namenom, da jih bo z dobičkom kasneje prodal, torej ko bo cena porasla. Kupuje, ko je poceni, in prodaja, ko je drago (Samuelson in Nordhaus, 1998, str. 189).

2.1 FINANČNE KRIZE

V ekonomski teoriji se srečujemo z različnimi in številnimi finančnimi krizami, ki prek motenega delovanja finančnega sistema negativno vplivajo na gospodarsko rast neke države (Maučec, 2002, str. 4). Nekateri avtorji pojem finančna kriza uporabljajo kot nadpomenko za valutno, bančno in dolžniško krizo, medtem ko drugi uporabljajo pojem finančna kriza le, kadar gre za bančne krize, pri tem pa pojma valutna in dolžniška kriza kot pogoj za bančne krize imenujejo psevdofinančne krize (Maučec, 2002, str. 4). Prvi način pojmovanja finančnih kriz deli različne finančne krize, pri tem pa dopušča možnost za razlago medsebojnih interakcij med temi finančnimi krizami. Ta delitev je bolj uporabna za analizo modelov zgodnjega opozarjanja na različne tipe kriz (Maučec, 2002, str. 4).

Do plačilno-bilančne oziroma valutne krize pride zaradi zunanjega ali notranjega neravnotežja v gospodarstvu, čemur sledi devalvacija, depreciacija, sprememba obsega deviznih rezerv, sprememba obrestne mere, uvedba omejitev na kapitalske tokove kot ukrep za preprečitev padca vrednosti valute (Kaminsky in Reinhart v: Maučec, 2002, str. 4). Bančna kriza nastane zaradi zmanjšane kvalitete bančnega portfelja, kar se bančnim komitentom zamolči. Ko pa javnost enkrat izve za prekrite podatke in slab bančni portfelj, bančni komitenti v črednem nagonu pritisnejo na banke in množično pobirajo sredstva s svojih računov, odprtih pri teh bankah. Temu sledi zaprtje, združevanje in prevzemanje s strani države od ene ali več finančnih institucij (WEO v: Maučec, 2002, str. 4). Do dolžniške krize pride, ko država ni več sposobna obnavljati starih kreditov in/ali zagotavljati svežih sredstev in je zato prisiljena v razglasitev moratorija na odplačevanje kreditov v tujini ali pa v usklajeno reševanje problema s tujimi upniki v obliki preoblikovanja dolžniških obveznosti (Mrak v: Maučec, 2002, str. 4).

Za vse opisane finančne krize velja, da delujejo le na konkretnem, specifičnem segmentu finančnih trgov. Lahko pa gre za kombinacijo več tipov finančne krize oziroma za sistemsko krizo, ki pomeni močne pretrese na finančnih trgih z velikim negativnim učinkom na realno gospodarstvo (Maučec, 2002, str. 4). Sistemi zgodnjega opozarjanja na finančne krize, ki so se razvijali vse do danes, so osredotočeni predvsem na napovedovanje valutnih kriz, malo manj na napovedovanje bančnih kriz in najmanj na napovedovanje dolžniških kriz (Maučec, 2002, str. 5). To pa je po mojem mnenju velika napaka, saj je zato toliko težje napovedati finančno krizo na začetku, kar zmanjšuje možnost pravočasnega in učinkovitega ukrepanja.

2.2 GOSPODARSKE KRIZE

Gospodarsko krizo nekoliko bolj obširno opišem v sklopu gospodarskega cikla, zato v tem podpoglavju podajam le nekaj temeljnih podatkov. Za ekonomske psihologe je »gospodarska kriza specifični simptom civilizirane moderne družbe« (Trstenjak, 1982, str. 125) in če v sistemu papirnatega denarja, kjer denar nima niti zlate podlage, kjer

se denar prenaša z enega naslovnika na drugega brez kritja, »... ni prav nič čudnega, da pride do gospodarske krize, saj je psihološka opredelitev gospodarske krize ravno oddaljitev od naravnih gospodarskih dobrin ali nesoglasje z njimi« (Trstenjak, 1982, str. 125). Kadar v gospodarstvu vlada gospodarska kriza, imamo opraviti tudi z deflacijo. Deflacija pomeni, da se nivo cen zniža, če se količina denarja v obtoku zmanjša oziroma se količina denarja v obtoku poveča. Ob nepričakovani deflaciji, s katero imamo opraviti tudi zdaj, pridobivajo tisti, ki varčujejo, saj z vsakim znižanjem cen (za kar je potreben določen čas in s tem varčevanje) kupijo več dobrin. Na izgubi so torej tisti, ki trošijo oziroma si izposojajo. Podjetniki dobijo signal, da je določene dobrine na trgu preveč, zato zmanjšajo proizvodnjo te dobrine. Zaradi pritiska na trošenje, deflacija na kratek rok zniža gospodarsko rast, gospodarski subjekti pa so podvrženi vedno večjim varčevanjem. To na kratek rok pomeni več brezposelnih in zato tudi več socialnih pomoči ter manj davčnih prihodkov, kar pa povzroča težave državnemu proračunu (Sadar, 2009, str. 9).

Skupne značilnosti finančno-gospodarske krize, ki so neposredno povezane s pojavom inflacije in deflacije, bi lahko strnili v naslednjih pet točk (Toffler, 1975, str. 50):

- finančno-gospodarska kriza se ne pojavi v vseh gospodarskih sektorjih istočasno;
- pri tem lahko skupno gospodarstvo vedno bolj upada in to upadanje traja vedno dlje kljub napovedim, da bi se lahko takšno stanje v gospodarstvu kmalu končalo. Takšno stanje lahko privede do velike depresije;
- veliki pok – ko se vsi gospodarski sektorji nazadnje znajdejo v gospodarski krizi in se brezposelnost poveča na 25 do 30 odstotkov;
- akutna svetovna gospodarska kriza, ki neposredno pripelje do svetovne vojne;
- v takšnih razmerah se nemalokrat izkaže intervencija vlade kot nujen ukrep, ki mora biti v izogib še bolj zaostrenim razmeram, dovolj hiter in učinkovit.

2.3 RECESIJA IN DEPRESIJA

Neke konkretne definicije, s katero bi lahko natančno ločili med recesijo in depresijo kljub vsem prizadevanjem, še vedno ni, zato v nadaljevanju za boljšo predstavbo razliko med recesijo in depresijo opišem samo približno, s tem pa prikažem, kako huda je situacija, v kateri se nahaja svetovno gospodarstvo, s tem pa seveda tudi vsa avtomobilska industrija doma in po svetu. Izguba zaupanja ekonomskih akterjev v gospodarstvo, ponavljajoče se naravne nesreče, večja družbena razslojenost zaradi bogate proizvodnje in presežka ponudbe, ki je potrošniki ne morejo pokupiti zaradi pomanjkanja sredstev, itd., so le nekateri od razlogov in posledic recesije. Kaj pa pravzaprav je recesija? Obstajata dve definiciji recesije. S prvo definicijo trdimo, da ko je na nekem območju negativna ekonomska rast dve zaporedni kvartalni obdobji, gre za recesijo, druga pa recesijo pojmuje kot znaten negativen odklon v državni ekonomski aktivnosti, ki traja dlje kot le nekaj mesecev. Za recesijo velja formalni

kriterij negativne rasti BDP najmanj dve zaporedni četrtletji, po MDS pa rast svetovnega produkta pod tremi odstotki (MDS v: Štiblar, 2008, str. 106).

Splošni znaki recesije so: počasnejša gospodarska rast po svetu, recesija v razvitih državah, nižja rast v nerazvitih državah, počasnejša rast v nerazvitih državah, počasnejša rast svetovne trgovine, padec cen surovin (nafta, žito), posojilna suša in obremenjeni tokovi kapitala – od revnih k bogatim državam, padec indeksa transportnih cen (npr. baltski indeks za 85 odstotkov), padec pomoči najrevnejšim državam, padec indeksa potrošniške klime, dilema, ali bodo velike rezerve držav zadoščale za premostitev finančne krize. Znaki zdajšnje recesije so: umirjanje inflacije, manjša mednarodna menjava, padec cen surovin, padec indeksa cen transporta, padec cen, zmanjšanje števila gradenj novih hiš, padec prodaje avtomobilov (Štiblar, 2008, str. 106).

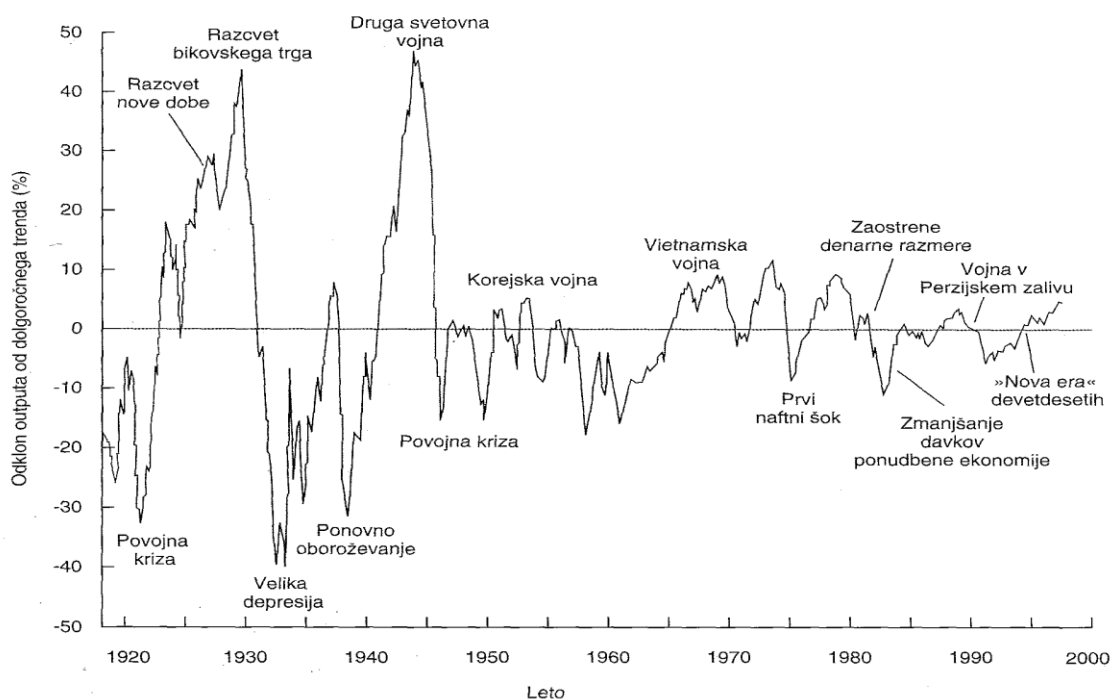
Depresija je gospodarska kriza, ko bruto domači proizvod (BDP) pade za vsaj 10 odstotkov. Depresija ima večje razsežnosti kot recesija in so občutne več let. Ima katastrofalne posledice za bančni sektor, borzo in proizvodnjo, prav tako lahko povzroči padec cen, poostrene pogoje kreditiranja, manj denarja, namenjenega za investiranje, povečano število stečajev in večjo brezposelnost. Vpliva tako na družbeno življenje kot tudi na gospodarstvo podjetij (Kilar, 2009, str. 2). V času velike depresije v tridesetih letih prejšnjega stoletja je output padel za skoraj 30 odstotkov, medtem ko je v letih 1931 do 1940 brezposelnost znašala 18,8 odstotka (Dornbusch et al., 2001, str. 84). S tokratno gospodarsko krizo razne institucije, med drugim tudi ILO (Mednarodna organizacija za delo), napovedujejo rekordno brezposelnost. Po napovedih Mednarodne organizacije za delo naj bi se tokrat brezposelnost z lanskim 190 milijonov povečala na 210 milijonov⁵ (Mednarodna organizacija za delo: Finančna kriza bi lahko vodila do rekordne brezposelnosti, 2008). Skupno število vseh prebivalcev celotnega sveta pa je okoli 6,7 milijarde, torej naj bi bilo do konca leta 2009 brezposelnih 31,9 odstotka, kar je skoraj dva odstotka več kot v času velike depresije.

⁵ ILO je najstarejša organizacija Združenih narodov, katere glavna naloga je delovati na področju izboljšanja socialne pravičnosti in statusa delavcev po svetu. K njenim pristojnostim sodi tudi izboljševanje delovnih razmer in življenjskih standardov s pomočjo mednarodnih akcij in krepitev ekonomske in socialne stabilnosti. ILO deluje na podlagi treh glavnih teles: mednarodne (ministrske) konference dela, izvršilnega odbora in mednarodnega urada za delo (sekretariat), ki so vsa tripartitno sestavljena iz predstavnikov vlad, delodajalcev in delojemalcev (ILO, 2009).

3 PRETEKLE FINANČNE KRIZE – PODOBNOSTI IN RAZLIKE

V poglavju Cikličnost gospodarskega gibanja in pojmi povezani z njim je razvidno, da so si finančne krize med seboj v nekaterih pogledih podobne, v nekaterih pogledih pa različne. V kakšnem sosledju so minule gospodarske krize, prikazuje graf na sliki 2, Gospodarske krize v preteklosti. V nadaljevanju sledi nekaj primerov preteklih finančnih kriz in vpliv na poslovanje avtomobilskih korporacij z namenom, da bi imeli predstavbo, kaj prinašata sedanja finančna in gospodarska kriza avtomobilski industriji. Preden pa se lotim opisovanja teh gospodarskih kriz, naj opomnim, da kljub temu da je sedež avtomobilske industrije skoncentriran le v nekaterih državah po svetu, ima vpliv na gospodarstva celotnega sveta. Gre namreč za močno izvozno gospodarsko panogo, katere dobavitelji in kooperanti delujejo po vsem svetu.

Slika 2: Gospodarske krize v preteklosti



Vir: Samuelson in Nordhaus (2002, str. 435)

3.1 VELIKA DEPRESIJA V LETIH 1930 DO 1939

Velika depresija prejšnjega stoletja se je v večini držav začela leta 1929 in se končala v začetku četrtega desetletja. Je največja in najgloblja depresija gospodarstva v dvajsetem stoletju in predstavlja smerokaz razsežnosti za trenutno finančno in gospodarsko krizo. Velika depresija, kot imenujemo gospodarsko krizo 30. let prejšnjega stoletja, se je začela v ZDA, zgodovinarji pa za njen začetek pogosto

beležijo 29. 10. 1929, dan ko se je zrušil trg delnic. Padec gospodarstva v ZDA je pomenil dejavnik, ki je navzdol potisnil tudi gospodarstva v drugih državah, notranje stanje držav (gospodarska moč ali šibkost) pa je to še poslabšalo ali pa izboljšalo. Depresija je imela obsežne posledice za vsako državo, pa najsi je bila bogata ali revna. V ZDA se je končala, ko so ZDA vstopile v drugo svetovno vojno. Večina držav je razvila podporne programe za gospodarstvo in prestala politični preobrat. V nekaterih državah so se obupani državljani obrnili po pomoč k nacionalnim demagogom, kot so Hitler, Mussolini, Stalin itd., ki pa so svet pognali v drugo svetovno vojno leta 1939 (Great Depression, 2009).

Do velike depresije 30. let prejšnjega stoletja je prišlo zaradi kolapsa na trgu delnic. Trg delnic je začel rasti na začetku leta 1930, kljub ponovni rasti pa so potrošniki za 10 odstotkov glede na leto 1929 zmanjšali izdatke. V začetku leta 1930 so bili dostopni veliki krediti po nizkih obrestnih merah, vendar se potrošniki niso bili pripravljene na novo zadolževati. Do maja 1930 je prodaja avtomobilov padla pod stopnjo leta 1928. Cene so povprečno padale, toda plače so ostajale enake vse do leta 1931. Razmere so bile še slabše na območjih, kjer so se ukvarjali pretežno s kmetijstvom, kjer so cene za luksuzne dobrine dosegle dno, ter na območjih rudarstva in gozdarstva, kjer je bila visoka brezposelnost. Marca 1933 se je gospodarstvo znašlo na najnižji možni točki (Great Depression, 2009).

3.2 NAFTNA KRIZA V LETIH 1973 IN 1979

Naftna kriza v 70. bo v tem podpoglavju opisana le na kratko, saj je bolj nazorno uprizorjena na primerih poslovanja avtomobilske proizvodnje v preteklosti v poglavju Gospodarska kriza in avtomobilska industrija. Naftno krizo v 70. letih prejšnjega stoletja so pogojevali slaba letina, spreminjanje morskih tokov, masovne špekulacije na svetovnih trgih proizvodov, vznemirjanje na svetovnih trgih in bližnjevzhodna vojna. Med leti 1973 in 1975 so cene izjemno poskočile, in to ne toliko zaradi pomanjkanja nafte, pač pa zaradi iraško-iranske vojne in kartelnega dogovarjanja Organizacije držav izvoznic nafte OPEC. OPEC je namreč zahtevala, da države članice omejijo svojo proizvodnjo, da bi ohranili visoke cene. Poleg tega pa je tudi omejila prodajo nafte nekaterim evropskim državam, ki se niso strinjale s politiko izvoznic nafte v Yom-Kippurski vojni (Samuelson in Nordhaus, 2002, str. 174). Prva kriza, ki je povzročila najhujše posledice, se je začela jeseni leta 1973, ko so države izvoznice namerno zmanjšale črpanje nafte, da bi dvignile ceno za pet odstotkov. Cena je le v nekaj dneh narasla za 70 odstotkov, output je upadel in povečala se je brezposelnost. Leta 1979 je sledila druga naftna kriza kot posledica prve zalivske vojne med Irakom in Iranom. Takrat je cena nafte poskočila na 38 dolarjev za sodček. Naftna kriza pa je spremenila tudi naš način dojemanja energije. Od tedaj naprej iščemo razne vire alternativne energije (Naftna kriza, 2009).

3.3 AZIJSKA FINANČNA KRIZA

Od sredine 80. let prejšnjega stoletja pa vse do jeseni leta 1997, ko se je po azijski celini razpasla finančna kriza, je bila Pacifiška Azija (Indonezija, Tajska, Singapur, južna Kitajska, Japonska in Koreja) najhitreje rastoča regija na svetu. V povprečju je bila letna gospodarska rast osemodstotna, proizvedli pa so okoli 25 odstotkov svetovnega BDP (Giplin v: Bebar, 2004, str. 4). V tem obdobju so imeli Tajska, Malezija, Indonezija, Filipini in Južna Koreja majhen proračunski deficit, majhne javne dolgove (razen Malezije, katere javni dolg je znašal kar 40 odstotkov BDP), zmerno inflacijo (razen Filipinov in Indonezije), velike prihranke in stopnje investiranja (čez 30 odstotkov, razen Filipinov), visoko rast BDP, visoke in vzdrževane neto kapitalne pritoke (povprečno do 6 odstotkov BDP letno med leti 1990 in 1996) ter nizko stopnjo brezposelnosti (Bustelo v: Bebar, 2004, str. 6). V obdobju pred finančnim zlomom je bilo še vedno mogoče opaziti velik pritok tujega kapitala in velike investicije v to regijo, ki pa so bile pogosto preveč tvegane in premalo donosne. Povečevala se je tudi zunanja zadolženost teh držav. Tako je povprečna rast kreditov na Tajskem med leti 1990 in 1996 znašala 23 odstotkov, v Maleziji 19 odstotkov in v Indoneziji 20 odstotkov (Jansen v: Bebar, 2004, str. 5). Po letu 1996 se je stopnja rasti izvoza zelo zmanjšala na Tajskem, v Južni Koreji, v Maleziji, manj pa v Indoneziji in na Filipinih.

Posledično so se tudi proračunski primanjkljaji močno povečali, razen v Indoneziji, kjer je proračunski deficit ostal v mejah normale (3,4 odstotka BDP) (Bustelo v: Bebar, 2004, str. 6). Razlog za to so bile: strukturne slabosti v bančnem sistemu in lastništvu podjetij, vodilni v podjetjih so bili velikokrat v tesnem sorodstvu z vodilnimi politikami, premalo transparentnosti na državnem nivoju in v finančnem sektorju, odsotnost politične svobode, liberalizacija financ je prispevala k velikim neto kapitalnim pritokom, veliki neto kapitalski pritoki so sprožili realno apreciacijo domačih valut in zmanjšanje izvoza, vstop novih proizvajalcev na trg z nižjimi stroški (Kitajska), stagnacija japonske ekonomije, preveliko kreditiranje, vse dokler ni mehurček sredstev počil, do takrat pa je bilo bolj ohlapno določanje tveganja pri odločitvah o posojanju in izposojanju ter odstopanje od donosnosti kapitala in učinkovitosti investicij (Bustelo et al. V: Bebar, 2004, str. 6–7). Tajske oblasti so hotele razcvet omiliti z dvigom obrestnih mer, čeprav je bil baht vezan na dolar. Posledice ukrepa so bile nasprotno od pričakovanih. Dvig obrestnih mer je še dodatno vzpodbudil pritok tujega kapitala, zaradi česar je nastal velik nepokrit zunanji dolg, tajsko, indonezijsko in korejsko gospodarstvo pa se je razcvetelo. Padec donosa delnic je za vzhodno azijsko gospodarstvo pomenil negativen šok (Krugman v: Bebar, 2004, str. 11). Na Tajskem se je zmanjšal izvoz zaradi zmanjšane povpraševanja po elektroniki in na izvoznih trgih na sploh. Sredi leta 1997 je prišlo do zloma tajske valute. Tajska je podpisala pogodbo z MDS za finančno pomoč, vendar je bil odziv na ta dogovor negativen. Vrednosti valute in borznega indeksa sta padali naprej. V začetku leta 1998 je tajska vlada dala garancije za obveznosti komercialnih bank, kar pa je bilo učinkovito (Bebar, 2004, str. 16).

Investitorji so začeli države primerjati s Tajsko in finančna nestabilnost se je iz Tajske razširila na Filipine. Špekulativni napad na filipinsko valuto je povzročil dramatičen padec cen delnic na tamkajšnji borzi in tako so se pritoki tujega kapitala v le nekaj dneh zmanjšali za kar 97 odstotkov. Pred 11. 7. so poskušali obraniti valuto s prodajo dolarjev za pese in dvigom obrestnih mer, 11. 7. pa so se odločili za padec pesa. 21. 7. je MDS obnovil program za pomoč Filipinom. Reakcija trga je bila negativna, kar se je poznalo na padcu domače valute in borznega indeksa, peso pa je izgubljal na vrednosti predvsem zaradi slabih vesti z Japonske in Koreje (Bebar, 2004, str. 16).

Podoben razplet dogodkov kot je bil v Filipinih, je bil tudi v Maleziji. Leta 1997 je malezijska centralna banka določila zgornjo mejo za dane kredite za investicije v nepremičnine in lastniškega kapitala. Tuji kapital je kmalu zatem hitro začel zapuščati Malezijo. Malezijska vlada je še isto leto sprejela odločitev za zmanjšanje javnih izdatkov za 18 odstotkov in ukinitvev nekaterih infrastrukturnih projektov ter omejitev bančnega kreditiranja. Takrat je trg delnic na malezijskem trgu narasel za 11 odstotkov kljub strahu o možnih propadih bančnih podjetij (Garcia in Olivie v: Bebar, 2004, str. 17).

Ob začetku krize je indonezijska vlada reagirala, kot so pričakovali tuji investitorji, zato je indonezijska valuta začela na azijskem trgu deprecirati najkasneje. Julija 1997 je bil pritisk na rupijo večji. Vlada je zvečala interval za drsenje tečaja na 12 odstotkov, kar je pri investitorjih zbudilo nekaj zaupanja (Garcia in Olivie v: Bebar, 2004, str. 17). Konec oktobra 1997 je MDS sprejel program finančne pomoči za Indonezijo. S poslabšanjem zdravstvenega stanja predsednika Indonezije, Suharta, se je gospodarstvo decembra 1997 še poslabšalo. Vlada je napovedala za 32 odstotkov večjo javno porabo v naslednjem letu, kar pa za MDS ni bilo sprejemljivo, zato so se finančni trgi v Indoneziji zlomili, januarja 1988 pa sta Indonezija in MDS le dosegla skupni dogovor o povečanju javne porabe, in to kar za 46 odstotkov. Kljub temu pa so se trgi na to slabo odzvali in situacija se je stabilizirala šele čez dva tedna, ko je vlada objavila rekonstrukcijo bančnega sektorja in dala garancije za obveznosti komercialnih bank (Bebar, 2004, str. 18).

Južna Koreja je gospodarsko krizo v Aziji doživljala kot finančne težave nekaterih velikih korejskih korporacij, med drugim tudi Kie. Novembra je borzni indeks padel kar za 50 odstotkov, posledično je sledil temu umik tujih investitorjev z južnokorejskih trgov in močan padec cen. Novembra je Južna Koreja dopustila padec valute – wona, ki je padel kar za 75 odstotkov glede na dolar, kratkoročni dolg do tujih investitorjev pa je znašal kar 77 milijard dolarjev. MDS je decembra odobril pomoč Južni Koreji v višini 58 milijard dolarjev, kar je bila najvišja pomoč posamezni državi doslej (Bebar, 2004, str. 18). MDS je namenil vsega skupaj približno 35 milijard dolarjev finančne pomoči za Indonezijo, Tajsko in Južno Korejo, z drugimi bilateralnimi in multilateralnimi dogovori pa je bilo zbranih še 85 milijard dolarjev. Uvedel je tudi bolj restriktivno monetarno politiko, da bi države zaščitile svoje valute in da bi devalvacija valut vodila v spiralno inflacijo in nadaljnjo devalvacijo. Ko se je vračalo zaupanje in so se tržne razmere stabilizirale, so postale tudi obrestne mere nižje (Bebar, 2004, str. 21).

Japonska se je s finančno krizo soočila že v 90. letih prejšnjega stoletja po poku finančnega mehurčka. Vzroki za nastanek finančne krize so se pojavljali že v 80. letih med finančno deregulacijo. Banke so, podobno kot tokrat, ponujale kredite brez posebnih varoval. Na to, da je bila japonska finančna kriza še toliko globlja, je vplivala globalna finančna kriza ter prepočasno in ne dovolj učinkovito delovanje vlade. Finančna kriza na Japonskem je tako trajala celo desetletje (The Financial Crisis in Japan during the 1990's: How the Bank of Japan responded and the lessons learnt, 2001).

Države so v okviru sodelovanja z MDS uvedle naslednje strukturne reforme (Bebar, 2004, str. 21–22):

- zaprtje vseh nesolventnih finančnih institucij za preprečitev nadaljnjih izgub,
- rekapitalizacija potencialno dobrih finančnih institucij pogosto z vladno pomočjo,
- strog nadzor centralnih bank nad šibkimi finančnimi institucijami,
- poostren nadzor in regulacija finančnih sistemov, da se je preprečil nastanek slabosti, ki so vodile v krizo,
- restrukturiran skupni dolg,
- zaščita revnega prebivalstva pred slabšanjem krize s pomočjo razširjanja mreže socialne pomoči in subvencioniranja osnovnih življenjskih potrebščin,
- večja preglednost finančnega, gospodarskega in vladnega sektorja.

Te reforme niso imele takojšnjih pozitivnih učinkov. Razlog za to so bila začetna oklevanja in nasprotovanja politike uveljavljanju programov, velika neravnovesja med rezervami in kratkoročnimi dolgovi ter nejasnosti glede uradnih finančnih paketov pomoči. Za to, da se je kriza še poglobljala, pa je bil razlog v nadaljevanju odlivov kapitala in padanju deviznih tečajev. Domača potrošnja se je zato zmanjšala, zmanjšale pa so se tudi investicije in uvoz (Bebar, 2004, str. 22). Gospodarstvo je po krizi izredno hitro okrevalo, gospodarska rast je bila visoka, prav tako pa tudi zasebna potrošnja, izvoz in privatne investicije. Države so se izogibale pretiranemu javnemu dolgu, minimalno domače financirale, spremenile davčni sistem, ukinile davčne izjeme in povišale ceno nafte (Bebar, 2004, str. 25–26).

3.4 RUSKA FINANČNA KRIZA

Osem let po razpadu Sovjetske zveze je Rusija doživela šok. Vlada se je odločila za izločitev vsake možnosti povratka v prejšnji sistem v skladu s političnim in družbenim konsenzom za uveljavitev drastičnih ukrepov, ki bi takoj znižali življenjski standard z obljubo hitrega okrevanja, vendar tega političnega konsenza ni bilo, programi med leti 1992 in 1993 niso bili v celoti izpeljani zaradi političnih konfliktov med vlado in rusko centralno banko in zaradi različnih lobijev, povezanih s prejšnjo nomenklaturo in regionalnimi silami (Lavigne v: Tratnjek, 2002, str. 2). Dodatni razlog za katastrofalno gospodarsko stanje v Rusiji po propadu Sovjetske zveze je bila iluzija o cenah, prodajah, plačah, davkih in proračunih, na vse to pa je vplivala tudi azijska

finančna kriza ter poslabšani pogoji menjave (Gaddy in Ickes v: Tratnjek, 2002, str. 5).

Razloge za finančno in gospodarsko krizo v Aziji bi lahko iskali tudi v pomanjkanju učinkovitega okvira in nadzora s strani CBR, slabem definiranju lastninskih pravic, oviranju dostopa do podatkov o poslovanju podjetij in nepripravljenosti vlade do bankrota nesolventnih podjetij (Nekipelov v: Tratnjek, 2002, str. 25). Nadaljnji razlogi za to so bile banke, ki so junija 1998 imele v svoji aktivni skoraj tretjino državnih obveznic, s čimer so bile izpostavljene tveganju bankrota. 40 odstotkov svojih kreditov so izdale denominiranih v tuji valuti, izdale so veliko število slabih posojil tujim podjetjem, koncentrirale tveganje – velik obseg posojil so odobrile enemu klientu, tudi ruski vladi, veliko je bilo nezavarovanih zunajbilančnih postavk v obliki terminiranih pogodb, premajhno pa je bilo tudi posvečanje pozornosti denarnim tokom in likvidnosti (Gobbin in Merleveder v: Tratnjek, 2002, str. 27).

Posledica tega je bilo precenjevanje resnične velikosti ekonomije, kar je dopuščalo večje porabe, kot bi si jih drugače država lahko privoščila. Rusija je bila zaznamovana z velikimi plačnimi, davčnimi in dobavnimi zaostanki. Do julija 1998 so tako celotni zaostanki narasli na 45 odstotkov BDP (Kamulainen v: Tratnjek, 2002, str. 6). Vlada je vse to le še spodbujala. Sicer je ukinila direktne subvencije, vendar je povečala obseg mehkih kreditov v propadajoči industrijski sektor z dovoljenjem pri odlaganju plačevanja davkov in plačevanja davkov v nedennarni obliki. Tudi nižje ravni države so dajale indirektne subvencije in mehke kredite za ohranjanje zaposlenosti in kot rezultat korupcije, prevar in izogibanja davkov (Commander in Mansen v: Tratnjek, 2002, str. 6). Negativne posledice teh odločitev so bile: odlaganje oziroma zaustavitev nujnega procesa prestrukturiranja podjetij, merjenje agregatne ekonomske učinkovitosti je bilo nenatančno in ponavadi precenjeno, virtualna ekonomija pa je onemogočala učinkovito vodenje proračuna, povzročala nadaljnje povišanje obrestnih mer in krčenje bančnih kreditov privatnemu sektorju (Tratnjek, 2002, str. 6).

RCB je objavila nove meje nihanja trdnega deviznega tečaja, kar je kasneje opustila, vlada je uvedla moratorij na večino zunanjega dolga in ukinila izpolnjevanje obveznosti na ves v rubljih denominiran javni dolg, skupina majhnih lastnikov pa je sklenila sporazum o zamenjavi posojil za delnice leta 1995. Kljub temu je rubelj začel hitro izgubljati na svoji vrednosti, večina bank je bila paraliziranih, borze zaprte, država je imela težave pri vodenju računa, inflacija se je dramatično povečala, pojavila pa se je tudi nizka monetarizacija ruske ekonomije (nedennarna menjava je močno naraščala). Nastopila je tudi politična kriza, zunanji dolgovi so bili vse večji, država pa je bila neuspešna pri poskusu obuditve propadajočih industrij (Blasi et al. v: Tratnjek, 2002, str. 2). Ekonomska aktivnost je začela upadati in pojavile so se težave z gospodarsko rastjo, ki so prispevale k poslabšanju stanja javnih financ. Leta 1993 je MDS prispeval pri finančni pomoči Rusiji v vrednosti treh milijard dolarjev, da bi se mesečna inflacija z 20 odstotkov zmanjšala na 5 odstotkov do konca leta (Fischer v: Tratnjek, 2002, str. 3). Na države Latinske Amerike je ruska finančna kriza vplivala s pritiskom na devizne tečaje, na trge obveznic in delnic in z

ustavljanjem kreditnih linij določenim državam v tej regiji, zlasti pa Braziliji, Argentini, Čilu, Kolumbiji, Ekvadorju, Mehiki in Venezueli (IMF v: Tratnjek, 2002, str. 37).

3.5 FINANČNA KRIZA V LATINSKI AMERIKI

Plan konvertibilnosti, ki je bil sprejet leta 1991, je za Argentino pa tudi Mehiko pomenil pomembno rešitev v gospodarstvu. Cilj tega plana je bilo končati desetletja trajajoče obdobje finančne in gospodarske nestabilnosti, čemur je sledila vezava pesa na dolar v razmerju 1 : 1 in fiksni devizni tečaj. Argentinska centralna vlada je postala povsem neodvisna od centralne banke, njena glavna naloga pa je bila vzdrževati polno kritje v dolarjih. Le v izjemnih situacijah, o katerih so odločali v vladi, se je lahko polno kritje spustilo na 80 odstotkov, centralna banka pa je lahko do 20 odstotkov sredstev držala v obliki vladnega dolga, sicer pa centralna banka ni smela tiskati denarja ali financirati vlade (Mussa v: Kobler, 2003, str. 6). V Mehiki je leta 1995 nastopila finančna kriza, ki je pomenila preizkušnjo za plan konvertibilnosti. Mehika je v tem času črpala izredne rezerve, znižane so bile zahteve po polnem kritju in poslovne banke so povišale obrestne mere. Gospodarstvo je bilo čedalje bolj šibko in med prebivalstvom se je razširil strah pred težavami bančnega sistema in zlomom konvertibilnosti, kar se je poznalo kot odtok depozitov⁶. Kljub temu pa posledice vsega tega niso bile tako zelo katastrofalne, saj je propadlo le nekaj manjših bank (Goldberg et al. V : Kobler, 2003, str. 7).

Argentinsko gospodarstvo si je s pomočjo tega plana hitro opomoglo od inflacije, kljub temu pa je realni devizni tečaj appreciiral, kar se je poznalo v velikem deficitu v plačilni bilanci, kar je sicer pogost pojav pri stabilizaciji, ki temelji na deviznem tečaju. Sledile so tečajne krize in izničenje stabilizacijskih naporov, kar je bilo v nasprotju s samimi cilji plana konvertibilnosti (Oxley v : Kobler, 2003, str. 6). V tem času je dolar močno depreciiral, povečala pa se je argentinska konkurenčnost na evropskih trgih, brazilski real se je močno okrepil, obrestne mere na ameriškem trgu pa so se znižale (Mussa v: Kobler, 2003, str. 7). Med leti 1993 in 1998 (pred tem se je Argentina spopadala z monetarno nestabilnostjo in hiperinflacijo) je argentinsko gospodarstvo raslo s povprečno letno stopnjo 4,4 odstotka, kar je bil najboljši dosežek v zadnji polovici prejšnjega stoletja (Mussa v: Kobler, 2003, str. 14). Ko je Argentina med leti 1993 do 1998 precej odpravila ovire za mednarodno menjavo, sta se izvoz in uvoz podvojila, s tem pa je bila rast razmerja med zunanjim dolgom in obsegom izvoza omejena (Kobler, 2003, str. 15).

V začetku novega tisočletja se je tako argentinsko gospodarstvo znašlo v recesiji, vezava pesa na dolar pa je bila odpravljena – peso je močno depreciiral (Mussa v: Kobler, 2003, str. 1). V tem obdobju je bila Argentina močno podvržena vplivom na

⁶ Nenaklonjenost tveganja je podobna padajoči mejni koristnosti dohodka. Če se želimo izogniti tveganjem, pomeni, da je za nas z dodatnim dohodkom pridobljena korist manjša od izgube koristnosti zaradi zmanjšanja dohodka za isti znesek (po Samuelson in Nordhaus, 1998, str. 193).

tujih gospodarskih trgov, predvsem na ruskem trgu, ki se je v tem času soočal s finančno in gospodarsko krizo (Kobler, 2003, str. 16). Temu so sledile številne reforme in z njimi povezani ukrepi ter programi, kot so program privatizacije mnogih neučinkovitih državnih podjetij, ni pa bila izpeljana sodna in politična reforma, reforma za boj proti korupciji, trg delovne sile je ostal nefleksibilen, zlasti v javnem sektorju ni bila dovolj natančno razdeljena odgovornost in pristožnost med centralno vlado in vladami v provincah (Aguirre - Sacasa v: Kobler, 2003, str. 5). Kot vzroke za nastanek krize različni gospodarstveniki navajajo različne možnosti, kot so npr.: precenjen devizni tečaj, prezadolženost Argentine v tujini, nenadna ustavitev tujih investicij, ki je sledila ruski krizi, tečajne in fiskalne težave Argentine, visok javni dolg, neučinkovita fiskalna politika, slabosti v finančnem sektorju, pesimizem glede prihodnje gospodarske rasti, nezmožnost argentinskih oblasti voditi odgovorno fiskalno politiko, hitro povečanje razmerja med BDP in javnim dolgom, nezmožnost prepoznati tveganje, povezano s posojanjem denarja storitvenemu sektorju v primeru neugodnih šokov, ki bi vodili v deflacijo, izpostavljenost bančnega sektorja javnemu dolgu, pomanjkanje likvidnostnih varoval ... (Schmukler et al. v: Kobler, 2003, str. 10). Mednarodni denarni sklad se je predolgo oklepal prepričanja, da je režim fiksnega deviznega tečaja za Argentino dolgoročno potencialno ustrezna rešitev, ker je želel pokazati, da se zavzema za tržno usmerjene ekonomske politike, kljub 23,7 milijarde dolarjev, ki jih je vložil v Argentino, v bitko, ki je bila že vnaprej izgubljena (Kobler, 2003, str. 31). Prav tako ni ustrezno opozoril argentinskih oblasti pred možnimi posledicami vezave pesa na dolar. Argentino je še celo vzpodbujal, naj nadaljuje z režimom fiksnega deviznega tečaja in z valutnim odborom (Feldstein v: Kobler, 2003, str. 31). Z milijardami dolarjev, ki jih je odobril Argentini, je Mednarodni denarni sklad Argentini omogočil prelaganje soočenja s problemi in opustitve odbora (Oxley v: Kobler, 2003, str. 32). S prekomernimi posojili bi se lahko tudi MDS začel zadolževati in bil s tem omejen pri posojanju ostalim državam (Goldstein v: Kobler, 2003, str. 32).

Med vzroke za nastanek argentinske finančne krize vsekakor lahko štejemo pomanjkljivosti bančnega sistema. V tem času je takratni argentinski predsednik Menem dvignil davek na naftne derivate, znižal davke na proizvode za izvoz, liberaliziral zakon o tujih investicijah in privatiziral letalska in telekomunikacijska podjetja v državni lasti. Z nastopom oblasti pod vodstvom Dominga Cavallija je devizni tečaj začel prosto drseti, zato so začeli dodatno tiskati denar, kot ukrep pa so uvedli pretvorbo vladnega dolga v desetletne obveznice, denominirane v dolarjih. Posledično je bila kredibilnost argentinske oblasti izničena in Argentina se ni več mogla zadolževati navzven (Kobler, 2003, str. 12). Leta 2000 je vlada povečala davke, da bi Argentina ponovno pridobila zaupanje investitorjev in oživela rast gospodarstva, kar ji ni uspelo, uspelo pa ji je prepričati splošno domačo in tujo javnost v vzdržnost plačevanja dolga (Schmukler et al. v: Kobler, 2003, str. 22). Dogodki, zaskrbljenost in nezaupanje investitorjev zaradi globalnega umirjanja gospodarske rasti so bili vzrok za zmanjšane investicije v tvegane naložbe (Pivk v: Kobler, 2003, str. 22). Poleg tega pa sta devalvirala tudi brazilski real in argentinski peso (Schmukler v: Kobler, 2003, str. 23). Finančni minister Cavallo je zato uvedel omejitev proračunske porabe v precejšnji tajnosti, s čimer naj bi preprečil naraščanje

politične napetosti, kar je bilo v nasprotju s pričakovanji investorjev, ki so pričakovali jasne odločitve (Pivk v: Kobler, 2003, str. 23). Poleg tega je znižal plače državnim uslužbencem in pokojnine, prestrukturiral argentinski javni dolg, uvedel delni odlog plačila obresti in znižal obrestne mere. Ker se Cavallo ni dovolj posvetoval z različnimi washingtonskimi institucijami, je decembra 2001 sledil zlom argentinskega gospodarstva. MDS je tako Argentini odklonil že obljubljeno finančno pomoč, banke so omejile dvigovanje gotovine z bančnih računov, sledili so ulični nemiri in menjave predsednikov, razglasili so moratorij na odplačevanje dolga, opustili valutni odbor, banke pa niso med seboj uskladile razmerij za bančna posojila in depozite (Edwards v: Kobler, 2003, str. 24).

Gospodarska kriza se je hitro razširila iz Argentine v Brazilijo. Tako je že v začetku leta 1999 prišlo do zloma brazilskega deviznega tečaja, ki je zelo negativno vplival na argentinsko gospodarstvo. Realni BDP se je med leti 1998 in 2000 skrčil za 4 odstotke, prav tako pa so se znižale ravni cen in nominalni BDP za 4,9 odstotka, razmerje med javnim dolgom in BDP iz leta 1998, ki je znašal 41 odstotkov, pa se je čez dve leti povečal kar za 9 odstotkov (Kobler, 2003, str. 15).

3.6 PODOBNOSTI IN RAZLIKE FINANČNIH KRIZ

Iz opisa večjih gospodarskih kriz, ki so pretresle bodisi posamezne regije bodisi globalno gospodarstvo, lahko potegnemo ločnico med njihovimi podobnostmi in razlikami. Zdajšnja gospodarska kriza je po vzrokih in posledicah, kakršne so do sedaj, še najbolj podobna gospodarski krizi v tridesetih letih prejšnjega stoletja. Tako kot so bili vzroki za veliko depresijo pregreto gospodarstvo, ustaljena navada najemanja kreditov, po zlomu borze pa se potrošniki niso bili pripravljene na novo zadolževati, so vzroki za zdajšnjo gospodarsko krizo prevladovanje liberalne oblike tržnega sistema, naklonjenost finančnih posrednikov upravljanju večjih tveganj kot v preteklosti, v ameriškem finančnem sistemu je bil presežek denarja, ki ga je bilo potrebno investirati, nepripravljenost ameriške vlade za intervencijo v poslovanje investicijske banke Lehman Brothers ter kanali za pretok gospodarske krize iz ZDA v Evropo in Azijo. Krizo pa so, podobno kot v času velike depresije, poglobili strah, evforija, nezaupanje, panika na borzah in čredni nagon. Kot posledica finančne krize je ameriški dolar močno devalviran v primerjavi z evropskim evrom. Dosegel je najnižjo vrednost 1,6 dolarja za 1 evro. Podobno kot v času velike depresije so posledično močno upadle tudi cene nafte, kmetijskih in prehranskih ter nekaterih drugih surovin. Tudi način, kako se posamezniki soočajo z gospodarsko krizo, je podoben, kot je bil v tridesetih letih prejšnjega stoletja. Pred krizo je bil opazno velik obseg najemanja kreditov in zadolževanja, v času krize pa posamezniki poravnajo dolgove in se vračajo h gotovini oziroma žlahtnim kovinam, kot sta srebro in zlato. Razlika med gospodarsko krizo v tridesetih letih 19. stoletja in zdajšnjo gospodarsko krizo je v reševanju stanja v gospodarstvu na mednarodni ravni. V času velike depresije je vsaka država ubrala povsem svoj način reševanja gospodarstva in ni bilo neke splošno ustaljene smernice na mednarodni ravni. Tokrat se države skupno

lotevajo porajajoče problematike gospodarstva, in sicer sodelujejo v okviru skupine G20, v okviru Mednarodnega denarnega sklada, v katerega je vključeno kar 185 držav po vsem svetu, v Evropi v okviru Evropske unije itd. Ti ukrepi pa vsekakor morajo biti medsebojno usklajeni. Glede na to, da je zdajšnja gospodarska kriza precej podobna veliki depresiji v tridesetih letih 19. stoletja, obstaja bojazen, da bi tudi tokrat gospodarska kriza trajala celo desetletje.

Podobno kot v tridesetih letih prejšnjega stoletja in pred zdajšnjo gospodarsko krizo je bila tudi Pacifiška Azija pred izbruhom krize leta 1997 v gospodarskem razcvetu, in to kar sedemnajst let. Azijska finančna kriza je bila, podobno kot prej opisani gospodarski krizi, prvotno bančna in dolžniška kriza, saj so bili razlogi zanjo povezani zlasti z bančnim sektorjem (premalo transparentnosti v finančnem sektorju in na vladnem nivoju, liberalizacija financ, veliki neto kapitalski pritoki, preveliko kreditiranje, ohlapno določanje tveganja o posojanju in izposojanju, odstopanje donosnosti kapitala in učinkovitosti investicij itd.). Bančna in dolžniška kriza pa sta nato sprožili še plačilno-bilančno krizo. Prišlo je do zloma tajske valute in padca borznega indeksa v vseh pacifiških državah, zunanji dolgovi so bili vse večji, investicije v to gospodarsko regijo so se znatno zmanjšale, prišlo pa je, podobno kot tudi v prej omenjenih krizah, do politične krize. Tako kot so gospodarski krizi po prvi svetovni vojni in azijski gospodarski krizi sledili ulični nemiri in menjave oblasti, so tudi tokrat v vseh gospodarsko prizadetih regijah prisotne demonstracije, grozijo pa tudi menjave oblasti.

Način reševanja azijske gospodarske krize je podoben tokratnemu. Države Pacifiškega oceana so med sabo usklajeno sodelovale, saj se je gospodarska kriza kot virus prenesla iz Tajske v druge pacifiške države, v okviru sodelovanja z MDS pa so uvedle ukrepe, s katerimi se z gospodarsko krizo soočamo tudi tokrat: zaprtje vseh nesolventnih finančnih institucij za preprečitev nadaljnjih izgub, rekapitalizacija potencialno dobrih finančnih institucij pogosto z vladno pomočjo, strog nadzor centralnih bank nad šibkimi finančnimi institucijami, poostren nadzor in regulacija finančnih sistemov, da se je preprečil nastanek slabosti, ki so vodile v krizo, restrukturiran skupni dolg, zaščita revnega prebivalstva pred slabšanjem krize s pomočjo razširjanja mreže socialne pomoči⁷ in subvencioniranja osnovnih življenjskih potrebščin ter večja preglednost finančnega, gospodarskega in vladnega sektorja. Ti ukrepi za soočenje z azijsko finančno krizo niso imeli takojšnjih pozitivnih učinkov, in sicer zaradi začetnih oklevanj in nasprotovanja politike uveljavljanju programov, velikih neravnovesij med rezervami in kratkoročnimi dolgovi ter nejasnosti glede uradnih paketov pomoči. Azijska finančna kriza je najdlje trajala na Japonskem, in sicer kar celo desetletje (tako kot velika depresija tridesetih let prejšnjega stoletja). Azijska finančna kriza je sprožila tudi finančno krizo v Rusiji in Latinski Ameriki, nekateri gospodarstveniki pa menijo, da je razlog tudi za zdajšnjo gospodarsko krizo.

⁷ Slovenski mediji so v začetku leta 2009 poročali o pomanjkanju dobrin za pomoč socialno ogroženi populaciji v humanitarnih organizacijah, kot so Rdeči križ Slovenije, Karitas in Unicef.

Glavni razlog za gospodarsko krizo v Rusiji je precej drugačen od razlogov za zdajšnjo gospodarsko krizo. Gospodarska kriza v Rusiji je nastopila zaradi razpada Sovjetske zveze z obljubo hitrega okrevanja, do česar pa ni prišlo. Dodatni razlogi za rusko gospodarsko krizo so bili plačilno-bilančnega in dolžniškega izvora (iluzija o cenah, prodajah, plačah, davkih in proračunih, vpliv azijske finančne krize, poslabšani pogoji menjave, oviranje dostopa do podatkov o poslovanju podjetij in nepripravljenost vlade do bankrota nesolventnih podjetij). Razlog za rusko finančno krizo je bila tako kot v prej opisanih gospodarskih krizah tudi bančna kriza. Banke so koncentrirale tveganje, tako da so velik del posojil odobrile enemu klientu, največ ruski vladi, niso zavarovale zunajbilančnih postavk in premalo pozornosti namenile denarnim tokom likvidnosti. Vlada je vse to še pospeševala. Ukinila je sicer direktne subvencije, povečala pa obseg mehkih kreditov v propadajoči industrijski sektor, da bi zmanjšala število brezposelnih⁸. Uvedla je moratorij na večino zunanjega dolga in ukinila izpolnjevanje obveznosti na ves v rubljih denominiran dolg, skupina majhnih lastnikov pa je sklenila sporazum o zamenjavi posojil za delnice leta 1995. Ukrepi niso obrodili želenih sadov. Rubelj je začel hitro izgublјati na svoji vrednosti, večina bank je bila paraliziranih, borze zaprte, država je imela težave pri vodenju računa, inflacija se je dramatično povečala, pojavila se je, podobno kot v tridesetih letih prejšnjega stoletja, nizka monetarizacija, tako kot v prejšnjih krizah je nastopila politična kriza, zunanji dolgovi so bili vse večji in podobno kot v času velike depresije pa tudi zdajšnje gospodarske krize je propadel velik del industrije.

Za vse opisane gospodarske krize velja, da je bilo gospodarstvo na območjih, ki jih je kasneje prizadela gospodarska kriza, rastoče. Gospodarska kriza v Latinski Ameriki pa je tu izjema. Pred sprejetjem plana konvertibilnosti so se države Latinske Amerike soočale z desetletji trajajočim obdobjem finančne in gospodarske nestabilnosti, pa tudi pozitivni rezultati plana konvertibilnosti so bili precej kratkotrajni. Argentina se je soočala s stečajnimi krizami, vezave domačih valut na dolar pa so bile odpravljene. Gospodarska kriza, ki se je iz Azije razširila v Rusijo, je nadaljevala svojo pot tudi v Latinsko Ameriko. Nadaljnji razlogi za gospodarsko krizo v Latinski Ameriki so bili podobni kot v prejšnjih primerih: precenjen devizni tečaj, prezadolženost Argentine v tujini, podobno kot v prejšnji primerih gospodarskih kriz bančna kriza itd. Argentinska vlada se je na to odzvala z omejitvijo proračunske porabe v precejšnji tajnosti, z znižanjem plač državnim uslužbencem in pokojnin (zdajšnja Vlada Republike Slovenije odloča o zamrznitvi plač javnih uslužbencev), prestrukturiranjem javnega dolga, uvedbo delnega odloga plačila obresti in znižanjem obrestne mere. Ker se argentinski finančni minister Cavallo ni v zadostni meri posvetoval z washingtonskimi institucijami, je decembra 2001 sledil zlom argentinskega gospodarstva, MDS pa je Argentini odklonil že obljublјeno finančno pomoč, banke so, po ustaljeni praksi, omejile dvigovanje gotovine z bančnih računov, in tako kot v Rusiji so razglasili moratorij na odplačevanje dolga.

⁸ Tudi zdajšnje vlade se odločajo za podobne ukrepe (subvencioniranje polnega delovnega časa, dokapitalizacija nesolventnih družb, državne injekcije poslovno nestabilnim podjetjem itd.).

Najmanj skupnih značilnosti z zdajšnjo gospodarsko krizo ima naftna kriza iz sedemdesetih let prejšnjega stoletja. Razlogi za naftno krizo so bili povsem drugačni kot razlogi za zdajšnjo krizo: slaba letina, spreminjanje morskih tokov, masovne špekulacije na svetovnih trgih proizvodov, bližnjevzhodna vojna in kartelni dogovor Organizacije držav izvoznic nafte o omejitvi proizvodnje za ohranjanje visokih cen nafte. Posledice so bile opazne pri zvišanju cene nafte, kar je bil tudi namen OPEC, način reševanja naftne krize pa iskanje alternativnih virov energije.

4 GOSPODARSKA KRIZA IN AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA

V tretjem poglavju – Pretekle finančne krize – podobnosti in razlike sem opisala gospodarske krize v preteklosti, njihove vzroke, potek, posledice in reševanje. V tem poglavju pa opisujem vpliv preteklih gospodarskih kriz na avtomobilsko industrijo, nato pa vpliv sedanje gospodarske krize na trenutno gospodarsko stanje v avtomobilski proizvodnji. Namen tega poglavja je torej predstavitev vpliva gospodarskih kriz na avtomobilsko proizvodnjo v preteklosti, da bi jih lahko primerjali z vplivi sedanje gospodarske krize na to gospodarsko panogo. To poglavje se navezuje tudi na poglavje Izvedeni ukrepi za boj z gospodarsko krizo ter predlagane rešitve.

4.1 SVETOVNA AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA

Globalna finančna kriza se je iz ZDA, kjer se je najprej pojavila, v letih 2008 in 2009 razširila še na druge dele sveta. Čeprav je izmed avtomobilskih industrijskih področij najbolj prizadela ZDA, pa so posledice občutne tudi v Evropi in Aziji, zlasti na Japonskem. Nekaterim avtomobilskim podjetjem pa kljub gospodarski krizi, ki prežema vse pore globalnega gospodarstva, posli cvetijo. Katera podjetja so to in kakšna je njihova strategija, bo predstavljeno v nadaljevanju. Gospodarska kriza v avtomobilski industriji v ZDA se je pojavila zaradi izgube konkurenčnosti v kvaliteti v primerjavi z azijskimi in evropskimi proizvajalci, previsokih plač in plačnih dodatkov, prevelikega zadolževanja, premalo zagotovljene likvidnosti in premalo vlaganja v razvoj in raziskave. Tržni delež »velike trojice« je v ZDA tako upadel kar za 18 odstotkov konec leta 2008 v primerjavi z enakim obdobjem leta 1998 (to je leto, ko je ameriška avtomobilska industrija obvladovala kar 70 odstotkov svetovnega avtomobilskega trga). Posledica tega so zaprti obrati, odpuščanja zaposlenih, ukinjanje dodatkov k plačam, socialnega in zdravstvenega zavarovanja itd. Kakšne so izkušnje ameriških gigantov s kriznimi situacijami in kako se ameriška avtomobilska proizvodnja sooča z gospodarsko krizo, si pogledajmo v nadaljevanju.

4.1.1 Ameriška avtomobilska industrija

Podjetje Ford je bilo ustanovljeno leta 1903 s pomočjo dvanajstih investitorjev. Sprva je podjetje v Michiganu proizvedlo le nekaj avtomobilov na dan. Proizvodnja avtomobilov je sprva potekala ročno, sestavne dele pa so po naročilu dobivali od dobaviteljev. Podjetje je ostalo v družinski lasti več kot sto let, torej tudi v času velike depresije (Ford Motor Company, 2009). Fordov najuspešnejši model, model T, so izdelovali kar 19 let. Kljub gospodarski krizi leta 1929 so doživeli tehnični napredek. Razvili so poceni vozila velikih zmogljivosti in z enostavnim upravljanjem. Da bi se ognil visokim uvoznim carinam, je Ford ustanavljal tovarne v Angliji in Nemčiji (Porazik, 1988, str. 29). Avtomobilsko podjetje Chrysler je ustanovil 6. 6. 1925

Walter P. Chrysler, ko je bilo podjetje Maxwell Motor Company reorganizirano in preimenovano v podjetje Chrysler. Walter Chrysler se je prvotno zaposlil v podjetju Maxwell Chalmers, da bi nadzoroval kritične dele v proizvodnji. Januarja 1924 je na trg lansiral na trgu dobro sprejeti avtomobil Chrysler. Imel je šestcilindrski motor, oblikovan z namenom, da bi ustrezal strankam z naprednim avtomobilom z dobrim motorjem, vendar po ugodni ceni (Chrysler, 2009). Podjetje General Motor je bilo ustanovljeno 16. septembra 1908. Proizvajali so model Buick, kasneje pa tudi Oldsmobile, Cadillac, Elmore, Oakland in mnoge druge. Lastnik Durant je leta 1910 izgubil nadzor nad podjetjem zaradi izgube zaupanja bank, saj se je pri njih preveč zadolževal. Nekaj let kasneje je Durant ustanovil podjetje Chevrolet Motors in kasneje prevzel podjetje General Motors (GM). Malo po krizi v avtomobilski proizvodnji je Durant ponovno izgubil lastništvo nad podjetjem GM. Podjetje je prevzel Alfred P. Sloan in podjetje si je kmalu opomoglo. Takrat je bilo zaposlenih 349.000 delavcev in ustanovljenih kar 150 podružnic (General Motors, 2009).

Tokratna gospodarska kriza je ameriške avtomobilske mogotce zelo prizadela. Fordu je novembra 2008 v primerjavi z novembrom 2007 prodaja padla za 31 odstotkov, GM za 41 odstotkov, Chryslerju pa za 47 odstotkov. GM, Ford in Chrysler so posegli po ukrepih, kot so zniževanje stroškov delovne sile, zapiranje nerentabilnih obratov, nižanje plač vodilnih itd., kar pa ni bilo dovolj za premostitev krize. Tako so Chrysler, General Motors in Ford 3. 12. 2008 skupaj zaprosili za 25 milijard evrov posojil za poravnavo dolgov, znižane cene vozil in investicije v okolju prijazno avtomobilsko tehnologijo v zameno za simbolično plačo 1 dolar. Pri Fordu naj bi v znamenju zniževanja stroškov podjetja prodali pet zasebnih reaktivcev in švedski Volvo, vsi trije ameriški velikani pa naj bi vlagali v raziskave na področju alternativnih goriv, v kolikor bi ameriška administracija odobrila finančno injekcijo. Ameriška administracija sprva ni bila za pomoč proizvajalcem avtomobilov, ki so se znašli v težavah, ker naj ne bi dokazali sposobnosti dosegati uspehe dalj časa. GM in Chrysler sta nekaj dni pred božičem kljub vsemu prejela 13,4 milijarde dolarjev pomoči, do 31. 3. pa sta morala predstaviti načrte za temeljito prestrukturiranje.⁹ Ford se je tej finančni injekciji odrekel (Prisilne počitnice v Chryslerju, 2008). Kljub vsem prizadevanjem se je ameriški trg moral soočiti s prisilno poravnavo General Motorsa in delnim odkupom Chryslerja. Chryslerja je odkupil italijanski Fiat.

4.1.2 Azijska avtomobilska industrija

V času globalne gospodarske krize, zviševanja cene nafte in vse večjega poudarka na okoljski ozaveščenosti so proizvajalci avtomobilov v Južni Koreji veliko bolj profitabilni kot njihovi konkurenti v ZDA in na Japonskem. Poročajo o močnem povpraševanju, in to celo na trgih, ki jih je globalna gospodarska kriza najbolj prizadela, kot so ZDA. Leta 2008 je prodaja osebnih avtomobilov narasla za 2,8 odstotka, prodaja tovornih vozil pa je upadla za 16 odstotkov. Prodaja mini avtomobilov je od leta 2008 močno

⁹ GM se je odločil za ukinitvev zdravstvenega zavarovanja za že upokojene delavce in njihove zakonske partnerje, pri čemer je naletel na nesoglasje socialnih partnerjev, za znižanje plač v skladu z inflacijo ter skrajšanje obdobja sofinanciranja brezposelnosti.

narasla – za 149,7 odstotka, medtem ko je prodaja vseh drugih vozil upadla. Kljub globalnemu gospodarskemu upadu je korporacija Hyundai – Kia poleti 2008 uspešno prevzela Honda Motor in postala peti največji svetovni proizvajalec avtomobilov. Razlog za ta uspeh so: nizka poraba goriva, dobra opremljenost, raznovrstnost proizvodov in cenovna ugodnost. Konec leta 2008 in začetek leta 2009 naj bi bil po mnenju nekaterih strokovnjakov vrhunec gospodarske krize (stagnacija), zaradi česar je bil korejski won izjemno šibak v primerjavi z ameriškim dolarjem in japonskim jenom. To je tudi razlog za cenovno ugodnost južnokorejskega izvoza na ključne gospodarske trge. Naslednji razlog za uspeh korejskih avtomobilskih proizvajalcev je izboljšava kvalitete korejskih avtomobilov. Kljub vsemu proizvajalci avtomobilov v Južni Koreji niso bili povsem imuni na avtomobilsko krizo. Tako je decembra 2008 Hyundai Motor Company začel z zmanjševanjem proizvodnje v ZDA, na Kitajskem, na Slovaškem, v Indiji in v Turčiji zaradi zmanjšane povpraševanja. Podjetje je zamrznilo plače zaposlenih v administraciji in skrčilo proizvodnjo (Automotive industry crisis of 2008–2009, 2009).

Mazda je uspešna naslednica podjetja Toyo Cork Kogyo, ki je bilo ustanovljeno v Hiroshimi leta 1920. Pod imenom Mazda so že v 1. letu prodali 66 vozil več kot so pod Toyo Cork Kogyo v povprečnem letu. Tudi po atomski bombi so hitro okrevali in zaradi svojevrstnih inovacij prodali vsako leto več vozil (leta 1963 – 5400 vozil, leta 1965 pa 81000 vozil). Naftna kriza je Mazdo prizadela predvsem z izvozom. Leta 1976 ni noben model presegel prodaje 100.000 vozil. Finančna pomoč banke Sumimoto je zadostovala, da je Mazda na novo začela proizvajati srednje velik avtomobil Familia 323, vendar se je dobiček, ustvarjen z novim modelom, izničil zaradi finančne krize leta 1975. Nužen ukrep, ki so ga v Mazdi takrat uvedli, je bilo zmanjšanje delovne sile. Tako se je število zaposlenih iz leta 1973, ko je bilo zaposlenih 36.000, leta 1978 zmanjšalo na 26.800 zaposlenih. Tudi tokrat si je Mazda kmalu opomogla in že leta 1980 je nova različica Familie 323 predstavljala japonski avto leta. Leta 1981 so prodali 539.000 vozil, kar je predstavljalo 64 odstotkov celotne Mazdine prodaje. Tako je Mazda združena s Fordom zaradi komercialne in finančne poteze razširila svojo proizvodnjo v Avstralijo, Novo Zelandijo, Malezijo, na Filipine in Tajvan (Ruiz, 1986, str. 133). Mazda se tokrat tako kot večina drugih avtomobilskih proizvajalcev sooča z izgubo dobička, in sicer v višini 535 milijonov dolarjev, prodaja pa se je zmanjšala za 27 odstotkov in znaša malo manj kot 26 milijard dolarjev. Izgubo gre pripisati gospodarski krizi in močnemu tečaju jena, japonski valuti. V Mazdi pričakujejo izgubo tudi v letu 2010 in naj bi po napovedih znašala slabih 512 milijonov dolarjev (Mazda in Nissan zašla v rdeče številke, 2009). V Mazdi se z gospodarsko krizo spopadajo s proizvodnjo majhnih in cenovno ugodnih avtomobilov, po katerih je največ povpraševanja, in z ugodnim financiranjem (Z akcijami in ugodnostmi zoper recesijo, 2009).

Mitsubishi od leta 1960 zaposluje 10 odstotkov japonske delovne sile in proizvaja 12 odstotkov japonskega BNP. Kljub naftni krizi so v tem času lansirali novi Galant in novi Colt. Prodaja iz prejšnjega leta se je povečala za več kot 28 odstotkov iz prejšnjega leta in je znašala 400.000 prodanih vozil (Ruiz, 1986, str. 140–141). Tudi podjetje Mitsubishi se sooča s tokratno gospodarsko krizo. 23. 12. 2008 so se v

Mitsubishiju zaradi zmanjšane povpraševanja odločili, da ukinejo nočno izmeno in dva Mitsubishijeva obrata na japonskem, ki sta proizvajala model Outlander sport, sta prenehala obratovati. Kljub temu so se odločili ohraniti nočno izmeno v hčerinskih družbah Mizushima, ki proizvajajo serijo majhnih avtomobilov. Japonska avtomobilska prodaja naj bi bila tokrat po nekaterih napovedih najnižja v obdobju zadnjih trideset let (Automotive industry crisis of 2008–2009, 2009).

Japonsko družinsko podjetje Toyota je pacifiška vojna kot vzrok za gospodarsko krizo močno prizadela. Med pacifiško vojno so lahko proizvajali le industrijska vozila, pa še pri tem so bile težave. Proizvodnja avtomobilov je bila leta 1944 prekinjena. Toyota je leta 1949, po drugi svetovni vojni, dobila dovoljenje za redno proizvodnjo tovornjakov. Med tem časom so izvajali raziskave, ki so bile osredotočene na majhne avtomobile, ki niso mogli neposredno konkurirati velikim ameriškim modelom. Prvi prototip nove serije S je bil končan januarja 1974 z nekaj tehničnimi inovacijami. Kljub temu so finančne težave prisilile Toyoto, da je sprejela daljše odloke plačil za komercialne pošiljke, kar je povzročilo likvidnostne probleme, ki so skupaj s pomanjkanjem primerne kritje pomenili še dodatne težave pri izplačilih plač zaposlenim. Vodilni so predlagali zmanjšanje proizvodnje, posledica česar so bile številne stavke, ki so močno povečale dolg podjetja in ga privedle na rob bankrota. Sprejete so bile radikalne spremembe, ena katerih je ustanovitev novega podjetja za prodajo doma in na tujih trgih, vendar je bilo potrebno kljub negodovanju zaposlenih zmanjšati delovno silo z 8.000 na 6.000 zaposlenih. Zaposleni so dobili večjo veljavo pri predlogih, kako izboljšati proizvodnjo (zamisli je bila Fordova in v Toyoti so jo natančno preučili leta 1950). To je končalo stavke in ponovno vzpostavilo odnose med vodilnimi in proizvodnimi delavci. Proizvodnja avtomobilov je tako narasla s 1857, kot je bila leta 1950, na 12.000 leta 1956 in na 30.000 leta 1960 (Ruiz, 1986, str. 170–186).

Za razliko od drugih japonskih proizvajalcev avtomobilov se v Toyoti niso odločili za izdelavo avtomobilov z Zahoda z licenco, pač pa so se raje osredotočili na razvoj lastnih modelov, kar je prispevalo k boljši prepoznavnosti podjetja, vendar pa so bile potrebne velike investicije za raziskave in razvoj. Leta 1963 je proizvodnja avtomobilov znašala 129.000 avtomobilov in se je leta 1969 povečala na 964.000. Prav tako se je povečal izvoz z zgolj nekaj več kot 1.800 avtomobilov leta 1960 na nekaj manj kot 300.000 avtomobilov leta 1969. Konec desetletja je izvoz Toyote znašal 46 odstotkov vsega izvoza japonskih avtomobilov. Proizvodnjo so razširili v južno Afriko, Avstralijo, na Tajsko, v Peru, na Portugalsko in v Malezijo.

Naftna kriza leta 1973 je prinesla potrebo po bolj fleksibilnem proizvodnem sistemu. Plačilna politika in podjetniški duh sta Toyoti pomagala iz krize. Da bi ohranili nizke proizvodne stroške, so uvedli ostro varčevalno politiko in recikliranje. V 70. letih so odprli nove tovarne, povečali izvoz in začeli izvajati okoljsko politiko (Ruiz, 1986, str. 170–186). Tokrat je gospodarska globalna kriza prizadela tudi podjetje Toyota. Tako kot nekdanji avtomobilski trojček se sooča z dvojnimi upadom prodaje. 22. decembra 2008 je Toyota objavila, da prvič po sedemdesetih letih poslovanja pričakuje izgubo dobička. Toyoti je tako prodaja upadla za 34 odstotkov v ZDA in prav tako v Evropi.

Iz gospodarske krize ji pomaga japonska vlada s finančnimi injekcijami (Automotive crisis of 2008–2009, 2009).

Podjetje Honda je leta 1948 ustanovil Soichiro Honda v mestu Hamamatsu. Od leta 1959 Honda sodeluje na dirkalnih tekmah, kot so: Britain's Isle of Man TT, Formula 1 in Formula 2 ter motokros. Podjetje že skoraj petdeset let širi svojo proizvodnjo povsod po svetu (Nemčija, Francija, Velika Britanija, Švica itd.) Leta 1972 je podjetje prvič razvilo motor z nizko emisijo izpušnih plinov, leta 1979 pa Honda podpiše sporazum o sodelovanju z British Leyland Ltd. (danes Rover group Ltd.), vendar šele leta 1983 podpiše sporazum o skupnem razvoju z Rover Group Ltd. Leta 1984 je bil ustanovljen raziskovalni center Honda v ZDA, kjer so razvijali avtomobile z vedno manjšo porabo, večjo varnostjo, občutkom udobja, zmogljivostjo in pospeškom. Osebni dosežek za ustanovitelja podjetja, Soichiro Honda, je bila objava podjetja v reviji American Automotive Hall of Fame, s čimer se je podjetje zapisalo kot prvo azijsko podjetje, objavljeno v reviji, ki je bila popularna v ZDA. Naslednji korak pri poslovanju podjetja Honda je bil podpis sporazuma o vlaganju kapitala v Rover Group Ltd. Leta 1991 so začeli z reciklažo rabljenih avtodolov. Naslednji sporazum o tehničnem sodelovanju je Honda podpisala leta 1992 z Daewoo Motor iz Severne Koreje, leta 1993 pa z Isuzu Motor Ltd. Ključen za uspeh podjetja je kader, kar se je skozi zgodovino izkazalo tudi pri poslovanju podjetja Honda. Soichiro Honda namreč na vodilne položaje v podjetju ni postavljajal sorodnikov, kot je bila to sicer praksa pri drugih avtomobilskih proizvajalcih. Za imenovanje na vodilne položaje v Hondi so bile ključne najvišje vodstvene kvalitete in delovne izkušnje (Honda, 2009). Honda je 25. 12. 2008 razglasila umik iz tekmovanj v Formuli 1, kar se je zgodilo že leta 1968, odpustili so pogodbene delavce in zaposlene za določen čas ter vodilnim ukinili nagrade in druge dodatke pri plači ter jim znižali plačo za deset odstotkov (Automotive crisis of 2008–2009, 2009).

4.1.3 Evropska avtomobilaska industrija

Gospodarska kriza je prizadela tudi evropsko avtomobilsko industrijo, vendar je način, kako vlada pomaga tej gospodarski panogi po različnih delih sveta, različen. 24. 11. 2008 sta se francoski predsednik Nicholas Sarkozy in nemška kanclerka Angela Merkel dogovorila o finančni pomoči avtomobilski industriji. Tako so avtomobilaska podjetja v Franciji, Nemčiji in Italiji deležna finančnih injekcij za olajšano borbo z gospodarsko krizo.¹⁰ 24. 11. 2008 sta se francoska in nemška vlada dogovorili o svežnju ukrepov, vrednem 130 milijard dolarjev. Članice Evropske unije naj bi v ta namen prispevale vsaka po odstotek svojega BDP, del sredstev pa naj bi prispevala tudi Evropska komisija. Voditeljja sta se strinjala, da znižanje davka na dodano vrednost (DDV), kot ga je uvedla Velika Britanija, prispeva le k znižanju cen, zato menita, da je potrebno več sredstev nameniti inovacijam in raziskavam (Nemčija opozarja pred prenatrženimi ukrepi ob finančni krizi, 2008). Ukrepe za prebroditev gospodarske krize na evropski ravni natančneje opišem v nadaljevanju diplomske naloge, v poglavju Izvedeni ukrepi za boj z gospodarsko krizo ter predlagane rešitve.

¹⁰ V Evropi ima največ avtomobilskih podjetij sedež ravno v teh državah.

Citroën je med prvo svetovno vojno, v času, ko je poleg vseh tegob človeštva vladala tudi gospodarska kriza, postavil tovarno za množično proizvodnjo artilerijskih granat in organiziral preskrbo s premogom, plinom, življenjskimi potrebščinami ter uvedel živilske karte. Dnevno so proizvedli med 100 in 300 avtomobilov, kar je bilo veliko za tiste čase. K temu je pripomogel njihov smisel za propagando (npr. izpis imena Citroën z letali ipd.), vpeljali so svoje servisne delavnice, svoje zavarovanje in svoj modro-rumeni informacijski znak. V času gospodarske krize je 60 odstotkov delnic družbe Citroën pokupil Michelin, koncern za izdelavo pnevmatik (Porazik, 1988, str. 24). Citroën je v 30. letih prejšnjega stoletja kljub finančni krizi nadaljeval z investicijsko politiko in ni uvedel varčevalnih ukrepov, zato je izgubil podporo v bankah. Obnovil je svojo tovarno, kar je bila še ena slaba investicija, ki je kljub lansiranemu Traticon Avantu leta 1934 finančno zlomila podjetje. Kljub uspehu novega modela je država povabila Renault, da prevzame Citroën. Ker je Renault to zavrnil, je prevzel nadzor nad Citroënom Michelin (Nietto et al., 1998, str. 86–87).

20. 11. 2008 je PSA Peugeot – Citroën napovedal upad prodaje za še najmanj 10 odstotkov, potem ko je v zadnjem četrtletju leta 2008 padla za 17 odstotkov. Posledica upada prodaje je bilo krčenje delovne sile za 2.700 zaposlenih. 11. 2. 2009 je PSA razglasil, da bo 11.000 zaposlenih po svetu odpustil (Automotive Crisis of 2008–2009, 2009).

Podjetje Renault je bilo ustanovljeno leta 1899 in ima tako že kar dolgo tradicijo. Za namen diplomske naloge bom opisala le vpliv gospodarske krize v 30. letih prejšnjega stoletja in druge podobne šoke na poslovanje podjetja Renault. Gospodarska kriza v Franciji in močna konkurenca iz ZDA, ki sta močno prizadeli francosko avtomobilsko industrijo, ki ji je Renault uspešno kljuboval z lastno proizvodnjo avtomobilске opreme – za razliko od svojega konkurenta Citroëna je razširil rang svoje proizvodnje, z namenom, da ohrani svojo finančno neodvisnost in poveča profit, za ohranitev svoje finančne neodvisnosti pa se tudi ni nikoli zadolževal (Nietto et al., 1998, str. 9–10). Naslednji dogodek, ki je močno zaznamoval proizvodnjo Renaulta, je bila kapitalizacija Francije leta 1940, ko so jo okupirale nemške vojaške sile. Takrat je bila francoska avtomobilska industrija močno prizadeta. Januarja 1945 je bilo podjetje po ukazu Charlesa de Gaulla nacionalizirano (Nietto et al., 1998, str. 9–10). Politika poslovanja, ki so jo pri Renaultu v tem času sprejeli, je vključevala zniževanje stroškov, kvaliteto sestavnih delov, optimizacijo vseh proizvodnih virov, olajšavo pri transportu proizvodov in uvedbo kreditiranja avtomobilov (Nietto et al., 1998, str. 68). V 30. letih prejšnjega stoletja, ko je Evropo in ZDA zajela globalna depresija, so se posledice zamiranja gospodarske rasti poznale tudi v poslovanju Renaulta, njegov output je začel naraščati šele leta 1932 in leta 1935 zrasel za osem odstotkov glede na leto 1929. Renault se je z zaostrenimi pogoji poslovanja spopadel z odpuščanji, krčenji stroškov pri proizvodnji, pritiski na dobavitelje in zniževanjem plač, poleg teh ukrepov pa je vsaka izpostava uvedla še sebi primerne dodatne ukrepe. Tako je takratna italijanska vlada finančno pomagala avtomobilskim podjetjem, gradila in dograjevala cestne povezave za spodbuditev izvoza in močno omejila uvoz. V Veliki Britaniji so začeli proizvajati veliko število avtomobilov nižjega razreda, zaradi česar se je proizvodnja podvojila, saj so bili

avtomobili dostopnejši širšim množicam. V Nemčiji so, podobno kot v Italiji, finančno spodbujali avtomobilsko proizvodnjo (Nietto et al., 1998, str. 86).

Naslednja velika kriza in z njo povezana recesija, ki je močno prizadela poslovanje podjetja Renault, je bila leta 1982, ki so jo še zaostri ukrepi predsednika Reagana, saj je zaostril razmere z Bližnjim vzhodom in s tem otežil dostop do nafte, kar se je poznalo v avtomobilski industriji. Najbolj negativne posledice so bile v ZDA, ko je output padel z 11,4 milijona dolarjev leta 1979 na nekaj manj kot 7 milijonov dolarjev do leta 1982 in se šele leta 1985 povečal na 11,6 milijona dolarjev. Renaultu se je tržni delež zmanjšal za 2 odstotka in je tako pristal na četrtem mestu po svetovni proizvodnji avtomobilov. Kljub splošni rasti prodaje avtomobilov leta 1988 se je prodaja pri Renaultu povečala zgolj za 0,1 odstotka, zato je bilo nujno uvesti reorganizacijo podjetja, izboljšali pa so tudi pravočasnost dobave in drugih postopkov, kar je še omililo krizo. Po koncu krize je bilo podjetje Renault mnogo bolj pripravljeno na soočenje z novimi izzivi in muhavostjo gospodarskega cikla (Nietto et al., 1998, str. 207). Renault se je leta 2008 soočal z 78-odstotno izgubo v primerjavi z letom 2007. Evropska prodaja je upadla za 4 odstotke, svetovna pa za 7. Kljub temu je Renault eno redkih avtomobilskih podjetij, ki je poslovalo z dobičkom (Automotive crisis of 2008–2009, 2009).

11. 7. 1899 so v palači Bricherasio ratificirali dokument o ustanovitvi »Societa Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torini«. Leta 1902 je podjetje slavilo zmago na avtomobilski tekmi, kar je bila dobra promocija za nadaljnji razvoj podjetja. Leta 1908 je bilo v ZDA ustanovljeno podjetje Fiat Automobile co., povečala pa se je tudi proizvodnja avtomobilov, prav tako pa so ustanovili nova podjetja s posebnimi nalogami. Leta 1916 je bila ustanovljena tovarna v Lingottu, ki je bila v tem času največja v Evropi, v podjetju Fiat pa so se začeli ukvarjati tudi z jeklarsko industrijo, železnicami, elektriko in javnimi prevoznimi sredstvi, kar so serijsko proizvajali. Za povečano prodajo je bil ustanovljen tudi holding Sava. Nastop Mussolinijeve vladavine je zaustavil tudi Fiatovo proizvodnjo, saj je bil prisiljen zmanjšati obseg proizvodnje, namenjene mednarodnemu trgu, zato so se morali osredotočiti na domači trg, je pa v tem obdobju v podjetju Fiat mogoče opaziti rast proizvodnje letalstva in razvoj železnic. Leta 1937 je bila ustanovljena tovarna Mirafiori, kar predstavlja ponovno vzpostavljeno masovno proizvodnjo. Tako je leta 1958 Fiat podvojil svojo proizvodnjo in še dodatno odprl nove tovarne ter se razširil v južno Italijo (Fiat, 2009).

Podjetje Fiat sta zaznamovali dve gospodarski krizi. Prva leta 1966 – naftna kriza s sindikalnimi nemiri, takrat so jo premostili z razvojem tehnoloških inovacij. Naslednja gospodarska kriza, ki je zaznamovala poslovanje podjetja Fiat, pa je bila v začetku 90. let prejšnjega stoletja (v času argentinske krize). Tokrat se je Fiat odločil za pospešeno širitev na svetovni trg. Tako je kar 60 odstotkov prodaje dosegel zunaj Italije, k čemur je pripomogla promocija »inovativne blagovne znamke po dostopnih cenah« (Fiat, 2009). Opisala sem zgodovino podjetja Fiat in gospodarske krize, s katerimi se je podjetje v preteklosti bilo primorano soočiti. Kako pa tokrat gospodarska kriza vpliva na poslovanje podjetja Fiat? 16. decembra 2008 je Fiat

razglasil zaprtje tovarne Pomigliano d'Arco, glavno hčerinsko tovarno, ki proizvaja serijo avtomobilov Alfa Romeo, in sicer za štiri tedne. Zaradi finančne pomoči italijanske vlade do zaprtja tovarne ni prišlo. 20. januarja 2009 je podjetje podpisalo sporazumno pogodbo za prevzem 35-odstotnega deleža podjetja Chrysler. Dogovor ni vključeval pogodbene prodaje delnic, ampak uporabo nekaterih Fiatovih nizkopotrošnih tehnologij. Chrysler se je z administracijo ZDA februarja 2009 zavezal k proizvodnji devetih Fiatovih vozil (vključno s štirimi hibridnimi in električnimi modeli) v naslednjih štirih letih, začeni z letom 2010. Ta sporazumna pogodba Fiatu olajšuje preboj na ameriški trg (Automotive crisis of 2008–2009, 2009).

Pred letom 1930 je bilo veliko zamisli o avtomobilu, ki bi bil dovolj preprost in ekonomičen ter cenovno dostopen, da bi si ga lahko vsakdo privoščil. Toda nobena zamisel ni bila tako dobra kot zamisel o avtomobilu znamke Volkswagen. Naročilnico za prototip po Hitlerjevih željah je dobil Ferdinand Porsche. Leta 1947 je bila ustanovljena skupina Volkswagen in leta 1953 je že bila ustanovljena njena hčerinska družba v Braziliji, Volkswagen do Brasil S.A., ki je kasneje postala najpomembnejša hčerinska družba. Sprva so v Sao Paulu izdelovali vozila, sestavljena iz delov, dobavljenih iz Nemčije, zaradi deviznega tečaja Brazilije pa so morali dele izdelovati v Braziliji. Ker za to ni bilo tehničnih pogojev, je Volkswagen preselil del svoje avtomobilske industrije iz Nemčije v Brazilijo. Leta 1954 se je zaradi izjemnega povpraševanja po vsestranskem gospodarskem vozilu Transporter lastnik podjetja Volkswagen, Heinrich Nordhoff, odločil za gradnjo ločene tovarne za Transporter, ki je bila zgrajena v Hannovru v Nemčiji. Leta 1956 so svojo proizvodnjo razširili v južno Afriko, leta 1964 v Mehiko, leta 1967 pa je zahodno nemško gospodarstvo zajela gospodarska kriza, ki pa podjetje Volkswagen ni preveč prizadela, saj je prodrl na trg z novo različico Transporterja, ki je imel večjo prostornino, boljšo preglednost, zaradi tehničnih izpopolnjevanj in višjih zahtev pasivne varnosti pa je bil tudi težji (Gospodarska vozila Volkswagen, 2009, 2009).

Leta 1982 je Volkswagen podpisal pogodbo o sodelovanju, licenci in tehnični podpori s španskim avtomobilskim proizvajalcem Seat, leta 1987 pa je podpisal pogodbo o sodelovanju pri izdelavi odprtega dostavnega vozila s Toyoto. Leta 1990 češka Škoda poleg znamk Audi, Seat in Toyota postane četrta avtomobilska znamka koncerna Volkswagen. Zaradi preglednejšega poslovanja so se leta 1991 odločili za ločeno strukturo vodenja koncerna in znamk Audi, Toyota, Seat in Škoda (Gospodarska vozila Volkswagen, 2009, 2009). Kljub globalni finančni in gospodarski krizi je skupina Volkswagen leto 2008 zaključila z najboljšimi rezultati prodaje, vendar je v drugem četrtletju leta 2009 vrednost prodaje znašala 27,2 milijarde evrov, kar je 7,7 odstotka manj kot v enakem obdobju leta 2008. Likvidnostne rezerve znašajo 12,3 bilijonoevrov, kar je za 4,3 bilijona evrov več kot leta 2008, dobiček pa se je glede na prvo polovico leta 2008 v enakem obdobju leta 2009 zmanjšal s 693 milijonov evrov na 494 milijonov evrov, kar se je v drugem četrtletju leta 2009 zmanjšalo na 283 milijonov evrov. Avtomobilska podjetja se z gospodarsko krizo soočajo tudi s pomočjo prevzemov. Tako sta nadzorna sveta nemških avtomobilskih proizvajalcev Volkswagen in Porsche avgusta 2009 sklenila dogovor, po katerem se bosta družbi leta 2011 združili. Glede na dogovor naj bi Volkswagen do konca leta 2009 kupil 42-

odstotni delež v Porscheju za 3,3–4 milijarde dolarjev (Volkswagen post profit inspite of economic crisis, 2009).

4.2 SLOVENSKA AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA

Zlata leta, ko sta Henry Ford in Louis Renault proizvajala vse, kar sta potrebovala pod eno streho, so minila. Dandanes je približno 70 odstotkov avtomobilskih sestavnih delov proizvedenih od zunanjih pogodbenih proizvajalcev in tendenca je, da bo ta odstotek še višji. Za skupno sodelovanje je zato pomembna vitalnost med proizvodnimi inženirji, prodajnim osebjem in njihovimi dobavitelji, ki pa so prav tako dobavitelji njihovi konkurenci. Proizvajalcem opreme se ne naroča več, kaj naj proizvedejo. Kot specialisti sami zasnujejo svoje zamisli, predlagajo rešitve in aktivno sodelujejo pri razvoju projektov, vedno s poudarkom na kakovosti. Pozicija gigantov avtomobilske proizvodnje je močno odvisna od dobaviteljev, od katerih je odvisen vsak detajl, ki ga oblikujejo avtomobilski inženirji, ti pa se osredotočijo na obliko novega vozila in med ohranjanjem celotnega nadzora in prikazovanjem sadov svojega dela svojim partnerskim dobaviteljem (Nietto et al., 1998, str. 247). Kako gospodarska kriza tokrat vpliva na slovensko avtomobilsko industrijo? Naj za ponazoritev stanja v slovenski avtomobilski industriji navedem naslednje podatke. V Sloveniji je bilo avgusta leta 2009 prvič registriranih nekaj čez 4000 osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, kar je za 15,4 odstotka manj kot v avgustu leto poprej. V letu 2009 je bilo v prvih osmih mesecih po svetu prodanih nekaj čez 40.000 vozil, oziroma 25,3 odstotka manj kot v enakem obdobju leta 2008. Močno je upadla zlasti prodaja lahkih gospodarskih vozil, in sicer kar za 43,5 odstotka na malo manj kot 400 vozil. Upad prodaje osebnih vozil je bil precej manjši in je do prvega polletja 2009 glede na enako obdobje leta 2008 znašal 23 odstotkov (Avgusta prodali 15 odstotkov manj vozil, 2009). Poleg tega avtomobilski koncerni ne računajo na hitro okrevanje. Volkswagen naj bi tako šele leta 2012 ali 2013 dosegel raven, na kateri je bil pred začetkom recesije. Kljub temu pa namerava do leta 2018 podvojiti prodajo (Prezemi postali spet aktualni, 2009). Kot sem že omenila, je slovenska avtomobilska industrija močno odvisna od dogajanja na globalnem trgu, saj je predvsem izvozno naravnana.

4.2.1 Revoz, d. d.

Renault je večinski lastnik podjetja Revoz v Novem mestu, ki danes proizvaja v enakem deležu kot izpostave v Franciji in Španiji. Poleg evropskega trga je za podjetje Revoz pomembna tudi Rusija in rusko podjetje Avtovaz, ki je strateški partner Revoza, d. d. Renault je namreč podpisal pomembno pogodbo z Moskvo za proizvodnjo Meganov v tovarni, kjer so včasih proizvajali Moskvitche (Nietto et al., 1998, str. 241). Revoz, d. d., kot edino slovensko podjetje za proizvodnjo avtomobilov in eden izmed največjih slovenskih izvoznikov je edina tovarna, kjer izdelujejo modela Twingo in Clio II, ki sta namenjena predvsem širšemu evropskemu tržišču. Proizvodnja Revoza, d. d., je obratovala v treh polnih izmenah od začetka

serijske proizvodnje novega twinga maja 2007 do novembra 2008, ko je nastopila recesija, ki tudi za Revoz pomeni velik upad naročil (Revoz zaposlil 150 novih delavcev, 2009). Iz Revozovih podatkov računovodskih izkazov od leta 1994 lahko razberemo, da je podjetje v primerjavi z letom 2007 imelo lani za nekaj več kot 12,5 milijona evrov manjši dobiček. Celotni kapital se je leta 2008 zmanjšal v primerjavi z letom 2007 za okoli 10 milijonov evrov, prav tako se je zmanjšalo tudi število zaposlenih, in sicer za približno tisoč zaposlenih, proizvodna sredstva so se zmanjšala za skoraj 100 milijonov evrov, skupni prihodki pa za skoraj 40 milijonov evrov. Pri tem se je vrednost zalog proizvodov in nedokončane proizvodnje zmanjšala za malo več kot 500.000 evrov (e-bon, 2009). Zato so bili konec leta 2008 v Revozu, d. d., prisiljeni k zmanjševanju proizvodnje zaradi zmanjšane povpraševanja. Kot ukrepe so tako uvedli nedelovne dni, sicer pa so že tako ali tako v zadnjih dveh tednih v letu 2008 načrtovali zaustavitev proizvodnje zaradi naložbenih del in vzdrževalnih posegov. Kljub temu so v Revozu, d. d., delavcem zagotavljali prejemanje polne plače. Na poslovanje slovenskega Revoza, d. d., pa je močno vplivala občutno zmanjšana proizvodnja avtomobilov v Španiji, kjer se je prodaja avtomobilov v primerjavi z enakim obdobjem leta 2007 zmanjšala za kar 50 odstotkov, na Švedskem so proizvedli za 36,4 odstotka manj novih vozil, v Franciji pa je prodaja padla za 14 odstotkov (Revoz še zmanjšuje proizvodnjo, 2008). Novembra 2008 so zaradi zmanjšanja povpraševanja skrčili obseg proizvodnje na dve in pol izmeni ter uvedli nedelovne dni. Februarja 2009 pa so zaradi povečanega števila naročil iz Nemčije, ki se je odločila za povečanje subvencijskega sklada za zamenjavo več kot devet let starih vozil v višini 1,5 milijarde evrov oz. milijon subvencij po 2.500 evrov, povečali obseg proizvodnje ter za določen čas zaposlili okoli 150 novih delavcev (Revoz išče nove delavce, 2009).

Okoli četrtnina na novo zaposlenih je iz podjetja Adria Mobil, ki je eden največjih evropskih proizvajalcev počitniških prikolic, avtomobilov in mobilnih hišic, s katerim je Revoz sklenil sporazum o možnosti odhoda na delo za določen čas v Revoz, d. d., pri čemer se je Adria Mobil zavezala, da se bodo ti delavci po prenehanju delovnega razmerja v Revozu, d. d., vrnil v Adria Mobil (Revoz zaposlil 150 novih delavcev, 2009). Da zgodba o spopadu Revoza, d. d., z gospodarsko krizo ne bi bila preveč rožnata, so poskrbeli v matičnem podjetju Renault, kjer ni bilo jasno, ali načrtujejo selitev proizvodnje modela Clio 2 v Flins, v Francijo, ali naj bi tam postavili tovarno le za dopolnjevanje Revozove proizvodnje. Bojazen, s katero se kljub zagotovitvi vlade soočajo v Revozu, so namreč morebitna odpuščanja (Evropska komisija zahteva pojasnila, 2009). Potem ko je bila zopet zagnana proizvodnja v celem svojem zamahu (Revoz, d. d., ima trenutno več naročil kot kdaj koli doslej) in so v Revozu, d. d., začasno zaposlili kar 150 novih delavcev, pa so nastopile težave v proizvodnji, ki so imele sicer kratek rok trajanja. Glavni razlog za zaustavitev proizvodnje v Revozu so bile težave s tujim dobaviteljem, Rencastom, v katerem naj bi delavci stavkali, v Revoz pa zato niso bili dostavljeni mehanizmi za vgradnjo v volanske obročje (V Revozu ustavili proizvodnjo, 2009). Da bi bilo poslovanje Revoza, d. d., še bolj uspešno, je vlada Revozu dodelila 14 milijonov evrov finančne spodbude za investicijski projekt proizvodnje novega X – 33 dvoseda kabrioleta, s čimer naj bi se zagotovilo 300 do 400 novih delovnih mest (Nov model, nova delovna mesta, 2009).

Po končani stavki v Rencastu so v Revozu, d. d., uvedli delovne sobote, da bi čim hitreje izpolnili naročila (Nočna izmena v Revozu!, 2009).

4.2.2 Akrapovič skupina holding, d. o. o.

Za opis poslovanja podjetja Akrapovič sem se odločila zaradi njegove poslovne uspešnosti v preteklosti, ker je podjetje predvsem izvozno usmerjeno, torej je zelo podvrženo dogajanju na odprtem evropskem trgu, in ker sem si kot cilj pričujočega diplomskega dela zadala zbrati čim bolj reprezentativne podatke. Iz podatkov računovodskih izkazov od leta 2008 dalje lahko razberemo, da je skupina Akrapovič v letu 2008 poslovala z nekaj več kot 7.000 evrov visoko izgubo, pri čemer je prenesena izguba iz prejšnjih let znašala nekaj čez 750.000 evrov. Iz indeksa z osnovo v letu 2007 lahko vidimo, da je bil čisti poslovni izid poslovnega leta 2008 za kar 261 odstotkov manjši kot leta 2007. Podjetje Akrapovič je leta 2008 poslovalo torej s kar 261 odstotkov večjo izgubo kot leta 2007 (e-bon, 2009).

4.2.3 Skupina Prevent, d. d.

Skupina Prevent je podjetje, ki predstavlja avtomobilsko industrijo in ima globalne razsežnosti. Zaposluje več kot 11.000 ljudi. Izdelujejo tako avtomobilске sedežne prevleke, izdelke iz EPP in plastike kot tudi SKD-/CKD-montaže iz najsodobnejšega strojenja usnja v Evropi, obdelujejo tudi tekstil in steklo in laminirajo (Prevent Global in Prevent DEV skupaj nad gospodarsko krizo, 2009). Podjetje Prevent so poleg finančne in gospodarske krize v minulih mesecih zaznamovali še lastniški spori, pretirana osredotočenost na proizvodnjo Volkswagna, kjer je bilo poslanih na prisilni kolektivni dopust kar 900 zaposlenih, upad prodaje avtomobilov najvišjih cenovnih razredov, kot sta Daimler in Volkswagen, predvidena pa je tudi prodaja podjetja, ki je bilo dolgo časa vzor drugim slovenskim podjetjem. Tako kot v večini drugih slovenskih podjetij so tudi v Preventu uvedli prisilne dopuste, 36-urni delavnik, število naročil se je zmanjšalo kar za 46 odstotkov, 4.000 zaposlenim doma in po svetu pa grozi brezposelnost (V slovenskem Preventu je zaposlenih kar 1.860 delavcev, od tega je bilo do 15. 7. odpuščenih 50 delavcev). Za Prevent je bila zato predlagana dokapitalizacija podjetja v vrednosti 7–10 milijonov evrov (400 delavcev trepeti za službo, 2009).

4.2.4 Cimos, d. d.

V podjetju Cimos, d. d., se ukvarjajo tako z avtomobilsko industrijo, kjer izdelujejo dele motorja, dele zavornega sistema, dele menjalnega sistema in dele karoserije, kmetijsko, industrijsko in energetska opremo, kot tudi strojogradnjo (Cimos, predstavitev, 2009). Zaradi teme diplomske naloge se bom v opisu poslovanja podjetja Cimos, d. d., osredotočila na avtomobilsko industrijo. V družbi Cimos, d. d., so v letu 2008 dosegli malo več kot 400 milijonov evrov prihodkov od prodaje, kar pomeni 4-odstotni padec glede na leto 2007. Vrednost prodaje avtomobilskega programa je v zadnjih devetih letih neprestano rasla, vse do zadnjega četrletja 2008, ko je gospodarska kriza močno prizadela tako rekoč celotno avtomobilsko

industrijo. Kljub finančni krizi so si v Cimosu prizadevali za pravočasnost dobave v količini in roku (uvedli so celo t. i. alternativno logistiko, ko pripeljejo na točno določen kraj in v točno določenem času dostavijo blago, metodo UME za preprečevanje morebitnih napak pri dostavi izdelkov, EDI-elektronsko sporočilo, ki vsebuje vse podatke, potrebne za avtomatski prevzem blaga, avtofakturo, i-novice, ki predstavljajo račun za poslano blago, s čimer še zmanjšajo možnost napak) (Cimos, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 28).

Delež čistih prihodkov od prodaje na tujih trgih je znašal 96 odstotkov. V primerjavi s predhodnim letom so bili čisti prihodki od prodaje na tujih trgih nižji za 5 odstotkov, čisti prihodki od prodaje pa so bili nespremenjeni (Cimos, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 38–39). Poslovni odhodki so bili v letu 2008 za 8 odstotkov nižji kot v predhodnem letu in so znašali 384 milijonov evrov, kar gre pripisati racionalizaciji poslovnih procesov in finančni krizi ter nižjim cenam vhodnih surovin. Dosežen rezultat iz poslovnega leta je bil za 9 odstotkov višji od načrtovanega. Dolgoročna sredstva so se povečala zaradi vlaganj v nova in obstoječa osnovna sredstva, vlaganj v povečanje proizvodnih zmogljivosti ter informatizacije v CIMOS-u za 16 odstotkov. Likvidnostne razmere so v letu 2008 ostale stabilne, upad proizvodnje v zadnjih mesecih leta 2008 pa negativno vpliva na likvidnost v letu 2009. Zaradi zmanjšane solventnosti so se s poslovnimi partnerji uspeli dogovoriti za podaljšanje plačilnih rokov za 90 do 120 dni (Cimos, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 44).

4.2.5 Unior, d. d.

Podjetje Unior, d. d., je diverzificirano in tako ločeno na pet programov, ki so: odkovki, sinter, ročno orodje, strojna oprema ter turizem. Program odkovkov je najstarejši in predstavlja osnovo, iz katere so se razvili ostali programi podjetja Unior, d. d. Odkovki in sintrani deli predstavljajo največji delež proizvodnje in izvoza podjetja Unior. Glavna dejavnost programa tako predstavlja utopno kovanje jekla, to pa dopolnjujeta strojna obdelava odkovkov ter proizvodnja sintranih delov iz kovinskega prahu. V podjetju Unior, d. d., so rezultati iz leta 2008 kljub kriznemu šoku v zadnjih treh mesecih pozitivni, prihodki od prodaje pa so presegli 153 milijonov evrov in so za 6 odstotkov višji kot v prejšnjem letu. Izid iz poslovanja je tako dosegel 5,6 milijona evrov in za 14 odstotkov zaostaja za letom 2007 (Unior, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 7). Čista donosnost kapitala ni dosegla načrtovane in znaša 1,4 odstotka, amortizacija in dobiček sta dosegla nekaj več kot 12 milijonov evrov, kar predstavlja 77,5 odstotka načrtovanega, čista donosnost sredstev družbe znaša 0,5 odstotka, količnik zadolženosti pa se je povečal za 22,2 odstotka. Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega zaostaja za načrtovano za 1,1 odstotka in znaša nekaj več kot 1000 evrov ter za 7,2 odstotka presega povprečno bruto plačo iz leta 2007 (Unior, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 17).

V programu odkovkov, ki se v podjetju Unior, d. d., poleg programa sinter ukvarja s proizvodnjo avtodielov, je bila proizvodnja glede na primerljivo obdobje leta 2007 manjša za 5 odstotkov, v programu sinter pa je bila proizvodnja glede na leto 2007 večja za 8,7 odstotka, vendar je zaostala za načrtovanim za 16,1 odstotka (Unior, d.

d., Letno poročilo, 2009, str. 39). V programu odkovkov se je število zaposlenih zmanjšalo za 12,7 odstotka oziroma 114 zaposlenih (Unior, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 42). Skupno število plačanih ur se je v letu 2008 zmanjšalo glede na leto prej za 5,2 odstotka, kar je posledica uvedbe nedelovnih dni (Unior, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 44). Ukrepi, ki so jih v Uniorju, d. d., zaradi upada in preklica naročil uvedli, so: skrajšani delovni čas (najprej za 36 ur, nato 32-urni delavnik), nepodaljševanje pogodb o zaposlitvi za določen čas, premeščanje na druga delovna mesta, zmanjšanje zalog in skrbno načrtovanje novih naložb (V Revozu bodo zaposleni kljub krizi prejeli nagrade, 2008). Poleg teh ukrepov so uvedli še: predčasno upokožitev, ustavljanje investicij, ki niso razvojno-tehnološke, znižanje stroškov vseh vrst storitev ter znižanje administrativnih stroškov (Unior, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 6).

4.2.6 Iskra Avtoelektrika, d. d.

Podjetje Iskra Avtoelektrika, d. d., je bilo ustanovljeno leta 1960, njegovo poslanstvo pa je pokritje potreb proizvajalcev logistične opreme (Zgodovina Iskre Avtoelektrike, d. d., 2009). Tudi v Iskri Avtoelektriki, d. d., so v zadnjem četrtletju leta 2008 prodali manj zaradi slabitve finančnih naložb. Še v obdobju januar – september so presegli načrtovani čisti dobiček, ob koncu leta 2008 pa je ta dosegal le 64 odstotkov načrtovanega (Iskra Avtoelektrika, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 8). Vse do druge polovice leta 2008 je v Iskri Avtoelektriki število zaposlenih močno naraščalo, po drugi polovici leta 2008 pa je število zaposlenih padlo pod raven leta 2007, ko so odpustili predvsem delavce za določen čas iz agencij za zaposlovanje (Iskra Avtoelektrika, d. d., 2009, str. 37). Poleg finančne in gospodarske krize, ki je Iskra Avtoelektriko, d. d., močno prizadela, je na proizvodnjo vplivalo gibanje cen surovin. Cene bakra in aluminija so v drugi polovici leta 2008 padle na raven leta 2004, jeklo in jekleni materiali pa so se dražili in tako konec prve polovice leta 2008 dosegli 60-odstotno rast v primerjavi z decembrom leta 2007. Poskočile pa so tudi cene nafte, kemikalij in plastičnih materialov, zato so v podjetju Iskra Avtoelektrika, d. d., uvedli nove materiale in sestavne dele iz novih nabavnih verig (Iskra Avtoelektrika, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 34).

Vrednost dolgoročnih sredstev se je konec leta 2008 v primerjavi z letom 2007 nominalno povečala za 2,5 odstotka, v strukturi sredstev pa se je njihov delež povečal za 0,44 odstotne točke in znaša 33,36 odstotka vseh sredstev. Zaloge so se zaradi odpovedi naročil kupcev v zadnjem četrtletju povečale za 19,6 odstotka. V zadnjem kvartalu leta so se tako financirali izključno z najemanjem kratkoročnih posojil. V Avtoelektriki Avtodeli, d. d., so tako dosegli le 89 odstotkov načrtovanih prihodkov, v Iskri Avtoelektriki Livarni Komen, d. o. o., pa le 80 odstotkov načrtovanih prihodkov, medtem ko so v Iskri Avtoelektriki Asing, d. o. o., dosegli načrtovane prihodke (Iskra Avtoelektrika, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 9). Zato je bilo nujno uvesti naslednje ukrepe: razvoj inovativnih poslovnih modelov in proizvodov, prehod na 36-urni delavnik od 1. 2. 2009 do 31. 7. 2009, znižanje plač delavcev za 10 odstotkov od meseca marca dalje, oddali pa so tudi prošnjo za subvencioniranje delovnega časa v višini 60 evrov na zaposlenega za nadaljnjih 6

mesecev ter razvili nekaj inovacij (Iskra Avtoelektrika, d. d., Letno poročilo, 2009, str. 26).

5 IZVEDENI UKREPI ZA BOJ Z GOSPODARSKO KRIZO TER PREDLAGANE REŠITVE

Vzroki sedanje finančne in gospodarske krize so stari desetletja in izhajajo iz jedra danes v svetu prevladujoče liberalne oblike tržnega sistema, povod za krizo pa je bil padec cen nepremičnin v ZDA, ki se je začel sredi leta 2006, posledice pa so se začele kazati spomladi 2007. Najprej so bili znaki postopni z nekajmesečnimi presledki v posameznih državah (ZDA in Velika Britanija), nato pa so se razširili po globalnem gospodarstvu z vedno manjšimi zamiki in vedno večjim vplivom na druge gospodarske panoge (Štiblar, 2008, str. 19). Stečaj ameriške investicijske banke Lehman Brothers 14. 9. 2008 je eden glavnih mejnikov sedanje finančne krize. Ameriška vlada ni želela intervenirati v poslovanje investicijske banke Lehman Brothers ter ji s tem pomagati, da bi lahko še naprej poslovala. To naj bi bil poduk drugim finančnim institucijam in ostalim podjetjem, ki so poslovala preko svojih zmožnosti in v skladu s tem najemala kredite, ki pa jih niso mogla odplačati. Pri tem pa je sprožila splošni strah, euforijo, nezaupanje in paniko na borzah, skratka čredni nagon. Temu so botrovali veliki padci borznih indeksov, nelikvidnost in nesolventnost finančnih ustanov (Štiblar, 2008, str. 21).

Nekateri avtorji kot glavni razlog za nastanek finančne krize navajajo (Prašnikar in Cirman, 2008, str. 58):

- finančni posredniki so morali biti naklonjeni upravljanju večjih tveganj kot v preteklosti;
- v ameriškem finančnem sistemu so morali biti zadostni presežki denarja, ki ga je bilo potrebno investirati;
- alternativne tvegane naložbe so morale biti relativno manj donosne kot naložbe v drugorazredna nepremičninska posojila. Posledično so propadle tri od petih največjih ameriških investicijskih bank, ostali dve pa se povezuje s komercialnimi bankami v univerzalne banke. To je vplivalo na velik padec borznih indeksov, in sicer za približno polovico najvišjih vrednosti glede na leto 2007 v razvitem svetu oziroma za kar dve tretjini vrednosti glede na prejšnje leto na razvijajočih se trgih. Temu sta botrovali še nesolventnost in nelikvidnost na svetovnem finančnem trgu.

Iz nepremičninske krize v ZDA sredi leta 2006 se je razvila globalna finančna kriza, ki se vse bolj kaže tudi kot splošna gospodarska kriza. Finančna kriza se je kazala v presledkih in izolirano najprej v ZDA, nato v Veliki Britaniji in nato po ostali Evropi in drugih delih sveta. Ti presledki so bili čedalje manjši. Poku nepremičninskega balona so sledili prvi stečaji velikih finančnih ustanov in poskusi reševanja iz nastale situacije, predvsem z davčno razbremenitvijo. Ameriški dolar je močno devalviran glede na evropski evro. Dosegel je najnižjo vrednost 1,6 dolarja za 1 evro. Cene nafte, kmetijskih in prehranskih ter nekaterih drugih surovin so dosegle najnižjo vrednost. S tem so se spopadali s poravnavanjem dolgov in vračanjem h gotovini oziroma žlahtnim kovinam. Z zamrtjem kreditnega trga sta se zmanjšali proizvodnja

in prodaja, saj se je zaradi poka dveh balonov – finančnega in nepremičninskega, potrošnja prebivalstva precej zmanjšala (Štiblar, 2008, str. 22). Trg se je povečal in je postal fleksibilen, regionalni finančni trgi pa so se med seboj začeli prepletati. S tem je naraščala nevarnost za globalno finančno krizo, saj tesna prepletenost trgov povzroča hiter prenos krize na posameznem trgu na celotno globalno gospodarstvo.

Za leto 2007 so za Slovenijo z gospodarskega vidika gledano značilni naslednji podatki: 6,1-odstotna stopnja rasti produkta, kar je hkrati vrhunec v obdobju slovenskega gospodarstva, vendar 4,9-odstotna stopnja brezposelnosti ob skoraj ničnem proračunskem saldu, 6,9-odstotna inflacija, 4,9-odstoten tekoči plačilno-bilančni primanjkljaj, hitrejše povpraševanje od ponudbe, kar še pospešuje inflacijo, več smo tudi uvažali kot izvažali (Štiblar, 2008, str. 28). Tako kot v tujini je tudi pri nas prišlo do kreditne rasti za gospodarstvo in prebivalstvo, ki je bila kar dvakrat do trikrat večja kot rast bančnih depozitov. Ljubljanska borza je podobno kot tuje borze hitro rasla, sredi leta 2007 pa se je ob poku nepremičninskega mehurčka razpolovila. V letu 2008 se je rast umirjala, z njo pa tudi inflacija, zunanje neravnotežje pa se je povečevalo. Medvalutne spremembe na slovensko gospodarstvo nimajo velikega vpliva, saj je kar 75-odstotno usmerjeno na evrsko območje, sicer pa ima zunanje bilance valutno usklajene.

Ključna razloga za padec DBP v omenjeni višini sta dva: upad izvozne aktivnosti za 21 odstotkov ter upad investicijske aktivnosti za 23,6 odstotka. Splošno znano je, da na prvi razlog težko kakor koli direktno vplivamo. Naš izvoz je pač odvisen od gospodarske klime in potrošnje v državah, kamor največ izvažamo. Torej se bo povečeval, ko se bo gospodarska klima v evropskem merilu stabilizirala, razen če posamezna podjetja z iskanjem novih trgov ne bodo sama kaj storila na tem področju (Mnenje PS SLS glede Rebalansa Proračuna Republike Slovenije za leto 2009, 2009). Slovenija ni več zaprta država, nima več svoje »sui generis« gospodarske poti, pač pa gospodarsko pot, kot jo načrtuje in udejanja Evropska unija. Postali smo preveč odprti in glede na velikost naše države lahko trdim, da spodbujeno domače finalno povpraševanje, na primer s povečanimi javnimi investicijami v infrastrukturo in večjimi prispevki za brezposelne, ne more popolnoma nadomestiti izpada izvoznega povpraševanja zaradi globalne finančne krize. Gospodarska rast je od priključitve Slovenije Evropski uniji veliko večja, kot je bila kdaj koli v zgodovini slovenskega gospodarstva, vendar ta rast ni več tako stabilna, kot je bila prej. Teži nas tudi javni dolg. Kar dve tretjini javnega dolga od vstopa Slovenije v Evropsko unijo je povzročil javni sektor. Z zadolžitvami v tujini smo v Sloveniji gradili ceste in nepremičnine ter kupovali vrednostne papirje (Štiblar, 2008, str. 29).

Kanali, ki so odločilni pri prenosu finančne krize na slovenska podjetja, so finančnega oziroma trgovinskega izvora ter kanali, ki so posledica ravnanja investitorjev. Torej, prvi sklop kanalov temelji na podlagi tržnih silnic, medtem ko drugi sklop kanalov temelji na psihologiji ravnanj, predvsem vlagateljev. Pri tem sem pri preučevanju psihologije ravnanj osredotočena predvsem na čredni nagon (Boshoff v: Cirman in Prašnikar, 2008, str. 88). Eden od finančnih oziroma trgovinskih kanalov je, da lahko

finančne ustanove omejuje posojila tujim državam z namenom, da ohranijo svojo finančno stabilnost (likvidnost). Naslednji kanal, ki ga Goldfajn in Valdes navajata, je prisiljenost tujih investitorjev, da prodajo določeno količino svojih naložb (Goldfajn in Valdes v: Cirman in Prašnikar, 2008, str. 88). Kanal, ki ga navaja Boshoff, je povečanje likvidnostne zahteve, s čimer upade zaupanje med bankami, temu pa sledi čredni nagon, ki se le še poveča, ko podjetja realnega sektorja zaradi negotovih tržnih razmer zahtevajo, da svoje nezagotovljene kvote takoj prodajo (Goldfajn in Valdes v: Cirman in Prašnikar, 2008, str. 88). Kot kanal prenosa med finančnim in realnim sektorjem velja omeniti še t. i. tradicionalni kanal prenosa krize iz finančnega v realni sektor, za katerega je značilno, da spremembe v ponudbi denarja vplivajo na naložbene odločitve podjetij prek obrestnih mer. Omeniti pa velja še posojilni kanal, kjer se ob zmanjšanju ponudbe denarja zmanjša količina kreditov na finančnem trgu, pri tem pa se zaostrijo pogoji za pridobitev kredita. Tudi kanal bilance stanja igra vlogo prenosa krize iz finančnega sektorja v podjetja realnega gospodarstva. Padajoče cene proizvodov in storitev namreč povzročijo povečanje realnega dolga podjetij, podjetja so v času recesije bolj osredotočena na kakovost proizvodov in storitev kot pa na količino. Banke dajejo v času finančne krize prednost večjim podjetjem, ki so bolj stabilna in nudijo različne visoko kvalitetne proizvode. Prav tako pa banke bolj omejuje posojila novim strankam kot starim, ki jih že poznajo, ter podjetjem, o katerih imajo več poslovno občutljivih informacij. Takšnim podjetjem banke odobrijo kredite po nižjih obrestnih merah, pri tem pa taka podjetja potrebujejo manj zavarovanj kot njihovi konkurenti (Dimitrov in Tice v: Cirman in Prašnikar, 2008, str. 89).

5.1 UKREPI

Ukrepi proti recesiji se delijo v dve večji skupini: stabilizacijska politika in liberalizacija gospodarstva z ekonomiko ponudbe. Stabilizacijska politika predstavlja predvsem ukrepe vlade, sprejete dokumente in programe za preprečevanje ali skrajšanje recesije in inflacije s strogim nadzorom cen in plač, vključno z njihovo morebitno zamrznitvijo, fiksiranjem deviznega tečaja in povečanjem obrestnih mer. Kot nujen pogoj za njen uspeh sta se v prejšnjih recesijah izkazali korenita fiskalna in monetarna politika, vključno z zmanjšanim zadolževanjem in trošenjem države. Načelo liberalizacije gospodarstva in ekonomike ponudbe pa narekuje povečanje ponudbe, s čimer se hkrati znižajo cene in poveča BDP. Agregatno ponudbo je mogoče povečati, če se zmanjšajo stroški podjetja. Ti se v recesiji največkrat zmanjšajo z nižjimi davki. Tako podjetja lahko več vlagajo v svoj razvoj. Pri tem je nujno, da se tudi vlada odpove trošenju na ravni celotne države in ne le posamezniki. Če se količina denarja naenkrat močno poveča, se povečajo tudi agregatni izdatki, s tem pa dejanska inflacija. Plače se povečajo, saj lastniki podjetij napačno interpretirajo dobiček podjetja. Zaposlujejo se tudi delavci, ki so sicer frikcijsko in strukturno nezaposleni, zato se zniža dejanska stopnja nezaposlenosti pod naravno, inflacija pa se poveča. Ko delavci in delodajalci naposled le ugotovijo svojo zmoto, se stopnja nezaposlenosti vrne na staro raven. S spreminjanjem količine denarja v

obtoku torej ni mogoče vplivati na nezaposlenost, kar zagovarjajo tudi monetaristi z glavnim predstavnikom Adamom Smithom v kvantitativni teoriji denarja (Setnikar Cankar in Hrovatin, 2007, str. 204).

Adam Smith, predstavnik monetaristov in liberalizacije gospodarstva z ekonomiko ponudbe, je v svojem delu »Raziskovanje narave in vzrokov bogastva narodov« zagovarjal tezo, da na popolno konkurenčnem trgu deluje »nevidna roka«, da vsak posameznik skrbi za svoj maksimalni interes, nevidna roka kapitalizma pa poskrbi, da je rezultat delovanja vseh posameznikov optimalen na makroravni celotnega narodnega gospodarstva.¹¹ Pri tem je zahteval uveljavitev moralnih kriterijev, na kar pa se dandanes pozablja. Po njem naj bi država igrala le vlogo varuha reda, drugo pa naj bi prepustila samodejnim silam trga kapitalizma. Še več, država po mnenju monetaristov ovira razvoj gospodarstva in naj ne bi pomagala omiliti krize v gospodarstvu, saj so v gospodarstvu tako ali tako ciklusi. Poleg tega pa so po njihovem prepričanju ekonomski osebki nadvse racionalni in se vnaprej pripravijo na poseg države, s čimer ukrepi države nimajo nikakršnega učinka (Štiblar, 2008, str. 62). Po Smithovi teoriji egoističnega cilja¹², ki dopolnjuje Smithovo tezo o delovanju trga z »nevidno roko«, so interesi posameznikov po dobrem zaslužku v skladu s cilji države. Teorija monetaristov sloni na predpostavki, da so pogoji popolne konkurence izpolnjeni in da je ureditev popolna, kar pa v realnosti ne drži. Posameznik lahko svoje dobičke povečuje tudi na račun drugega posameznika, večja tveganja, ki so povezana z večjimi dobički, pa prek izvedenih finančnih instrumentov prenaša na druge (Štiblar, 2008, str. 85). Pri tem predpostavlja naslednje pogoje: atomističnost trga, homogenost predmetov trgovanja, odprtost trga, gibljivost tržnih subjektov, popolno informiranje, materialna, intelektualna in fizična sposobnost za odločitve in volja. Vse to hkrati ne more biti izpolnjeno, zato so v gospodarstvu prisotna velika nihanja, ciklusi, krize, zloraba manj sposobnih oziroma informiranih s strani bolj sposobnih oziroma informiranih (Štiblar, 2008, str. 124).

¹¹ »Adam Smith je verjetno najbolj znan po svoji razvpiti metafori o nevidni roki: "Ko vsak posameznik [...] usmerja (svoje) napore tako, da bi proizvedel kar največjo vrednost, in si prizadeva le za svojo lastno korist, ga pri tem – podobno kot v mnogih drugih primerih – nevidna roka vodi proti cilju, ki ni bil del njegovih namenov [...]. Ko se žene za lastnimi interesi, pogosto bolj učinkovito podpira družbene interese kot takrat, ko jih hoče zares podpirati.« V kapitalističnem sistemu naj bi po teoriji Adama Smitha prišlo do nekakšnega čudeža, ko se sebičnost, ki je nekaj moralno slabega, čudežno prelevi v nekaj skupinsko dobrega. Sebičnost posameznika se pretvori v skupno dobro (Zakaj je Darwin čakal?, 2008). Nujno za idealno funkcioniranje tržišča po principu »nevidne roke« je, da ekonomski subjekti na določenem tržišču razpolagajo z istimi informacijami o proizvodih oziroma storitvah, ki se tržijo. Problem pri Smithovi »nevidni roki« pa je, da vsem ekonomskim subjektom na določenem tržišču niso dostopne iste informacije, gre za t. i. asimetričnost informacij, kar pa lahko pripelje do zloma določenega tržišča, če se pravočasno in pravilno ne ukrepa (Dva clusterja (grozda) informacijske ekonomije: eno poimenovanje, dve vsebini, 2009).

¹² Teorija egoističnega cilja in teza o delovanju trga s pomočjo »nevidne roke« sta lahko vzdržali le za časa življenja Smitha, torej v 18. stoletju. Takrat je bila namreč proizvodnja ročna, neavtomatizirana in ponudba ni bistveno presegala povpraševanja, torej ni bilo velikih presežkov v proizvodnji. V kapitalizmu, v času, ko tovarne proizvajajo prekomerno, ko prihaja do hiperprodukcije in zasičenosti trga, pa Smithova teorija egoističnega cilja z »nevidno roko« več ne vzdrži. Menim, da je ravno to neskladje privedlo gospodarstvo do zdajšnje finančne in gospodarske krize.

John M. Keynes (1883–1946) je eden glavnih predstavnikov fiskalistov. Leta 1936 je bila izdana »Splošna teorija zaposlenosti, obresti in denar«, ki je sprožila veliko polemik in v kateri so predstavljeni predlagani ukrepi za delovanje in spodbujanje gospodarstva. Do takrat je prevladovalo prepričanje, da je v narodnogospodarskem okviru možen obstoj nepopolne zaposlenosti in nepopolne izrabe razpoložljivih proizvodnih virov. J. M. Keynes je prvi, ki je trdil, da sistem gospodarstva ni več zmožen v polni meri zaposliti vseh razpoložljivih proizvodnih faktorjev, ker je povpraševanje po delovni sili premajhno glede na ponudbo. V začetku 19. stoletja se je manj investiralo v nove proizvodne zmogljivosti, več pa se je varčevalo. Zavrnil je tezo o avtomatičnem mehanizmu, ki bi vedno zagotavljal polno zaposljivost, kot je to trdil med drugim tudi Smith, prav tako pa je zavrnil tezo o klasičnih predpostavkah o fleksibilnosti cen in mezd (takratne oblike plačil za opravljeno delo). Mezde naj bi se po mnenju Keynesa gibale le navzgor, pri čemer imajo glavno vlogo delavski sindikati (Frelih, 2002, str. 1).

Spreminjanje cen in plač oziroma mezd pa vpliva tudi na spreminjanje kupne moči in celotnega efektivnega povpraševanja, zato mora država povečati količino denarja v obtoku (sproži inflacijo) ali pa s fiskalno politiko vpliva na proizvodne stroške ter prerazdelitev dohodka v korist nižjih slojev ali pa sama investira, lahko pa ponudi več delovnih mest v javnih službah. Tudi na tak način lahko država poveča količino denarja v obtoku, pri tem pa ne sproži inflacije in dohodki podjetjem in tudi državljanom (fizičnim osebam) se povečajo, zato se poveča njihovo povpraševanje po storitvah in blagu, posledično pa se poveča tudi zaposlitev tako v javnem kot zasebnem sektorju (Kosem, 2008, str. 2). Po njem naj bi bili monetarna in fiskalna politika z ekonomskimi politikami, ki temeljijo na spremembi obsega potrošnje z nižjimi obrestnimi merami, vladnimi naložbami v državno infrastrukturo in ekonomske politike, na prerazporeditvi potrošnje (npr. politika deviznega tečaja, omejitve pri menjavi blaga in pri kapitalskih transferih) način, kako povečati družbeni proizvod, zmanjšati brezposelnost in tudi kako zmanjšati padec gospodarstva in skrajšati trajanje ekonomskih kriz (Frelih, 2002, str. 1).

Državni način usklajevanja monetarne in fiskalne politike je poimenoval »policy – mix«, služi pa kot mehanizem za doseganje makroekonomskih ciljev. Cilji makroekonomske politike, kot jih vidijo keynesianci so torej: doseganje ciljne ravni družbenega proizvoda, nizka stopnja brezposelnosti in stabilna raven cen. Ko naraste stopnja brezposelnosti, se zmanjša raven BDP, zaustavljanje rasti cen (inflacije) pa je razlog za višjo stopnjo brezposelnosti (Frelih, 2002, str. 3). Večina fiskalistov zagovarja aktivno stabilizacijo politike za zmanjšanje amplitude poslovnega cikla, to pa uvrščajo med najpomembnejše vzroke za vse gospodarske težave. Pri tem se zavedajo, da vlada ne more dovolj hitro zaznati teh sprememb, da bi svoje ukrepe dovolj zgodaj lahko uvedla in uskladila. Gre za tri zamike: da se vlada sploh zave sprememb ter da uvede ukrepe in da ti ukrepi začnejo vplivati na gospodarstvo (po Blinder, 2009). Med enim in drugim korakom oziroma zamikom lahko mine več mesecev, od tega, koliko časa dejansko medtem mine, pa je odvisno, kako globoka bo gospodarska kriza in kako dolgo bo trajala.

5.1.1 Izvedeni ukrepi na mednarodni in državni ravni

Dinamično reševanje ekonomskega problema nam narekuje, da družba kot celota lahko rešuje ekonomski problem le v daljšem časovnem obdobju, zato so ukrepi, ki jih naštejemo v nadaljevanju, usmerjeni na daljše časovno obdobje, kljub temu pa morajo biti relativno hitro izpeljani. Ekonomski problem z vidika družbe se kaže v relativni redkosti produkcijskih dejavnikov, kot so delo, delovna sredstva, predmeti dela, kapital in zemlja. Družba se mora v vseh gospodarskih razmerah vedno odločati kaj in koliko proizvajati, kako proizvajati ter za koga proizvajati. Problem, s katerim se gospodarstveniki morajo spopasti (predvsem proizvajalci in prodajalci), je dohodkovna elastičnost povpraševanja. Koeficient dohodkovne elastičnosti povpraševanja namreč pokaže, za koliko odstotkov se spremeni povpraševanje po blagu, če se potrošnikov dohodek spremeni za 1 odstotek (Setnikar Cankar in Hrovatin, str. 54, 2004). V nadaljevanju tega poglavja diplomske naloge sledijo nekateri predlagani ukrepi in ukrepi, s katerimi se nekatere organizacije, kot so ZDA, Evropska unija, G20 in druge države, spopadajo s finančno in gospodarsko krizo. Pri tem pa naj poudarim, da ti ukrepi, zlasti pa ukrepi, ki jih je sprejela Evropska unija, močno vplivajo na slovensko gospodarstvo, saj smo se kot članica Evropske unije ter uporabnica evra odpovedali velikemu delu svojih pristojnosti pri odločanju, ki smo ga prenesli na EU, le-ta pa nas v zameno za to ščiti pred različnimi pritiski in valutnimi tveganji, saj bi se nam brez zavetja EU lahko kmalu zgodila deprecijacija prejšnje valute (tolarja). Poleg tega pa imamo tudi zelo odprto izvozno gospodarstvo in smo zato zelo odvisni od ukrepov v naših glavnih izvoznih partnerjih, predvsem od članic EU (Sadar, 2009, str. 12–14).

Že na začetku krize se je pokazalo, da razvite države brez sodelovanja z drugimi državami nimajo dovolj moči, da bi vplivale na svet in rešile gospodarsko krizo. Tako se je v času svetovne finančne krize sestalo različno število držav, nazadnje 20, ki so se sestale v Londonu. Skupaj države članice G20 (ZDA, Japonska, Evropska unija kot celota, Kanada, Rusija, Argentina, Avstralija, Brazilija, Kitajska, Indija, Indonezija, Mehika, Savdska Arabija, Južna Afrika, Južna Koreja in Turčija) ustvarijo 85 odstotkov svetovnega BDP, 80 odstotkov svetovne trgovine in predstavljajo 65 odstotkov svetovnega prebivalstva. Na srečanju G20, ki je potekalo aprila v Londonu, so močno povečali kvote posameznih držav, ki lahko v primeru težav brez pogojev črpajo sredstva iz Mednarodnega denarnega sklada (MDS) do določene višine (Sadar, 2009, str. 12–13). »V nasprotju z ukrepi ZDA, ki temeljijo na tiskanju denarja ...« (kvantitativni easing, ki je ideja monetaristov), »... se evropske države trudijo strukturno spremeniti gospodarstvo« (Sadar, 2009, str. 14). Menim, da je ta odziv dolgotrajnejši, je pa zato bolj korenit in prinaša daljnosežne posledice.

Vendar pa nekateri gospodarstveniki zagovarjajo kvantitativni easing, ki je ena izmed metod, ki so jo za reševanje gospodarske krize in s tem tudi za preprečevanje deflacije začele uporabljati centralne banke ZDA, Velike Britanije in Japonske. Mnogi analitiki so mnenja, da ECB s svojimi ukrepi zaostaja, saj ne uporablja kvantitativnega easinga kot sredstvo v boju z vse večjo finančno in gospodarsko krizo. Osnovni cilj kvantitativnega easinga je preskočiti iz deflacije, v kateri se

svetovno gospodarstvo trenutno nahaja, v inflacijo. S tem bi se povečala količina denarja v obtoku, zvišale bi se cene na trgu, zlasti dobrinam in storitvam, ki jih primanjkuje, ter tako spodbudila gospodarsko rast (Sadar, 2009, str. 9). Evropska komisija je kot odgovor na finančno in gospodarsko krizo zasnovala načrt, ki zajema dva dela. Prvi del načrta predstavlja kratkoročne ukrepe za spodbuditev povpraševanja, zaščito delovnih mest in povrnitev zaupanja v evropsko gospodarstvo, drugi del načrta pa predstavlja »pametne naložbe« za dolgoročnejšo rast in trajnostno blaginjo (Evropska komisija predstavila obsežen načrt za izhod Evrope iz trenutne gospodarske krize, 2008).

Evropska komisija je v skladu z drugim delom tega načrta predlagala vzpostavitev dveh novih nadzornih teles, in sicer: evropskega sistema finančnih nadzornikov, ki bi spremljal dnevno delovanje bank in trgov, ter evropskega sveta za sistemska tveganja, s čimer naj bi se poostri nadzor nad delovanjem finančnih institucij, okrepilo naj bi se finančno sodelovanje med državami in izboljšale sposobnosti nadzorovanja finančnega trga na ravni Evropske unije, pri tem pa predlog teh ukrepov cilja na povečano zaupanje v finančne trge, s čimer bi se sprostila tudi posojilna dejavnost (Evropska komisija z novimi predlogi za zaježitev krize, 2009). Vendar je za podjetja realnega sektorja, s tem pa tudi za avtomobilsko proizvodnjo pomemben zlasti projekt Evropske unije, Europe INNOVA. »Velik pomen Europe INNOVA ...« (projekt Evropske unije, ki se sam financira) »... je, da šele povezanost inovativnih podjetij in tudi komplementarna povezanost z drugimi mrežami omogoči posamičnemu inovativnemu podjetju zavest o trenutnem stanju razvoja, ki je izhodišče za lastno inovativnost« (Štupar, 2009, str. 21).

Evropska centralna banka in druge centralne banke so znatno znižale obrestne mere, s čimer podpirajo neinflacijsko rast in prispevajo k finančni stabilnosti, zvišala se je zgornja meja pomoči, ki je na voljo državam članicam zunaj evrskega območja v primeru finančnih težav, in sicer s sedanjih 12 milijard evrov na 25 milijard evrov, povečale so se intervencije Evropske investicijske banke v višini 30 milijard evrov za leti 2009 in 2010, zlasti za mala in srednja podjetja, obnovljivo energijo in čisti prevoz, pa tudi ustanovitev evropskega sklada 2020 za energijo, podnebne spremembe in infrastrukturo v partnerstvu z nacionalnimi institucionalnimi vlagatelji, sprostila so se sredstva za zaposlovanje v ključnih sektorjih evropskega gospodarstva, zlasti prek Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji, Evropska unija namerava pospešiti tudi dodeljevanje sredstev v višini 6,3 milijarde evrov iz socialnih in regionalnih skladov, bori se proti praksam davčnega dampinga v Evropi, uvedla je tudi začasno dvoletno možnost prekoračitve praga "de minimis" za državne pomoči v višini največ 500.000 evrov in prilagodila okvir, potreben za povečanje podpore podjetjem, zlasti malim in srednjim podjetjem, zavzema pa se tudi za dosledno izvajanje akcijskega načrta za "Zakon o malih podjetjih", ki ga je Svet sprejel 1. decembra 2008 (Sveženj kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov, 2009).

EU je oblikovala tudi niz ukrepov v podporo aktivnostim držav članic, da bi se le-te kljub različnim razmeram, ki vladajo v posameznih državah članicah, lahko usklajeno odzvale. Države imajo tako možnost, da izberejo med najustreznejšimi ukrepi, pri

čemer dajejo prednost tistim, ki bodo kratkoročno imeli največji učinek. Smernice za izbor ukrepov pa so: ukrepi v podporo povpraševanju morajo imeti takojšen učinek, biti časovno omejeni in usmerjeni v najbolj prizadete in za strukturo gospodarstva najpomembnejše sektorje; odvisno od razmer v posameznih državah članicah so ti ukrepi lahko v obliki povečanih javnih odhodkov, razumnih znižanj davčnih obremenitev, zmanjšanja socialnih prispevkov, pomoči nekaterim kategorijam podjetij ali neposrednih pomoči gospodinjstvom, zlasti tistim najbolj ogroženim; dopolnjevala jih bodo okrepljena prizadevanja za izvajanje strukturnih reform, predvidenih v lizbonski strategiji (Sveženj kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov, 2009).

V skladu z izoblikovanim svežnjem kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov so na ravni Evropske unije za mala podjetja¹³ predlagani naslednji ukrepi (Avšič, 2008, str. 28–29):

- ustvariti okolje, v katerem bodo podjetniki in družinska podjetja lahko uspevali in kjer bo podjetništvo nagrajeno,
- zagotoviti, da bodo pošteno podjetniki v stečaju kmalu dobili novo priložnost,
- sestaviti pravila v skladu »najprej pomisli na male«,
- doseči, da se bodo uprave odzvale na potrebe malih in srednjih podjetij (MSP),
- prilagoditi orodja javne politike potrebam MSP: olajšati njihovo sodelovanje pri javnih naročilih in boljši izrabi državnih pomoči zanje,
- olajšati MSP dostop do financiranja ter razviti pravno in poslovno okolje, ki bo podpiralo pravočasno plačevanje v gospodarskem poslovanju,
- pomagati MSP, da bolje izkoristijo priložnosti, ki jih ponuja enotni trg,
- spodbujati nadgradnjo spretnosti in znanj v MSP in vse oblike inovacij,
- omogočiti MSP, da bodo izzive okolja spremenili v priložnosti.

Sedanja Vlada Republike Slovenije je novembra 2008 ustanovila krizno skupino, ki jo predstavlja pet slovenskih ministrov, ki so: minister za razvoj in evropske zadeve, minister za finance, minister za gospodarstvo, minister za delo, družino in socialne zadeve in minister za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo. Prioritetna naloga krizne skupine je oblikovanje predlogov za ublažitev vplivov krize na slovensko gospodarstvo. Tako so od novembra 2008 pa do sredine leta 2009 oblikovali kar tri svežnje ukrepov. Prvi sklop ukrepov za boj proti finančni krizi je bil sprejet decembra 2008 in je bil namenjen povečanju likvidnosti v bančnem sektorju, zagotavljanju dodatnih spodbud gospodarstvu, zmanjševanju javne porabe in ohranjanju delovnih mest (Ukrepi Vlade Republike Slovenije proti finančni in gospodarski krizi, 2009). V skladu z ohranjanjem delovnih mest so kot eden izmed ukrepov v prvem svežnju predlagali skrajšanje delovnega časa za obdobje šestih mesecev z možnostjo podaljšanja za dodatnih šest mesecev. Zakon o delnem subvencioniranju polnega delovnega časa to subvencioniranje bolj natančno opredeljuje. Prvi sveženj ukrepov je zajemal tudi ukrepe na področju znanosti in raziskav, pri tem pa je določal

¹³ Na slovenskem avtomobilskem trgu prevladujejo majhna do srednje velika podjetja. V kategorijo mikro, majhnih in srednje velikih podjetij uvrščamo podjetja, ki imajo manj kakor 250 zaposlenih ter letni promet, ki ne presega 50 milijonov evrov in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 43 milijonov evrov (Navodila za določitev velikosti podjetja, 2009).

finančno injekcijo v višini 58 milijonov evrov, za konkurenčnost malih in srednjih podjetij pa so namenili finančno injekcijo v vrednosti 24,6 milijona evrov (Vlada pripravlja tretji sveženj ukrepov, 2009).

Prvemu svežnju ukrepov je februarja 2009 sledil drugi, ki predstavlja nadaljevanje boja proti finančni in gospodarski krizi v Sloveniji in zajema rebalans proračuna za leto 2009 ter znižanje plač funkcionarjev in direktorjev v javnem sektorju. V sklopu teh dveh svežnjev ukrepov so v Vladi sprejeli varčevalne ukrepe, ki so razdeljeni na stroške plač, organizacijske in kadrovske ukrepe, ukrepe za zmanjšanje stroškov materialno-tehničnih pogojev za delovanje organov državne in javne uprave, varčevalne ukrepe, namenjene drugim akterjem (25. redna seja Vlade RS – sporočilo za javnost, 2009). Namen teh ukrepov je povečanje investicijske porabe in pospešeno črpanje sredstev EU. Od 31. 3. 2009 pa se v krizni skupini ministrov že pripravljajo na sprejetje tretjega svežnja ukrepov, ki naj bi bil tako restriktivne kot stimulatивne narave (Ukrepi Vlade proti finančni in gospodarski krizi, 2009). Ukrepi so bili sprejeti 24. 6. 2009 v sklopu Programa izvajanja pomoči omejene vrednosti po dogovorih Vlade s socialnimi partnerji. Ukrepi so namenjeni zlasti pomoči izvoznim podjetjem, ki jih je gospodarska kriza najbolj prizadela, jamstvu za vloge v bankah, v prvi vrsti pa so namenjeni povečanju povpraševanja, saj Vlada ocenjuje, da gre za krizo povpraševanja in ne ponudbe (Vlada pripravlja tretji sveženj ukrepov, 2009).

Program izvajanja pomoči omejene vrednosti je pripravljen v skladu z drugim paketom protikriznih ukrepov, sprejetim na seji vlade 19. 2. 2009. V okviru tega je v tretjem sklepu določeno, da Ministrstvo za finance skupaj z resornimi ministrstvi pripravi in ovrednoti enoten ukrep pomoči omejene vrednosti na ravni Vlade RS, s katerim zbere vsa sredstva resornih ministrstev, namenjena za pomoč omejene vrednosti. Ukrep je skladno s čl. 87(3)(b) Pogodbe o evropski skupnosti namenjen reševanju resnih motenj v gospodarstvu RS, sicer prisotnih na celotnem območju skupnega trga, in skladen s Sporočilom Evropske komisije (2009/C 16/01), poglavje 4.2.2, ki zagotavlja, da takšna državna pomoč v najmanjši meri vpliva na prosto konkurenco. Ukrep pomoči omejene vrednosti je eden od ukrepov v paketu ukrepov za pomoč podjetjem v času finančne krize, ki vpliva na sposobnost normalnega delovanja podjetij in je namenjen izvajanju razvojnih aktivnosti in krepitvi sposobnosti za odzivanje na spremenjene razmere na trgu. Pomeni dopolnjevanje že obstoječih kreditnih in garancijskih ukrepov pomoči.

Program izvajanja pomoči omejene vrednosti vključuje štiri sklope vsebin – namene, to pomeni izvajanje razvojnih projektov podjetij, usposabljanje zaposlenih, samozaposlovanje in prezaposlovanje skupin zaposlenih. Državna pomoč po tem programu zajema finančna sredstva državnega proračuna in proračuna Evropske unije, ki se dodeljujejo podjetjem za odpravljanje finančnih težav pri izvajanju dolgoročno usmerjenih razvojnih aktivnosti. Namenjena je za financiranje in sofinanciranje že začelih razvojnih projektov in pospešeno izvajanje programov usposabljanja ter prezaposlovanja zaposlenih za ohranjanje in krepitev dolgoročne konkurenčnosti dejavnosti v podjetjih, ki se ukvarjajo s tržno proizvodnjo blaga in storitev. Ukrep traja do 31. 12. 2010, skupna višina de minimis pomoči in pomoči po

tem programu, ki jo prejemnik prejme v obdobju od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010, pa ne sme preseči 500 milijonov evrov (Ministrstvo za gospodarstvo, 2009).

Kako izvedene ukrepe v boju proti recesiji ocenjujeta opozicija slovenske vlade in IMF, si pogledjmo v nadaljevanju. V IMF ocenjujejo, da Sloveniji zaradi njene majhnosti in odprtosti njenega gospodarstva grozi globalna gospodarska kriza, ki naj bi se pri nas še poglobila in tako nadalje ovirala slovensko avtomobilsko proizvodnjo, zlasti proizvodnjo rezervnih delov. So pa v IMF pohvalili vladi ravno tisto, kar ji sicer očita opozicija, namreč hitrost in odločnost odgovorov na situacijo na svetovnem finančnem in realnem trgu, pri tem pa poudarjajo pomembnost kontinuitete tovrstnih ukrepov. IMF je podal mnenje, da so slovenske banke relativno dobro prestale prvi udarec krize in to predvsem zaradi omejene izpostavljenosti ameriškemu finančnemu sistemu, nizke zadolženosti gospodinjstev in zaradi ukrepov za finančno stabilnost vlade. Kljub temu je po mnenju IMF potrebno slovenske banke dokapitalizirati, izpeljati nove stresne teste za banke skupaj s tistimi, ki so usklajeni na ravni EU, vlada pa mora biti ves čas pripravljena pomagati bankam, ki bi potrebovale dodaten kapital v primeru poslabšanja kreditnih razmer na mednarodnem gospodarskem trgu. IMF predlaga tudi transparentno alokacijo državnih garancij nefinančnim podjetjem, s čimer naj bi se omejilo moralno tveganje bank, določene sektorje pa je potrebno vsakemu sektorju primerno ocenjevati, vse sektorje se namreč za odobritev kredita ne more ocenjevati na enak način (IMF: Globalna kriza je Slovenijo resno prizadela, 2009).

Opozicija sedanje vlade in Gospodarska zbornica Slovenije se z mnenjem IMF ne strinjata. Po njunem mnenju dosedanji vladni ukrepi niso dovolj učinkoviti. Kot potrditev temu navajajo, da so podjetja kredite neto odplačevala, kar se kaže kot nasprotni učinek vsem prizadevanjem za omilitev finančno-gospodarske krize. Povečanje javnega dolga v majhnih gospodarstvih, kakršno je slovensko, povečuje izdatke javnofinančnega primanjkljaja in s tem javni dolg, stimulacija v gospodarstvu pa ni tako velika, kot bi si to želeli. Še več, povečanje javnega dolga povečuje tveganje in rizične premije, s čimer se percepcija Slovenije med udeleženci na finančnem trgu poslabša glede na druge države Evropske unije. Opozicija sedanje vlade tako predlaga zmanjšanje prizadevanj za stabilnost bančnega sistema, več truda pa naj bi vložili v spodbudo investicij zasebnega sektorja, ki bi zagnale slovensko gospodarstvo in zagotovile večjo ter dolgoročno gospodarsko produktivnost. V tej luči ocenjujejo ukrep jamstvene sheme za kredite, namenjene gospodarstvu, kot dobro zamišljene, vendar slabo izvedene. Večina teh sredstev bi naj bila namreč namenjena za reprogramiranje obstoječih kreditov in ne za nove kredite in investicije (Mnenje PS SLS glede rebalansa proračuna Republike Slovenije za leto 2009, 2009).

5.1.2 Predlagane rešitve

Neke splošno sprejete ekonomske teorije glede nastajanja in reševanja finančnih in gospodarskih kriz ni, zato so različni tudi pristopi reševanja, ki jih uporabljajo vlade in centralne banke pri reševanju finančnih in gospodarskih kriz. Kljub temu pa menim,

da bi se moral ta problem reševati celovito in globalno, tako kot se je tudi razširil, torej bi bilo po mojem mnenju potrebno usklajevati ukrepe za izboljšanje gospodarske situacije na mednarodni ravni. Globalizacija in z njo čedalje večje potrebe po voznem parku, problem pomanjkanja nafte, ki bo v prihodnosti še toliko bolj pereč, ter mednarodni standardi, ki so potrebni za zmanjšanje globalnega segrevanja, poleg tega pa tudi gospodarska kriza, ki je močno prizadela avtomobilsko industrijo, tudi slovensko, so pokazatelji, da so v avtomobilski industriji nujno potrebne študije o nadaljnjem poslovanju avtomobilskih podjetij. V nadaljevanju razdelim ukrepe, ki se mi zdijo za avtomobilsko industrijo nujno potrebni, na kratkoročne in dolgoročne. Med kratkoročne ukrepe tako uvrščam vse ukrepe, s katerimi se avtomobilska proizvodnja že sooča z recesijo, pa tudi nekatere, ki se tičejo vseh gospodarskih panog in ki bi po mojem mnenju lahko prišli v poštev tudi pri soočanju avtomobilske industrije z gospodarsko krizo, medtem ko med dolgoročne ukrepe uvrščam ukrepe za razvoj voznega parka in okoljevarstveno politiko.

Ohmae glede na izkušnje reševanja japonske krize pred 15 leti predlaga pravila, ki bi omogočila mešanje posojil različne kakovosti, s čimer naj bi agencije bolje izvajale proces vrednotenja, ki ne bo v konfliktu interesov, podobno kot velja za mednarodne standarde za industrijske proizvode. Če IMF ne bo izvajal nalog za zagotavljanje likvidnosti po svetu, se bo pojavila potreba po ustanovitvi nove ustanove za izvajanje te funkcije. Po Ohmae bo potrebno preprečiti zlorabe in prociklično povečevanje amplitude ciklusov. Prav tako meni, da bi bilo potrebno sprejeti navodila za kompenzacije oziroma plače v javnih finančnih ustanovah, tako da bodo vračali nagrade, če bi podjetja kasneje propadla. Plače javnih funkcionarjev ne bi smele presegati plač menedžerjev v realnem sektorju. Solventnost, likvidnost in nova gospodarska pravila naj se po Ohmae izvedejo istočasno (Ohmae v: Štiblar, 2008, str. 192). Načela akta za mala podjetja, kot jih je predstavil generalni sekretar OZS Viljem Pšeničny in katera je Evropski parlament sprejel in v skladu s katerimi naj bi (ni zakonsko zavezujoče) postopala tudi slovenska vlada, so: ustanovitev instituta varuha pravic obrti in malega podjetništva, olajšan dostop do finančnih virov in javnih naročil, ugodnejši davčni sistem in odprava finančne nediscipline, posodabljanje trga dela, odziv javne uprave na potrebe malih in srednjih podjetij, prenova sistema mojstrskih izpitov in njihova razvrstitev v šesto stopnjo nacionalnih kvalifikacij ter povečanje deleža sredstev za raziskave in razvoj oziroma vzpostavitev sistema inovacijskega vavčerja (Slovenija dežela malih podjetij in obrti, 2009).

Predloge za rešitev krize v avtomobilski proizvodnji bi lahko našli tudi, če analiziramo, kako so se nekatere druge države lotile tega problema. V Nemčiji so se odločili za subvencioniranje nakupa okolju prijaznejših vozil v višini 2.500 evrov, kar se je izkazalo kot pametna poteza, saj se je zato v Nemčiji prodaja povečala, in odločili so se za podaljšanje programa subvencioniranja nakupa okolju prijaznejših vozil. Naslednji tovrstni ukrep, ki so ga v Nemčiji sprejeli, je enoletna oprostitev davka na vozila, ki so okolju prijaznejša (v zrak izpustijo manj kot 120 gramov ogljikovega dioksida na prevožen kilometer). Ti ukrepi ugodno vplivajo tudi na slovensko avtomobilsko proizvodnjo, zlasti v Revozu, kjer imajo polno zasedene proizvodne

zmogljivosti in zaradi nemških subvencij ne bodo povečali proizvodnih zmogljivosti, bodo pa zato lahko visok nivo proizvodnje ohranili dlje časa (Nemčija potrojila avtomobilske subvencije, 2009). Prodaja vozil je bila marca 2009 v ZDA za 37 odstotkov nižja kot marca 2008 in za 45 odstotkov nižja kot marca 2007, vendar je bila februarja 2009 za 41 odstotkov nižja kot v istem obdobju leta 2008. Kljub močnemu upadu proizvodnje avtomobilov v letu 2009 glede na leto 2008 in 2007, se proizvodnja počasi, vendar vztrajno, gledano po mesecih, povečuje. To gre pripisati največjim popustom in ugodnostim marca 2009 (Nemčija potrojila avtomobilske subvencije, 2009).

Vrednost ugodnosti v marcu se je v primerjavi s februarjem povečala za 5,7 odstotka in za kar 30 odstotkov v primerjavi z letom 2008. Francoski vladi se očita protekcionizem v francoski avtomobilski industriji, ker sta PSA Peugeot Citroën in Renault prejela po tri milijarde evrov pomoči, teh posojil pa niso bila deležna tudi druga avtomobilska podjetja s proizvodnimi obrati v državi (Pomoč avtomobilskemu sektorju ni protekcionizem, 2009). Švedska vlada se je glede ukrepov za zagotavljanje pomoči avtomobilskemu sektorju zgledovala po ukrepih ameriškega senata. Tako so švedski avtomobilski industriji zagotovili 2,65 milijarde evrov pomoči. Pomoč je namenjena povečanim naložbam v raziskave in razvoj, državnim jamstvom za najem posojil pri Evropski investicijski banki za preusmeritev k okolju bolj prijaznim tehnologijam ter izredna posojila za podjetja, ki se bodo zaradi finančne krize znašla v hudih težavah, vlada pa ne bo prevzela zaradi krize pešajočih domačih avtomobilskih proizvajalcev (Finančne injekcije opešani avtomobilski industriji, 2008).

5.2 OBETI ZA PRIHODNOST

V Mednarodnem denarnem skladu so preučili gospodarske cikle v 21 razvitih gospodarstvih od leta 1960 do danes in prišli do ugotovitve, da so recesije večinoma kratke (obdobje enega leta), je pa okrevanje po njih toliko bolj dolgotrajno (kar 5 let), pri tem pa so recesije velikih razsežnosti tudi daljše in je zato okrevanje še toliko daljše. Problem tokratne finančne krize je, da so recesije v različnih državah usklajene in sočasno povezane v globalno finančno krizo. Torej bi se po teh analizah prejšnjih kriz dalo sklepati, da tej gospodarski krizi sledi kar nekaj let okrevanja (Obupno leto 2009, 2009).

IMF oziroma MDS (Mednarodni denarni sklad) Sloveniji za letos napoveduje negativno gospodarsko rast za 2,9 oziroma 2,7 odstotka, kar je posledica padanja izvoza, saj je naš glavni trg – EU v gospodarski krizi, ter slabšanje kreditnih pogojev. Za naslednje leto pa IMF napoveduje pozitivno gospodarsko rast, in sicer za 1,9 oziroma 1,4 odstotka. Po napovedih IMF naj bi se letos precej zmanjšala tudi stopnja inflacije, ki naj bi bila le 0,5 odstotna, medtem ko je bila lani kar 5,7 odstotka. V naslednjem letu naj bi stopnja inflacije znašala 1,5 odstotka. Stopnja brezposelnosti naj bi se s 4,4 odstotka, kolikor je znašala lani, povečala na 6,2 odstotka, naslednje leto pa nekoliko padla, in sicer na 6,1 odstotka (Globalna kriza Slovenijo resno

prizadela, 2009). Münchenski institut za gospodarske raziskave IFO napovedi IMF le podpira, saj so zasledili manj negativnih pričakovanj za prihodnje polletje, medtem ko so ocene trenutnih gospodarskih razmer na najnižji točki v zgodovini. »Kazalec gospodarskega razporedenja IFO se je v območju evra v primerjavi z lanskim letom povišal s 45,8 na 55,1 točke. Podkazalec trenutnih razmer je padel z 41,1 na 29,9 točke, podkazalec pričakovanj pa je poskočil z 49,6 na 76 točk (Izboljšanje gospodarske klime, 2009). Kdaj bo, torej v katerem četrletju naslednjega leta, nastopila gospodarska rast, je težko predvideti, okrevanje pa po napovedih Mastna ne bo hitro. Javnofinančni primanjkljaj Slovenije naj bi bil po napovedih Evropske komisije letos 5,5 odstotka, prihodnje leto pa 6,5 odstotka BDP, kar je precej velik javnofinančni dolg, ki mu botrujejo ukrepi proti finančni krizi. Utegne se zgoditi, da bi se državi znižala bonitetna ocena in s tem povečali stroški zadolževanja (Okrevanje ne bo hitro, 2009). Evropski parlament je v Resoluciji evropskega parlamenta o prihodnosti avtomobilske industrije za leto 2009 napovedal nadaljnji znatni upad povpraševanja po vozilih, upad proizvodnje, še večji pritisk na zaposlovanje in ravni naložb v EU. Evropski avtomobilski sektor bo po mnenju evropskega parlamenta ostal največji zasebni vlagatelj v raziskave in razvoj na območju EU. Investira se predvsem v vozni park z nizkimi emisijami, decembra lani pa je bil sprejet tudi zakonodajni paket o obnovljivih virih energije in ukrepih za podnebne spremembe (Predlog skupne resolucije, 2009).

6 ZAKLJUČEK

V uvodu sem opredelila naslednje teze:

- Podobno kot ameriški investicijski banki Lehman Brothers je ameriška administracija odklonila pomoč ameriškim avtomobilskim gigantom, kar je napaka.
- Razlog za prisilno poravnavo General Motorsa in delni odkup Chryslerja je tudi v premajhnem prilagajanju svetovnemu trgu.
- Slovenski izvoz v Evropsko unijo je kanal, preko katerega se globalna kriza prenaša v Slovenijo.

Ugotovitve diplomskega dela potrjujejo, da je ameriška administracija naredila veliko napako, ko ni želela pomagati ameriški investicijski banki Lehman Brothers, saj danes dan 14. 9. 2008 predstavlja mejnik zdajšnje gospodarske krize. Ameriška administracija je ponovila napako pri gigantih ameriške avtomobilske industrije. Po mojem mnenju je intervenirala prepozno, saj če bi vložila dovolj sredstev takrat, ko se je o pomoči še odločala, do prisilne poravnave General Motorsa in delnega odkupa Chryslerja ne bi prišlo. Prvo tezo diplomske naloge zato lahko potrdim.

Naslednjo tezo lahko prav tako potrdim, saj iz analize globalnega trga avtomobilske industrije lahko zasledim, da večina avtomobilskih proizvajalcev v boju s finančno krizo izdeluje okolju prijaznejše, cenovno ugodne, malo potratne in majhne avtomobile, kar pa za veliko trojico ni veljalo. Poleg plačne politike se jim očita namreč ravno te postavke.

Zadnja teza pričujoče diplomske naloge je bila: Slovenski izvoz v Evropsko unijo je kanal preko katerega se globalna kriza prenaša v Slovenijo. Zmanjšanje povpraševanja po proizvodih pomeni padec cen proizvodov in storitev, v našem primeru padec cen avtomobilov in avtomobilskih delov. Padajoče cene proizvodov in storitev povzročijo povečanje realnega dolga podjetij, ki pa so, posledično, v času recesije bolj osredotočena na kakovost proizvodov in storitev kot pa na količino, kar pa ne prinaša dodatnih dobičkov v bilanco podjetij. Glede na to, da se je zaradi zmanjšane povpraševanja na trgih, kamor izvažamo največ avtodielov, povpraševanje zmanjšalo, s tem pa tudi proizvodnja slovenskih dobaviteljev avtodielov in avtomobilov, ki jih pri Revozu naroča francoski Renault, lahko tudi to tezo potrdim.

7 LITERATURA

1. BURDA, Michael, WYPLOSZ, Charles. Macroeconomics, a european text. Oxford university press, New York, 1997.
2. BEBAR, David. Azijska finančna kriza. Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2004.
3. CIRMAN, Andreja, PRAŠNIKAR, Janez. Globalna finančna kriza in eko strategije podjetij: dopolnjevanje ali nasprotovanje. Založba Časnik Finance, Ljubljana, 2008.
4. DORNBUSCH, Rudiger. Macroeconomics. McGraw - Hill, cop., Boston, 2001
5. FISCHER, Jasna, GESTRIN, Ferdo, JANŠA ZORN, Olga, KRESAL, France, LAZAREVIĆ, Žarko, KRAŠOVEC, Tone. Pogled v zgodovino slovenskega podjetništva. Razum, Vrhnika, 1998.
6. FRELIH, Primož. Policy mix v EMU. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2002.
7. GILLESPIE, Andrew. Ekonomska področja/ shematski pregledi. Tehniška založba Slovenije, Ljubljana, 1998.
8. KOBLER, Jan. Finančna kriza v Argentini. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2003.
9. KOSEM, Marija. Brezposelnost diplomantov v Sloveniji. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2008.
10. LEONTIADES, James C. Managing the Global Enterprise – Competing in the Information Age. Pearson Education, Harlow, 2001.
11. MAUČEC, Mateja. Finančne krize in sistemi zgodnjega opozarjanja. Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2002.
12. NIETO, Françoise, ALBERTINI, Jean-Marie, BERSTEIN, Serge, DE BURE Gilles, FREREJEAN, Alain, FRIDENSON, Patrick, HINDRY, Ann, PENNETIER, Claude, DE ROCHEBRUNE, Renaud, THEBAUD, Françoise, TOULA - BREYSE, Jean Luc, Renault's century, Gallimard, 1998.
13. PORAZIK, Juraj. Stari avtomobili, avtomobili iz let 1885 – 1940. Mladinska knjiga, Ljubljana, 1988.
14. RUIZ, Marco. The complete history of the Japanese car, 1907 to the present. Sagdos S. p. A., Milan, 1986.

15. SAMUELSON, Paul A., NORDHAUS, William D. Ekonomija. GV Založba d. o. o., Ljubljana, 1998.
16. SETNIKAR CANKAR, Stanka, HROVATIN, Nevenka. Temelji ekonomije. Fakulteta za upravo, Ljubljana, 2004.
17. SETNIKAR CANKAR, Stanka, HROVATIN, Nevenka. Temelji ekonomije. Fakulteta za upravo, Ljubljana, 2007.
18. SNOWDON, Brian, VANE, Howard R. Reflections on the Development of Modern Macroeconomics. Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 1997.
19. ŠTIBLAR, Franjo. Svetovna kriza in Slovenci, Kako jo preživeti?. ZRC SAZU., Ljubljana, 2008.
20. ŠTOR, Marko. Največje ekonomske krize in njihov vpliv na svetovne kapitalske trge. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2002.
21. TRSTENJAK, Anton. Temelji ekonomske psihologije. Založba Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1982.
22. TOFFLER, Alvin. Šok budućnosti. Otokar Keršovani, Rijeka, 1975.
23. TRATNJEK, Maruša. Ruska finančna kriza leta 1998. Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2002.

7.1 VIRI

7dni. 'Z akcijami in ugodnostmi zoper recesijo'. URL = »<http://bam.czp-vecer.si/portali/7dni/v1/default.asp?kaj=2&id=5440415>« 10. 6. 2009.

Agencije. 'Mednarodna organizacija za delo: Finančna kriza bi lahko vodila do rekordne brezposelnosti'. URL=
»http://www.dnevnik.si/poslovni_dnevnik/1042216100« 20.10.2008.

Ajpes, e-bon, Revoz, d. d., 5. 6. 2009.

Ajpes, e-bon, Skupina Akrapovič, d. d., 5. 6. 2009.

AVŠIČ, Vera. 2008. Konec bo izgovarjanja na Evropo. Finance. 210/2854. str. 28–29.

Avto Triglav, d. o. o. Zgodovina Fiata. URL=
»http://www.fiat.si/o_fiatu/zgodovina.asp?l=9« 20. 7. 2009.

Bank for International Settlements. The financial crisis in Japan during the 1990s: How the Bank of Japan responded and the Lessons learnt. URL =
»<http://www.bis.org/publ/bppdf/bispap06.htm>« 7. 5. 2009.

BLINDER, Alan S. Keynesian Economics. URL =
»<http://www.econlib.org/library/Enc/KeynesianEconomics.html>« 4. 4. 2009.

Cimos. Predstavitev. URL =
»http://www.cimos.eu/index.php?page=static&item=85&tree_root=1« 10. 7. 2009.

Delo.si. 'Finančne injekcije opešani avtomobilski industriji'.
URL = " <http://www.delo.si/clanek/72602>". 11. 12. 2008.

Demokracija. Vlada pripravlja tretji sveženj ukrepov.
URL= »<http://www.demokracija.si/index.php?sekcija=clanki&clanek=7662>« 7. 4. 2009.

DOLENC, S. Zakaj je Darwin čakal?. URL =
»<http://www.kvarkadabra.net/article.php/Zakaj-je-Darwin-cakal>« 24. 7. 2008.

E- revija. ' Prezemi postali spet aktualni'. URL = "
<http://www.erevija.com/novica/1326043/Prezemi-spet-postali-aktualni>" 15. 9. 2009.

Evropa. Mazda in Nissan zašla v rdeče številke. URL =
»http://www.revijaevropa.si/nissan_mazda_reanult,470,3395,1.html« 12. 5. 2009.

Evropska komisija. Evropska komisija predstavila obsežen načrt za izhod Evrope iz trenutne gospodarske krize. URL = »http://ec.europa.eu/slovenija/hp/2008-1126-nacrt_za_ozivitev_eu_gospodarstva_sl.htm« 26. 11. 2008.

Evropski parlament. Predlog skupne resolucije. URL=»<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+P6-RC-2009-0152+0+DOC+XML+V0//SL>« 23. 3. 2009.

Fiat. 'Zgodovina Fiata'. URL= " http://www.fiat.si/o_fiatu/zgodovina.asp". 6. 7. 2009

Gospodarska vozila Volkswagen. ' Zgodovina'. URL =" http://www.vw-gospodarska.si/ve_o_vw_gospodarska_vozila/zgodovina/". 6. 7. 2009.

Honda. 'Zgodovina'. URL = " <http://www.honda.si/honda.asp?FolderId=220>". 2. 9. 2009.

Ilo. 'About the Ilo'. URL = " http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/lang-en/index.htm". 5. 6. 2009.

Iskra Avtoelektrika, d. d. Zgodovina Iskre Avtoelektrike. URL= »<http://www.iskra-ae.com/slo/history.php>« 5. 5. 2009.

KILAR, Dejan. Kaj je recesija in kaj depresija. URL = »<http://www.asista-skupina.si/index.php?t=news&id=63>« 1. 9. 2009.

KONDA, Uroš. Nemčija potrojila avtomobilске subvencije. URL = »http://www.finance.si/243491/NemodstotkovE8ija_potrojila_avtomobilске_subvencije?sort=asc« 8. 4. 2009.

KRANJČAN, Aleš. 2002. Retrovizor. Spaček. 17/99. str. 18–19.

Letno poročilo 2008, Cimos, d. d., Koper.

Letno poročilo 2009, Cimos, d. d., Koper.

Letno poročilo 2008, Iskra Avtoelektrika, d. d., Ljubljana.

Letno poročilo 2009, Iskra Avtoelektrika, d. d., Ljubljana.

Letno poročilo 2008, Unior, d. d., Zreče.

Letno poročilo 2009, Unior, d. d., Zreče.

Mazi, B. Današnja krizo je napovedal že Marx: Na spletu zaradi finančnih zlomov krožijo razmisleki o vrnitvi v socializem. URL = »<http://www.dnevnik.si/novice/znanost/1042227949>« 8. 12. 2008.

Ministrstvo za gospodarstvo. ' Vlada sprejela Program izvajanja pomoči omejene vrednosti'. URL =
"http://www.mg.gov.si/nc/si/splosno/cns/novica/article/11987/6774/". 24. 6. 2009

Ministrstvo za javno upravo. 25. redna seja Vlade RS – sporočilo za javnost. URL =
»http://www.mju.gov.si/si/novinarsko_sredisce/novica/period/1232345591/browse/archived/article/354/10101/14d7e88ddc/« 7. 5. 2009.

Ministrstvo za visoko šolstvo, Evropski sklad za regionalni razvoj, Tehnološka agencija Slovenije. Navodila za določitev velikosti podjetja. URL =
»http://www.tia.si/shared_files/Razpisi/2008/SRRP/Priloga%201%20SRRP%20Navodila%20za%20dolocitev%20velikosti%20podjetja.pdf« 4. 6. 2009.

M.R./STA. Evropska komisija z novimi predlogi za zajezitev krize. URL =
»http://cekin.si/clanek//davki/evropska-komisija-z-novimi-predlogi-za-zajezitev-krize.html« 24. 7. 2009.

Poslovni. Dnevnik.si. GM, Chrysler in Ford prosijo za 19 milijard evrov pomoči, sicer napovedujejo katastrofo.
URL= » http://www.dnevnik.si/poslovni_dnevnik/1042223341« 19. 11. 2008.

Prevent. Prevent Global in Prevent DEV skupaj nad gospodarsko krizo. URL =
»http://www.prevent.si/si/novice?id=147« 23. 4. 2009.

Raiffeisen Bank. Kako globoka je kriza v državah srednje in vzhodne Evrope. URL=
»http://www.raiffeisen.si/novinarsko_sredisce/sporocila_za_javnost/2009/441« 8. 7. 2009.

SADAR, Mitja. 2009. Deflacija – državni sovražnik številka 1. Kapital. 466, str. 9.

SADAR, Mitja. 2009. ... In London je obstal. Kapital. 466. str. 12–14.

Siol.net. IMF: Globalna kriza je Slovenijo resno prizadela. URL =
»http://beta.siol.net/gospodarstvo/financna_kriza/novice/2009/05/imf_globalna_kriza_je_slovenijo_resno_prizadela.aspx« 23. 5. 2009.

Siol.net. Pomoč avtomobilskemu sektorju ni protekcionizem. URL=
»http://www.siol.net/eu/novice/2009/02/francija.aspx« 11. 2. 2009.

SLS, Slovenska ljudska stranka. 'Pripravljeni na novo zaupanje'. URL =
http://www.sls.si/sl/inside.sls?uid=74693567-E716-6F62-AD1C-1CBAD94AF748&linkid=newsContent". 16. 7. 2009.

Služba vlade Republike Slovenije za razvoj in Evropske zadeve. Ukrepi Vlade Republike Slovenije proti gospodarski in finančni krizi. URL = »http://www.svrez.gov.si/si/aktualne teme/aktivno_proti_financni_in_gospodarski_krizi/ukrepi_vlade_republike_slovenije_proti_financni_in_gospodarski_krizi/« 25. 5. 2009.

STA. Nemčija opozarja pred prenačljenimi ukrepi. URL = »<http://www.sta.si/vest.php?id=1340493>«. 24. 11. 2008.

STA. Prodaja PSA Peugeot Citroën v polletju padla za 14 odstotkov. URL = »http://www.dnevnik.si/poslovni_dnevnik/1042281569« 7. 7. 2009.

STA – Slovenska tiskovna agencija. Renault in Peugeot z ukrepi v proizvodnji. URL = »<http://www.sta.si/vest.php?s=s&id=1331938&pr=1>« 24. 10. 2008.

STA/B.S. Revoz zaposlil 150 novih delavcev. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/revoz-zaposlil-150-novih-delavcev.html>« 20. 4. 2009.

STA/ B.S. Slovenija dežela malih podjetij in obrti. URL = »<http://24ur.com/novice/slovenija/pahor-v-zacetku-maja-bom-obiskal-muro.html>« 21. 4. 2009.

STA/ D.L. 400 delavcev trepeta za službo. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/400-delavcev-trepeta-za-sluzbo.html>« 19. 2. 2009.

STA/D.L. Nov model, nova delovna mesta. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/nov-model-nova-delovna-mesta.html>« 28. 5. 2009.

STA/D. Š. Izboljšanje gospodarske klime URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/izboljsanje-gospodarske-klime.html>« 13. 5. 2009.

STA/L. H. V Revozu ustavili proizvodnjo. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/v-revozu-ustavili-proizvodnjo.html>« 11. 4. 2009.

STA/M. M. Revoz še zmanjšuje proizvodnjo. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/revoz-se-zmanjsuje-proizvodnjo.html>« 1. 12. 2008.

STA/M.M. Obupno leto 2009. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/obupno-leto-2009.html>« 18. 4. 2009.

STA, nb. Kriza v avtomobilski industriji oklestila četrletne rezultate proizvajalcev avtomobilov.

URL = »http://www.dnevnik.si/poslovni_dnevnik/1042287613« 30. 7. 2009.

STA/Š.Ž./B.S. Evropska komisija zahteva pojasnila. URL =

»<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/konec-slovenskega-clia.html>« 20. 3. 2009.

STA/V.L. Globalna kriza Slovenijo resno prizadela. URL =

»<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/globalna-kriza-slovenijo-resno-prizadela.html>« 23. 5. 2009.

STA/V.L. Okrevanje ne bo hitro. URL=

»<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/okrevanje-ne-bo-hitro.html>« 4. 5. 2009.

ŠERCAR, T. M., OŠTIR, B. Dva clusterja (grozda) informacijske ekonomije: eno poimenovanje, dve vsebini. URL =

»http://home.izum.si/cobiss/cobiss_obvestila/2001_4/Html/clanek_01.htm« 8. 8. 2009

ŠTUPAR, Irena. 2009. Mreženje inovativnih podjetij je odločilno za njihov razvoj. Finance. 27/2922, str. 21.

Š. Ž. Nočna izmena v Revozu!. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/bodelo-steklo-ponoci.html>« 15. 4. 2009.

Š. Ž. Revoz išče nove delavce. URL = »<http://24ur.com/novice/gospodarstvo/revoz-isce-nove-delavce.html>« 24. 2. 2009.

Vladni portal z informacijami o življenju v Evropski uniji. Sveženj kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov. URL = »<http://www.evropa.gov.si/si/financno-gospodarska-kriza/svezenj-kratkorocnih-in-dolgorocnih-ukrepov/>« 7. 7. 2009.

Wikipedia. Chrysler. URL= »<http://en.wikipedia.org/wiki/Chrysler>« 4. 5. 2009.

Wikipedia. Ford Motor Company.

URL = »http://en.wikipedia.org/wiki/Ford_Motor_Company« 29. 6. 2009.

Wikipedia. General Motors. URL = »http://en.wikipedia.org/wiki/General_Motors« 16. 5. 2009.

Wikipedia. Great depression. URL=

»http://en.wikipedia.org/wiki/The_Great_Depression« 6. 3. 2009.

Wikipedia. Keynesian Economics. URL = »<http://en.wikipedia.org/wiki/Keynesian>« 20. 5. 2009.

Wikipedia. Naftna kriza. URL= »http://hr.wikipedia.org/wiki/Naftna_kriza«
6. 8. 2009.

Wikipedia. Volkswagen. URL = »<http://sl.wikipedia.org/wiki/Volkswagen>« 8. 5. 2009.

Z. Z. Audi je bil uspešen pri prodaji. URL =
»<http://www.arhivo.com/?mod=aktualno&action=viewOne&ID=335>« 12. 3. 2009.

ŽERJAV, R. Mnenje PS SLS glede Rebalanska proračuna Republike Slovenije za leto 2009. URL = »<http://www.sls.si/sl/inside.sls?uid=74693567-E716-6F62-AD1C-1CBAD94AF748&linkid=newsContent>« 16. 7. 2009.

Žurnal 24.si. Prisilne počitnice v Chryslerju. URL=
»<http://www.zurnal24.si/cms/novice/gospodarstvo/84424>« 18. 12. 2008.

Žurnal 24.si. Avgusta prodali 15 odstotkov manj vozil. URL =
»<http://www.zurnal24.si/cms/novice/gospodarstvo/index.html?id=127871>«
11. 9. 2009.

8 SEZNAM SLIK IN TABEL

Slika 1: Gospodarski cikel, stran 6

Tabela 1: Dohodkovne elastičnosti za izbrane izdelke, stran 8

Slika 2: Gospodarske krize v preteklosti, stran 13