

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV

Evidenčné číslo: 19100/I/2011/3518216054

**VPLYV HOSPODÁRSKEJ KRÍZY NA GLOBÁLNY
AUTOMOBILOVÝ PRIEMYSEL**

Diplomová práca

Rok vydania práce : 2011

Bc. Marianna Moťovská

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV

**VPLYV HOSPODÁRSKEJ KRÍZY NA GLOBÁLNY
AUTOMOBILOVÝ PRIEMYSEL**

Diplomová práca

Študijný program: Hospodárska diplomacia

Študijný odbor: Medzinárodné vzťahy

Školiace pracovisko: Katedra medzinárodných ekonomických vzťahov a hospodárskej
diplomacie

Školiteľ: Ing. Tomáš Dudáš, PhD.

Bratislava 2011

Bc. Marianna Mot'ovská

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne a, že som uviedla všetku použitú literatúru.

Dátum:

.....

(podpis študenta)

Pod'akovanie

Touto cestou by som veľmi rada poďakovala vedúcemu mojej diplomovej práce a zároveň môjmu školiteľovi Ing. Tomášovi Dudášovi PhD., ktorý mi bol pri mojej práci vždy nápomocný a ochotný pomôcť. Vďaka jeho odbornej pomoci a cenným radám mohla vzniknúť aj moja práca. Jeho pomoc nepochybne prispela k vylepšeniu mojej práce.

Rada by som poďakovala aj tým, ktorí svojimi radami a postrehmi prispeli k skvalitneniu mojej práce.

Abstrakt

Meno autora: Marianna Moťovská

Názov diplomovej práce: Dopady krízy na globálny automobilový priemysel

Univerzita: Ekonomická univerzita v Bratislave

Fakulta: Fakulta medzinárodných vzťahov

Katedra: Katedra medzinárodných ekonomických vzťahov a hospodárskej diplomacie

Vedúci diplomovej práce: Ing. Tomáš Dudáš, PhD.

Miesto a termín vydania práce: Bratislava, apríl 2011

V roku 2008 vypukla globálna finančná a hospodárska kríza. Svoje korene mala v Spojených štátoch amerických, ale vďaka globalizácii a celkovému prepojeniu svetových ekonomík sa kríza rozšírila postupne do celého sveta. Kríza sa týkala všetkých odvetví, s tým rozdielom, že nie všetky zasiahla rovnako. Tomuto fenoménu sa nevyhol ani automobilový priemysel, keďže je v mnohých krajinách veľmi dôležitou zložkou ekonomiky. Globálna finančná a hospodárska kríza sa ho dotkla, no nie na všetkých miestach s rovnakou intenzitou. Automobilový priemysel zaznamenal najväčšie dopady hlavne v Severnej Amerike, ako aj v Európe, menej sa dotkol ázijských štátov, ktoré z krízy dokázali dokonca vyťažiť. Prostredníctvom štátnych zásahov a opatrení v najrôznejších formách, od jednoduchších až po rozsiahlejšie, sa však podarilo postupne sektor automobilového priemyslu oživiť.

Kľúčové slová: Automobilový priemysel, automobily, Globálna finančná a hospodárska kríza, vládne zásahy, vládne opatrenia, štátna pomoc, automobilky, šrotovné

In 2008 stroke the global financial and economic crisis. Its roots are in the United states, but thanks to globalisation and connection between world's economy, it has spread out worldwide. It hit all sectors, with one difference – not all were hit with the same intensity. Automotive industry wasn't any exception, since in most of the countries it represents important segment of the economy. Global financial and economic crisis has hit this sector, but not everywhere with the same intensity. The worst impacts were among North american countries and Europe, but on the other hand, Asian countries had not been hit so severely. Some of them even took the advantage of this situation. With the help of government interventions and measures in various forms – from easier ones up to more extensive – it succeeded to revitalise automotive industry sector.

Key words: Automotive industry, automobiles, Global financial and economic crisis, government interventions, government measures, state aid, car factories, scrap schemes

Predhovor

Automobilový priemysel predstavuje veľmi dôležitú súčasť ekonomiky štátov. Slovensko samozrejme nie je výnimkou. Kríza, ktorá vypukla sa pod tento sektor do značnej miery podpísala a zanechala na jeho vývoji isté stopy. Tematika je nesmierne zaujímavá, preto som s výberom témy spokojná. Cieľom práce bolo preskúmať jednotlivé dopady krízy na automobilový priemysel a zistiť ako sa dokázali jednotlivé ekonomiky s nastolenými problémami vysporiadať. Táto problematika ponúka nesmierne veľa možností, ako v danej situácii postupovať, no nemožno povedať ktorá z nich je tá správna. Každá ekonomika má svoje špecifické črty a preto aj spôsob, akým jednotlivé štáty postupovali bol rozdielny. Nedá sa jednoznačne určiť, či v danej chvíli postupovali najlepšie, avšak podľa ich presvedčenia to tak bezpochyby bolo. Z dôvodu aktuálnosti a veľkej zaujímavosti problematiky som sa rozhodla pozrieť sa na jednotlivé aspekty bližšie.

Hlavnými zdrojmi mojej práce boli publikácie vydávané jednotlivými inštitúciami sledujúcimi sektor automobilového priemyslu. K takýmto patrí Medzinárodná organizácia výrobcov motorových vozidiel (OICA), Asociácia európskych výrobcov automobilov (ACEA), Americká aliancia auto výrobcov, ako aj stránky Združenia automobilových výrobcov na Slovensku (ZAP.SR). Veľmi nápomocná pri mojej práci mi bola aj stránka Európskej komisie, Eurostatu a Európskeho online denníka Euractiv. Z dôvodu veľkej rozmanitosti témy a jej aktuálnosti, možnosť používania knižných publikácií je veľmi obmedzená. Z tohto hľadiska mi bola veľmi nápomocná publikácia Plunkett's automotive industry almanac, ktorá obsahuje mnoho dát a dôležitých informácií. Prácu s internetom a domovskými stránkami organizácii združujúcich auto výrobcov a stránky automobiliek boli pri mojej práci kľúčové, keďže obsahujú veľké množstvo pravidelne aktualizovaných údajov.

Touto cestou by som sa rada poďakovala môjmu školiteľovi a vedúcemu diplomovej práce, Ing. Tomášovi Dudášovi PhD., ktorý mi bol vždy nápomocný a poskytol mi mnoho cenných a užitočných informácií a rád, ktorými prispel k písaniu a skvalitneniu mojej práce.

Ďalej by som sa chcela poďakovať aj všetkým, ktorí svojimi radami a postrehmi prispeli formovaniu a zdokonaleniu mojej práce.

Obsah

Úvod.....	9
1. Všeobecný prehľad automobilového priemyslu.....	11
1.1. Automobilový priemysel – pojem.....	11
1.2. História automobilového priemyslu v skratke	11
1.3. Dopady krízy na automobilový priemysel	13
1.3.1. Hlavné dôsledky krízy:	14
1.3.2. Automobilový priemysel v kríze v roku 2009	15
1.3.3. Čím boli motivované vládne zásahy v automobilovom priemysle počas krízy	17
1.3.4. Stupne štátnych zásahov	20
2. Dopady globálnej hospodárskej krízy na jednotlivé svetové regióny	21
2.1. Severná Amerika.....	22
2.1.1. USA	22
2.1.2. Kanada	30
2.2. Ázia	34
2.2.1. Japonsko.....	35
2.2.2. Čína	37
2.2.3. Južná Kórea.....	41
2.2.4. India	42
3. Vývoj automobilového priemyslu v Európe v rokoch 2008 - 2010	45
3.1. Európska únia.....	45
3.1.1. Vývoj automobilového priemyslu v Európskej únii	46
3.1.2. Porovnanie starej EÚ 15 a nových členských štátov	51
3.1.3. Proti krízové opatrenia prijaté vybranými krajinami EÚ.....	51
3.1.4. Podpora EÚ v boji proti kríze v automobilovom priemysle.....	53
3.2. Slovensko.....	59
Záver.....	64
Zoznam použitej literatúry.....	66
Prílohy.....	73

Úvod

Globálna finančná a hospodárska kríza prepukla naplno už v roku 2008, prvotne v USA, odkiaľ sa postupne začala šíriť do celého sveta. USA je ekonomika, ktorá je silne prepojená so všetkými časťami sveta a tak nie je prekvapujúce, že hoci prvotný podnet krízy vyšiel z tejto krajiny, postupne sa dotkol aj iných častí sveta. Dopadu sa nevyhol ani automobilový priemysel a odvetvia, ktoré sa naňho viažu, či už sa jedná o výrobu častí, alebo o samotný predaj automobilov.

Práca pojednáva o dopadoch krízy na globálny automobilový priemysel. Je rozdelená do troch častí, z ktorých každá sa venuje určitému svetovému regiónu, pre ktorý ma automobilový priemysel značný význam.

Prvá časť práce je zameraná na ozrejenie pojmu automobilového priemyslu, jeho stručnú históriu a na všeobecne platné dopady, ktoré so sebou kríza priniesla. Je tu popísaný vývoj priemyslu v roku 2009, ktorý sa všeobecne považuje ako krízový pre toto odvetvie, keďže v tomto roku sa dopady vo väčšine krajín prejavili najsilnejšie. Ďalej sú v prvej časti rozpracované motívy, ktoré viedli k zásahom do priemyslu zo strany štátu, ako aj stupne štátnych zásahov, ku ktorým sa vlády jednotlivých štátov uchýlili.

Druhá časť je venovaná dopadu krízy na samostatné regióny, konkrétne na Severoamerický a Ázijský. V časti rozoberajúcej dopady na Severoamerický región sa hovorí hlavne o dopadoch na Spojené štáty americké, odkiaľ sa kríza rozšírila do celého sveta. Bližšie popisuje povahu krízy a proces rozhodovania sa vlády Spojených štátov pri zachraňovaní zasiahnutých dominantných auto výrobcov, tzv. Big Three (Veľká trojka), ktorá zahŕňa veľikánov ako General Motors, Chrysler a Ford. Ďalej rozoberá aj situáciu v kanadskom priemysle, ktorý je na americký naviazaný vo veľkej miere a to hlavne prostredníctvom spájania sa trhov do kooperačných zoskupení a zmlúv (zmluva APTA a zoskupenie NAFTA). Časť venujúca sa Ázijskému regiónu rozoberá situáciu na tomto kontinente a to hlavne krajiny, pre ktoré je automobilový priemysel rozhodujúci. Hovorí o dopadoch krízy na Japonsko, Južnú Kóreu, ale aj na ekonomiky, ktoré do budúcnosti predstavujú pre automobilový priemysel obrovský potenciál. Jedná sa o Čínu a Indiu.

Keďže sme súčasťou Európskej únie, posledná, teda tretia časť je venovaná dopadom krízy na túto oblasť. Európska únia je jedným z najväčších automobilových mocností, čo sa týka produkcie, ako aj spotreby. Je tu rozobratý priebeh krízy v rámci

Únie, rozhodovacie tendencie v jednotlivých členských štátoch (rozdelené sú na nové a staré členské štáty, keďže dopady krízy boli v podstate podobné v rámci týchto dvoch skupín). Keďže automobilový priemysel tvorí akúsi hybnú silu rozvoja týchto krajín, v záujme zabránenia poklesu konkurencieschopnosti tohto odvetvia, ako aj negatívneho dopadu na celú ekonomiku, vlády hľadali nové nástroje na úspešné zavedenie priemyselnej politiky. Samostatná časť v rámci Európskej únie je venovaná Slovenskej republike, ktorá bola krízou do určitej miery zasiahnutá taktiež. Je tu priblížená situácia v Slovenskom automobilovom sektore, opatrenia vlády prijaté proti kríze, prijaté so zámerom udržania konkurencieschopnosti Slovenského automobilového priemyslu.

1. Všeobecný prehľad automobilového priemyslu

1.1. Automobilový priemysel – pojem

Pod pojmom automobilový priemysel si každý z nás predstavuje čosi iné. V podstate sú naše predstavy v základe podobné, avšak pre dobro veci je užitočné ozrejmiť si význam tohto pojmu. Stretávame sa s všelijakými definíciami, od rôznych laických vysvetlení, až po zložité, niekoľkostranové. V encyklopédii Britannica sa však stretávame s vysvetlením pojmu, ktorý je pre prácu postačujúci a celkom výstižný: „Všetky spoločnosti a aktivity spojené s výrobou motorových vozidiel, zahŕňajúc väčšinu komponentov, akými sú motory, karosérie, vynímajúc kolesá a nádrže. Hlavnými produktmi odvetvia sú automobily, ľahké nákladiaky, vrátane pick-upov, dodávky a športové vozidlá. Komerčné vozidlá (napr. dovozové kamióny, a obrovské prepravné kamióny, často aj malé nákladiaky), aj keď sú dôležité pre priemysel, sú len sekundárne.“¹

1.2. História automobilového priemyslu v skratke

20. storočie bolo svedkom nebyvalého rozmachu automobilového priemyslu. Od bicyklov cez motorky, buginy a mašiny. Výrobcovia v Európe a USA zostrojili prvé automobily na konci 19. storočia. Francúzski výrobcovia strojov na spracovanie dreva, Emile Levassor a Rene Phard, zostrojili v roku 1890 svoje prvé auto s motorom, zostrojeným a navrhnutým v Nemecku, pod vedením Gottlieba Daimlera a Wilhelma Maybacka. Francúzsky výrobca bicyklov Armand Peugeot licencoval rovnaký motor a predal svoje prvé štyri ľahké automobily už v roku 1891. V roku 1892 ho nasledoval aj nemecký Karl Benz, ktorý vymyslel prvý 4 kolesový automobil a o rok neskôr Charles a Frank Duryca vybudovali v USA prvý benzínový automobil. Ransom Olds je považovaný za vôbec prvého masového producenta automobilov poháňaných benzínom. V roku 1901 vyrobil 495 automobilov pod názvom „Curved Dash Olds. V Japonsku vyrobil prvé benzínové vozidlo chlapík s menom Kamanosuke Uchiyama, ale až od roku 1914 sa tu začalo s produkciou automobilov vo väčších množstvách pod záštitou automobilky Mitsubishi.“²

¹BRITANNICA: Automotive Industry: [online 21.09.2010], [cit 22.09.2010]. Dostupné na: <<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/45050/automotive-industry>>

²INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011]. Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

Každý región v „triáde“ – Severná Amerika, Európa, Ázia značne prispel k procesom rozvoja, k produkcii a organizácii automobilového priemyslu v 20. Storočí. Títo inovátori vytvorili konkurenčnú štruktúru tohto priemyslu, ako ju poznáme dnes. Organizácia produkčných inputov, akými sú práca, dodávka komponentov a materiálov, ako aj nastavenie distribúcie a distribučných firiállok, sú tiež dôležitými dimenziami pre rast tohto odvetvia. Tak isto aj sily mimo priemyslu tvarujú jeho štruktúru a stratégie ktoré sa v ňom uplatňujú. Medzi tieto prúdy môžeme zaradiť toky obchodu, regionálny a medzinárodný pohyb kapitálu, regionálne a politické opatrenia týkajúce sa obchodu, environmentálne regulácie, intelektuálne vlastníctvo patentov, vznikajúce ekonomiky a prítok IT cez produkciu a distribučné systémy.³

Automobilový priemysel je dynamickým odvetvím, ktoré tvorí približne jedno z 10 pracovných miest v rozvinutých krajinách. Rozvíjajúce sa ekonomiky často nazerajú do ich lokálneho automobilového sektora, aby tak posilnili príležitosti pre svoj rast a to hlavne kvôli silným prepojeniam, ktoré má automobilový priemysel s inými odvetviami ich ekonomiky.

Etapizácia Automobilového priemyslu

Automobilový priemysel sa postupne vyvíjal, a každá z jeho postupných etáp bola charakterizovaná inými vlastnosťami:⁴

- 1. Silová produkcia (1890 – 1908):** toto obdobie je charakterizované tuctami malých firiem, ktoré sa snažili zaviesť štandardizovaný produkt a postup výroby.
- 2. Masová produkcia (1908 – 1973):** pre toto obdobie sú charakteristické „výrobné pásy“, ktoré sa stali štandardným operačným systémom priemyslu. Typickým predstaviteľom bol Ford a jeho masová produkcia modelu T.
- 3. Štíhla výroba (1974 – dodnes):** prvotne dala impulz k rozvoju tohto obdobia Toyota pod vedením Taichi Ohno už v roku 1950, ktorý predstavil revolučný manažment procesu rozvoja produktu a produkcie.

³ INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011]. Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

⁴ INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011]. Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

Mechanizácia automobilovej výroby sa v poslednom storočí tiež výrazne zmenila. Bola vedená hlavne potrebou rýchlejšej produkcie s nižšími nákladmi na strane dodávateľov (odvetvia, priemyslu). Fordov systém masovej produkcie závisel na štandardizovaných systémoch. Tieto umožnili výstavbu montážnych závodov, ktoré boli úplne automatizované a využívali hotové autosúčiastky. Vo svojom rozkvele medzi 1908 a 1920, Ford zjednodušil výrobný proces a to do takého štádia, kedy zostrojenie auta trvalo len hodinu a pol. Zadaním priemyselného štandardu pre produkciu, prevzal Ford prvenstvo v podiele na trhu. To však tiež viedlo k samol'ubemu mysleniu, ktoré na druhej strane brzdilo inovácie. V roku 1920 zaviedol GM inovácie do svojho systému produkcie, čo zlepšilo flexibilitu Fordových montážnych liniek a tým zlepšilo schopnosť prechodu z jedného modelu na druhý. Fordovi však trvalo až pol roka, kým prestal masovo vyrábať svoj povestný Model T. Naproti tomu Toyotov systém úzkej výroby, zavedený v roku 1953, naopak viedol produktivitu do iných výšin tým, že zo systému push prešiel na pull systém. Namiesto produkovania veľkého množstva vozidiel a ich pretláčania cez obchodné zastúpenia smerom k predaju zákazníkom, alebo do zásob v skladoch, získal systém úzkej výroby cez proces, ktorý bol založený na okamžitom dopyte. To viedlo k zmenšeniu inventárov u dodávateľov, konštruktérov a obchodných zastúpeniach. Produkcia just-in-time znamenala väčšiu zodpovednosť za dizajn produktu, jeho kvalitu, doručenie ku konštruktérom a dodávateľom, v porovnaní so systémom masovej výroby. Dodávatelia už neboli vertikálne integrovaní v auto konštruktérskych operáciách, skôr boli prepojení v sieti konštruktérov cez dlhodobé kontrakty. Celkový systém znižovania nákladov a reakcie na dopyt a požiadavky zákazníkov znamenali revolúciu auto výroby v globálnom meradle, hoci každý model bol adaptovaný požiadavkám v konkrétnom regióne⁵.

Inovácie produktov automobilového priemyslu boli hlavne odpoveďou na požiadavky zákazníkov, aj keď umiestňovanie produktov je pre výrobcov automobilov veľmi kritická a hlavne strategická premenná. Odkedy General Motors začali vyrábať rôzne druhy vozidiel pre rôzne segmenty a teda ukončili výrobu nákladového Modelu T a pristúpili k diferenciacii svojich produktov v niekoľkých dimenziách, stala sa táto schopnosť pre producentov automobilov strategickou. Americkí výrobcovia prejavili schopnosť reagovať hlavne na požiadavky dopytu v oblasti komfortu, rýchlosti a bezpečnosti, vyvinuli robustné riadiace vleký, plyšové závesy a interiéry so štýlovými

⁵INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011] . Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

podvozkami a konštrukciami. Európania naopak sústredili svoju pozornosť na výkon a pružnosť vozidiel a atribúty, akými boli radiálne pneumatiky opásané oceľou, diskové brzdy, vstrekovanie paliva a dieselové motory. Pre Japonských výrobcov, miniaturistickú kultúru, determinovali špecifická áut atribúty ako vzácnosť palivových zdrojov, materiálov a miesta⁶.

V minulom storočí sa objavili tiež inovácie v organizácii. V súvislosti so zavedením masovej produkcie sa objavila vertikálna organizácia. Auto výrobcovia internalizovali produkciu kľúčových komponentov v dôsledku pokusu o minimalizáciu transakčných nákladov spojených s neskorými dodávkami a produktmi, ktoré neboli vybavené podľa exaktných kritérií. Napríklad podiel komponentov pochádzajúcich od vonkajších dodávateľov k cene amerického automobilu sa z pôvodných 55% v roku 1922 znížil na 25% v roku 1926⁷.

Počas veľkej ekonomickej krízy sa tento sklon k internalizácii produkcie zmiernil. Výrobcovia áut zistili, že vertikálna organizácia neumožňovala dostatočnú flexibilitu v operáciách potrebných na inováciu produktov. V roku 1930 uvoľnila Fordova vertikálne integrovaná, centrálna kontrolovaná organizačná štruktúra cestu multi-divíznej organizačnej štruktúre, ktorú v GM Corporation implementoval Alfred Sloan. Sloanovo decentralizované nastavenie GM podporilo samostatné prostredie pre rozvoj produkcie a predaj širokej škály výrobkov. Spolu s programom úzkej produkcie prišiel aj reformný organizačný systém – systém rozšíreného podniku. Aj keď autormi efektívneho manažmentu rozptýlených mechanizmov ponukovej siete sú Japonskí producenti, Chrysler Corporation je kreditovaná za úspešnú implementáciu tohto systému inovácii v Americkej oblasti⁸.

1.3. Dopady krízy na automobilový priemysel

Globálna finančná a hospodárska kríza je už od roku 2008 jednou z najdiskutovanejších tém na svete. Prívlastok globálna si pritom zasluhuje právom, keďže z krajiny pôvodcu, teda USA, sa postupne, či už primárne alebo sekundárne, rozšírila na ostatné krajiny sveta.

⁶ INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011] . Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

⁷ INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011] . Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

⁸ INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online 2011] . Dostupné na: <http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>

USA sú nielen krajinou číslo jeden, čo sa týka politického vplyvu, ale aj krajinou, ktorá na seba viaže mnohé iné svetové ekonomiky. Pojem globalizácia sa dnes skloňuje v bežnej ľudskej komunikácii a týka sa celého sveta, USA sú však miestom naštartovania krízy, ktorá sa globálnymi cestami presunula postupne na celý svet a práve na tomto príklade je fantasticky pozorovateľná súčasná spolupráca a vzájomné vzťahy medzi jednotlivými krajinami, ako aj ostatnými subjektmi svetového hospodárstva. Inak tomu nebolo ani v prípade automobilového priemyslu.

Automobilový priemysel je jedným zo sektorov, ktorých sa recesia dotkla najvýraznejšie. Dopyt po autách sa znížil a zvýraznil ťažkosti z prebytku produkčnej kapacity, ktoré sa prejavovali už pred samotnou krízou, prehĺbil sa aj ekonomický pokles u krajín hlavných automobilových výrobcov. Relatívne k všeobecnému poklesu však pokles v predaji áut nebol o nič hlbší ako bolo zistené už v minulosti.

1.3.1. Hlavné dôsledky krízy⁹:

- Relatívna veľkosť automobilového priemyslu k celkovej aktivite je malá, avšak kvôli jej silným prepojeniam s ostatnými časťami ekonomie, konečný dopad krízy na tento priemysel a širšie okolie je značný. „Automobilový priemysel je prepojený s mnohými odvetviami, aj mimo strojárstva – elektronika, oceliarstvo, chemický priemysel, IKT, gumárne, ale napríklad aj textilné fabriky. Na výrobu áut sa napríklad v EÚ využíva 20% vyrobenej ocele a 36% hliníka.“¹⁰
- Automobilový cyklus spolu s obchodným cyklom sa väčšinou pohybujú v jednej rovine, ale amplitúda tohto pohybu v automobilovom priemysle je vyššia. Volatilita automobilového priemyslu je celkovo taktiež väčšia ako u ostatných odvetví.
- Podľa evidencie je možné pozorovať, že pokles v predaji vozidiel od polovice roka 2008 v USA a Kanade bol zväčšený v dôsledku nedostatočného, resp. zníženého prístupu k úverom, čo viedlo veľa domácností k rozhodnutiu, že kúpu automobilu odložia na neskôr. Toto naznačuje, že zlepšenie v podmienkach na finančnom trhu by poskytlo impulz k predaju áut.
- Podpora vlády v prospech automobilového priemyslu mala rôzne formy, zahŕňajúc dotácie firmám a priame zapojenie do reštrukturalizačných plánov v tomto odvetví.

⁹OECD: The automobile industry in and beyond the crisis. [online] 2010. Dostupné na: <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/61/44089863.pdf>>

¹⁰EurActiv: Prehľad: Európsky automobilový priemysel a kríza [online] 26.02.2009, [cit. 23.09.2010] . Dostupné na:<<http://www.euractiv.sk/podnikanie-v-eu/clanok/prehľad-europsky-automobilovy-priemysel-a-kríza-012320>>

Tieto opatrenia zamedzili štrukturálne zmeny, ktorými by inak toto odvetvie muselo pravdepodobne prejsť.

- Mnoho krajín zaviedlo schémy pre šrotovné, aby tak odpružili celkový pokles v ekonomických aktivitách a zvýšili predajnosť v krátkom období. Avšak crowding-out efekt, kedy dopyt po nových autách tlmí dopyt po ďalších produktoch, pravdepodobne zníži svoj konečný dopad na ekonomické aktivity. Tieto programy sú dočasné a pozostávajú predovšetkým z posunu kúpy z budúcnosti do skoršieho obdobia, a preto je pravdepodobné, že vzplanutie predaja bude obrátené po tom, ako sa tieto schémy dostanú do svojho konca. Načasovanie a veľkosť efektu návratnosti sú rôzne, ale naznačujú, že v krátkom časovom horizonte môže byť predaj áut v mnohých krajinách dočasne stláčaný podľa načasovania šrotovných programov. Tieto schémy taktiež nepatria medzi nákladovo efektívne nástroje, pokiaľ sa jedná o emisie a únik škodlivých látok.
- Kým predaj áut je pod priemerom, obrat v predaji áut bol pravdepodobný v Severnej Amerike, Japonsku a Veľkej Británii, zatiaľ čo predaj áut v Nemecku bol výrazne vytlačený nad priemer a jeho napredovanie sa oslabilo.
- V strednodobom horizonte, regióny ktoré sa nachádzajú v OECD, ale aj mimo nej boli náchylné na opačné trendy v predaji áut. Na vyspelých trhoch, akými sú Európa a Severná Amerika, trendy stagnujú. Naopak v Číne sa predpokladali a aj predpokladajú rýchle zvýšenia. Čína je totiž už druhým najväčším automobilovým trhom. Veľký nárast je predpokladaný tak isto v Indii. Kórejské a Japonské automobilky sú silno zviazané svetovými trhmi, lebo veľkú časť svojej produkcie vyvážajú. Udržiavajúc si veľké úrovně úspor z kapacity, budú si musieť udržať svoj export¹¹.

1.3.2. Automobilový priemysel v kríze v roku 2009

Kríza v podstate len prehĺbila celosvetovú globálnu recesiu, ktorá sa začala už začiatkom roka 2008. To, že sa kríza dotkla automobilového priemyslu dosť závažne, vyplýva z viacerých skutočností:

¹¹OECD: The automobile industry in and beyond the crisis. [online] 2010, dostupné na: <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/61/44089863.pdf>>

Priemysel a najmä reťazce prepojené na čele s americkými automobilkami Veľkej trojky¹², boli v katastrofálnom stave. Pre spoločnosti, ktoré prežívali z podpory, znamenalo zmrazenie úverových trhov zrušenie objednávok, neuhradenie dodávateľských faktúr a dočasne uzavreté prevádzky. Obrovské dlhové zaťaženie, vysoká miera nákladov nehnuteľného majetku, vysoké pracovné náklady, obrovské penzijné záväzky a záväzky do zdravotnej poisťovne ešte umocnili napáchanú škodu. Ďalším dôvodom bolo zvyšovanie nákladov a rast dlhovekosti motorových vozidiel, ktoré nútili potenciálnych kupcov aby s kúpou vozidiel ešte počkali. Zákazníkom, a to hlavne tým z USA (ktoré predstavuje trh s najväčším počtom osobných automobilov) bol sťažený prístup k úverom a zároveň im hrozila aj strata zamestnania. Vďaka tomu boli nútení viac šoriť. Predaj automobilov poklesol a dôsledkom toho sa na začiatku jesene 2008 automobilový priemysel prepadol do najhoršej krízy od Veľkej krízy v 30-tych rokoch¹³.

Kvôli umiestňovaniu montážnych závodov a závodov na výrobu komponentov do národných a regionálnych systémov produkcie, zasiahli dopady krízy každú krajinu, resp. región. Najväčší pokles tržieb bol zaznamenaný v USA. Pokým toto malo dopad na dovoz súčiastok, ktorý poklesol v priemere o 20,2% ročne v časovom intervale 2008 – 2009 (US International Trade Commission), o to väčší bol dopad krízy Spojených štátov na výrobcov súčiastok a na montážne závody v celej Severnej Amerike. Niektoré zo závodov len prestali dovážať súčiastky, iné boli nútené dočasne uzavrieť prevádzky¹⁴.

V tomto prostredí ponúkol Kongres USA podporovaný administratívou (neochotnou predsedať likvidácii najväčšieho predstaviteľa spracovateľského priemyslu krajiny) niekoľko vln štátnej pomoci. Stalo sa tak však až po sérii ponížujúcich vypočutí v Kongrese, kde generálni riaditelia Veľkej trojky predkladali návrhy, aby im bola poskytnutá táto štátna pomoc. Boli podrobení krížovému výsluchu na tému, ako bude ich manažment schopný čeliť kríze. Generálny riaditeľ General Motors v dôsledku toho odstúpil a automobilka bola nútená prevziať „Chapter 11“¹⁵ o bankrote. Návrh na konkurz podal aj Chrysler, avšak pomocou čiastkových likvidácii a predaj svojich lukratívnych

¹² Tzv. americká „Big three“ – GM, Chrysler a Ford.

¹³ OECD: The automobile industry in and beyond the crisis. [online] 2010, dostupné na: <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/61/44089863.pdf>>

¹⁴ OECD: The automobile industry in and beyond the crisis. [online] 2010, dostupné na: <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/61/44089863.pdf>>

¹⁵ Jendá sa o kapitolu konkurzného zákona Spojených štátov, ktorá umožňuje reorganizáciu podľa Zákona o konkurze v zákonníku Spojených štátov. Kapitola 11 o konkurze je k dispozícii každému podniku, organizovanému, či už ako korporácia, alebo fyzická osoba, ale aj pre jednotlivca, hoci je to najprominentnejší spôsob, využívaný hlavne právnickými osobami.

akcii talianskemu Fiatu sa vyhol rozpadu. Fiat sa snažil presadiť nové technológie a podporiť manažment v reštrukturalizácii, aby sa spoločnosť opäť stala životaschopnou. Pokým o Forde prevládala domnienka, že si ešte nevypýtal, ba ani neobdržal vládnú pomoc, spoločnosť v júni 2009 prijala od Ministerstva Energetiky 5,7 miliardy USD ako „transformačnú pôžičku“ na vytvorenie nových, palivovo efektívnejších osobných a nákladných automobilov¹⁶.

Aj v Európe boli poskytované pôžičky, avšak stalo sa tak iným spôsobom. Úverová pomoc a záruky boli poskytované priamo postihnutým firmám. Spotrebiteľom bolo zas ponúkané šrotovné, alebo environmentálne motivované dotácie, aby sa tak podporil predaj v tomto odvetví, čím by sa zabezpečila nepriama pomoc samotným firmám.

1.3.3. Čím boli motivované vládne zásahy v automobilovom priemysle počas krízy

Počas krízy, ktorá zasiahla automobilový priemysel najmä v roku 2009, zažili takmer všetky odvetvia pokles v predaji a spoločnosti sa pohybovali na samom okraji bankrotu, ak nie práve v ňom. Vláda zasiahla vo väčšom množstve v porovnaní s automobilovým priemyslom iba v bankovníctve. Bankovníctvo predstavuje veľmi dôležitý sektor a preto je celkom pochopiteľné, že sa tak vláda rozhodla. Avšak prečo sa tak stalo aj v prípade Automobilového priemyslu? Uvedieme si zopár príkladov¹⁷:

1. Prevláda názor, že vládny zásah je realizovateľný a zvládnuteľný:

Automobilový priemysel je nesmierne koncentrovaný smerom nahor. Vedúce firmy sú obrovské a je ich veľmi málo. Hodnotový reťazec je štruktúrovaný jasne a hierarchickým spôsobom. V dôsledku toho predstavitelia vlády veria, že môžu efektívne pomáhať priemyslu tým, že podporia firmy s vedúcim postavením a tým vytvoria aj obchod pre nižšie postavené firmy a tisíce dodávateľov.

2. Veľká politická citlivosť:

Bankroty veľkých firiem môžu spôsobiť politické reakcie a to v akomkoľvek odvetví alebo krajine. Veľká, regionálne koncentrovaná zamestnanosť v automobilovom sektore,

¹⁶MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 3. ISBN 978-613-0-71981-4.

¹⁷STRUGEON, T.J., VAN BIESEBROECK, J.: Effects of the crisis on the Automotive industry in Developing countries. Policy research working paper, World Bank, 2010, s. 6. Dostupné na: <[http://unstats.un.org/unsd/trade/s_geneva2011/refdocs/RDs/Automotive%20Industry%20and%20Crisis%20\(Sturgeon%20-%20Jun%202010\).pdf](http://unstats.un.org/unsd/trade/s_geneva2011/refdocs/RDs/Automotive%20Industry%20and%20Crisis%20(Sturgeon%20-%20Jun%202010).pdf)>

obrovské množstvo osobných vozidiel a silné odbory pôsobia na politikov oveľa viac a tak je pre nich ťažké, aby nechali firmy v tomto sektore skrachovať. Hlavne však v čase, keď je celkový trh práce veľmi slabý.

3. Multiplikačný efekt ako dôvod na poskytnutie podporných programov automobilovému priemyslu:

Pojem multiplikačný efekt bol často spomínaný v súvislosti s krízou a používaný ako forma ospravedlnenia a odôvodnenia na záchranu automobiliek. Je trochu zavádzajúce prezentovať ho ako nepriame vytváranie pracovných miest, avšak vládna pomoc môže zásahmi minimalizovať nárast cyklickej nezamestnanosti v krátkodobom horizonte.

4. Stimulácia dopytu po vozidlách ako efektívny spôsob zvyšovania agregátneho dopytu:

Zákazníci môžu zmeniť načasovanie kúpy vozidiel ľahšie ako väčšinu iných nákupov. Kúpa nového vozidla je často rozhodnutím, ktoré prichádza v čase, keď má domácnosť ešte stále reálne existujúce a fungujúce vozidlo. Aj keď to pôsobí na pokles predaja, ktorý je väčší na začiatku recesie (čo vyvolalo zásah), tiež sa tak celkom účinne ovplyvňuje efektívnosť stimulácie dopytu, pretože spotrebiteľia môžu posunúť svoje nákupy dopredu.

5. Podpora dopytu po nových vozidlách a environmentálne účinky:

Vysoké ceny pohonných hmôt v roku 2008 spolu s rastúcimi obavami ohľadom emisii oxidu uhličitého opäť zobudili politikov, aby sa sústredili na potrebu znižovania spotreby fosílnych palív. Politické opatrenia zahŕňali dane na CO₂, vyššie štandardy pre účinnosť palív a pre výskum a vývoj nových technológií.

6. Záchrana automobiliek ako riešenie problému s úvermi:

Vo väčšine krajín je veľká časť predaja vozidiel financovaná (v Spojených štátoch až 90%). Sprísňovanie úverových podmienok pre zákazníkov im sťažovalo dostať sa za normálnych podmienok k takémuto financovaniu pri kúpe auta. Operácie GM a Chrysleru sú úzko prepojené s finančnými spoločnosťami a často na nich aj závisia, čo sa týka zisku. Obtiažnosť získania úveru pre tieto firmy samotné im znemožňuje poskytnúť spotrebiteľovi financovanie a zabraňuje im plniť ich obvyklé úlohy vo financovaní prevádzkového kapitálu (tj. zásoby vozidiel) v sieťach obchodného zastúpenia.

Vzhľadom k tomu, že politické ciele, zdôvodnenia a motivácia pre zásahy a výpomoci boli tak početné a prijaté opatrenia tak zložité, je ťažké ohodnotiť ich. Ani jedno z kritérií - záchrana jednotlivých firiem, spomaľovanie nezamestnanosti, oprava úverových trhov, redukcia emisii uhlíka, alebo stimulácia agregátneho dopytu - nemôžeme považovať ako meradlo úspechu. Je zrejmé, že opatrenia, ktoré sa usilujú o dosiahnutie viacerých cieľov sú chvályhodné, ale debata o ich správnosti je zakalená, lebo rôzne ciele a úspechy boli zdôrazňované rôznymi tvorcami s rôznymi cieľmi. S toľkými možnými cieľmi a opatreniami na výber je ľahké hovoriť o úspechu alebo o zlyhaní na základe politických záujmov.

1.3.4. Stupne štátnych zásahov

V podstate každá západná vláda s rozsiahlym podielom automobilového priemyslu na HDP nejakým spôsobom zasiahla počas ekonomickej krízy, ktorá zasiahla tento priemysel najzreteľnejšie v roku 2009. Ďalej si uvedieme jednotlivé opatrenia, ktoré vlády prijímali. Uvádzame ich od menej drastických smerom ku kontroverzným. Pokiaľ sa problémy s jednotlivými spoločnosťami zhoršovali, vlády jednotlivých štátov sa ocitli na akomsi rebríku, po ktorom sa šplhali postupne smerom nahor¹⁸:

a) Úverové záruky:

Jedná sa o najmenej kontroverzné opatrenie. Väčšina krajín iniciovala schémy na zabezpečenie alebo poskytnutie úveru, ktoré spravidla nie sú obmedzené na automobilový priemysel. Populárny prístup k podpore automobilového priemyslu je vyčlenenie pôžičky na výskum a vývoj, na vývoj vozidiel so zvýšenou efektívnosťou spotreby paliva alebo na zabezpečenie úveru firemnými pozemkami alebo budovami.

b) Rekapitalizácia finančných jednotiek

Rekapitalizácia je podobná kreditným zárukám a zásahom do bankového sektora, s tým rozdielom, že neobsahuje alebo je v nej len veľmi málo kapitálovej účasti vlády. Pokles dopytu po nových, ale aj ojazdených vozidlách spôsobil veľké straty vo financovaní jednotiek aktívnych na leasingovom trhu. V porovnaní s bankami, alebo inými finančnými

¹⁸STRUGEON, T.J., VAN BIESEBROECK, J.: Effects of the crisis on the Automotive industry in Developing countries. Policy research working paper, World Bank, 2010, s. 6. Dostupné na: <[http://unstats.un.org/unsd/trade/s_geneva2011/refdocs/RDs/Automotive%20Industry%20and%20Crisis%20\(Sturgeon%20-%20Jun%202010\).pdf](http://unstats.un.org/unsd/trade/s_geneva2011/refdocs/RDs/Automotive%20Industry%20and%20Crisis%20(Sturgeon%20-%20Jun%202010).pdf)>

inštitúciami existuje pri úveroch automobiliek len málo nerozdeleného zisku z minulých rokov na posilnenie firemného podielu v akciovej spoločnosti, lebo výnosy sú posunuté na udržanie výrobných jednotiek nad vodou.

c) Nákup spotrebiteľských dotácií

Poskytovanie nákupných dotácií priamo zákazníkovi zvyhodňuje výrobcov automobilov a dodávateľov, stimuluje širšie hospodárstvo a je ľahko sledovateľné. Vo väčšine krajín boli zavedené aj predpisy ktoré mali prínos pre životné prostredie. Makroekonomický dopad týchto programov bol veľmi veľký, ale pomaly dokázal, že sa stal aj brzdou zotavovania sa samotného predaja.

d) Provízia pracovného kapitálu a záruky riadenia

Ide o priame vstrekovanie pracovného kapitálu do špecifických spoločností. Je nepravdepodobné, aby prešlo bez toho, aby zákonodarcovia získali vplyv na procese rozhodovania, hoc samotné vlády zdôrazňovali, že nezasahujú do každodenných operácií spoločností a plánujú predať svoje podiely pri prvej príležitosti.

e) Prevzatie záväzkov

Tento postup je podobný ako poskytovanie pracovného kapitálu, ale bez očakávania, že pôžičky budú niekedy preplatené. V tomto prípade sa vláda stala zainteresovaná vo vedení firmy ešte vo väčšej miere. Pokým sú tieto peňažné infúzie technicky štruktúrované ako úvery, často neexistuje žiaden reálny predpoklad splácania.

f) Kvázi znárodnenie

V rámci procesu „rýchleho výpadku“ Chrysleru a GM, vzala americká (ale aj kanadská) vláda veľký podiel vlastného imania reštrukturalizovaných podnikov výmenou za financovanie dlžníka v držbe. V tomto prípade sa zásahy vlády do strategického rozhodovania stali explicitnejšími; vymenovanie nových zástupcov vrcholového manažmentu, požiadavka na ďalšie znižovanie miezd, reštrukturalizácia podnikového portfólia a trvanie na uzavretí ďalších výrobných závodov, prípadne pobočiek. Deklarovaným cieľom bolo predať vládne vlastníctvo čo najskôr, ale pred tým, ako by sa toto mohlo stať, muselo by byť jasné, že firmy sú finančne stabilné.

2. Dopady globálnej hospodárskej krízy na jednotlivé svetové regióny

Kríza v automobilovom priemysle bola súčasťou celosvetového finančného poklesu. Ovplyvnila ázijských a európskych výrobcov automobilov, prvotne však zasiahla severoamerický kontinent. Najskôr sa prejavila v Spojených štátoch amerických, no následne pokles ovplyvnil aj Kanadu a to vďaka zmluve uzavretej s USA – Zmluva o obchodovaní s automobilovými výrobkami tzv. Automotive products trade agreement¹⁹.

Automobilový priemysel bol prvotne oslabený zvýšením cien pohonných hmôt²⁰, ktoré bolo spojené s energetickou krízou rokov 2003 až 2008, ktorá odradila spotrebiteľov hlavne od kúpy športových úžitkových vozidiel – SUV a pick-upov, ktoré majú vysokú spotrebu paliva²¹. Veľká trojka a Toyota sa z dôvodu predošlej popularity a relatívne vysokých ziskov z predaja týchto vozidiel zamerali na ich produkciu. Predaj palivovo neefektívnych vozidiel ponúkaným zákazníkom však začal klesať. Do roku 2008 sa situácia stala kritickou, a to aj vďaka tlaku úverovej krízy, ktorá zdvihla ceny surovín²².

Ázijské, európske, severoamerické, ale aj automobilky z iných častí sveta zaviedli kreatívne marketingové stratégie, aby prilákali neochotných spotrebiteľov, ktorí predstavovali dvojmiestny percentuálny pokles v predajoch. Hlavní producenti, vrátane Veľkej trojky a Toyoty ponúkali veľké zľavy na celé rady svojej produkcie. Veľká trojka čelila obrovskej kritike, kvôli nezodpovednosti v smere rastúcich cien pohonných hmôt. Spotrebiteľia zo Severnej ameriky sa začali obracať na produkty vyššej kvality s vyššou palivovou efektívnosťou z radov európskych a japonských výrobcov. Avšak mnoho áut, ktoré boli síce vnímané ako zahraničné, boli vlastne akýmisi „transplantáciami“

¹⁹ Zmluva medzi Kanadou a Spojenými štátmi z roku 1965 o odstránení ciel na motorové vozidlá a auto diely. Dohoda takmer okamžite, vyústila do zvýšeného automobilového obchodu. Zástancovia zmluvy (a voľného obchodu všeobecne) argumentujú, že vďaka dohode boli v Kanade vytvorené tisíce pracovných miest, a súčasne bol eliminovaný aj jej obchodný deficit so Spojenými štátmi. Kritici, však, poukazujú na to, že Kanada jej vlastné automobilky boli úplne nahradené americkými. Svetová obchodná organizácia (WTO) v roku 2001 vyhlásila dohodu za nezákonnú, aj keď do tej doby ju už v podstate nahradila NAFTA. Neformálne bola dohoda nazývaná Auto pakt alebo APTA.

²⁰ THE NY TIMES: Uncertainty in U.S. auto industry puts pressure on suppliers. International Herald Tribune, [online] 19.09.2008. Dostupné na: <<http://www.nytimes.com/marketing/iht/search/?iht>>

²¹ MSNBC.COM: Gas prices put Detroit Big Three in crisis mode, Associated press, [online] 01.06.2008. Dostupné na: <<http://www.msnbc.msn.com/id/24896359/>>

²² THE NY TIMES: Hazardous Conditions for the Auto Industry. [online] 01.10. 2008. Dostupné na: <<http://www.nytimes.com/2008/10/02/business/02sales.html?partner=rssnyt&emc=rss>>

zahraničných áut vyrobených, alebo zhotovených v USA za nižšie ceny, aké by mali v prípade dovozu.²³

2.1. Severná Amerika

Kríza v Severnej amerike bola najviditeľnejšia, keďže práve z tohto kontinentu sa začala šíriť so sveta. Kríza tu veľmi značne zasiahla aj automobilový priemysel.

2.1.1. USA

Hospodárska kríza, ktorá ovplyvnila aj automobilový priemysel mala viacero príčin a takmer všetky sa týkali amerického trhu a správania sa na ňom. Obzvlášť tvrdý dopad mala kríza na americké automobilky Chrysler, GM a Ford. Jedným zo spúšťačov krízy v automobilovom sektore USA bol po spľasnutí hypotekárnej bubliny nedostatok úverov a následné zvýšenie úrokových sadzieb, ako aj neochota bánk a iných inštitúcií požičiavať voľné finančné prostriedky. To malo tiež výrazný vplyv na zmenu preferencií zákazníkov. V automobilovom priemysle to znamenalo, že sa zákazníci rozhodli kupovať lacnejšie osobné vozidlá. Kríza automobilového priemyslu bola v Spojených štátoch amerických definovaná hlavne balíkmi vládnej podpory pre General Motors a Chrysler, pokiaľ Ford si zaistil úverovú líniu pre prípad, že by v blízkej budúcnosti potreboval preklenovaciu pôžičku. Predaj automobilov v USA poklesol, čo zasiahlo domácich, ale aj zahraničných producentov. Premosťovacie pôžičky viedli k väčšiemu dohľadu nad americkým automobilovým priemyslom a to v následnosti na kritiku ich produktovej škály, kvality výrobkov, vysoké pracovné náklady, pracovné bankové programy a zdravotné a dôchodkové dávky.

Medzi najsilnejších amerických producentov automobilov v USA patrí už vyššie spomenutá Veľká trojka. Jedná sa o trojicu automobiliek – Chrysler, Ford a General Motors. Na začiatku krízy GM balansoval na pokraji bankrotu, a tak potreboval pomoc. Vtedajší prezident Bush však nechcel dať do automobilového priemyslu viac ako prisľúbil, a teda, 25 mld. USD, ktoré boli určené na rozvoj výroby efektívnejších motorov áut. Na druhej strane Demokrati chceli dať automobilovému priemyslu ďalších 25 mld. USD zo

²³ MR.ZINE MONTHLY REVIEW.ORG: Yoshie Furuhashi. What's to Be Done about the Auto Industry by Dan La Botz. [online] 29.11.2008. Dostupné na: <<http://mrzine.monthlyreview.org/labotz181108.html>>

700 mld. záchranného balíka. Tieto peniaze mali predstavovať akúsi pôžičku, ktorá znamenala pre automobilový priemysel záchranný most.²⁴

Povaha krízy automobilového priemyslu

Dopad na pracovníkov automobiliek a na komunity, do ktorých sa združujú mohol byť ničujúci. Veľká trojka zamestnáva 240 000 pracovníkov, a priemysel zaoberajúci sa produkciou doplnujúcich materiálov zamestnáva asi 2,2 milióna ľudí, čo predstavuje 2% americkej pracovnej sily. Ak do tejto skupiny zahrnieme aj rodiny týchto pracovníkov, hovoríme o zhruba 10 000 000 ľudí, ktorí by boli zasiahnutí. Okolo 138 000 pracovníkov automobilového priemyslu je zastúpených úniou s názvom United Auto Workers (UAW). Počet členov tejto skupiny sa však v posledných 20. rokoch zmenšil. Ak by boli automobilky nútené zavrieť, je pravdepodobné, že táto únia by úplne zanikla²⁵.

Situácia v automobilovom priemysle USA bola veľmi zložitá. Aby boli americké automobilky konkurencieschopné, začali znižovať platy a benefity zamestnancov. Kým pred krízou zvykli zamestnanci zarábať okolo 76 USD na hodinu (plat zahŕňal výplatu spolu s benefitmi), počas krízy toto číslo kleslo na hodnotu 26 USD za výplatu a na 50 USD aj s pripočítanými benefitmi. Noví zamestnanci však zarábali len 14 USD na hodinu, a to ešte neznamenalo, že z toho budú mať aj zdravotné a dôchodkové výhody. UAW nikdy vo svojich kruhoch nezdužovala automobilky so zahraničným vlastníctvom, a tak automobilky ako Toyota mohli dôchodky stláčať ešte nižšie, čo predstavovalo pre amerických výrobcov obrovské nebezpečenstvo. Americké automobilky teda strácali voči tým so zahraničným vlastníctvom. Ak by GM a ostatné americké automobilky skrachovali, znamenalo by to pravdepodobne aj skrachovanie organizácii ako UAW a VEBA. „Aby som to stručne zhrnul, štruktúru VEBA môžeme prirovnať k domčeku z karát, ktorý úplne podlieha vzostupom a pádom finančnej budúcnosti GM. Ak GM skrachuje a vyhlási

²⁴MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 1. ISBN 978-613-0-71981-4.

²⁵MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 8. ISBN 978-613-0-71981-4.

bankrot, je veľmi pravdepodobné, že VEBA skolabuje tiež.²⁶ vyhlásil profesor práva na Univerzite Santa Clara, Stephen Diamond²⁷.

Dňa 19. novembra 2008 sa uskutočnilo rokovanie Senátu Spojených štátov o kríze automobilového priemyslu za prítomnosti hláv Chrysleru, Ford a General Motors. Výrobcovia automobilov vysvetlili, že by potrebovali finančnú pomoc v hodnote 25 mld. USD, aby tak predišli bankrotu. Senát nebol v tejto otázke jednotný. Senátori na strane Republikánov odmietali poskytnúť pomoc, niektorí dokonca tvrdili, že bankrot by bol lepší, lebo by oslobodil zamestnancov od všetkých zmlúv, ktoré uzatvorili s úniami. Avšak Demokrati naliehali, že sa musia rýchlo prijať opatrenia v súlade so zvolením nového prezidenta Obamu.²⁸ Šéf General Motors, Rick Wagoner odhadoval, že by to mohlo už v prvom roku znamenať stratu 3 miliónov pracovných pozícií, ak tento priemysel zlyhá. „Tu sa jedná o viac ako len o Detroit. Je to o záchrane americkej ekonomiky pred obrovským kolapsom.“²⁹ K téme sa na rokovaní vyjadril aj Gary Ackermann: „Možno nám môžete povedať, čo budete robiť, aby ste predávali také autá o aké majú ľudia záujem“³⁰ a Michael Capuano sa zas vyhlásil: „Obávam sa, že si zoberiete tieto peniaze a budete pokračovať v rovnako hlúpych rozhodnutiach aké ste robili za posledných 20 Rokov.“³¹

20. novembra klesli akcie General Motors na najnižšiu hodnotu od čias Veľkej krízy(30-te roky). Dôvodom bolo znižovanie sa šancí na zisk záchranného balíka. Akcie sa neskôr zvýšili v dôsledku šírenia správ o prograse v poskytnutí pomoci. 2. decembra 2008 odovzdala Veľká trojka Kongresu revízny plán, ktorý viditeľne zahŕňal drastickejšie opatrenia, medzi inými aj znižovanie platov vedúcich pracovníkov, zníženie počtu značiek a refinancovanie dlhu spoločnosti. Ukázalo sa, že celková výška požadovanej pomoci sa vyšplhala až na 34 mld. USD. Obraz vyzeral ešte dramatickejšie, ak by Kongres rýchlo

²⁶ SolidersOfSolidarity: Stephen Diamond, "GM-UAW Deal Described As 'House of Cards'," memorandum to Jerry Tucker, Paul Schrade, and Warren Davis. [online] 02.10. 2007, [cit 29.09.2010]. Dostupné na: <<http://www.soldiersofsolidarity.com/files/relatednewsandreports07-2/GMUAWVEBADealDescribedAsHouseofCards.html>>

²⁷MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 38. ISBN 978-613-0-71981-4.

²⁸FINANCIAL TIMES: Senators cool to pleas by big three carmakers. [online] 20.11. 2008. Dostupné na: <<http://www.ft.com/world/us>>

²⁹Yahoo.Finance: Big Three automakers running out of time, by Ken Thomas, Associated Press. [online] 20.11.2008, [cit 10.10.2010]. Dostupné na: <http://biz.yahoo.com/ap/081119/congress_autos.html>

³⁰CNN: More trouble for auto bailout. [online] 26.11.2008, [cit 10.10.1010]. Dostupné na: <http://money.cnn.com/2008/11/19/news/companies/auto_hearing/index.htm>

³¹CNN: More trouble for auto bailout. [online] 26.11.2008, [cit 10.10.1010]. Dostupné na: <http://money.cnn.com/2008/11/19/news/companies/auto_hearing/index.htm>

nereagoval, Chrysler povedal, že by potreboval 7 mld. USD do konca mesiaca, aby mohol fungovať, pokiaľ GM požiadal o 4 mld. USD ihneď³².

V rozhovore, ktorý odvysielala NBC v programe Meet the Press v nedeľu, 7. decembra 2008, zvolený prezident Barack Obama povedal: „Poslednú vec, čo chcem vidieť, aby sa stala je, že automobilový priemysel zanikne, ale tiež sa obávam, že hoci poskytneme 10 mld. USD, 20 mld. USD alebo 30 mld. USD alebo akékoľvek iné množstvo do tohto priemyslu, tak za pol roka až rok výrobcovia opäť prídu s klobúkom v ruke a povedia – Dajte nám viac!“³³.

9. decembra 2008 prebiehali rokovania do skorých ranných hodín a odhalili prvé vznikajúce podmienky medzi Bielym domom a Kongresom podľa ktorých by bola poskytnutá krátkodobá 15 mld. USD sanácia pre Veľkú trojku, na ktorú by dohliadal federálny „car czar“³⁴ alebo správca. Do 10. decembra sa zdalo, že bol návrh v princípe prijatý, malo sa dorovnať už iba pár detailov. Stále však nebolo jasné, či senát tento plán povolí. 10. decembra 2008 vydal Výbor pre finančné služby kópiu navrhovaného pomocného balíčka pre GM, Ford a Chrysler. Dokument navrhoval vymenovanie „car czar“ aby dohliadal na snahy o reštrukturalizáciu automobiliek a obmedzoval exekutívne bonusy. Zakazoval tzv. „golden parachute“³⁵ balíky a požadoval od automobiliek aby predali alebo sa zbavili všetkých prenajatých lietadiel a lietadiel v súkromnom vlastníctve³⁶.

Zdalo sa, že Demokrati a Biely dom sa pomaly posúvajú k dohode o 15 miliardovom núdzovom úvere pre bojovne naladený automobilový priemysel. Zdroje oboch strán povedali, že pokrok v dlho zastavovanom balíku prišiel po tom, čo

³² MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 41. ISBN 978-613-0-71981-4.

³³ NEWS.CO.UK: Obama suggests some auto execs should lose jobs. [online] 07.12.2008. Dostupné na: <<http://www.3news.co.nz/Obama-suggests-some-auto-execs-should-lose-jobs/tabid/419/articleID/83312/Default.aspx>>

³⁴ Podľa Obamu: „inteligentný a bystrý človek, ktorý by mal mať na starosti rozvoj rôznych foriem áut, tak ako sme ho doteraz poznali, ale so zvláštnym zreteľom na diaľničné právo, aspekty dizajnu, bezpečnostné faktory a spotrebu paliva.“ Dostupné na: < <http://themoderatevoice.com/24293/barack-obama-bright-idea-4329-the-car-czar/>>

³⁵ je dohoda medzi spoločnosťou a zamestnancom (obvykle vrchným manažérom). Stanovuje, že zamestnanec dostane niektoré významné výhody, ak je pracovný pomer termínovaný. Niekedy je potrebné splniť určité podmienky, obvykle je to zmena vlastníctva spoločnosti, ktorá má byť uspokojená, ale často je termín ukončenia neurčitý. Tieto výhody môžu zahŕňať odstupné, peňažné bonusy, akciové opcie alebo iné výhody. Sú navrhnuté tak, aby znižovali protichodné stimuly, ale paradoxne ich môžu aj vytvárať.

³⁶ MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 41. ISBN 978-613-0-71981-4.

predsedníčka poslaneckej snemovne Nancy Pelosi sklonila hlavu pred Prezidentom Bushom a jeho požiadavkami, že podpora pochádza z fondu vyňatého na výrobu plug-in hybridov. Šéfovia GM, Ford a Chrysler hľadali 34 mld. USD v pôžičkách. O to menšia čiastka im bola určená pokým Barack Obama prebral predsedníctvo.³⁷

Senát odmietol pomocný balík, Bush ho schválil

11. decembra, Zákon o prijatí pomocného balíka pri hlasovaní v Senáte neprešiel. Stratil 52 – 35 v Senátnom procedurálnom hlasovaní. Vedenie GM vyjadrilo hlboké sklamanie nad zlyhaním plánu: „Budeme posudzovať všetky naše možnosti a budeme pokračovať v reštrukturalizácii, aby sme získali prostriedky na prekonanie súčasnej ekonomickej krízy.“³⁸ Chrysler sa zasa vyjadril, že : „Je očividne sklamaný, čo sa udialo v Senáte a, že bude pokračovať v hľadaní fungujúceho riešenia, ktoré by zabezpečilo budúcu životaschopnosť spoločnosti.“³⁹ 19. decembra 2008, George W. Bush oznámil, že schválil záchranný plán, ktorý poskytne úvery vo výške 17,4 mld. USD americkým automobilkám GM a Chrysler. Vyjadril sa, že za súčasných ekonomických podmienok, "nechať americký automobilový priemysel aby sa zrútil, nie je zodpovedný postup."⁴⁰ Bush ihneď uvoľnil 13,4 mld. USD a ďalšie 4 mld. USD naplánoval na február 2009. Pôžičky boli dostupné z Aktu núdzovej ekonomickej stabilizácie v roku 2008⁴¹. GM mal dostať 9,4 mld. USD a Chrysler 4 mld. USD. Argumentom však bolo, že: „Ministerstvu financií chýbala štatutárna autorita k priamym TARP⁴² fondom pre auto výrobcov v rámci zákona, ktorý prešiel Kongresom, pretože TARP je obmedzená na "finančné inštitúcie" podľa § 102 TARP⁴³. Ďalším argumentom bolo, že poskytovanie TARP úverov pre financovanie operácii auto výrobcov, akými sú GMAC, sú proti zámerom Kongresu

³⁷ MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 41. ISBN 978-613-0-71981-4.

³⁸ FORBES: Wingfield, Brian; Muller, Joann : "Congress Fails Detroit". [online] 12.12.2008, [cit 10.10.2010]. Dostupné na:

<http://www.forbes.com/2008/12/12/auto-senate-bailout-biz-manufacturing-cx_bw_jm_1212bizauto.html>

³⁹ FORBES: Wingfield, Brian; Muller, Joann : "Congress Fails Detroit". [online] 12.12.2008, [cit 10.10.2010]. Dostupné na:

<http://www.forbes.com/2008/12/12/auto-senate-bailout-biz-manufacturing-cx_bw_jm_1212bizauto.html>

⁴⁰ MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 42. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁴¹ Emergency Economic Stabilization Act of 2008

⁴² Troubled Asset Relief Program - Program sanácie problémových aktív, bežne sa označuje ako TARP. Je to program vlády Spojených štátov k nákupu aktív a vlastného kapitálu od finančných inštitúcií, aby tak posilnila svoj finančný sektor. Program bol podpísaný prezidentom USA George W. Bush dňa 3.10.2008. Bolo to súčasťou vládných opatrení v roku 2008, smerujúcich k riešeniu krízy rizikových hypoték.

⁴³ THE HERITAGE FOUNDATION: TARP: Now A Slush Fund for Detroit?. [online] 12.12.2008, [cit 10.10.2010]. Dostupné na: <<http://blog.heritage.org/2008/12/12/tarp-now-a-slush-fund-for-detroit/>>

limitovať TARP úvery v prvom rade na pravé „finančné inštitúcie“. 19. decembra 2008 použil prezident Bush svoju exekutívnu právomoc aby deklaroval, že úvery TARP môžu byť určené na ktorýkoľvek program, ktorý on osobne považuje za nevyhnutný na odvrátenie finančnej krízy, a Sekciu 102 vyhlásil za nezáväznú.⁴⁴

Federálny úver by zabránil General Motors pred smerovaním do okamžitého bankrotu. Pomocný balík požadoval, aby obe spoločnosti výrazne reštrukturalizovali svoje aktivity a preukázali tak životaschopnosť. Vo februári 2009 mala Obamova administratíva zhodnotiť vývoj a postup automobiliek pri plnení podmienok pôžičky a rozhodnúť, či im vláda poskytne ďalšiu pomoc, alebo či prinúti automobilky k splateniu úverov a teda aj k bankrotu. Úroky mali byť 5 % , ale mohli sa zvýšiť aj na 10%, ak by sa pri platení auto výrobcovia omeškali⁴⁵.

Pod Obamovou administratívou bola zvážaná myšlienka „Car Czar“⁴⁶ a napokon zavedená v prospech spojenia Lawrence Summers/Timothy Geithner. Tí na ňu mali dohliadať a tak sa malo dôjsť k novej pôžičke pre automobilky. V polovici Februára GM a Chrysler v konečnom dôsledku požiadali o ďalší úver. GM a Chrysler sa znovu obrátili na vládu s požiadavkou na ďalší premost'ovací úver vo výške 21.6 mld. USD, z čoho 16,6 mld. USD by bolo pre GM a 5 mld. USD by si vzal Chrysler. General Motors prisľúbili, že sa zbavia 47 000 pracovných miest, zavrú 5 pobočiek a odseknú výrobu 12 modelov. Chrysler sa zaviazal zrušiť 3000 pracovných pozícií, jednu pracovnú pobočku a odseknúť výrobu 3 modelov áut. GM tiež hľadal kupca, aby mohol predat' svoju Švédsku pobočku Saab. GM však nespomenulo svoju Nemeckú pobočku Opel ani Britský Vauxhall.⁴⁷

⁴⁴MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 42. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁴⁵MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 43. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁴⁶ Podľa Obamu: „inteligentný a bystrý človek, ktorý by mal mať na starosti rozvoj rôznych foriem áut, tak ako sme ho doteraz poznali,ale so zvláštnym zreteľom na diaľničné právo, aspekty dizajnu, bezpečnostné faktory a spotrebu paliva.“ Dostupné na: < <http://themoderatevoice.com/24293/barack-obama-bright-idea-4329-the-car-czar/>>

⁴⁷MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 44. ISBN 978-613-0-71981-4.

Obama sa vyjadril k spoločnému zasadaniu Kongresu

Vo svojom spoločnom riešení Kongresu v roku 2009, Obama vyhlásil, že: „Investujeme 15 mld. USD do technológií, akými sú efektívnejšie autá a veľké vozidlá vyrábané priamo v Amerike. Pokiaľ ide o automobilový priemysel, všetci si uvedomujú, že roky zlého rozhodovania a globálna recesia posunuli našich auto výrobcov do priepasti. Nemali by sme a nebudeme ich ochraňovať pred ich vlastnými zlými praktikami. Ale sme odhodlaní dosiahnuť cieľ nového zrekonštruovaného automobilového priemyslu, ktorý môže súťažiť a vyhrať. Závisia na tom milióny pracovných pozícií. A ja verím, že národ, ktorý vymyslel automobil, od neho nemôže len tak odísť.“⁴⁸

Uverejnenie strát GM za rok 2008, bankrot Chrysleru a GM

Len pár dní po tom, čo sa blížila americká vláda k hľadaniu ďalších finančných prostriedkov, General Motors zverejnili svoje straty za posledný štvrtrok 2008, ktoré predstavovali 9,6 mld. USD. Toto znamenalo, že ich celková strata za rok 2008 bola 30,9 mld. USD. V roku 2007 strata činila 38,7 mld. USD. Vzhľadom na zverejnené straty GM pripustil, že očakáva, záujem audítorov o budúcu životaschopnosť, keď GM vydá svoju marcovú výročnú správu. Keď by sme vzali do úvahy štvrtročné straty, vyzeralo to tak, že budúcnosť GM je neistá.⁴⁹

30. apríla 2009 Chrysler po rokovaní s veriteľmi vyhlásil bankrot. 14. mája toho istého roku oznámil, že zavrie 25% svojich obchodných zastúpení v USA ako súčasť procesu reštrukturalizácie. 1. júna 2009, GM zlyhala pri rokovaní s majiteľmi dlhopisov. V deň, kedy bola žiadosť podaná, bola GM značne znárodnenou inštitúciou (vláda USA vlastnila 60% a kanadská 12,5%), zvyšok vkladov bol v súkromnom vlastníctve, predovšetkým zamestnancov. Odovzdanie žiadosti na súd v New Yorku znamenalo najväčšie zlyhanie priemyselnej spoločnosti v americkej histórii. Reštrukturalizácia významne zmenila General Motors, a predpokladala, že najmenej 20 000 amerických zamestnancov opustí svoju prácu. Ešte predtým GM vyhlásili, že zavrú ďalších 9 obchodných zastúpení a ďalšie 3 budú nečinné. Generálny riaditeľ GM, Fritz Henderson sa

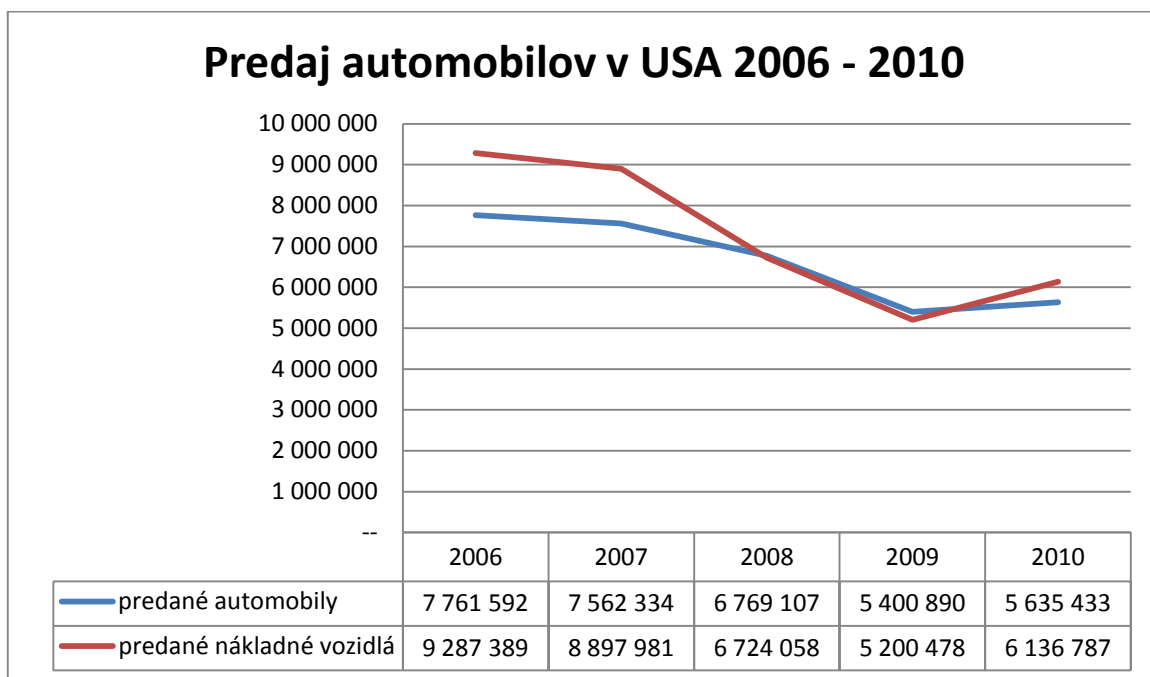
⁴⁸WHITE HOUSE: Remarks of President Barack Obama -- Address to Joint Session of Congress. [online] 24.02.2009, [cit. 10.10.2010]. Dostupné na: <http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Remarks-of-President-Barack-Obama-Address-to-Joint-Session-of-Congress/>

⁴⁹BBC: Business | GM reports massive quarterly loss. [online] 26.02.2009. Dostupné na: <<http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/7912544.stm>>

odvolával na zákazníkov, aby dali spoločnosti ďalšiu šancu, vyhlasujúc: „GM, ktoré mnohých z Vás sklamalo, je teraz históriou.“⁵⁰

18. mája 2009, článok v The Washington Post napísal, že 7 týždňov po tom, ako Obamova administratíva vyhodila šéfa GM, Wagonera, ten stále neobdržal 20 mil. USD odstupné, ktoré sa mu firma zmluvne zaviazala zaplatiť.⁵¹

Graf 1: Predaj automobilov v USA v rokoch 2006 - 2010



Prameň: na základe vlastných výpočtov podľa <<http://wardsauto.com/keydata/>>

Z uvedeného grafu vyplýva, že predaj automobilov v USA prudko klesal v dôsledku prepuknutej krízy. Či už sa jednalo o automobily nákladné, alebo osobné, oba ukazovatele mali tendenciu znižovania. Až koncom roka 2009 a začiatkom 2010 môžeme pozorovať opätovné mierne oživenie tohto sektoru.

2.1.2. Kanada

Kanadský automobilový priemysel je úzko spojený so Spojenými štátmi a to aj vďaka Zmluve o obchode s automobilovými výrobkami⁵² a neskoršej Zmluve o

⁵⁰MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 43. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁵¹WASHINGTON POST: At Geithner's Treasury, Key Decisions on Hold. [online] 18.5.2009. Dostupné na: <<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/05/17/AR2009051702268.html>>

Severoamerickej zóne voľného obchodu (NAFTA). Vďaka tomuto prepojeniu musí Kanada čeliť podobným problémom ako samotná USA. V novembri 2008, oznámilo 3500 kanadských automobilových pobočiek Federálnej a Ontárijskej vláde, že musia čeliť riziku spôsobenému finančnou krízou a teda žiadajú vládu o pomoc aj napriek tomu, že rok 2008 bol pre Kanadu rokom s rekordným predajom automobilov. Ottawa zvažovala poskytnutie finančnej pomoci Kanadským pobočkám tzv. „Veľkej trojky“ ale taktiež o finančnej pomoci výrobcovi čiastkových dielov. Automobilový priemysel argumentoval tým, že pôžičky a iné formy pomoci by pomohli pri zachraňovaní desiatok z tisícov pracovných miest, ktoré sú krízou ohrozené. Kanadský Chrysler požiadal o pomoc v hodnote 1 mld. CAD, čím sa stal jediným chápateľom Veľkej trojky, ktoré v Kanade požiadalo o špecifickú sumu.⁵³

Priemyselný analytik Anthony Faria skritizoval pracovné zmluvy dohodnuté medzi Kanadskými pracovníkmi automobilového priemyslu (vtedy bol ich prezidentom Buzz Hargrove) a americkou Veľkou trojkou z roku 2007. Predpokladal, že kríza subprime hypoték a meny zasiahne Kanadských auto výrobcov veľmi silno. Faria poznamenal, že prezident UAW Ron Gettelfinger súhlasil, aby všetky UAW⁵⁴ „all in“, teda v mzda, benefity a dôchodkové náklady spadli z výšky 75,86 USD na hodinu v roku 2007 na priemerne 51 USD začínajúc v roku 2010. Pre porovnanie, cena CAW⁵⁵ na hodinu bola v roku 2007 okolo 77\$ a mala vzrásť na 80\$ na hodinu do konca nového kontraktu. Faria vyhlásil, že „Gettelfinger išiel do vyjednávania s dobrým úmyslom, čím bola záchrana pracovných miest. CAW stratégia bola však vytlačiť z nich všetko až do posledného daimu.“⁵⁶

Súčasný prezident únie, Ken Lewenza argumentoval, že práca nie je zodpovedná za bankrotovú krízu, ktorej musí Veľká trojka čeliť. Tiež sa vyjadril, že títo členovia by sa nikdy nezúčastnili na niečom takom, ako je záchranný balíček fundovaný od platiteľov daní. „Nevidíme problém v nás.“ Vyjadril sa Lewenza a dodal, že by nikdy neakceptoval žiadne ďalšie prepúšťanie po tom, ako boli zrušené tisíce pracovných pozícií v posledných

⁵² Automotive Products Trade Agreement

⁵³ MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 7. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁵⁴ United auto workers

⁵⁵ Canadian auto workers

⁵⁶ THE WINDSOR STAR: Doelen, Chris Vander: "Thousands of CAW auto job losses predicted". [online] 30.01.2009, [cit 22.10.2010]. Dostupné na:

<<http://www.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=63a938bc-58fa-4795-9ec4-10741d105193>>

rokoch. Lawenza argumentoval, že si už odtrpeli svoj podiel na vine, keďže CAW urobili v roku 2007 ústupky, ktoré mali Veľkú trojku ušetriť o 900 miliónov \$ počas ďalších 3 rokov.⁵⁷

Hovorca Federácie Kanadských daňových poplatníkov(CTF) skritizoval neústupčivý postoj CAW. Vyjadril sa, že tento postoj iba slúži na posilnenie opozície voči pomocnému balíku financovanému z daní určenému pre bojujúcu Detroitškú trojku. CTF ďalej poukázalo na fakt, že je „neskutočne ťažké pochopiť niekoho, kto žiada pomoc od vlády, ale odmieta robiť niečo na začiatok svojej vlastnej podpory, keďže si nestihol uviesť že celé dekády existuje vďaka štedrosti daňových poplatníkov.“⁵⁸ „Kelly McParland, fejtonistka pre plátok National Post naznačila „Ak nič nedá, on aj jeho členovia pravdepodobne stratia všetko!“ Tiež sa vyjadrila, že problém, ktorému čelí Severoamerický automobilový priemysel bol prinesený rovnakým dielom manažmentom a robotníckou stranou (labor), zároveň kritizovala labouristov za založenie poplatkov a benefitov pre ich samotných, čo bolo neudržateľné a zároveň závideniahodné, a manažment za ich krátkodobú stratégiu predaja automobilov hltajúcich plyn a ich predajné metódy (znižovanie cien, zľavy, schémy na voľný plyn a cash-back)⁵⁹.

CTF oponovali, že navrhnutých 3,5 mld. CAD ako záchranný balík pre kanadské pobočky Veľkej trojky predstavuje pre priemerného Kanadana neférové finančné bremeno, ako aj ďalšie výhovorky pre Detroitských auto výrobcov, aby mohli odložiť zmeny. Tiež poznamenali, že federálne a provinčné vlády minuli za posledných 5 rokov na Veľkú Trojku 782 miliónov CAD s tým, že „Boli bezodné jamy požiadaviek na hotovosť“. Lewenza s týmto názorom nesúhlasil, bránil sa tým, že táto pomoc má byť Kanadami vnímaná ako pôžička, ktorá bude znovu splatená, keď sa ekonomika stane opäť prosperujúcou. Kanadská vláda a provincie Ontário navrhla automobilovému priemyslu 20. decembra 2008 pôžičku vo výške 3,3 miliardy CAD. Plán bol nasledovný – GM malo

⁵⁷MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 7. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁵⁸CANADA: Lewenza petulant child. [online] 18.11.2009. [cit. 21.10.2010]. Dostupné na:<<http://www.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=c07f9882-2f99-4479-b067-831ac302129a>>

⁵⁹THE NATIONAL POST: Kelly McParland: Stop the revolution, the CAW wants to get off. [online] 19.11.2008, [cit.21.10.2010]. Dostupné na: <<http://network.nationalpost.com/np/blogs/fullcomment/archive/2008/11/19/kelly-mcparland-stop-the-revolution-the-caw-wants-to-get-off.aspx>>

dostať 3 miliardy a Chrysler zvyšok. Ford požiadal iba o úverovú líniu, ale nemal participovať na záchrannom balíku.⁶⁰

8. marca 2009 sa uskutočnilo rokovanie medzi CAW a GM Kanada aby sa dohodli na znížení nákladov. Dohoda mala rozšíriť vtedajší existujúci kontrakt o ďalší rok do Septembra 2012 a zachovávala aktuálny základ mzdy pre montážnikov, čo predstavovalo 34\$ na hodinu. Toto rozhodnutie by eliminovalo okolo 1700 \$ ročného špeciálneho bonusu, znížilo preplácané špeciálne absencie tzv. „SPA dni“ z dvoch týždňov na jeden, pokiaľ nárok na 6 týždňovú dovolenku pre high-seniority zamestnancov ostal uchovaný. Dohoda tiež zaviedla poplatky členov na zdravotnú starostlivosť – 30\$ mesačne za rodinu a 15\$ mesačne pre penzistov. Leweza povedal, že dohoda by mala upraviť príspevky firmy o 35% do programov únie, akými sú starostlivosť o deti a wellness programy. Balík nazval „hlavná obeta“. Pozorovatelia si však všimli, že dohoda sa nedostala dostatočne ďaleko. Analytik pre DBRS Kam Hon ju popísal ako nemateriálnu. Konzultant pre automobilový priemysel Dennis DesRosiers povedal, že General Motors zmeškalo šancu na prelomenie pracovných nákladov, poukázal na to, že bankrot bol hrozbou, Ottawa a Queensland park požadovali zníženie pracovných nákladov ako podmienku pomocného balíka a, že deficit dôchodkového fondu by zabránil CAW štrajkovať. Odhadol, že celková hodinová mzda kanadského pracovníka GM, zahŕňajúca benefity je vyššia ako 75\$, a síce, 78\$ a zároveň poznamenal, že „dali dole 6 alebo 7\$“ pokiaľ mzdy mali byť menšie o 20\$. Vyjadril sa, že obetovanie zvyšovania životných nákladov nie je značné, keď neexistuje takmer žiadna inflácia a dodal, že 40 hodinové zníženie platených dní voľna len ťažko znamená o 5 SPA dní menej. Joe D’Cruz, profesor Univerzity v Toronte vypočítal, že by to ušetrilo 148 miliónov \$ ročne, avšak GM hľadá 6 miliárd \$ v kanadskej vládnej podpore. Zamestnanci CAW v automobilovom priemysle s dlhým odpracovaným časom (seniority) si udržali 10 týždňov plne platenej dovolenky, pokiaľ nemuseli prispievať do svojho penzijného fondu a namiesto toho záviseli na daňových poplatníkoch (zahŕňajúc tých bez dôchodkov), ktorí pomáhali napraviť ich nekryté záväzky. Dohoda je podmienená Kanadou, lebo je v nej umiestnených 20% severoamerických pobočiek GM a tiež preto, že dostávajú miliardy dolárov z federálnej a provinciálnej podpory daňových poplatníkov, ktoré Leweza označil ako pôžičky. Niektorí zas vraveli, že toto nebude posledný krát, čo auto výrobcovia požiadajú o záchranný balíček. Dennis DesRosiers predpokladal, že auto výrobcovia pôjdu

⁶⁰MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 8. ISBN 978-613-0-71981-4.

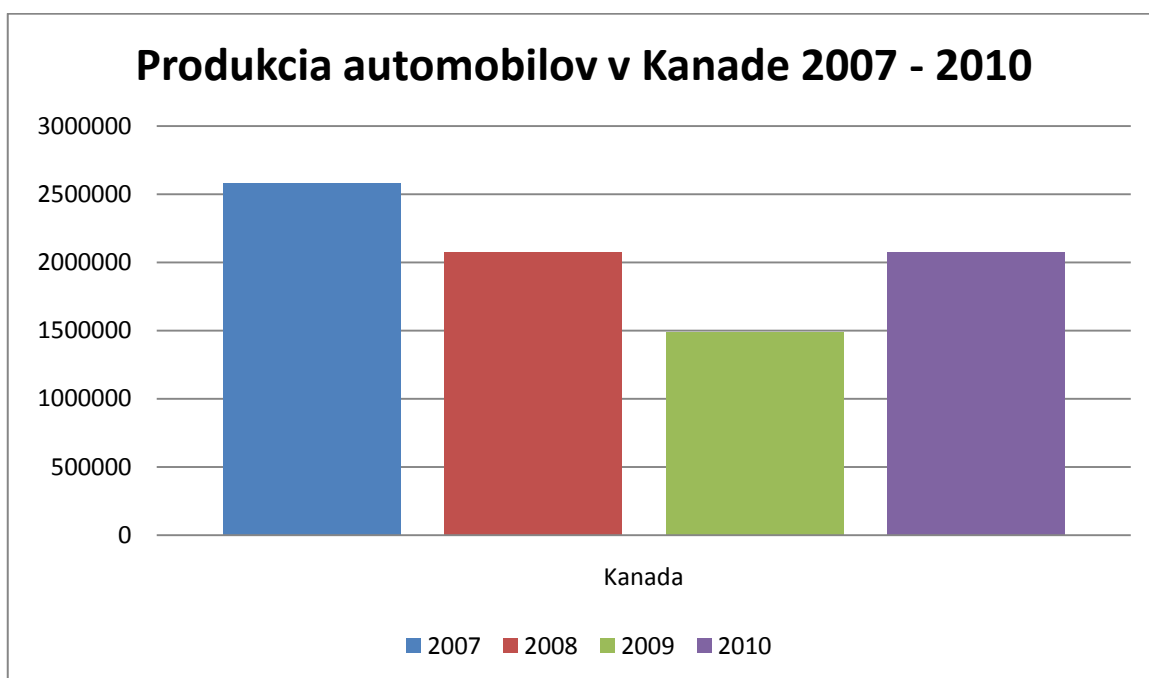
za pár štvrt'rokov cez vládne pôžičky, ešte pred akýmkoľvek oživením trhu. Taktiež prezident GM Arturo Elias potvrdil, že GM sľúbil všetok svoj majetok na celom svete US vláde, aby tak zabezpečil prvú pôžičku vo výške 30 miliárd USD, čím nič neostalo na krytie 6 miliardovej pôžičky od kanadskej vlády. „CTF si všimlo, že od roku 1982 do 2005 poskytla Ottawa vyše 18,2 miliardy CAD korporáciám, z ktorých iba 7,1 miliardy tvorili návratné pôžičky, z ktorých sa skutočne vrátilo len 1,3 miliardy CAD“.⁶¹

Podpredseda a predseda Chrysleru (Thomas W LaSorda a tiež syn CAW funkcionára) a šéf výroby Fordu (Joe Hinrichs) poznamenali, že dohoda GM-CAW je nedostatočná, navrhujúc, že zlomia vyjednávací princíp založený GM v rámci CAW. LaSorda povedal finančnej komisii kanadského House of Commons, že bude požadovať zníženie hodinovej mzdy o 20\$, a navrhol, že Chrysler by mohol byť odvolaný z Kanady, ak zlyhá v dosahovaní podstatného znížovania nákladov z CAW. 31. marca 2009 kanadská federálna a ontárijská vláda zavrholi reštrukturalizačné plány navrhnuté Chryslerom a GM. To sa stalo presne deň po tom, čo Americký prezident Barack Obama odmietol plány materských spoločností. Obaja, federálny minister pre priemysel Tony Clement a ontárijský premiér Dalton McGuinty naznačili, že prvotný návrh CAW bol nedostatočný v znižovaní nákladov a únia sa vrátila k vyjednávaciemu stolu, aby sa dohodla na ďalších ústupkoch a aby tak ukázala, že peniaze od daňových poplatníkov sú oprávnené. Predseda Fiatu Sergio Marchionne tiež požiadal, aby boli mzdy CAW zredukované na úroveň neunifikovaných pracovníkov z Hondy a Toyoty pracujúcich v Kanade, lebo inak odstúpiť z navrhovanej aliancie s Chryslerom, čo by vyústilo do neskoršieho donútenia k bankrotu.⁶²

⁶¹MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 8. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁶²MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010;U.K.:vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 9. ISBN 978-613-0-71981-4.

Graf 2: Produkcia automobilov v Kanade v rokoch 2007 - 2010



Prameň: spracované podľa údajov OICA: Production statistics 2008, 2009 a 2010

V Kanade mala produkcia v roku 2008 klesajúcu tendenciu, kedy jej pokles predstavoval 19,4% oproti roku 2007. V roku 2009 však zaznamenala ešte väčší, 28,4% pokles, čo bolo vyvolané prebiehajúcou krízou. Rok 2010 predstavoval pre Kanadu oživenie tohto sektoru vo výške 39%. Hodnotu produkcie z roku 2007 však ešte nedosiahla.

2.2. Ázia

Kríza prudko ovplyvnila automobilový priemysel, dá sa však povedať, že Ázijský región neovplyvnila úplne v negatívnom slova zmysle. Najväčšiu zásluhu na prudkom raste áut majú totiž ázijské regióny, kde výroba rastie dlhodobo a to v násobkoch. „V Číne sa napríklad produkcia osobných vozidiel zvýšila za desať rokov 23-násobne na súčasných 13,9 milióna kusov, v Indii a Thajsku poskočila viac ako päťnásobne.“⁶³ Najväčšie dopady mala kríza v rámci regiónu na Japonsko.

⁶³ETREND: Autobrandža vyšla z krízy rekordná, [online] 21.03.2011, [cit. 24.3.2011]. Dostupné na: <<http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/autobrandza-vysla-z-krizy-rekordna.html>>

2.2.1. Japonsko

Vysoké ceny pohonných hmôt a slabá ekonomika Spojených štátov amerických v lete roku 2008, mala dopad aj na Toyotu, ktorá oznámila dvojmiestny pokles v predaji za mesiac Jún, ktorý sa podobal na schémy vykazované aj Detroitskou Veľkou trojkou. Pre Toyotu to znamenalo hlavne pokles predaja modelu Tundra pickup, ako aj nedostatok počtu palivovo efektívnych vozidiel, akými boli Prius, Corolla a Yaris. Firma odpovedala oznámením o odsunutí výroby z tovární na výrobu nákladných áut a presun produkcie smerom k výrobe žiadaných automobilov. 22. Decembra 2008 Toyota vyhlásila, že očakáva po prvý krát za 70 rokov stratu vo svojom základnom autov výrobnom podnikaní. Od roku 1938 zaznamenala Toyota prvé skupinové prevádzkové straty vo výške 1,7 mld. \$. To znamenalo 33.9% pokles v predaji spoločnosti Toyota, zatiaľ čo pokles Honda Motor bol podobný a to 31,6%.⁶⁴

5. decembra 2008 Honda Motor Company vyhlásila, že odídu aj z prestížnej súťaže Formula 1, a to kvôli okamžitému dopadu krízy z roku 2008.⁶⁵ Zároveň hľadali záujemcu, ktorý by tím odkúpil. Honda predpokladala, že sa nevyhne zníženiu stavov v oblasti pracovných miest na polovičný úväzok ako aj prepúšťaniu zmluvných zamestnancov. Rovnako aj bonusy pre horné vedenie mali byť prehodnotené a plat riaditeľov spoločnosti mal byť v Januári 2009 znížený o 10%.⁶⁶

Nissan, ďalší z popredných Japonských auto výrobcov oznámil, že bude zužovať rozsah svojej výroby a to o 80 000 automobilov v prvých mesiacoch roku 2009.⁶⁷

V decembri 2008, 4. najväčší auto výrobca v Japonsku, Suzuki oznámil, že zníži výrobu o 30 000 kusov kvôli znižujúcemu sa dopytu. Spoločnosť očakávala prvý pokles ziskov v období 8 rokov pre finančný rok, ktorého koniec bol v Marci 2009.⁶⁸

⁶⁴MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 2. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁶⁵AUTOSPORT: Honda confirm immediate F1 pull out. [online] 05.12.2008, [cit. 20.11.2010]. Dostupné na: <<http://www.autosport.com/subs/login.php?r=http://www.autosport.com/news/report.php/id/72322&type=news&id=72322>>

⁶⁶CBC.CA: Honda slashes profit forecast. [online] 17.12.2008. Dostupné na: <<http://www.cbc.ca/news/world/story/2008/12/17/honda-cuts.html>>

⁶⁷ABC.NET: Canon, Nissan hit by economic crisis. [online] 17.12.2008. Dostupné na: <<http://www.abc.net.au/news/stories/2008/12/17/2449449.htm>>

⁶⁸BLOOMBERG: Suzuki to cut Japan output by additional 30 000 units. [online] 22.12.2008. Dostupné na: <<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=atJFcudku7LY&refer=transportation>>

23. decembra 2008 plátok Bloomberg oznámil, že Mitsubishi Motors zväčší znižovanie produkcie kvôli poklesu dopytu. Japonský výrobca úžitkového športového vozidla Outlander zruší nočné smeny v domácich továrňach, lebo globálna recesia negatívne ovplyvňuje záujem po vozidlách. Auto výrobca zachoval nočné smeny v továrni Mizushima, vynímajúc však produkčnú linku „minciar“. Nočné smeny v továrni Okazaki boli od 2. februára 2009 zastavené. Tieto opatrenia boli súčasťou plánu Mitsubishi na zníženie produkcie o 110 000 vozidiel do konca finančného roka končiaceho v marci 2009, a to vďaka stagnujúcim predajom v Japonsku, USA a Európe. V roku 2009 Japonská asociácia výrobcov automobilov predpokladala, že predaj vozidiel poklesne na najnižšiu úroveň za posledných 31 rokov. Mitsubishi chcela tiež zúžiť výrobu osobných automobilov a to pozastavením produkcie každý piatok v nasledujúcom mesiaci v továrni Mizushima v západnom Japonsku. Okazaki zas zastavila svoju výrobu na každú sobotu v januári a aj na ďalších 5 dní.⁶⁹

Toyota oznámila, že finančný rok 2008 vytvorí len veľmi malý zisk a zrezáva predpovede profitu medzi predajnou krízou. Japonský auto výrobca často vyzdvihovalý spolu s Hondou ako príklad pre ostatné automobilky povedal, že očakáva len úzke ziskové rozpätie v hodnote 555 mil. \$ pre rok končiaci marcom 2009. Toyota totiž prvotne plánovala zisk vo výške 13,9 mld. USD pre stanovený rok. Ich predaj v Spojených štátoch klesol o 34 % za posledný skúmaný mesiac a tiež v Európe sa tento pokles vyšplhal na hodnotu 34%. Prezident spoločnosti Toyota, Katsuaki Watanabe povedal, že dopad krízy na spoločnosť bol „rýchlejší, širší a hlbší, ako sa predpokladalo“. „Zmena, ktorá postihla svetovú ekonomiku má kritickú hodnotu a prichádza len raz za sto rokov.“⁷⁰ Povedal Watanabe v Nagoya. Čeliac najväčšej strate za posledných 60 rokov, Toyota hľadala pomoc u Japonskej vlády.⁷¹

V Japonsku v roku 2009 klesla domáca automobilová výroba na 33-ročné minimum a to na 7.934.516 kusov, čo predstavovalo 31,5 percentný pokles z predchádzajúceho

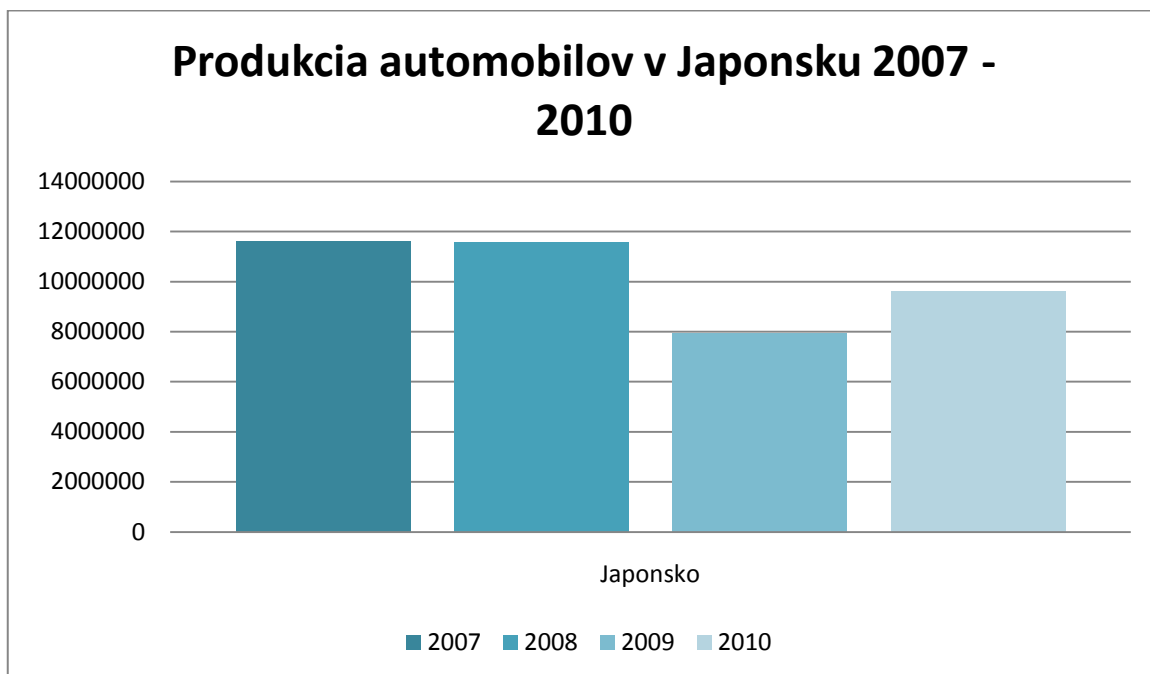
⁶⁹Spracované podľa: MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 2. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁷⁰CTV.CA: Toyout slashes profit forecasts amid sales slump. [online] 22.12.2008, [cit. 26.10.2010]. Dostupné na: <http://www.ctv.ca/CTVNews/CTVNewsAt11/20081222/Toyota_sales_081222/>

⁷¹BLOOMBERG: Toyota facing first loss in 59 years. [online] 03.03.2009, [cit. 26.10.2010]. Dostupné na: <<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=aBA0r9UqrGV0&refer=home>>

roka. Výroba bola na svojom vrchole, v roku 1990, kedy dosiahla 13,49 miliónov jednotiek.⁷²

Graf 3: Produkcia automobilov v Japonsku v rokoch 2007 - 2010



Prameň: spracované podľa údajov OICA: Production statistics 2008, 2009 a 2010

Z grafu je zrejmé, že Japonsko čelí celkovému poklesu v oblasti produkcie, kedy pokles v roku 2008 predstavoval 0,3% oproti roku 2007. V krízovom roku 2009 bol pokles markantnejší a to vo výške 31,5%. V roku 2010 však môžeme vidieť opätovný nárast v produkcii, kedy sa táto zvýšila oproti roku 2009 o 21,3%.

2.2.2. Čína

Čína sa v roku 2009 stala top výrobcou automobilov s výrobou 13,79 miliónov jednotiek. Takto predčila Japonsko, ktoré za ňou zaostávalo s veľkou rezervou. Čína sa stala najväčším automobilovým trhom sveta. Produkcia osobných automobilov sa tu za posledných desať rokov zvýšila 23 násobne a v súčasnosti sa tu vyrobí približne 13,9 miliónov kusov.⁷³

⁷²MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 2. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁷³ETREND: Autobrandža vyšla z krízy rekordná. [online] 21.03.2011. Dostupné na: <<http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/autobrandza-vysla-z-krizy-rekordna.html>>

Čína má stále veľký rastový potenciál. Na 1000 obyvateľov vlastní auto menej než päť ľudí. V roku 2007 kúpili čínski spotrebitelia 8,5 milióna vozidiel (5,5 milióna automobilov, minibusov a SUV a 3 milióny úžitkových vozidiel). Predaj by mal zaznamenávať rast o 1 milión vozidiel ročne až do roku 2015. Očakáva sa, že počet rodín, ktoré si môžu dovoliť automobil sa z 10 miliónov v roku 2005 dostane v roku 2015 na 75 miliónov. Na trhu sa objavujú stále noví zákazníci, ktorí si svoj automobil kupujú prvý krát vo svojom živote. Ekonomický rast v Číne je veľmi silný a dlhodobo posilňuje priemyselnú výrobu a to dvojcifernými hodnotami, čím sa zvyšuje aj dopyt po nákladných automobiloch, autobusoch či ťahačoch. Čínska vláda pôsobí aktívne pri rozvoji kultúry áut a automobilového priemyslu. Jeden analytik sa pre denník Washington Post vyjadril: "Zavádzajú Japonský národný plán pre národný rozvoj a kompresiu času." Hlavnými centrami výroby automobilov sú mestá Šanghaj, Tianjin a Guangzhou, pričom Guangzhou dúfa, že sa stane Detroitom Číny. Veľký záujem vyvoláva aj každoročná auto show v Shenzhene⁷⁴.

Peking Auto show je teraz hlavnou udalosťou priemyslu. V roku 2008 prilákala viac ako 100 čínskych a zahraničných auto výrobcov.

V roku 2009 pôsobilo v Číne 52 zahraničných a domácich automobiliek. Pre porovnanie, v USA ich pôsobilo len 15.

V roku 2009 patrili medzi top výrobcov automobilov⁷⁵:

1. Shanghai Volkswagen Automotive Co: 708,100 kusov
2. FAW-VW Automobile Co Ltd: 669,200 kusov
3. Shanghai General Motors Co Ltd: 668,200 kusov
4. Beijing Hyundai Motor Co: 521,000 kusov
5. Dongfeng Nissan Ltd: 459,300 kusov
6. BYD Co Ltd: 448,400 kusov
7. Chery Automobile Co Ltd: 409,300 kusov
8. Guangqi Honda Automobile Co Ltd: 337,200 kusov
9. Tianjin FAW Toyota Motor Co Ltd: 334,700 kusov
10. Geely Holding Group Co Ltd: 329,100 kusov

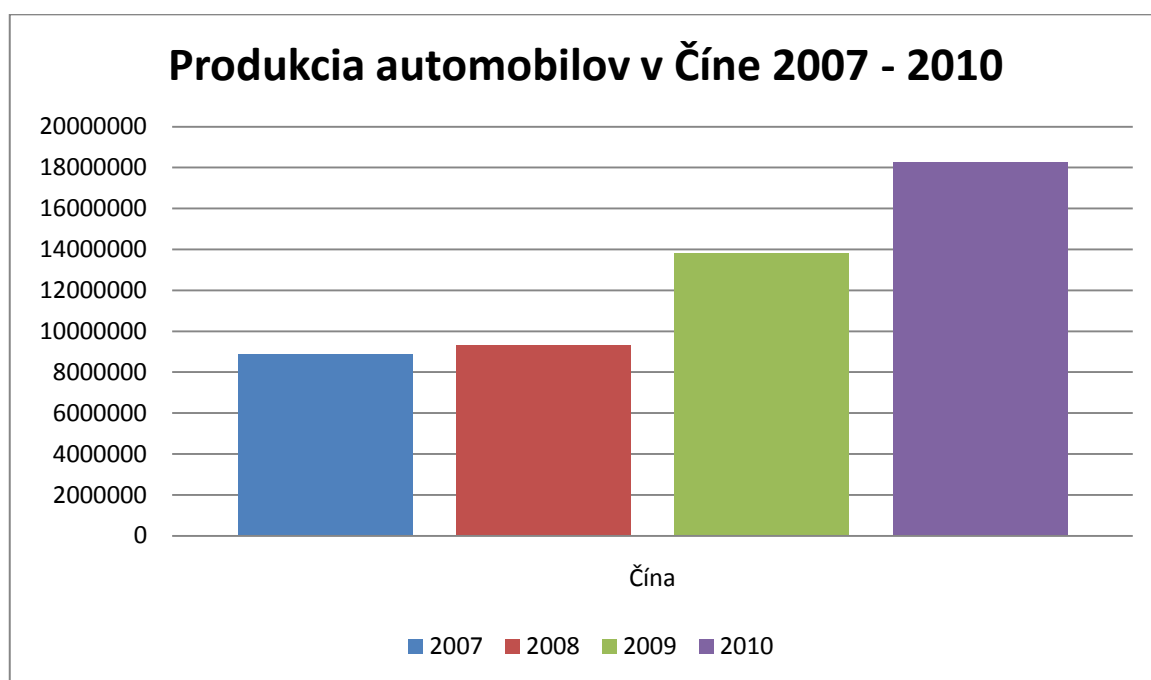
⁷⁴FACTS AND DETAILS: Automobile industry in China. [online] apríl 2010. Dostupné na: <<http://factsanddetails.com/china.php?itemid=361&catid=9&subcatid=61>>

⁷⁵TRUTH ABOUT CARS: Chinas 10 largest passenger vehicle manufacturers 2009. [online] 20.01.2010, [cit. 12.02.2011]. Dostupné na: <<http://www.thetruthaboutcars.com/2010/01/china%E2%80%99s-10-largest-passenger-vehicle-manufacturers-2009/>>

V roku 2009 predstavoval zahraničný podiel až 85 percent čínskeho trhu s automobilmi.

Rast čínskeho trhu s automobilmi, ktorý je najväčším na svete, dosiahol v roku 2008 najnižšiu medziročnú mieru za posledných viac ako desať rokov, keď finančná kríza zasiahla výdavky spotrebiteľov a podnikov. Od februára 2009 však stimulačné opatrenia predaj opäť podporili, pretože vláda zaviedla podporu odvetvia prostredníctvom zníženia daní z predaja automobilov s nižším objemom motora a poskytla zľavy pre kupujúcich z vidieka⁷⁶.

Graf 4: Produkcia automobilov v Číne v rokoch 2007 - 2010



Prameň: spracované podľa údajov OICA: Production statistics 2008, 2009 a 2010

Z uvedeného grafu je zrejmé, že produkcia rástla aj v čase krízy, ktorá mala v roku 2008 dopad na zníženie percentuálneho rastu produkcie. V tomto roku totiž narástla len o 5,7%, čo predstavovalo jednu z najmenších hodnôt rastu tohto rýchlo sa rozvíjajúceho a expandujúceho čínskeho priemyslu. Ako som už vyššie uviedla, aj vďaka vládnym opatreniam sa podarilo tento menej priaznivý vývoj odvrátiť a v roku 2009 automobilový

⁷⁶SME: Čína sa stala najväčším automobilovým trhom na svete. [online] 09.01.2010. Dostupné na: <<http://ekonomika.sme.sk/c/5184389/cina-sa-stala-najvacsim-automobilovym-trhom-na-svete.html#ixzz1IskNkSJJa>>

priemysel rástol opäť rekordným tempom a to o 48,9 %. V roku 2009 zaznamenal rast mierny útlm, avšak dá sa povedať, že rástol stále obrovským tempom, kedy rozdiel medzi rokmi tvoril nárast o ďalších 32,4%.

2.2.3. Južná Kórea

Automobilový priemysel tejto krajiny je piatym najväčším na svete, ak sa bavíme o veľkosti výroby a šiestym najväčším vo veľkosti exportu. To dokazuje jeho výkonnosť, ktorá sa ukázala aj vďaka veľkým investíciám do tohto odvetvia. Kvalita juhokórejských automobilov sa v posledných rokoch výrazne zväčšila a tým si získali celosvetové uznanie.

Juhokórejskí auto výrobcovia profitovali oveľa viac, ako ich kolegovia zo Spojených štátov a Japonska. Zaznamenali silný rast aj na zoslabených trhoch USA. Aj napriek celosvetovému hospodárskemu poklesu. Hyundai-Kia v roku 2008 úspešne predstihli Honda Motor a stali sa tak 5. svetovým auto výrobcom, vyšplhajúc sa cez 8 priečok počas jednej dekády.⁷⁷

V roku 2009 pokračoval Hyundai-Kia vo svojom obrovskom úspechu a predstihol aj Ford Motor, čím sa v rebríčku posunul na miesto 4. najväčšieho auto výrobcu. Úspech Hyundai-Kia bol v období poklesu netradičný, o to viac, že automobilky ako GM vyhlasovali bankrot. Hyundai-Kia využili výraznú výhodu z predĺženej automobilovej krízy a to tak, že vyrábali vysokokvalitné a dizajnové vozidlá za únosné ceny. Rýchla globalizácia prispela k vybudovaniu najmodernejších tovární v krajinách ako Slovensko, Spojené štáty americké a Čína. Priestory v ktorých sa nachádzali továrne boli vylepšené tak, aby mohli produkovať autá navrhnuté pre miestne trhy. Kia Cee'd je hlavným príkladom. Bola navrhnutá a vyvinutá v Nemecku a zhotovená na Slovensku.⁷⁸

Kórea predstavovala príklad toho, že aj z krízy je možné ťažiť. Tá sa totiž zmenila pre mnohých Kórejských auto výrobcov na výhodu. Automobilka Hyundai ponúkla svojim zákazníkom, ktorí stratili prácu možnosť vrátenia peňazí za kúpu nového auta s tým, že títo postupne peniaze zasa splatia. Pokračujúci rast a úspech je možno pripísať k účinnej palivovej efektívnosti a dobrému vybaveniu vyrábaných áut za nízke ceny, s dobrými

⁷⁷AUTOBLOG: Hyundai-Kia pass Honda to become worlds 5th largest automaker. [online] 04.06.2008. Dostupné na: <<http://www.autoblog.com/2008/07/04/hyundai-kia-pass-honda-to-become-worlds-5th-largest-automaker/>>

⁷⁸AUTOBLOG: Kia overtakes Ford to become worlds 4th largest automaker [online] 18.08.2009. Dostupné na:< <http://www.autoblog.com/2009/08/18/hyundai-kia-overtakes-ford-as-worlds-4th-largest-automaker/>>

záručnými podmienkami. Medzi takéto autá patrí aj Kia Picanto, Kia Cee'd a Hyundai i30, ktoré nepochybne zaujali zákazníkov po celom svete a to aj v čase ekonomickej recesie, stúpajúcich cien pohonných hmôt a environmentálnych hrozieb. Juhokórejskí auto výrobcovia mali komparatívnu výhodu v porovnaní s drahými luxusnými vozidlami a SUV z USA a Nemecka.

V poslednom štvrtroku 2008 a prvom štvrtroku 2009, teda počas najvyššieho stupňa automobilovej krízy, vyhrali najslabší, hlavne vďaka USD a japonskému jenu, ktoré extrémne posilnili cenovú výhodu juhokórejského trhu v kľúčových odvetviach. K ďalším faktorom, ktoré pomohli udržať juhokórejský rast bolo rýchlo rastúce zlepšenie povedomia o značke (o jej vierohodnosti), korešpondujúci so uvedením nových juhokórejských luxusných vozidiel ako Hyundai Genesis a Hyundai Genesis coupe, ktoré boli pozitívne ocenené tlačou a v rôznych recenziách. Značka Hyundai vzrástla za rok 2008 o celých 9%, a tak predbehla aj Ferrari a Porsche. Použila vysielanie Super Bowl futbal, počas najdrahšieho vysielacieho času, aby tak propagovala značku Hyundai v Spojených štátoch.⁷⁹

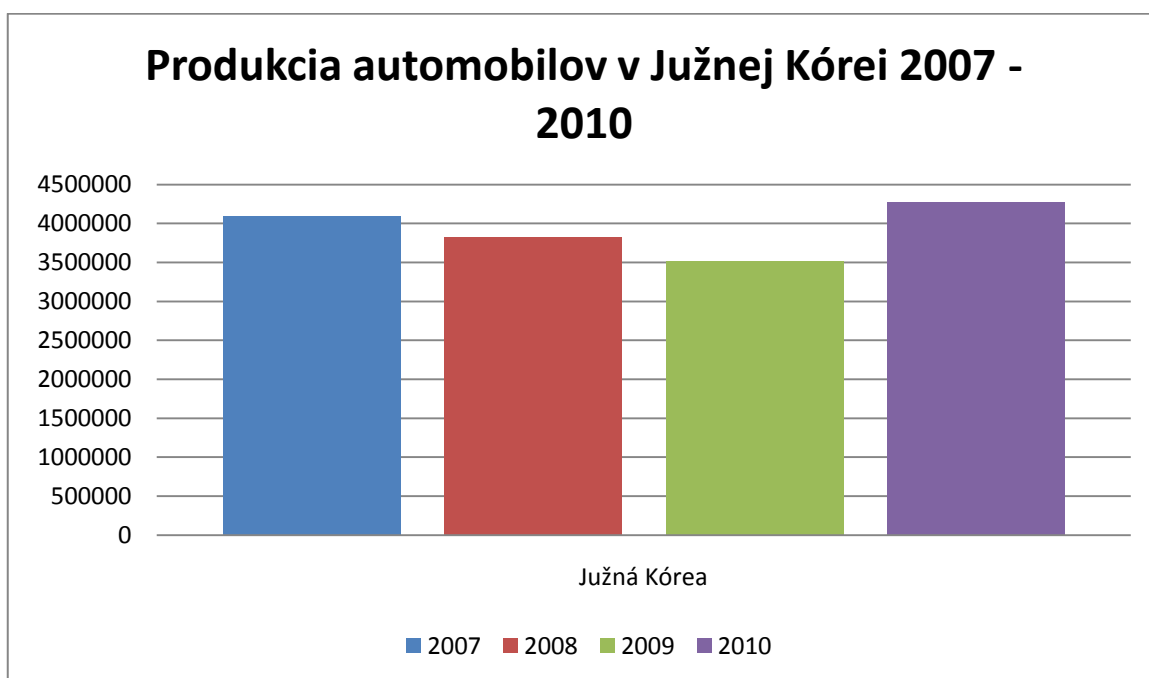
Aj napriek úspechom, ani Juhokórejskí auto výrobcovia neboli voči kríze úplne imúnni. V decembri 2008 začal Hyundai redukovať svoje výrobné závody v USA, Číne, Indii, Turecku, ale aj na Slovensku. Dôvodom bol stagnujúci dopyt. Spoločnosť zmeškala skorší plán na 4,8 miliónov zariadení na rok 2008 a oznámila zmrazenie miezd pre administratívnych pracovníkov a tiež operácie v továrňach, pretože dopyt sa uprostred krízy znižoval. Štvrtý najväčší auto výrobca v Južnej Kórei, Ssang Yong Motor, vo vlastníctve čínskeho SAIC⁸⁰, bola jedným z najzasiahnutejších výrobcov, lebo produkuje ťažké ropné SUV vozidlá. Auto výrobca zaznamenal do konca roku 2008 svoju, v poradí štvrtú priamu štvrtročnú stratu a to vo výške 20,8 miliónov \$ v 3. štvrtroku. Odbyt klesol v období od júla do septembra na 63% na 3835 vozidiel. Ich výrobné linky boli nečinné od 17. decembra ako súčasť snáh na redukcii inventára.⁸¹

⁷⁹MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 3. ISBN 978-613-0-71981-4.

⁸⁰ Shanghai Automotive Industry Corporation

⁸¹MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 3. ISBN 978-613-0-71981-4.

Graf 5: Produkcia automobilov v Južnej Kórei v rokoch 2007 - 2010



Prameň: spracované podľa údajov OICA: Production statistics 2008, 2009 a 2010

Čo sa týka Južnej Kórei, v roku 2008 mala produkcia automobilového priemyslu klesajúcu tendenciu. Pokles predstavoval 6,8%. Inak tomu nebolo ani v krízovom roku 2009, kedy dosiahol pokles hodnotu 8,2% oproti predchádzajúcemu roku. V roku 2010 môžeme však opätovne sledovať oživenie produkcie, kedy jej ukazovatele indikujú, že narástla o celých 21,6%.

2.2.4. India

Automobilový priemysel Indie je jedným z najväčších a predstavuje kľúčovú zložku ekonomiky. Rozvíjať sa začal ešte v roku 1990, kedy vláda podporila a liberalizovala tento sektor. Odvtedy si tu vybudovali svoje závody mnohé globálne spoločnosti, čo predstavuje pre automobilový priemysel Indie hnací motor.

V súčasnosti je India⁸²:

- Najväčším výrobcom traktorov a trojkolesových vozidiel na svete

⁸²BUSINESS IN ASIA: Automotive industry in India. [online]2009. Dostupné na: <http://www.business-in-asia.com/countries/automotive_industry_india.html>

- 2. najväčším výrobcom dvojkolesových vozidiel
- 4. najväčším výrobcom komerčných vozidiel
- 11. najväčším výrobcom osobných automobilov

Medzi spoločnosti, ktoré investujú do rozvoja automobilového priemyslu v Indii patria hlavne Americkí General Motors a Ford, Nemeckí BMW a Daimler Chrysler AG, Francúzsky Renault, Japonskí Suzuki, Toyota a Honda a Juhokórejský Hyundai. Okram iného sa v krajine nachádzajú ešte iné veľké spoločnosti ako Tata Motors, Hindustan Motors Limited, Ashoke Leyland, Maruti Udyog Limited, Bajaj Auto⁸³.

„Celosvetové automobilky začali využívať Indiu ako základňu pre plne vybavené vozidlá:

- Hyundai určil Indiu ako základňu pre výrobu svojich malých áut.
- Ford vyváža viac áut z Indie, ako ich predá na domácom trhu; a do Číny vyváža komponenty zo svojich prevádzok v Indii
- politika v oblasti automobilového priemyslu, vyhlásená vládou v roku 2002, otvorila automobilový sektor pre 100% priame zahraničné investície a pre nové podniky vstupujúce na trh zrušila normy pre minimálne kapitálové investície.
- v rokoch 1997-98 dosiahol celkový export v oblasti priemyslu pomocných výrob pre automobilový priemysel 330 miliónov USD a v roku 2003 je to 800 miliónov USD.
- za posledných päť rokov sektor vzrástol o 20% ročne, nakoľko Toyota, Delphi, Visteon a ostatné značky založili v Indii svoje prevádzky a závody.“⁸⁴

V Indii sú spotrebitelia veľmi dôležití pre prežitie výrobného odvetvia motorových vozidiel. V roku 2008-2009 klesol zákaznícky sentiment, z dôvodu augmentácie dopytu po automobiloch. Oceľ je hlavným vstupným materiálom používaným výrobcami automobilov a rast cien ocele tak priniesol na výrobcov nákladový tlak. Cena je prevádzaná v konečnom dôsledku na konečného spotrebiteľa. Cena ropy a benzínu ovplyvňuje vodičské návyky spotrebiteľov a typ auta, ktoré si kupujú⁸⁵.

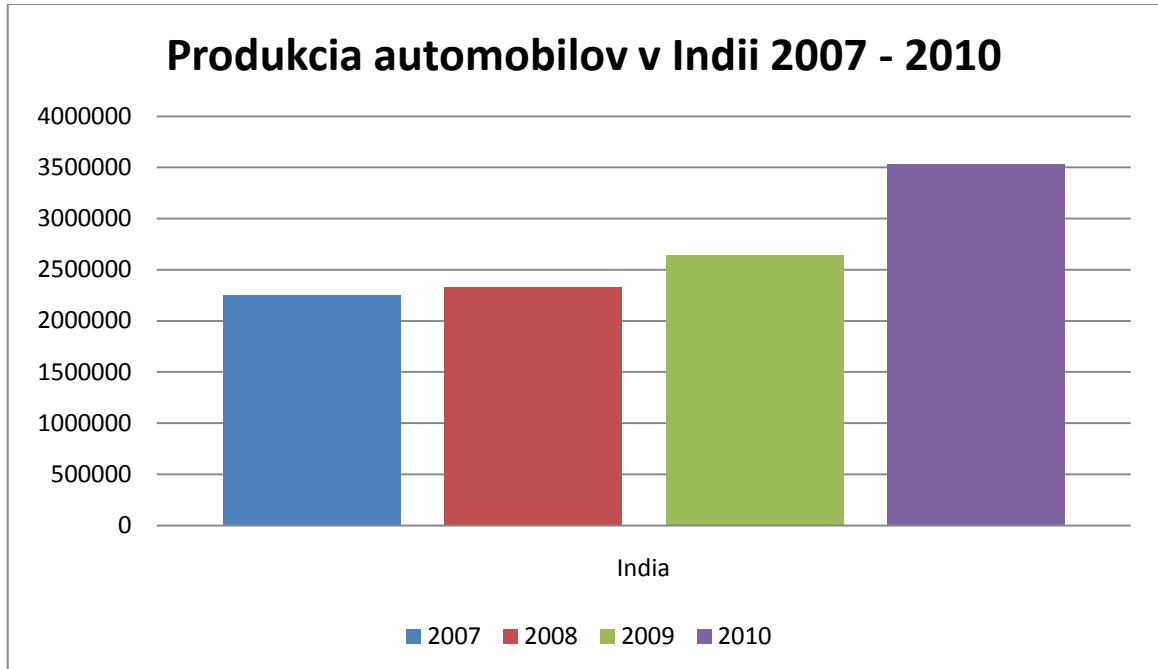
⁸³MAPS OF INDIA: Automobile companies in India. [online] 2010. Dostupné na: <<http://automobiles.mapsofindia.com/automobile-companies-in-india/>>

⁸⁴INDICKÁ AMBASÁDA: Fakty o Indii. [online] 2010, [cit. 25.03.2011]. Dostupné na: <http://www.indianembassy.sk/sk_04_01.html>

⁸⁵IMAGINMOR: Automobile industry India. [online] 2011. Dostupné na: <<http://www.imaginmor.com/automobileindustryindia.html>>

Indický automobilový priemysel a trh sa považuje za veľmi dôležitý. Má obrovský potenciál a je veľa krát prirovnávaný k Čínskemu.

Graf 6: Produkcia automobilov v Indii v rokoch 2007 - 2010



Z uvedeného grafu je zrejmé, že indický automobilový priemysel sa vyvíja veľmi sľubne a má tendenciu rásť stále prudším spôsobom. Rok 2008 znamenal pre odvetvie nárast iba 2,8%, avšak v tzv. krízovom roku 2009 dosiahol nárast pozoruhodných 12,9%. Rok 2010 svedčí o ďalšom rozmachu indického automobilového priemyslu, kedy nárast oproti roku 2009 predstavoval až 33,9%. Indický priemysel sa bezpochyby teší obrovskému rozmachu.

3. Vývoj automobilového priemyslu v Európe v rokoch 2008 - 2010

3.1. Európska únia

Vo väčšine štátov Európskej únie bolo priamym dôsledkom ekonomickej krízy zníženie hodnoty hrubého domáceho produktu, obchodu ako i zamestnanosti. Najväčšie následky zanechala kríza v oblasti automobilového priemyslu (okrem neho ešte aj v stavebníctve), ktoré boli veľmi výrazné najmä v krajinách, kde tvorí táto zložka priemyslu hlavnú silu rozvoja.

„Trendy na európskom trhu s automobilmi do určitej miery kopírujú situáciu v USA, kde bol v 80-tych rokoch zaznamenaný výrazný posun v štruktúre dopytu po automobiloch. Dobře situovaná skupina spotrebiteľov, vo všeobecnosti išlo o príslušníkov vyššej strednej vrstvy, sa začala v rastúcej miere orientovať na čoraz väčšie, ťažšie a robustnejšie automobily. Tieto sa stali akýmsi symbolom spoločenského postavenia. Uvedený trend bol okrem iného podporený aj pomerne nízkou a na stabilnej úrovni sa držiace cenou ropy. Na druhej strane príslušníci nižších spoločenských vrstiev, ktorých finančná situácia nebola taká priaznivá, boli nútení siahnuť po lacnejších, prípadne ojazdených modeloch áut.“⁸⁶

Automobilový priemysel EÚ je veľmi prepojený na odvetvia dodávateľské (elektrotechnický, chemický – hlavne gumárenský, oceliarsky a textilný priemysel). Z tohto dôvodu sa problémy v automobilovom priemysle druhotne prejavajú aj na týchto odvetviach, čo je veľmi závažné, keďže v tomto odvetví pracuje veľké množstvo obyvateľov. Zároveň je automobilový priemysel aj akýmsi motorom výskumu a vývoja, ako aj inovácii do ktorých investuje ročne viac ako 20 miliárd EUR⁸⁷ Týmto predstavuje najväčšieho súkromného investora do výskumu a vývoja v Európe.

⁸⁶FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 54. Dostupné na:

<http://www.prog.sav.sk/subory/p prace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

⁸⁷EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009. Dostupné na: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

3.1.1. Vývoj automobilového priemyslu v Európskej únii

„Európska únia je najväčším svetovým producentom automobilov. Ročne ich vyrobí 18 miliónov, čo je asi tretina svetovej produkcie. Sektor priamo zamestnáva dva milióny ľudí, no nepriamo vytvára asi 12 miliónov pracovných miest. Automobilky investujú v EÚ do výskumu a vývoja ročne viac ako 20 miliárd EUR, sú teda najväčším európskym súkromným investorom do tejto oblasti. Ich ročný obrat je 780 miliárd EUR a pridaná hodnota viac ako 140 miliárd. Vývoz výrazne prevyšuje dovoz – na celkovom exporte 125 miliárd eur je prebytok viac ako 60 miliárd.“⁸⁸

Automobilový priemysel je jadrom európskej prosperity. EÚ je vo svete najväčším producentom motorových vozidiel. Ročne produkuje viac ako 18 miliónov vozidiel, čo predstavuje takmer jednu tretinu celosvetovej výroby osobných automobilov. Zamestnáva obrovské množstvo kvalifikovaných pracovníkov, priame zamestnanie v ňom majú 2 milióny pracovníkov, ale zodpovednosť má za približne 12 miliónov pracovných miest. Predstavuje hlavnú hybnú silu pre inovácie a poznatky, do výskumu a vývoja investuje ročne viac ako 20 miliárd EUR, čím sa stáva najväčším súkromným investorom v tejto oblasti. Svojim ročným obratom vo výške 780 miliárd EUR s pridanou hodnotou vyššou ako 140 miliárd EUR, výrazne prispieva k Európskemu HDP. Export tvorí výraznejšiu položku (okolo 120 miliárd EUR) ako import, kedy saldo platobnej bilancie je v prospech EÚ vo výške 60 miliárd EUR. Okrem toho, toto odvetvie zohráva kľúčovú úlohu pri riešení mnohých významných hospodárskych, sociálnych a environmentálnych problémov, ktorým v súčasnosti Európa čelí. Medzi ne patrí aj udržateľná mobilita a bezpečnosť.⁸⁹

Výroba automobilov je úzko spätá s mnohými ďalšími odvetviami. Medzi hlavných dodávateľov patrí elektronické, mechanické a elektrické inžinierstvo, informačné technológie, oceliarstvo, chemický priemysel, plasty, kovy a gumeny. 20% Európskej výroby ocele a 36% z oceliarskej výroby putuje do automobilového priemyslu. Automobilový priemysel má tiež značný cezhraničný význam, ako v Európe, tak aj vo svete. Obvykle je po celej Európe rozmiestnených okolo 50 dodávateľov čiastkových zložiek pre autá a asi 75% pridanej hodnoty vo výrobe nového vozidla je generovanej týmito dodávateľmi.

⁸⁸EURACTIV: Prehľad: Európsky automobilový priemysel a kríza. [online] 26.02.2009, [cit 25.02.2011]. Dostupné na <<http://www.euractiv.sk/podnikanie-v-eu/clanok/prehľad-europsky-automobilovy-priemysel-a-kriza-012320>>

⁸⁹EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009. Dostupné na: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

V dôsledku tejto štruktúry je hodnota vnútorného obchodu s výrobkami automobilového priemyslu obrovská, s výškou približne 360 miliárd v roku 2007, aj keď s príchodom krízy toto číslo kleslo na hodnotu 315 miliárd EUR v roku 2008. Z tohto dôvodu hoci aký pokles v automobilovom sektore veľmi ovplyvňuje ostatné odvetvia a taktiež všetky členské štáty Európskej únie.⁹⁰

Tabuľka 1: Výroba osobných automobilov

	2007	2008	2009
Svet	53 060 167	52 726 117	47 227 656
Európa	19 384 890	18 381 339	15 191 170
EÚ15	14 216 262	12 849 218	11 033 564
EÚ - nové čl. štáty	2 941 802	3 105 470	2 910 490

Prameň: ZAP.SR<<http://www.zapsr.sk/global/files/tables.production>>

Ekonomická kríza sa vyznačovala náhlym poklesom výroby, ako je to už na prvý pohľad zrejmé z vyššie uvedenej tabuľky. Celá priemyselná výroba EÚ poklesla a všetko naznačovalo tomu, že pokles sa bude zväčšovať aj naďalej, v súvislosti s tým, ako objednávky začali vysychať. Pokles zasiahol automobilový priemysel mimoriadne silno. 20% pokles bol najväčší, aký bol dovtedy historicky zaznamenaný. Svetová produkcia osobných automobilov v roku 2008 poklesla oproti roku 2007 o 334 050 kusov, čo predstavuje 0,63% pokles. V roku 2009, ktorí je vnímaný z pohľadu krízy ako najťažší bol tento pokles ešte výraznejší a to 10, 99% oproti roku 2007. Európa bola zasiahnutá podobným poklesom, kedy sa produkcia automobilov v roku 2007 znížila o 5,17% v roku 2008 a o 21,63% v roku 2009. Z uvedenej tabuľky taktiež vyplýva, že staré členské štáty boli krízou zasiahnuté viac, lebo ich produkcia sa v porovnaní s novými zmenšovala rýchlejšie. Rok 2008 dokonca pre nové členské štáty nebol stratový. Podobné trendy sme mohli sledovať aj v odvetviach silne naviazaných na automobilový sektor. Jedná sa o odvetvia akými sú oceliarstvo, gumárenstvo a pod.⁹¹

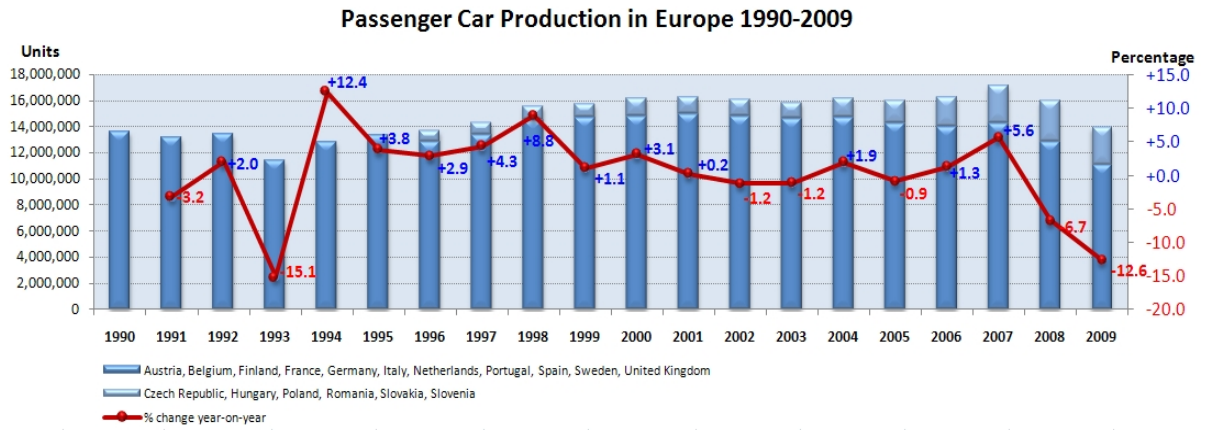
⁹⁰FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 58. Dostupné na:

<http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

⁹¹FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 58. Dostupné na:

<http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

Graf 7: Produkcia osobných automobilov v Európe v rokoch 2007 - 2009



Prameň: <http://www.acea.be/images/uploads/files/20100311_ER_1003_PC_Prod_EU_90-09.jpg>

Výroba nových osobných automobilov klesla v roku 2009 o 13% oproti roku 2008 a o 18% oproti roku 2007. Je to najvyšší pokles zaznamenaný od roku 1993, kedy sa výroba automobilov v EÚ znížila o 15,1%. V roku 2009 bolo vyrobených celkom 13,4 miliónov automobilov, čím sa rok 2009 dostal na najnižšiu úroveň od roku 1996. Výroba osobných automobilov sa vo štvrtom štvrtroku 2009 zvýšila o 22,8% v porovnaní s úrovňou zaznamenanou v poslednom štvrtroku 2008. Avšak v porovnaní s predkrízovým rokom 2007 klesla výroba áut o 7,6%.⁹²

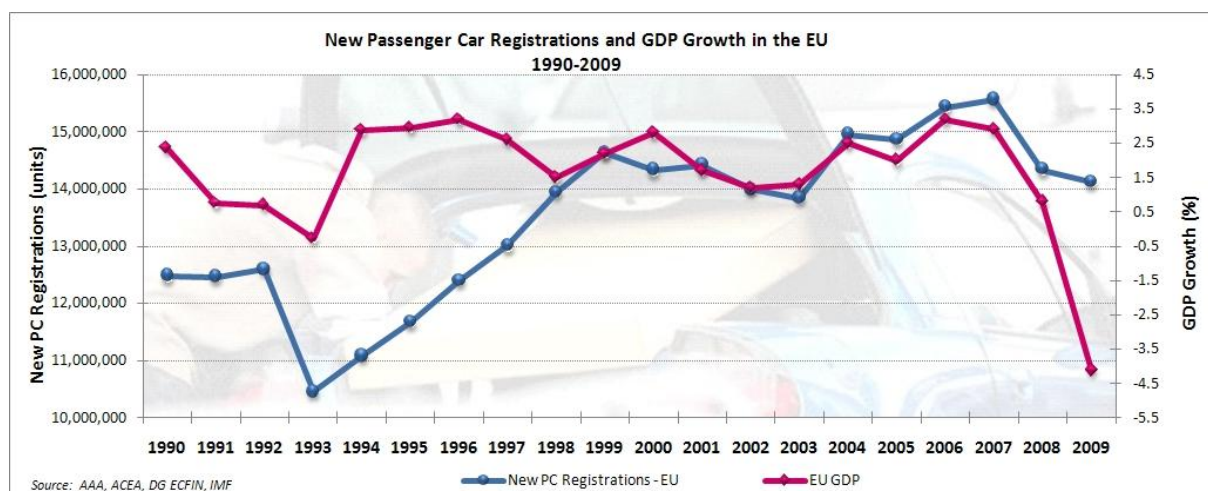
Pokles v oblasti automobilového priemyslu bol vyvolaný nepriaznivým vývojom dopytu po nových automobiloch, ale aj poklesom exportných príležitostí predovšetkým v nových členských štátoch EÚ vyvolaným znížením dopytu po automobiloch v pôvodných členských krajinách EÚ. Postihnuté boli predovšetkým krajiny, ktorých exportná dynamika dosahovala pred krízou najvyššie úrovne (Slovensko, Maďarsko). Pokles dopytu po automobiloch bol vyvolaný viacerými skutočnosťami, medzi ktoré patrila aj neochota bánk poskytovať úvery, čím sa sťažil prístup k ich financovaniu. Aj keď sa vďaka intervencii zo strany štátu zlepšili ukazovatele likvidity bánk, banky neboli ochotné predbežne investovať peniaze do spotrebiteľských úverov. Pod pokles dopytu sa podpísali aj štrukturálne problémy, ktoré sa v určitej miere prejavovali aj pred vypuknutím krízy. Svoj pôvod mali v nadpriemerne konkurenčnom prostredí automobilového

⁹²ACEA: Car production in 2009 at lowest level since 1996. [online] 11.03.2010. Dostupné na: <http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/car_production_in_2009_at_lowest_level_since_1996/>

priemyslu. Výrobné kapacity automobiliek totiž výrazne prevyšujú dopyt po automobiloch.⁹³

Konkurenčná schopnosť automobilového priemyslu vyjadrená pomocou ukazovateľa RCA⁹⁴ si udržiavala svoju konkurenčnú výhodu, ktorá je však výrazne nižšia ako konkurenčná schopnosť Japonska alebo Južnej Kórei, no zároveň prevyšovala túto úroveň v USA, ktorá dlhodobo vykazuje záporné hodnoty. Táto skutočnosť však naznačuje, že sa európski producenti v budúcnosti nemôžu spoliehať na vyriešenie svojho nízkeho dopytu po automobiloch jeho uplatnením na ázijských trhoch alebo trhoch tretích krajín. Situácia bola zhoršovaná aj tým, že kríza v približne rovnakom čase prepukla aj v ostatných krajinách a na ich trhoch, čo vo veľkej miere postihlo exportne orientované odvetvia.

Graf 8: Vývoj v oblasti registrácie nových automobilov v rámci EÚ



Prameň: <http://www.acea.be/images/uploads/files/20100311_PC_Reg_and_GDP_in_EU_90-09.jpg>

Registrácie nových úžitkových vozidiel klesli v roku 2009 o 32,6% (resp. 37,5% oproti roku 2007, ktorý sa skladá z 30,5% poklesu registrácii dodávok a 44,2% pokles v registrácii kamiónov. Treba však dodať, že kým predaj automobilov typu M1⁹⁵ bol

⁹³FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 59. Dostupné na: <http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

⁹⁴RCA vyjadruje vzťah medzi mierou pokrytia dovozom vývozom daného odvetvia a celého národného hospodárstva. Kladné hodnoty ukazovateľa znamenajú, že v hodnotenom segmente sa prejavujú komparatívne výhody a jeho vplyv na obchodnú bilanciu krajiny je pozitívny

⁹⁵vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, najviac s ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča

podporený trvalými stimulačnými opatreniami zo strany vlády v celej EÚ, registrácie nových kamiónov museli natvrdo čeliť prepuknutej kríze.⁹⁶

Najväčší podiel na predaji a teda aj na registrácii automobilov má kategória M1. Preto sa jej budeme venovať bližšie. Táto kategória vozidiel bola vo väčšine krajín stimulovaná vládny zásahom vo forme šrotovného. Šrotovné predstavuje dotáciu určenú na kúpu nového osobného motorového vozidla. Viaže sa s odovzdaním starého motorového vozidla autorizovanému spracovateľovi, ktorý sa zaoberá ich „zošrotovaním“. Každá z krajín si podmienky na poskytnutie šrotovného určovala sama, vlastnou legislatívou. Nie všetky krajiny však toto opatrenie prijali.

Nasledujúca tabuľka zachytáva po štvrtrokoch vývoj registrácii nových automobilov kategórie M1 a to od prvého štvrtroku 2005 až po tretí štvrtrok 2010.

Tabuľka 2: Registrácia nových automobilov kategórie M1 vo vybraných krajinách EÚ

	EÚ 15	EU nové*	Nemecko	Francúzsko	Taliansko	Česko	Slovensko	Maďarsko
2005Q1	3 741 070	173 149	756 283	526 233	642 485	27 843	11 613	42 200
2005Q2	3 898 136	202 335	955 816	601 510	585 319	39 266	16 345	52 466
2005Q3	3 355 125	172 854	806 465	439 006	500 635	29 251	14 086	50 009
2005Q4	3 142 183	176 681	823 558	501 040	508 974	31 015	14 872	54 307
2006Q1	3 904 205	214 267	797 143	526 502	704 078	27 568	12 852	44 940
2006Q2	3 910 504	270 747	938 751	582 727	625 408	36 215	16 840	52 578
2006Q3	3 291 472	249 175	808 781	409 138	473 654	28 884	13 523	43 770
2006Q4	3 263 239	266 908	923 286	482 182	522 861	31 320	15 869	46 388
2007Q1	3 852 410	239 644	717 536	519 192	730 454	30 105	13 189	41 137
2007Q2	3 848 466	311 518	859 463	561 417	676 856	37 455	16 058	43 525
2007Q3	3 333 061	290 892	763 493	442 748	501 105	31 149	14 232	43 567
2007Q4	3 293 111	298 723	807 671	541 182	560 782	33 833	16 221	42 225
2008Q1	3 746 095	299 193	735 914	526 121	661 460	33 026	15 586	39 509
2008Q2	3 750 105	311 629	897 255	602 774	590 726	40 429	19 297	42 615
2008Q3	2 992 879	279 566	738 304	446 869	444 157	35 545	16 873	38 763
2008Q4	2 638 001	262 413	718 567	474 518	446 948	34 661	17 957	33 550
2009Q1	3 146 523	209 920	868 090	505 456	536 925	31 075	12 696	22 402
2009Q2	3 652 394	236 003	1 191 315	625 859	586 391	48 153	28 773	17 452
2009Q3	3 231 044	189 742	931 361	482 186	479 701	38 520	21 056	10 393
2009Q4	3 223 708	198 362	816 409	655 170	543 949	43 911	12 363	13 079
2010Q1	3 498 571	172 108	670 410	594 720	664 595	39 339	11 790	10 181
2010Q2	3 395 402	209 899	798 381	617 716	494 296	49 687	15 920	11 279
2010Q3	2 773 757	188 491	698 061	445 054	376 352	36 727	16 027	11 099

Prameň: European automobile manufacturers association

⁹⁶ACEA: Car production in 2009 at lowest level since 1996. [online] 11.03.2010. Dostupné na: <http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/car_production_in_2009_at_lowest_level_since_1996/>

3.1.2. Porovnanie starej EÚ 15 a nových členských štátov

„Agregované údaje za štáty EÚ 15 jasne ukazujú dno krízy v 4. štvrťroku 2008, kde bazický index poklesol na hodnotu 70,51 bodov⁹⁷. V tomto období už vlády pripravovali svoje balíčky opatrení, ktoré sa výraznejšie začali prejavovať v 2. štvrťroku 2009 a ich účinky vyvrcholili v 4. štvrťroku 2009, kedy tempo rastu registrácie nových automobilov stúplo oproti rovnakému obdobiu predchádzajúceho roka o 22,2%. Masívne stimuly, ktoré sa v súčasnosti vyčerpané, vystriedal 15%-ný pokles v 3. štvrťroku 2010.

V nových členských štátoch je vývoj značne iný. Konjunktúra bazického indexu vrcholí v nových členských krajinách v 2. štvrťroku 2008, kedy dosahuje 179,98 bazických bodov. Je to najvyššia hodnota za sledované obdobie. Ak sa pozrieme na tempo rastu, v 2. štvrťroku 2008 začína dosahovať mínusové hodnoty a v 3. štvrťrok 2009 dosahuje 32,13% pokles oproti predchádzajúcemu roku. Z grafov zaznamenávajúcich tempo rastu môžeme konštatovať, že vývoj v nových členských štátoch ako keby meškal za vývojom v EÚ 15 o tri štvrťroky, čo sa týka dosiahnutia dna v recesii. Faktom je, že opatrenia na podporu automobilového priemyslu spomedzi týchto krajín zaviedlo len Slovensko.“⁹⁸

3.1.3. Proti krízové opatrenia prijaté vybranými krajinami EÚ

Nemecká spolková republika

Krajina, ktorá ako prvá prijala opatrenia na podporu automobilového priemyslu. Vládne opatrenie predstavovalo poskytnutie šrotovného vo výške 2500 EUR na autá staršie ako 9 rokov. Vládny zásah vyústil do zvýšeného nákupu vozidiel typu M1 v druhom štvrťroku 2009. V tomto štvrťroku sa predalo 1 191 315 kusov automobilov, čo tvorí nárast vo výške 32, 77% oproti rovnakému obdobiu roka 2008. Tieto rekordné čísla však v roku 2010 za rovnaké obdobie vytvorili negatívny rekord vo výške poklesu o takmer 33%.⁹⁹

⁹⁷Zmena o 0,7051 percentuálneho bodu, znamená zmenu o 70,51 bazických bodov.

⁹⁸FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 66 a 67. Dostupné na:

<http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

⁹⁹FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 63. Dostupné na: <

http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

Francúzska republika

Francúzska vláda si zásahy do automobilového priemyslu rozložila na dlhšie časové obdobie, ktoré trvalo až do konca roka 2010. Spočiatku predstavovala dotácia na kúpu nového auta 1000 EUR, no potom sa znížila na 500 EUR. Tiež poskytovala zvýhodnené pôžičky s úrokom 6% na 5 rokov (namiesto 12%). Vláda poskytla automobilkám Renault a PSA Peugeot/Citroen 3 mld. EUR, koncern pre výrobu nákladiakov Renault trucks obdržal 500 mil. EUR. Garančný fond pôžičiek pre výrobcov autosúčiastok a pre subdodávateľov umožnil garanciu až do výšky 90% pôžičky, do hodnoty 15 mil. EUR na firmu. Vďaka opatreniam nezaznamenala registrácia nových automobilov vo Francúzsku dramatickejšie výkyvy. Najvýraznejšie sa pomoc prejavila v štvrtom štvrtroku 2009, keď stúpila registrácia nových automobilov o 38,07% oproti tomu istému obdobiu roka 2008. Výnimkou bol tretí štvrtrok 2010, kedy index registrácie výrazne klesol. To poukazuje na fakt, že vyčerpaním šrotovného klesajú aj ukazovatele¹⁰⁰.

Taliansko

V Taliansku sa kríza naplno prejavila v štvrtom štvrtroku 2008 (tak isto ako aj v ostatných krajinách EÚ 15, ale Taliansko z nej vyšlo asi najhoršie) kde tempo registrácii nových áut kleslo oproti tomu istému obdobiu 2007 o 20%. To bolo spôsobené relatívnou prosperitou talianskeho Fiatu, ktorý v roku 2005 ukončil strategickú dohodu s General Motors (2005 a 2007 označuje za mimoriadne priaznivé). Taliansko prijímalo na podporu priemyslu v kríze rozsiahle opatrenia. Dotácia poskytovaná na kúpu nového automobilu sa pohybovala vo výške 1500 – 3500 EUR a bola časovo obmedzená do konca roka 2009. Dotácia sa zaslúžila o 21,7% nárast registrácie automobilov v štvrtom štvrtroku 2004, ktorý bol však nasledovaný strmým poklesom vo výške 21,5% v treťom štvrtroku 2010¹⁰¹.

Česká republika

V Českej republike sa automobilový priemysel vyvíjal relatívne rovnomerne. Medziročné zmeny registrácie tu nezaznamenali markantnejšie poklesy. Index registrácie

¹⁰⁰FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 64. Dostupné na: <
http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

¹⁰¹FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 65. Dostupné na: <
http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

nových automobilov zaznamenal v 2. Štvrťroku 2010 hodnotu 178,45 základných bodov.¹⁰² Na priaznivý vývoj majú v ČR pravdepodobne dopad relatívne vysoké mzdy podporené opatreniami zahraničných vlád na pomoc automobilovému priemyslu. Tieto zvýšili dopyt po automobiloch vyrábaných v tejto krajine. Tento fakt sa stal jedným z hlavných dôvodov, prečo českí ekonómovia nesúhlasili so zavedením vládnych opatrení a zásahov do ekonomiky v čase prebiehajúcej krízy¹⁰³.

Maďarsko

Maďarsko zaznamenalo v oblasti automobilového priemyslu dramatickejší vývoj. V 3. štvrťroku 2010 sa index registrácie nových automobilov prepadol na 26,3 základných bodov v porovnaní so 4. štvrťrokom 2005 (v tomto období dosahoval svoju najvyššiu hodnotu, a sice 128,69 základných bodov). V 3. štvrťroku 2009 poklesla registrácia nových automobilov až o 73,19% oproti rovnakému obdobiu roka 2008. Čo sa týka registrácie nových automobilov, v Maďarsku sa tu kríza v tomto bode prejavila najvýraznejšie. Hoci boli dopady krízy relatívne veľké, Maďarská vláda neprijala žiadne opatrenie vo forme dotácii alebo šrotovného¹⁰⁴.

3.1.4. Podpora EÚ v boji proti kríze v automobilovom priemysle

Automobilový priemysel a 12 miliónov pracovných miest, ktoré v konečnom dôsledku vytvára a ktoré sú na tomto sektore závislé, boli značne zasiahnuté ekonomickou krízou a na rok 2009 mali veľmi hmlisté očakávania. Kvôli silnej naviazanosti na iné odvetvia, rozšírenosti dodávateľských sektorov a obchodu s vozidlami, negatívne ekonomické efekty zasiahli milióny zamestnancov vo všetkých členských štátoch. Vo svojom vyjadrení, Európska komisia vyjadrila pozitívny prístup na podporu priemyslu a vynaloženie úsilia na prekonanie krízy, zmiernenie jej negatívnych dopadov a zabezpečenie dlhodobej konkurencieschopnosti. Z tohto dôvodu vznikol tzv. European Economic Recovery Plan of 2008 a súhrn ďalších opatrení v nadväznosti na tento plán. To znamenalo zlepšiť prístup k úverom, objasniť pravidlá pre poskytovanie štátnej pomoci

¹⁰² Zmena o 1,7845 percentuálneho bodu, znamená zmenu o 178,45 základných bodov.

¹⁰³ FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 71. Dostupné na: <
http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

¹⁰⁴ FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 72. Dostupné na: <
http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

v konkrétnych prípadoch, zvýšiť dopyt po nových vozidlách prostredníctvom koordinovaných vnútroštátnych opatrení, aby sa tak minimalizovali ich sociálne náklady, zachovať kvalifikovanú pracovnú silu, obhajovať spravodlivú konkurenciu na otvorených trhoch. Komisia navrhla nové partnerstvo priemyslu, odborom a členským štátom v rámci procesu CARS 21 pri sprevádzaní v spoločnom riešení krízy.

Predseda Európskej komisie Günter Verheugen, zodpovedný za podnikanie a priemyselnú politiku uviedol: „Hovoríme o miliónoch pracovných pozícií, nie iba o automobilovom sektore, ale o dodávateľskom reťazci a o trhu s náhradnými dielmi. Sme zviazaní k ochrane pracovných pozícií, pretože európsky automobilový priemysel je najkonkurencieschopnejší a najinovatívnejší priemysel na svete. Už sme identifikovali potrebnú podporu a teraz sa musíme sústrediť na rýchle doručenie uceleným spôsobom. Okrem toho by sme sa mali vyhnúť zaťažovaniu priemyslu novou legislatívou. Musíme podrobne koordinovať naše úsilie spolu s členskými štátmi a uistiť sa, že široká stupnica nástrojov dostupnej pomoci bude efektívne aplikovaná. Nový okrúhly stôl pod hlavičkou CARS 21 pomôže v jej realizácii.“¹⁰⁵

Komisárka pre hospodársku súťaž, Neeli Koresová vyhlásila: „Vlády sú zodpovedné za riešenie krátkodobých problémov v tomto sektore, prípravu sektoru – a ekonomiky ako celku – na dlhodobé ozdravenie. My potrebujeme posilniť obe, produkciu a predaj automobilov vnútri celého trhu a to, čo sme vydali dnes, pomôže vládam prijať správne opatrenia.“¹⁰⁶

Primárna zodpovednosť v boji s krízou ležala na pleciach automobilového priemyslu. Avšak plán hospodárskej obnovy Európy z novembra 2008 stanovil kľúčové prvky verejnej podpory pre automobilový priemysel.

Na zabezpečenie transparentnosti a rýchleho adaptovania národných programov, zorganizovala Komisia výmenu osvedčených postupov a navrhla spoločné zásady, na

¹⁰⁵EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009, [cit. 21.2.2011]. Dostupné na:

<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

¹⁰⁶EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009, [cit. 21.02.2011]. Dostupné na:

<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

ktorých mali byť založené schémy šrotovných programov. Nový dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci prijatý v decembri 2008 a zrevidovaný vo februári 2009 bol zhotovený tak, aby dovolil členským štátom poskytnúť pomoc spoločnostiam, ktoré majú problém s dostupnosťou k likvidným prostriedkom a ktorých problémy nepredchádzajú kríze. Pomocné opatrenia taktiež zahŕňajú pôžičky založené na nákladoch na výrobu zelených produktov. Väčšina z tejto verejnej pomoci mala byť pokrytá horizontálnymi politickými nástrojmi, aplikovateľnými na priemysel ako celok a zároveň kombináciou Európskych akcií a akcií na úrovni členských štátov. ECB mala v marci 2009 schváliť pôžičku na projekty automobilového priemyslu vo výške 3,8 miliardy EUR a ďalšie projekty v poradí sa mali vyšplhať až do výšky 6,8 miliardy EUR.¹⁰⁷

Finančné pobočky jednotlivých auto výrobcov si môžu tiež nárokovať na pomoc podľa schém navrhnutých Komisiou pre bankový sektor. Cílená a dočasná podpora verejného sektora na úrovni EÚ a na úrovni členských štátov mala pomôcť úsiliu odvetvia prekonať krízu a zjemniť dopady na ľudí, ktorých pracovná pozícia mohla byť krízou ovplyvnená. Okrem plánu CARS 21, Komisia spustila v októbri 2007 „Európske partnerstvo pre anticipáciu zmeny v automobilovom priemysle“¹⁰⁸. Toto partnerstvo ponúkalo platformu na predvídanie a zmiernenie sociálnych dopadov reštrukturalizácie. Okrem toho Komisia vyzvala členské štáty, aby plne využili ponúkané možnosti:

- „Rôzne fondy EÚ a politické nástroje môžu byť získavané na podporu sociálnych nákladov na prispôsobenie a zabezpečenie potrebnej úrovne kvalifikácie nevyhnutnej pre budúcu konkurencieschopnosť priemyslu.
- Zvýšenie zálohových platieb pre Európsky sociálny fond (ESF) a zjednodušenie kritérií, môžu byť použité na boj proti nezamestnanosti, ako je podpora pracovníkov s polovičným pracovným úväzkom, financovanie ich odbornej prípravy a časti mzdových a nemzdových nákladov na pracovnú silu.
- Možnosti využiť opatrenia financované z Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii (EGF), by mali tiež byť preskúmané. Až do

¹⁰⁷EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009. Dostupné na: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

¹⁰⁸European Partnership for the anticipation of change in the automotive sector

teraz, už EGF zasahovalo v štyroch prípadoch automobilového priemyslu s piatym v zavesení¹⁰⁹.

Situácia bola sťažená rastúcim rizikom protekcionizmu a oživením nacionalizmu. Protekcionizmus predstavuje prekážku pre Európskych auto výrobcov pri prístupe na trhy tretích krajín. Prvé prípady týchto prekážok mohli byť zaregistrované u tretích krajín vo forme nových druhov požadovaných licencií na dovoz alebo zvýšením dovozného cla. EÚ bola preto odhodlaná zabrániť všetkým novým obmedzeniam obchodu voči tretím krajinám a očakávala rovnaký postoj aj od svojich obchodných partnerov.

Posilnenie spolupráce v rámci projektu CARS 21: Komisia navrhla zintenzívnenie procesu CARS 21, ktorý sa začal ešte v roku 2005, za účasti členských štátov, predstaviteľov automobilového priemyslu a odborov aby tak vznikol priestor pre vzájomnú výmenu informácií, dialógy a pre výmenu osvedčených postupov.

Napriek prijatým opatreniam a to, či už na úrovni podnikov, alebo na úrovni členského štátu, hrozilo reálne riziko zatvárania podnikov, čo by malo veľmi negatívny dopad na zamestnanosť, tvorbu HDP aj na exportnú výkonnosť krajiny. Preto bola EÚ, ktorá deklaruje vertikálnosť opatrení ako základný princíp priemyselnej politiky a vytváranie priaznivého prostredia ako základný princíp nútená použiť jednotlivé opatrenia. Kríza zasiahla automobilový priemysel viac ako iné odvetvia a keďže má automobilový priemysel dominantné postavenie, ako aj úlohu motora pre rozvoj viacerých členských štátov, musela EÚ zasiahnuť. Dôraz prijatých opatrení bol kladený hlavne na udržanie konkurencieschopnosti, udržateľného vývoja a inovácii. Medzi ciele bola zahrnutá intenzifikácia a lepšia koordinácia úsilia EÚ v oblasti výskumu a inovácii. „Pravdou je, že doprava patrí k hlavným priemyselným a komerčným sektorom únie a tvorí pilier pre ekonomické a spoločenské aktivity. Prvoradou úlohou, pred ktorou stojí automobilový priemysel tak Slovenska, ako aj iných štátov EÚ, je premena výrobných organizácií na výrobné-výskumné-vývojové organizácie. Výskum by sa mal zamerať hlavne na prispôbenie automobilov požiadavkám trvalo udržateľného rozvoja, aby tieto vyhovelí navrhovaným európskym právnym predpisom o znížení emisií CO₂, ktoré budú

¹⁰⁹EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009, [cit. 21.02.2010]. Dostupné na: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

účinné od roku 2012. Ďalšou oblasťou výskumu v tejto súvislosti je konštrukcia vozidiel spĺňajúcich prísnejšie limity emisií znečisťujúcich látok. Otvára sa tu priestor pre štátne dotácie na výrobu „zelených“ výrobkov, ako napr. elektrické automobily a vozidlá s vodíkovým pohonom. V súvislosti s týmito snahami už EIB zvýšila objem pôžičiek na 4 miliardy EUR v rokoch 2009 a 2010, ktoré sú určené pre podporu programu európskej ekologickej dopravy.¹¹⁰

¹¹⁰FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 73. Dostupné na:
<http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

3.2. Slovensko

Slovensko patrí v rámci strednej Európy k vedúcim výrobcom automobilov a v súčasnosti mu patrí 3. miesto vo veľkosti produkcie v tejto oblasti. K takémuto vývoju prispela prítomnosť svetových automobiliek ako Volkswagen Slovakia, Bratislava; PSA Peugeot Citroën Slovakia, Trnava a Kia Motors Slovakia, Žilina. Všetko sa začalo v 90tych rokoch, kedy sa nemecká automobilka Volkswagen rozhodla, že v Bratislave vybuduje závod na výrobu automobilov. Odvtedy sa stal Volkswagen jedným z najväčších koncernov, ktorý má vedúce postavenie v oblasti vývozu (v roku 2004 tvoril 19% podiel na hodnote vývozu a v máji 2007 spoločnosť prekročila významný medzník v počte vyrobených automobilov značky VW na Slovensku¹¹¹). Automobilový priemysel výrazne ovplyvnil rozvoj slovenskej ekonomiky. Priemysel na Slovensku má významný rastový potenciál, a to vďaka vysokým výrobným štandardom a dobrej alokácii voči ostatným trhom – v našom prípade voči západoeurópskemu a východoeurópskemu.

„Automobilový priemysel tvorí približne 3% európskeho HDP. Na Slovensku predstavuje nosný pilier ekonomiky - roku 2007 predstavovala výroba áut približne 27% priemyselnej výroby, ktorá vytvára 20% slovenského HDP a v najbližších rokoch by mala tvoriť až 50% HDP. Význam automobilového priemyslu je pre Slovensko širokospektrálny - tvorí podstatnú časť exportu (v najbližšom období viac ako 60%) a do roku 2010 by mal poskytovať prácu pre viac ako 100 tisíc ľudí. Celý sektor je životne prepojený s dianím na svetových trhoch, ktoré aktuálne silne ovplyvňujú stúpajúce ceny ropy a ekonomické spomaľovanie na svetových trhoch“¹¹².

¹¹¹SARIO: Sektorová analýza automobilového priemyslu. Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu. Bratislava 2007. s. 2.

¹¹²EURACTIV: Automobilový priemysel upadá. [online 04.08.2008], [cit. 23.02.2010]. Dostupné na: <<http://www.euractiv.sk/podnikanie-v-eu/clanok/automobilovy-priemysel-upada>>

Graf 9: Vývoj Slovenského automobilového priemyslu do roku 2009

Vehicle production in Slovakia



Prameň: ZAP.SR: <<http://www.zapsr.sk/global/files/image/graf-2.jpg>>

Z uvedeného grafu je zrejmé, že produkcii na Slovensku sa v období pred krízou veľmi darilo. Hoci v roku 2004 a 2005 mierne poklesla výroba oproti predchádzajúcemu roku 2003, v ďalších rokoch mala produkcia výrazne stúpajúcu tendenciu. V roku 2007 opustilo výrobné linky 571 071 automobilov, teda o 275 681 kusov viac ako v roku 2006, čo predstavuje nárast o takmer 93,3%! Rok 2008 sa niesol ešte stále v znamení nárastu, hoci nie tak prudkého ako rok predchádzajúci. Rast predstavoval len necelé jedno percento v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Hoci v roku 2008 prepukla kríza naplno, automobilový priemysel zasiahla až v roku 2009. Ešte v polovici roka 2008 slovenské automobilky hlásili, že sa ich kríza zatiaľ nedotkla. Postupne však určité obmedzenia prijala každá z nich, hoci odstávky výroby v januári boli oficiálne spôsobené plynovou krízou.

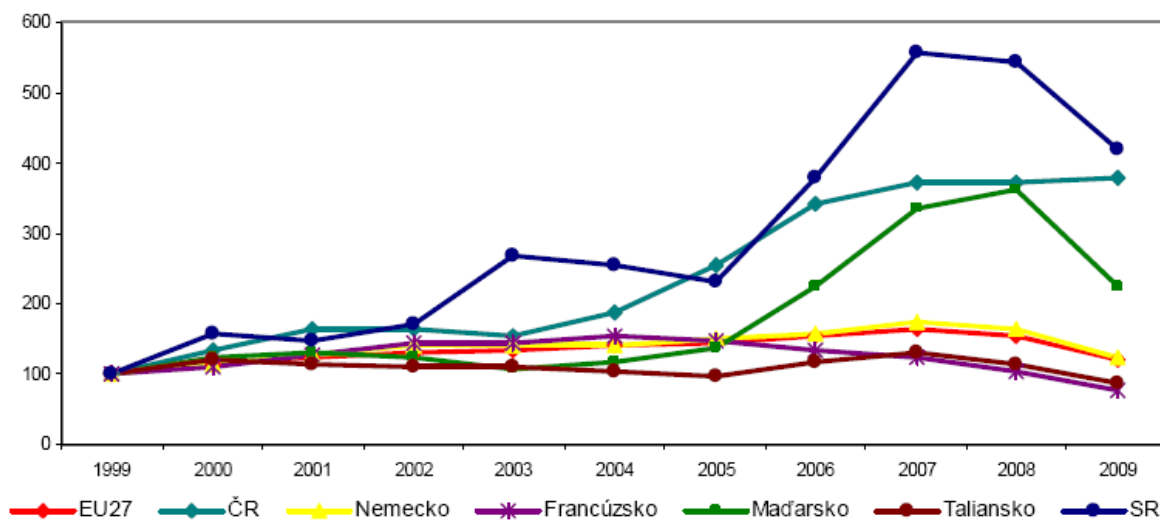
„Podľa údajov z Augusta roku 2008, na Slovensku výroba v auto priemysle stále rástla a to aj napriek tomu, že automobilky vo svete prežívali ťažké časy spôsobené rastúcimi cenami pohonných hmôt, zhoršujúcou sa ekonomickou situáciou a klesajúcim dopytom po automobiloch. Rast svetového automobilového predaja sa za prvých šesť mesiacov roka 2008 medziročne spomalil na 1,5%. Slovensku sa zatiaľ problémy vyhýbali.

Výroba áut tvorí jeden z hlavných pilierov jeho ekonomiky a polovicu celkového exportu.¹¹³ Rok 2009 môžeme teda pre automobilový priemysel považovať za rok krízový, avšak dôsledky krízy sa prejavili v menšom rozsahu, keďže sa vláda rozhodla zasiahnuť.

Pokles v oblasti automobilového priemyslu na Slovensku bol spôsobený hlavne znížením exportných možností v dôsledku poklesu dopytu po automobiloch v pôvodných členských štátoch, kam Slovenský automobilový priemysel výsledky svojej produkcie prvotne vyváža. Exportná dynamika Slovenska bola totiž až do vypuknutia krízy na Slovensku veľmi vysoká, o čom hovorí aj nasledujúci graf:

Graf 10: Vývoj exportu automobilového priemyslu v EÚ (rok 1999 = 100%)

Vývoj exportu automobilového priemyslu v EÚ (rok 1999 = 100%)



PRAMENŇ: FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový

priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 58.

Aby boli dopady krízy na slovenský automobilový priemysel čo najmenšie, rozhodla sa Slovenská vláda zaviesť dotácie vo forme šrotovného. Slovensko sa tak stalo jedinou krajinou spomedzi nových členských krajín, ktoré toto opatrenie zaviedlo.

¹¹³FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 73. Dostupné na:

<http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

Graf 11: Index registrácie nových automobilov kategórie M1 na Slovensku (2005 Q1=100%):



Prameň: FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 70.

Šrotovné spôsobilo vzostup hodnoty indexu registrácie nových automobilov v 2. štvrtroku 2009 na hodnotu 247,76 základných bodov (na 2,4776%). V rovnakom štvrtroku sa zvýšila registrácia osobných automobilov o 49,1% oproti predošlému roku. Negatívny vývoj však zaznamenalo zodpovedajúce obdobie roka 2010, kedy registrácia nových automobilov klesla o 44,67%.¹¹⁴

Šrotovné na Slovensku prebiehalo v dvoch vlnách, pričom v prvej vlne dotoval štát nákup nového vozidla 1500 eurami, ak aj predajca poskytol zľavu vo výške 500 EUR, alebo poskytol 1000 EUR v prípade, že predajca neprispel ničím. Počas druhej vlny poskytlo Ministerstvo hospodárstva SR dotáciu vo výške 1000 EUR v prípade, že predajca tiež poskytol zľavu v hodnote najmenej 1000 EUR.

Automobilky ako Volkswagen reagovali na štátne dotácie takto: „Značka Volkswagen poskytuje 500€ ku štátnej dotácii na kúpu nového osobného vozidla, čím umožní jej čerpanie v plnej výške 2.000€. Príspevkom navyše, je teraz „ekoprémia“ vo výške 1.000€, ktorá zvýhodní kúpu nového vozidla VW Polo a VW Golf a zároveň prispeje k obnove vozového parku. Súčasná technológia a motory používané vo

¹¹⁴FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. s. 73. Dostupné na: <
http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>

Volkswagenoch (TSI, TDI, BlueMotion) sú - v porovnaní s ich predchodcami - ekologickejšie: úspornejšie, čistejšie a hospodárnejšie. I preto sa Volkswagen rozhodol ekoprémium poskytnúť každému svojmu zákazníkovi nižšej a strednej triedy (modely Fox, Polo, Golf, Golf Plus, Golf Variant, Jetta).¹¹⁵

Odbyt áut v čase krízy podržalo šrotovné. Slovensku sa tak podarilo udržať si trend odbytu áut. Medzi najžiadanejšie značky patrili na slovenskom automobilovom trhu Škoda 16,74%, Renault 10,69, Peugeot 7,76%, 4. Kia 7,02 %; 5. Citroen 6,88 %; 6. Volkswagen 6,21 %; 7. Toyota/Lexus 5,18 %; 8. Fiat 4,83 %; 9. Hyundai 4,28 %; 10. Suzuki 4,07 % a 11. Ford 3,88 % a Opel 3,11%. Kríza sa najviac prejavila na registrácii nových nákladných automobilov (konkrétne kategórii N2 a N3), kedy bolo v roku 2009 zaregistrovaných len 446 nových nákladných automobilov (N2), čo predstavuje o 57,57% menej ako v tom istom období roku 2008. Najväčší podiel na trhu mali podľa uvedeného poradia: Iveco 44,84 %, Renault Trucks 13,45 % a Mercedes-Benz 10,54 %. Počet registrácii nákladných automobilov (N3) zažil v roku 2009 prepád o 68,24%. Najpredávanejšie boli Mercedes-Benz s podielom 17,49 %, ďalej je Iveco s 16,17 % a tretia Scania dosiahla 15,93 %. Predaj autobusov (kategória M2 a M3) zaznamenal nárast o 12,58% s nasledovným podielom na predaji: Irisbus 65,87 %, SOR 17,28 %, Novoplan 5,81 %.¹¹⁶

Celkovo možno skonštatovať, že kríza mala na Slovenský automobilový priemysel istý dopad, ktorý sa najvýraznejšie prejavil v roku 2009, avšak pomocou vládnych zásahov v podobe dotácii na šrotovné sa ju podarilo zažehnať.

¹¹⁵VOLKSWAGEN: Volkswagen zvyšuje šrotováciu prémie. [online] 12.03.2009, [cit. 23.02.2011]. Dostupné na: <http://www.vw.sk/aktuality/novinky/novinky_pod_a_kategorii/volkswagen_zvysuje_srotovaciju_premiu_na_3_000_euro/>

¹¹⁶ZAP.SR: Odbyt áut podržalo šrotovné. [online] 2010, [cit. 26.03.2011]. Dostupné na: <<http://www.zapsr.sk/zobraz/clanok/167/>>

Záver

Dopad finančnej a ekonomickej krízy na globálny automobilový priemysel bol významný, avšak nie každý región zasiahol rovnakým spôsobom. Vo všeobecnosti možno tvrdiť, že jednotlivé krajiny, ktoré sa cítili byť krízou najviac ohrozené, začali uplatňovať nástroje tzv. priemyselnej politiky a to na rôznych úrovniach. Pomoc zo strany vlády mala rôzne formy, od dotácii v rôznej forme (ako je šrotovné) až po najrôznejšie reštrukturalizačné plány a „kvázi znárodňovanie“ problémových spoločností.

Kríza však nemala rovnaký dopad na všetky krajiny a ich automobilový priemysel. Najvýraznejšie sa prejavila vo vyspelejšej ekonomike USA, kde zasiahla najmä reťazce prepojené na americkú sieť automobiliek tzv. Veľká trojka. Obrovské dlhové zaťaženie, vysoká miera nákladov nehnuteľného majetku, vysoké pracovné náklady, obrovské penzijné záväzky a záväzky do zdravotnej poisťovne ešte umocnili dopady krízy na americký automobilový sektor. Čo sa týka Kanady, ani tá z krízy nevyviazla o veľa lepšie, z dôvodu veľkej naviazanosti na automobilový trh Spojených štátov.

Ázijský región a dopad krízy naň bol odlišný ako v Amerike. Hoci sa dá povedať, že Japonsko bolo krízou do značnej miery poznačené, a v krízovom roku tam automobilová produkcia klesla na 33-ročné minimum, táto ekonomika sa dokázala relatívne rýchlo spamätať. Južná Kórea dokázala, že aj v období krízy dokáže situáciu otočiť vo svoj prospech a v časoch celkového poklesu si dokázala prilepšiť. Čína je nepochybne krajina s veľkým rastovým potenciálom, aj preto na ňu kríza nemala väčšie dopady. Keďže patrí k rozvíjajúcim sa trhom s obrovským ekonomickým rastom, posilňuje sa tam aj dopyt po automobiloch. To pôsobí na ekonomiku priaznivo a aj preto sa Čína počas krízy vyvíjala obrovským tempom, smerom nahor. Podobne sa dá skonštatovať aj situácia v Indii. India tiež predstavuje obrovský rastúci trh, s neustále sa rozvíjajúcou ekonomikou ako aj príležitosťami pre automobilový priemysel a jeho ďalší rozvoj.

V rámci Európskej únie mala kríza dopad na zníženie hodnoty HDP, obchodu ako aj zamestnanosti. To spôsobilo zníženie dopytu po automobiloch, čo malo následky najmä pre tie európske krajiny, v ktorých tvorí automobilový priemysel hlavnú hybnú silu rozvoja. Vlády jednotlivých členských štátov sa pokúšali situáciu v automobilovom priemysle vyriešiť vládnyimi dotáciami vo forme šrotovného. Výška tohto príspevku bola v jednotlivých krajinách rôzna, no zaslúžila sa o zväčšenie odbytu hlavne po ekologických vozidlách v rámci EÚ. Vládne opatrenia pri tom prijímali hlavne staré členské štáty.

Výnimku tvorilo Slovensko, ktoré prijalo ako jediné spomedzi nových členských krajín takéto opatrenie.

Z celkového pohľadu môžeme zhodnotiť, že dopady krízy na automobilový priemysel sa prejavili hlavne v roku 2009, kedy dosahoval rast tohto priemyslu záporné hodnoty, alebo sa výraznejšie spomalil. Vďaka vládnym zásahom boli však dopady krízy na tento sektor zmiernené a v súčasnosti sa dá hovoriť o regenerácii a znovu vzmáhaní sa tohto odvetvia, spoločensky veľmi významného pre celosvetovú ekonomiku.

Zoznam bibliografických odkazov:

1. ABC.NET: Canon, Nissan hit by economic crisis. [online] 17.12.2008. Dostupné na: <<http://www.abc.net.au/news/stories/2008/12/17/2449449.htm>>
2. ACEA: Car production in 2009 at lowest level since 1996. [online] 11.03.2010. Dostupné na: <http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/car_production_in_2009_at_lowest_level_since_1996/>
3. ACEA: Car production in 2009 at lowest level since 1996. [online] 11.03.2010. Dostupné na: <http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/car_production_in_2009_at_lowest_level_since_1996/>
4. AUTOBLOG: Hyundai-Kia pass Honda to become worlds 5th largest automaker. [online] 04.06.2008. Dostupné na: <<http://www.autoblog.com/2008/07/04/hyundai-kia-pass-honda-to-become-worlds-5th-largest-automaker/>>
5. AUTOBLOG: Kia overtakes Ford to become worlds 4th largest automaker [online] 18.08.2009. Dostupné na: <<http://www.autoblog.com/2009/08/18/hyundai-kia-overtakes-ford-as-worlds-4th-largest-automaker/>>
6. AUTOSPORT: Honda confirm immediate F1 pull out. [online] 05.12.2008. Dostupné na: <<http://www.autosport.com/subs/login.php?r=http://www.autosport.com/news/report.php/id/72322&type=news&id=72322>>
7. BBC: Business | GM reports massive quarterly loss. [online] 26.02.2009. Dostupné na: <<http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/7912544.stm>>

8. BLOOMBERG: Suzuki to cut Japan output by additional 30 000 units. [online] 22.12.2008. Dostupné na:
<<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=atJF cudku7LY&refer=transportation>>
9. BLOOMBERG: Toyota facing first loss in 59 years. [online] 03.03.2009. Dostupné na:
<<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=aBA0r9UqrGV0&refer=home>>
10. BRITANNICA: Automotive Industry: [online] 21.09.2010. Dostupné na:
<<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/45050/automotive-industry>>
11. BUSINESS IN ASIA: Automotive industry in India. [online] 2009. Dostupné na:
<http://www.business-in-asia.com/countries/automotive_industry_india.html>
12. CANADA: Lewenza petulant child. [online] 18.11.2009. Dostupné na:
<<http://www.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=c07f9882-2f99-4479-b067-831ac302129a>>
13. CBC.CA: Honda slashes profit forecast. [online] 17.12.2008. Dostupné na:
<<http://www.cbc.ca/news/world/story/2008/12/17/honda-cuts.html>>
14. CNN: More trouble for auto bailout. [online] 26.11.2008. Dostupné na:
<http://money.cnn.com/2008/11/19/news/companies/auto_hearing/index.htm>
15. CTV.CA: Toyout slashes profit forecasts amid sales slump. [online] 22.12.2008. Dostupné na:
<http://www.ctv.ca/CTVNews/CTVNewsAt11/20081222/Toyota_sales_081222/>
16. ETREND: Autobrandža vyšla z krízy rekordná, [online] 21.03.2011. Dostupné na:

<<http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/autobrandza-vysla-z-krizy-rekordna.html>>

17. ETREND: Auto brandža vyšla z krízy rekordná. [online] 21.03.2011. Dostupné na:
<<http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/autobrandza-vysla-z-krizy-rekordna.html>>
18. EURACTIV: Automobilový priemysel upadá. [online 04.08.2008]. Dostupné na:
<<http://www.euractiv.sk/podnikanie-v-eu/clanok/automobilovy-priemysel-upada>>
19. EURACTIV: Prehľad: Európsky automobilový priemysel a kríza [online] 26.02.2009. Dostupné na:
<<http://www.euractiv.sk/podnikanie-v-eu/clanok/prehľad-europsky-automobilovy-priemysel-a-kriza-012320>>
20. EURACTIV: Prehľad: Európsky automobilový priemysel a kríza. [online] 26.02.2009. Dostupné na:
<<http://www.euractiv.sk/podnikanie-v-eu/clanok/prehľad-europsky-automobilovy-priemysel-a-kriza-012320>>
21. EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009. Dostupné na:
<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>
22. EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009. Dostupné na:
<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>
23. EUROPA EU: EU support to fight the crisis in the automotive sector. [online] 25.02.2009. Dostupné na:
<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/318&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

24. FACTS AND DETAILS: Automobile industry in China. [online] apríl 2010.
Dostupné na:
<<http://factsanddetails.com/china.php?itemid=361&catid=9&subcatid=61>>
25. FIFEKOVÁ, E., NEMCOVÁ, E., SABO, Š.: Prognostické práce: Automobilový priemysel EÚ a kríza. Bratislava. Prognostický ústav SAV 2010. Dostupné na:
<http://www.prog.sav.sk/subory/pprace/clanok_4_SABO_Fifekova_Nemcova_automobilovy_priemysel.pdf>
26. FINANCIAL TIMES: Senators cool to pleas by big three carmakers. [online] 20.11. 2008. Dostupné na:
< <http://www.ft.com/world/us>>
27. FORBES: Wingfield, Brian; Muller, Joann : "Congress Fails Detroit". [online] 12.12.2008. Dostupné na:
<http://www.forbes.com/2008/12/12/auto-senate-bailout-biz-manufacturing-cx_bw_jm_1212bizauto.html>
28. IMAGINMOR: Automobile industry India. [online] 2011. Dostupné na:
<<http://www.imaginmor.com/automobileindustryindia.html>>
29. INDICKÁ AMBASÁDA: Fakty o Indii. [online] 2010. Dostupné na:
<http://www.indianembassy.sk/sk_04_01.html>
30. INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF SOCIAL SCIENCES: Automobile industry: [online] 2011. Dostupné na:
<http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx>
31. MAPS OF INDIA: Automobile companies in India. [online] 2010. Dostupné na:
<<http://automobiles.mapsofindia.com/automobile-companies-in-india/>>
32. MILLER, F. P., VANDOME, A.F., MCBREWSTER, J.: Automotive Industry crisis of 2008 – 2010; U.K.: vydavateľstvo Alphascript publishing; 2010, s. 3. ISBN 978-613-0-71981-4.

33. MR.ZINE MONTHLY REVIEW.ORG: Yoshie Furuhashi. What's to Be Done about the Auto Industry by Dan La Botz. [online] 29.11.2008. Dostupné na:
<<http://mrzine.monthlyreview.org/labotz181108.html>.>
34. MSNBC.COM: Gas prices put Detroit Big Three in crisis mode, Associated press, [online] 01.06.2008. Dostupné na:
< <http://www.msnbc.msn.com/id/24896359/>>
35. NEMCOVÁ, E. Od univerzálnych odpovedí k hladaniu alternatív. In: Filcák, R. Kľuvánková-Oravská, T. – Nemcová, E. (editori): Horizonty rozvoja slovenskej spoločnosti. Bratislava: VEDA, 2010, ISBN 978-80-224-1152-3
36. NEWS.CO.UK: Obama suggests some auto execs should lose jobs. [online] 07.12.2008. Dostupné na:
<<http://www.3news.co.nz/Obama-suggests-some-auto-exec-s-should-lose-jobs/tabid/419/articleID/83312/Default.aspx>>
37. OECD: The automobile industry in and beyond the crisis. [online] 2010, dostupné na: <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/61/44089863.pdf>>
38. PLUNKETT, J. V.: Plunkett's Automobile Industry Almanac. USA, Plunkett research 2009. ISBN 159-39-212-25.
39. SARIO: Sektorová analýza automobilového priemyslu. Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu. Bratislava 2007.
40. SME: Čína sa stala najväčším automobilovým trhom na svete. [online] 09.01.2010. Dostupné na:
<<http://ekonomika.sme.sk/c/5184389/cina-sa-stala-najvacsim-automobilovym-trhom-na-svete.html#ixzz1IskNkSJa>>

41. SOLIDERS OF SOLIDARITY: Stephen Diamond, "GM-UAW Deal Described As 'House of Cards'," memorandum to Jerry Tucker, Paul Schrade, and Warren Davis. [online] 02.10. 2007. Dostupné na:
<<http://www.soldiersofsolidarity.com/files/relatednewsandreports07-2/GMUAWVEBADealDescribedAsHouseofCards.html>>
42. STRUGEON, T.J., VAN BIESEBROECK, J.: Effects of the crisis on the Automotive industry in Developing countries. Policy research working paper, World Bank, 2010. Dostupné na:
<[http://unstats.un.org/unsd/trade/s_geneva2011/refdocs/RDs/Automotive%20Industry%20and%20Crisis%20\(Sturgeon%20-%20Jun%202010\).pdf](http://unstats.un.org/unsd/trade/s_geneva2011/refdocs/RDs/Automotive%20Industry%20and%20Crisis%20(Sturgeon%20-%20Jun%202010).pdf)>
43. THE HERITAGE FOUNDATION: TARP: Now A Slush Fund for Detroit?. [online]12.12.2008. Dostupné na:
<<http://blog.heritage.org/2008/12/12/tarp-now-a-slush-fund-for-detroit/>>
44. THE NATIONAL POST: Kelly McParland: Stop the revolution, the CAW wants to get off. [online] 19.11.2008. Dostupné na:
<<http://network.nationalpost.com/np/blogs/fullcomment/archive/2008/11/19/kelly-mcparland-stop-the-revolution-the-caw-wants-to-get-off.aspx>>
45. THE WINDSOR STAR: Doelen, Chris Vander : "Thousands of CAW auto job losses predicted". [online] 30.01.2009. Dostupné na:
<<http://www.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=63a938bc-58fa-4795-9ec4-10741d105193>>
46. THE NY TIMES: Uncertainty in U.S. auto industry puts pressure on suppliers. International Herald Tribune, [online] 19.09.2008. Dostupné na:
<<http://www.nytimes.com/marketing/iht/search/?iht>>
47. TRUTH ABOUT CARS: Chinas 10 largest passenger vehicle manufacturers 2009. [online] 20.01.2010. Dostupné na:
<<http://www.thetruthaboutcars.com/2010/01/china%E2%80%99s-10-largest-passenger-vehicle-manufacturers-2009/>>

48. VOLKSWAGEN: Volkswagen zvyšuje šrotováciu prémie. [online] 12.03.2009. Dostupné na:
<http://www.vw.sk/aktuality/novinky/novinky_pod_a_kategorii/volkswagen_zvysuje_srotovaci_u_premiu_na_3_000_euro/>
49. WASHINGTON POST: At Geithner's Treasury, Key Decisions on Hold. [online] 18.5.2009. Dostupné na:
<<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/05/17/AR2009051702268.html>>
50. WHITE HOUSE: Remarks of President Barack Obama -- Address to Joint Session of Congress. [online] 24.02.2009. Dostupné na:
<http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Remarks-of-President-Barack-Obama-Address-to-Joint-Session-of-Congress/>
51. ZAP.SR: Odbyt áut podržalo šrotovné. [online] 2010. Dostupné na:
<<http://www.zapsr.sk/zobraz/clanok/167/>>
52. ZAP.SR: Prvá a druhá vlna šrotovného v číslach. [online] 31.12.2009. Dostupné na:
<<http://www.zapsr.sk/global/files/file/Srotovne/20100119195601.pdf>>
53. ZAP.SR: Šrotovné v číslach. Záverečná správa. [online] 15.01.2009. Dostupné na:
<<http://www.zapsr.sk/global/files/file/Srotovne/20100119195930.pdf>>

Prílohy:

Príloha 1: Prvá a druhá vlna šrotovného na Slovensku

Prvá a druhá vlna šrotovného v číslach záverečné vyhodnotenie k 31.12.2009													
1.vlna od 9.3.- 26.3.2009 13 prac.dní		2.vlna od 8.4.- 14.4.2009 5 prac.dní		Vyradené od spracovateľov		Odhlásené z PPZ		Predané		Poplatky			
				1. vlna		2. vlna		1. vlna		2. vlna			
Spolu ks		22 100		22 100		22 771		21 429		21 216		18 059	
poplatky - vyradenie á 1,6 EUR						34 157		32 144					
prihlásenie do evid. nové á 33 EUR										700 128		595 947	
vydanie EC 2 ks spolu 33 EUR										700 128		595 947	
Spolu vybrané poplatky						34 157		32 144		1 400 256		1 191 894	
2. vlna od 8.4.- 14.4.2009 5 prac.dní		1. vlna		za 21 216 ks do 31.12.2009		EUR		2. vlna		za 18 059 ks do 31.12.2009		EUR	
Vozidlá vyfakturované na zákazníka		190 818 770,30		8 984,67		174 428 642,02		9 658,82		31 775 500,00		1 000,00	
poskytnutá dotácia		35 508 313,51		1 497,71		30 733 261,47		10 658,82		35 508 313,51		1 128,84	
vybrané DPH				692,00		11 174,38		11 787,66					

Poradie podľa importéra	importér spoločne	Najpredávanejšie modely v segmente										
		A	B	C	CD	D	F	G	H			
1.	Renault Slovensko	7 848	Hyundai i10	R Thalia	Kia Ceed	A4	S Superb 2	R Megan 3 c	Lada Niva	S Roomster		
	Renault	8211	Fiat Panda	S Fabia 2	Hyundai Accent	C 5			Kia Sportage	C Berlingo		
	Dacia	1837	Kia Picanto	T Yaris	VW Golf	Opel Insignia			Mitsubishi	C3Picasso		
2.	SKODA AUTO Slovensko	7 383	Spolu v segmente celkom									
	Škoda	6241	Najpredávanejšie modely celkom									
	Seat	1142	Predajné ceny vozidiel na zákazníka									
3.	Kia Motors Sales Slovensko s. r. o.	3 290	Poradie	Model	% podiel	cena					1. vlna ks	2. vlna ks
4.	Peugeot Slovakia	3 184	1.	Renault Thalia	9,65	do 5000 EUR					91	94
5.	General Motors Southeast Europe	2 603	2.	Škoda Fabia 2	8,31	5001-6000					1831	542
	Opel	1289	3.	Kia cee'd	3,85	6001-7000					3 620	2 468
	Chevrolet	1514	4.	Toyota Yaris	3,66	7001-8000					3 717	3 101
6.	HYUNDAI Motor Czech	2 506	5.	Peugeot 208	3,46	8001-9000					3 118	2 913
7.	Citroen Slovakia	2 445	6.	Cevrolet Aveo/Kalos	3,32	9001-10000					2 913	2 572
	Fiat SR	2 323	7.	S Fabia 2 Combi	2,84	10001-11000					1 934	1 736
	Fiat	2292	8.	Dacia Sandero	2,74	11001-12000					1 540	1 500
	Alfa Romeo	14	9.	Fiat Punto	2,61	12001-13000					876	1 048
	Lancia	17	10.	VW Golf	2,31	13001-14000					500	688
9.	TOYOTA Motors Slovakia	2 208	4 000									
	Porsche Slovakia	2 081	3 600									
10.	VW	2045	3 200									
	Audi	56	2 800									
11.	MSC Suzuki	1 197	2 400									
12.	Summit Motors Slovakia Ford	1 034	2 000									
13.	SlovLADA Lada	326	1 600									
14.	NISSAN Sales CEE	189	1 200									
15.	Honda Slovakia	159	800									
16.	M Motors SK Mitsubishi	144	400									
17.	Mazda Motor Logistics Europe NV	116	200									
18.	Mikona Subaru	31	100									
19.	T.O.P. AUTO Slovakia Volvo	8	50									
20.	Mercedes Benz Slovakia	7	25									
21.	BMW Vertrebs GmbH o.zložka SR	4	12									
	Spolu	39 275	0									



Vypracoval: ZAP SR Nováková
Bratislava : 15. januára 2010
Zdroj dát: eZAP

Prameň: <<http://www.zapsr.sk/global/files/file/Srotovne/20100119195601.pdf>>

Príloha 2: Šrotovné – záverečná správa



ZDRUŽENIE AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Tlačová správa 15. januára 2009

„Šrotovné“ v číslach – záverečná správa

K 31.12.2009 bola ukončená platnosť Výnosov Ministerstva hospodárstva č. 2 a 3/2009, podľa ktorých si občania mohli zakúpiť nové vozidlá s nárokom na dotáciu, za podmienky vyradenia svojho viac ako 10 rokov starého vozidla. Finančné prostriedky na dotácie v prvom a druhom kole, ktoré boli Ministerstvom hospodárstva vyčlenené v celkovom objeme 55,250 mil. € pre 44 200 ks vyradených vozidiel boli čerpané nasledovne :

ukazovateľ	1. vlna	2. vlna	spolu
Plánovaná dotácia MH v €	33 150 000,00	22 100 000,00	55 250 000,00
Skutočná dotácia MH v €	31 775 500,00	18 057 000,00	49 832 500,00
Počet vyradených vozidiel v ks	22 100	22 100	44 200
Počet poskytnutých dotácií v ks	21 216	18 059	39 275
Vyfakturovaná cena v €	190 618 770,30	174 428 642,02	365 047 412,32
Vyfakturovaná DPH v €	35 775 581,62	30 733 261,47	66 508 843,09
Dotácia predajcu celkom v €	14 681 450,48	20 385 474,84	35 066 925,32
Ø fakturovaná cena auta v €/1 auto	8 984,67	9 658,82	
Max. dotácia MH v €/1 auto	1 500,00	1 000,00	
Ø čerpaná dotácia MH v €/1 auto	1 497,71	1 000,00	
Min. dotácia predajcu v €/1 auto	500,00	1000,00	
Ø skut. dotácia predajcu v €/1 auto	692,00	1 128,84	
Ostatné vybrané poplatky v €	1 434 413,00	1 224 038,00	2 658 451,00

V oboch kolách bolo vyradených celkom 44 200 ks vozidiel s priemerným vekom 21 rokov. Najvyraďovanejšou značkou bola značka ŠKODA za ňou nasleduje VAZ, FIAT a ďalších 66 značiek. Najviac vyradených vozidiel bolo v Prešovskom kraji a z okresov je na prvom mieste Bratislava. Viac ako 54% vlastníkov vozidiel ktorí dali zlikvidovať staré vozidlo bolo starších ako 50 rokov.

Najúspešnejším importérom v predaji, s dotáciou na tzv. „šrotovné“, bol Renault (zastupuje i zn. Dacia), nasledovaný ŠKODA AUTO (zastupuje i zn. SEAT) a na treťom mieste sa umiestnil KIA Motors. Najpredávanejším modelom bol Renault Thalia, nasledovaný Škodou Fabia 2 a Kia Cee'd. Desať najpredávanejších modelov, ktoré si zákazníci kúpili na „šrotovné“, reprezentovalo 43,75 % celkových registrácií vozidiel zakúpených s dotáciou na „šrotovné“

„Šrotovné“ pomohlo obnoviť vozidlový park, avšak malo na jeho vekovosť len nepatrný vplyv. K prvému januáru 2010 jazdí na slovenských cestách 1 591 073 osobných automobilov s priemerným vekom 11 rokov. Musíme hľadať trvalé nástroje, ktoré pomôžu Slovensku k obnove tohto parku tak, aby na našich cestách jazdili bezpečnejšie a ekologicky čistejšie vozidlá.

Ing. Mária Nováková, ZAP SR

Príloha: -vyradené vozidlá v grafoch a číslach
-predané vozidlá, finančné ukazovatele, importéri, modely

ZAP SR – sekretariát
Tomášikova 26
821 01 Bratislava

Tel.: 02 / 4364 2235, 6
Fax: 02 / 4364 2237
e-mail: zapsr@zapsr.sk
www.zapsr.sk - www.ipdap.sk

IČO: 34 000 445
Banka: TATRA BANKA, a.s.
č. účtu: 2620730783/1100

Prameň: <<http://www.zapsr.sk/global/files/file/Srotovne/20100119195930.pdf>>