

VPLIV KRIZE COVID-19 NA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO

Pandemija, ki jo je povzročil virus COVID-19 vpliva na vse vidike življenja, izjemen vpliv ima in bo še precej časa imela na gospodarstvo. Pri tem pa ne bodo vse gospodarske panoge enako prizadete, nekaterim nudi odlične nove poslovne priložnosti, druge bodo njen vpliv čutile ne samo nekaj mesecev, temveč bolj verjetno nekaj let.

Poleg tega pa je zdajšnja kriza neprimerljiva s krizami do sedaj; ne gre samo za ekonomsko krizo, temveč bodo precej verjetno opazni tudi močni vplivi na družbo, saj se je zaradi zahtevane socialne izolacije najprej in močno zaustavila potrošnja nekaterih dobrin, spremenile se bodo tudi nekatere navade ljudi.

Če po eni strani predstavlja **avtomobilska industrija** velik del gospodarstva številnih držav in s **svojo inovativnostjo, organiziranostjo ter globalizacijo pomeni gonilo razvoja in neprestan vir novih rešitev**, ki se v veliki meri prenašajo tudi v druge gospodarske dejavnosti, potem po drugi strani predstavlja tudi izjemno občutljivo panogo. Medsebojna odvisnost v dobaviteljskih verigah in oblikovani poslovni modeli pomenijo na globalnem, še bolj pa na evropskem nivoju po eni strani stabilnost in moč industrije, po drugi strani pa močno občutljivost na kakršne koli motnje.

Močno na udaru je zaradi svoje narave avtomobilska industrija. Zaradi človekove potrebe po mobilnosti in zaradi potreb gospodarstva po transportu in logistiki, kar je vse v tem trenutku močno omejeno, ter zaradi močne soodvisnosti dobaviteljev v okviru posameznih dobaviteljskih verig je avtomobilska industrija izpostavljena bolj, kot večina ostalih gospodarskih panog.

Avtomobilska industrija zaradi pomembnega deleža v slovenskem gospodarstvu, zaradi pomembne vloge v reševanju okoljske problematike ter zaradi močnega vpliva COVID-19 na znižanje obsega proizvodnje ter posledično prodaje in prispevka k razvoju slovenske ekonomije nujno potrebuje vse do sedaj sprejete ukrepe, poleg tega pa še dodatno posebno obravnavo v prihodnjih mesecih, saj se bo vpliv krize na avtomobilsko industrijo in trg vozil potegnil globoko v leto 2021.

Le na ta način lahko zagotovimo minimalizacijo vplivov pandemije COVID-19 na avtomobilsko industrijo, njeno hitro okrevanje, ohranjanje delovnih mest, razvoj novih rešitev in s tem ohranjanje konkurenčnega položaja na trgu.

PREDLOG ZA USTANOVITEV POSEBNE DELOVNE SKUPINE ZA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO

Predlagamo, da **vlada v dogovoru s ključnimi predstavniki avtomobilske industrije in z njo povezanimi predstavniki javnih raziskovalnih organizacij ter Gospodarsko zbornico Slovenije vzpostavi delovno skupino za oblikovanje ukrepov**, ki bodo v naslednjih mesecih podprli prizadevanja podjetij v avtomobilski industriji v njihove boju s pandemijo.

Dogovori industrije z vlado o ukrepih, vezanih na posebnosti avtomobilske industrije so nujno potrebni, ker

1. je na kratki rok potrebno zagotoviti čim učinkovitejše **ponovno polnjenje proizvodnih kapacitet**,
2. je z vidika države in podjetij nujno **zagotoviti ohranjanje delovnih mest**,
3. je s podporo razvojnim aktivnostim potrebno **okrepiti temelje za razvoj novih izdelkov in tehnologij** ter njihov učinkovit prenos v realno okolje,
4. **zahteve po doseganju okoljskih ciljev, zastavljenih z Zelenim dogovorom ostajajo**, časa za njihovo uresničevanje pa bo zaradi pandemije manj,
5. **Slovenija lahko doseže okoljske cilje na področju mobilnosti** z uvedbo ustreznih inštrumentov, ki lahko že na kratki rok vzpodbudijo razvoj trga v smeri večje prodaje zelenih vozil,
6. se z ustreznimi ukrepi lahko **zaščiti slovensko gospodarstvo pred pričakovanimi sovražimi prevzemi** in vzpodbudi le tiste naložbe tujih korporacij v Sloveniji, ki so razvojno naravnane in omeji naložbe, ki ne zagotavljajo ohranjanja razvojnih aktivnosti in delovnih mest.

Področja, ki potrebujejo posebno pozornost so opredeljena na enak način tudi v drugih državah, kjer so se s krizo soočili pred nami in kjer ima avtomobilska industrija pomembno vlogo. V večini teh držav se avtomobilska industrija z roko v roki z vladami ob ustreznem razumevanju specifik industrije dogovarja in usklajuje glede najprimernejših podpornih ukrepov.

Hitra in vsebinsko ustrezna podpora avtomobilski industriji je potrebna ker v nasprotnem, torej zaradi prepočasnega reagiranja in prepozno sprejetih ukrepov ali prehitro zaključene podpore podjetja avtomobilske industrije padejo v likvidnostni krč in s tem nezmožnost odzivanja na potrebe kupcev, slovenske dobavitelje bodo nadomestili dobavitelji iz držav, kjer so bili s strani države podprti, vsi, ki delamo v tej industriji pa vemo, da je zelo dolgotrajen proces, da se pridobi na ta način izgubljenega kupca nazaj. Kupci preverjajo našo sposobnost preživetja in želijo biti obveščeni, kako in če država primerno podpira naš sektor. Poleg tega bo to vodilo v množično odpuščanje, izgubo kompetenčnih kadrov in s tem oslabitev celotnega sektorja.

Nujno je v prvi fazi doseči, da se ukrepi, ki so v veljavi, za avtomobilsko industrijo podaljšajo čimprej.

V dokumentu so predstavljeni

- **ključni podatki** o slovenski in evropski avtomobilski industriji,
 - **vpliv pandemije COVID-19** na avtomobilsko industrijo in na prodajo vozil,
 - **razlogi**, ki narekujejo posebno obravnavo avtomobilske industrije v luči ukrepov za podporo gospodarstvu,
 - **ukrepi** drugih držav,
 - **primerjava** avtomobilske industrije s turističnim sektorjem,
 - **rezultati** vlaganj v raziskave in razvoj v avtomobilski industriji
- ter kot najpomembnejše poglavje
- **predlogi ukrepov za podporo avtomobilski industriji in oživljanju prodaje vozil ob hkratem sledenju ciljev Zelenega dogovora,**

KLJUČNI PODATKI O SLOVENSKI AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI (vir: SPIRIT)

Slovenska avtomobilska industrija predstavlja v celoti okvirno 10% slovenskega bruto dodanega proizvoda in preko 20 % slovenskega izvoza. Slovenski izvozniki, dobavitelji avtomobilski industriji, dosegajo vse mednarodne standarde in so kompetentni dobavitelji na globalnem trgu s ključnimi kupci v Nemčiji, kamor slovenska avtomobilska industrija izvozi 40% svoje proizvodnje, sledijo Francija, Italija, Avstrija, Velika Britanija in Združene države Amerike. Edina proizvodna lokacija proizvajalca vozil je tovarna REVOZ v lasti RENAULTa z okvirno 3.000 zaposlenimi.

Slovenska avtomobilska industrija zaradi vsega navedenega nujno potrebuje podporo države na štirih vsebinskih področjih in sicer:

- a) pri **ponovnem vzpostavljanju proizvodnje** z ukrepi za ohranjanje delovnih mest in zagotavljanje likvidnosti,
- b) pri **dodatni vzpodbudi raziskovalno razvojnim in investicijskim aktivnostim**, saj te zagotavljajo obstoj in krepitev konkurenčnega položaja na globalnem trgu,
- c) pri **ponovnem oživljanju prodajnih aktivnosti**, saj te neposredno podpirajo stabilnost proizvodnje in s tem delovanja celotnih dobaviteljskih verig in
- d) pri **sprejemanju odločitev o zaščiti slovenskega gospodarstva** pred sovražnimi prevzemi podjetij v težavah s strani tujih korporacij.

| ŠTEVILO PODJETIJ | CELOTNI PRIHODKI | ŠTEVILO ZAPOSLENIH | DELEŽ V BDP | DELEŽ IZVOZA DOBAVITELJEV AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI |
|-------------------|-------------------|--------------------|-------------|---------------------------------------------------|
| Skoraj 300 | 4 mlrd EUR | 16.000 | 10 % | preko 80 % |

DEJSTVA IN PODATKI O EVROPSKI AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI

Slovenska avtomobilska industrija se močno umešča v evropske dobaviteljske verige in v celoti odraža njihovo strukturo. Z deleži v nacionalni ekonomiji celo presega deleže na nivoju EU, kar še poudarja njen pomen za slovensko gospodarstvo.

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Evropska avtomobilska industrija zagotavlja 3,8 milijonov delovnih mest | Delež delovnih mest v avtomobilski industriji znaša 6,1 % | 11 % vseh evropskih proizvodnih delovnih mest je v avtomobilski industriji | Delež bruto domačega proizvoda avtomobilske industrije na nivoju EU presega 7 % |
| V letu 2018 je bilo v EU proizvedenih 19,2 milijonov osebnih avtomobilov | Delež avtomobilov, proizvedenih v EU predstavlja 20 % celotne svetovne proizvodnje | Število proizvedenih komercialnih vozil v Evropi v letu 2018 znaša 2,6 milijona | V Evropi je bilo v letu 2018 229 lokacij namenjenih proizvodnji avtomobilov |
| Proizvodnja avtomobilov poteka v 19 državah EU | 6,1 milijona vozil je bilo v letu 2018 izvoženih iz EU | Na evropskih cestah je trenutno okoli 308 milijonov vozil | Povprečna starost avtomobila v Evropi znaša 10,7 let |
| Sektor cestnega transporta prispeva 22 % k celotnim emisijam v EU | Cilj EU je znižanje škodljivih emisij za 40 % do leta 2030 | Emisije CO2 iz naslova proizvodnje vozil so bile od leta 2005 znižane za 35 % | Poraba vode na proizvedeni avtomobil se je znižala za 44 % |
| Evropska avtomobilska industrijavloži v raziskave in razvoj 57,4 milijarde evrov letno | 28 % celotnih vlaganj v raziskave in razvoj na nivoju EU prihaja iz avtomobilske industrije | Število vozil na evropskih cestah se je od leta 2005 povečalo za 46 milijonov | Število smrti zaradi prometnih nesreč se je od leta 2005 znižalo za 45 % |

VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA PROIZVAJALCE VOZIL IN NJIHOVE DOBAVITELJE

Ocenjuje se, da je v Evropi zaradi COVID-19 **prizadetih vsaj 2.600.000 delovnih mest v avtomobilski industriji** zaradi zapiranja proizvodnih obratov, ocena pa se nanaša le na delovna mesta proizvajalcev vozil ter njihovih neposrednih dobaviteljev. Širši posredni vpliv je še veliko večji.

Poleg tega se ocenjuje, da bo **na letnem nivoju V Evropi proizvedenih vsaj 4.000.000 in globalno vsaj 19.000.000 vozil manj**, številka se lahko še poveča, če se bo zaprtje proizvodnje zavleklo ali če pandemija ponovno izbruhne v drugem valu.

Dosedanji **izpad proizvodnje je nenadomestljiv**, dodatno pa bo nov zagon odvisen ne samo od sproščanja ukrepov in uvajanja strogih varnostnih ukrepov v proizvodnih obratih, temveč tudi od oživljanja povpraševanja. Le-to bo nujno podpreti z obstoječimi in dodatnimi vzpodbudami.

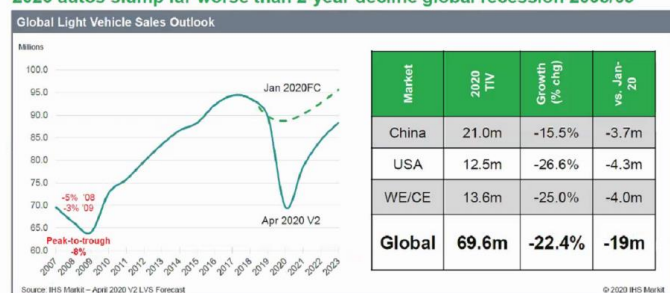
Ekonomski **vpliv pandemije bo dolgotrajen**, nakup vozila ne bo na prioritetnem seznamu nakupov tudi po njenem končanju. Brez dvoma bo vpliv krize COVID-19 na avtomobilsko industrijo nekaj, česar še nismo doživeli, posledice je težko ocenjevati, neznank pa je še veliko. **Zato se mora industrija ob podpori nacionalnih vlad v naslednji mesecih temeljito pripraviti na potencialni nov izbruh pandemije.**

Kompleksnost avtomobilskih dobaviteljskih verig se odraža v dejstvu, da je za proizvodnjo avtomobila potrebnih okvirno 30.000 sestavnih delov in da že umanjkanje ene komponente lahko povzroči zastoj celotne proizvodne linije.

IMPACT ON INDUSTRY

Market outlook update – IHS Markit

Further downgrade as coronavirus hammers global demand (delta -620k)
2020 autos slump far worse than 2-year decline global recession 2008/09



Vse skupaj močno vpliva na poslovne načrte slovenskih dobaviteljev avtomobilski industriji. Po zadnjih podatkih (druga polovica aprila 2020) **podjetja poročajo, da je trenuten padec naročil okvirno 40 do 50 %, nekateri dobavitelji poročajo celo o 80 % upadu naročil za marec / april 2020.** Glede na trenutne napovedi evropskih proizvajalcev vozil in glede na izkušnje iz Kitajske pa ocenjujemo, da **bo na letnem nivoju upad prodaje dosegel od 25 do 30 % v primerjavi z letom**

2019.

Ocena trajanja in ponovnega vzpostavljanja proizvodnje kaže, da bo v maju proizvodnja na okvirno 20 – 25% normalne, v juniju na 40 – 50%, v septembru 60%, potem pa naj bi se počasi dvignila na 90% do konca leta.

Kolikor toliko normalnega stanja naročil ne smemo pričakovati vsaj do sredine leta 2021.

Izjave slovenskih podjetij (vir: odgovori članov SRIP ACS+ na vprašanja OECD glede stanja v dobaviteljskih verigah v aprilu 2020)

"V marcu 2020 je bila Prodaja za 40% nižja, kot v marcu 2019."

"Proizvodnja je zmanjšana, investicije so ustavljene."

"Znižanju proizvodnje v marcu bo sledila popolna zaustavitev poslovanja konec aprila."

"Prodaja na letnem nivoju bo nižja za 30%."

"Glede na zaprtje proizvodnje pri kupcih in dobaviteljih je komunikacija in sodelovanje s partnerji omejeno ali celo povsem onemogočeno."

"Zaradi znižanja naročil bomo ustavili proizvodnjo v aprilu za vsaj dva tedna."

"Pričakujemo, da bo imela kriza vpliv na celotno dobaviteljsko verigo."

"Problemi se bodo pokazali med ponovnim vzpostavljanjem proizvodnje tako zaradi težav z dobavami, kot zaradi tehnično-tehnoloških težav."

"Prodaja bo nižja za 35%."

"Vplivi COVID-19; preklici naročil, kasnitve z začetki proizvodnje novih izdelkov, zamude v izvajanju razvojnih aktivnosti, znižanje proizvodnje, višanje zalog, znižanje prihodkov, slabšanje likvidnosti, nižja profitabilnost...."

"Nižje, ko si v dobaviteljski verigi, večji je vpliv težav."

"Da, pričakujemo negativen vpliv krize v celotnem letu 2020."

"Ključni razlog za znižanje proizvodnje je zamrzitev vseh operacij naših kupcev."

"Razlog za zmanjšanje proizvodnje so tudi omejitve v potovanjih in težave z logistiko."

"Proizvodnja bo znižana najmanj do konca maja, mogoče celo v juniju."

"Veliko vprašanje je, kaj se bo zgodilo s prodajo vozil po krizi."

"Pričakujemo nižjo proizvodnjo skozi celo leto 2020 s počasnim okrevanjem v letu 2021."

"Proizvodnjo smo zaradi nižjega povpraševanja znižali za 50% in hkrati zagotovili vse potrebne varnostne ukrepe za naše zaposlene."

"Podjetje je ustavilo več, kot 90% vseh aktivnosti tako v proizvodnji, kot tudi v podpornih storitvah, ustavili smo vse tehnološke in gradbene investicije."

"Povpraševanja po ponudbah za nove projekte se je znižalo za 60%."

"Ob pretekli krizi je bil ponovni zagon hiter, tokrat bo bistveno počasnejši. Takrat ni bilo težav v dobaviteljski verigi, kot tokrat."

"Okrevanje bo trajalo nekaj let."

"Ob vzpodbudi potrošnje bo okrevanje hitrejše."

"Nova povpraševanja pričakujemo šele v septembru 2020."

"Dobaviteljske verige so bodo hitro vzpostavile, ozko grlo so ukrepi držav glede transporta in mobilnosti zaposlenih."

"Pričakujemo zastoje pri dobavah materiala zaradi zaprtja dobesedno celotne industrije ne samo v Evropi in zaradi likvidnostnih težav."

"Zamenjava dobavitelja v avtomobilski industriji ni enostavna zaradi zahtevanih testiranj in certifikatov komponent, ki jih potrjujejo kupci. Process je zahteven tako z vidika časa, kot stroškov."

"Ukrepi za zagotavljanje likvidnosti bi morali biti uvedeni hitro, predvsem mala podjetja nimajo zadosti denarnih rezerv za poslovanje."

"Država bi morala uvesti ukrepe, posebej namenjene avtomobilski industriji."

"Kratkoročno so ukrepi države učinkoviti. Bojimo se, da kasnejši ukrepi ne bodo zadostni."

"Trenutno je edini ukrep, vezan na avtomobilsko industrijo odprtje prodajnih salonov. Kakorkoli, ta ukrep ni zadosten za avtomobilsko industrijo."

"Potrebni so enostavni ukrepi."

"Avtomobilaska industrija potrebuje predvsem ukrepe, ki bodo vzpodbudili razvskave in razvoj, okrepili fleksibilnost zaposlovanja in finančno stabilnost."

Celotna evropska dobaviteljska industrija ocenjuje, da bodo izgube zaradi COVID-19 dosegle 58 milijard evrov (ocena McKinsey) in

- **76 % dobaviteljev ocenjuje, da bodo nujno potrebovali podporo vlad** za izboljšanje oz. vzdrževanje likvidnosti, nekateri že poročajo o plačilni nesposobnosti,
- **90 % podjetij ocenjuje najmanj 20 % upad prodaje v letu 2020,**
- **56 % podjetij napoveduje negativne poslovne rezultate in**
- **75 % podjetij ne vidi možnosti vrnitve v „normalno“ poslovanje prej, kot v 12 mesecih.**

Poudariti je potrebno, da so težave, kot jih napoveduje evropska dobaviteljska industrija povsem enake, kot so težave slovenskih podjetij in da **omenjene težave dobaviteljev avtomobilski industriji nikakor niso posledica neprimernih poslovnih odločitev.** Slovenska avtomobilska industrija je v zadnjih letih rasla nadpovprečno, napovedano vsesplošno umirjanje gospodarstva za leto 2020 je številna podjetja vzbudilo k iskanju novih rešitev na področju uvajanja novih tehnologij in razvoju novih izdelkov, žal pa bodo vsi ti naporji zaradi višje sile sedaj izničeni, aktivnosti so zaustavljene ali močno upočasnjene zaradi pandemije.

Po izjavah avtomobilskih proizvajalcev bodo posledice Covid-19 vplivale tudi na razvoj novih vozil in uvajanje le teh v proizvodnjo. Razvoj novih produktov v avtomobilski industriji je močno povezan z vlaganji v kadre, tehnološke opreme in v krepitev razvojnega potenciala gospodarstva in države. Zamik dokončanja projektov pri razvojnih partnerjih v avtomobilski industriji bo zvišal stroške razvojnih skupin ter bo dodatno finančno in časovno obremenil razvojno naravnana podjetja in inštitucije.

Potrebno je izpostaviti tudi dejstvo, da **Evropska unija ne bo odstopala od ciljev, zastavljenih z Zelenim dogovorom.**

Vir: CLEPA, evropsko združenje dobaviteljev avtomobilski industriji

COVID-19

Impact on Green Deal (ENVI meeting 17 April)





Frans Timmermans

"Will some industries try to convince us to delay laws they don't like? Of course they will, and we will listen to their arguments, but I think we should stick as much as possible to the agenda."

- **Support to automotive industry:** "ecological scrappage scheme", take polluting cars out of the equation, replace with cleaner, "hopefully zero emission cars", but he also says he wants avoid investing in "old economy"
- **Ambition level:** No change to agenda overall: climate neutrality by 2050, plan by September. 2050 to combine carbon sinks with emissions reduction.
- **2030 impact assessment:** Not on 2020 numbers, aren't representative.
- **Relocation:** "why don't we prompt our industries to go circular, source their materials closer to home"
- **Employment/just transition:** we need to identify investments that create jobs, that's how we get people to believe in green deal.
- **Carbon border adjustment:** "carbon border measures will be necessary if we move in a certain direction and others don't ... but our first objective is to convince others to move in the same direction."
- **Coordinate national state aid plans** to avoid distortions.

Copyright © 2020 CLEPA. All rights reserved. www.clepa.eu
10

Zaradi jasno izpostavljenih stališč Evropske komisije glede doseganja okoljskih ciljev je tako na nacionalnem nivoju, kot v avtomobilski industriji pomembno, da se še okrepi razvoj novih tehnologij in njihovo uvajanje v realno okolje, pri čemer moramo krepiti vlaganja v vseh stopnjah razvoja, od baznega (TRL3) preko prototipov (TRL6) do industrializacije novih produktov, storitev, procesov in tehnologij (TRL9), ne smemo pa zanemariti tudi podpore uvajanju novih vozil na trg in izgradnji temu ustrezne in potrebne infrastrukture.

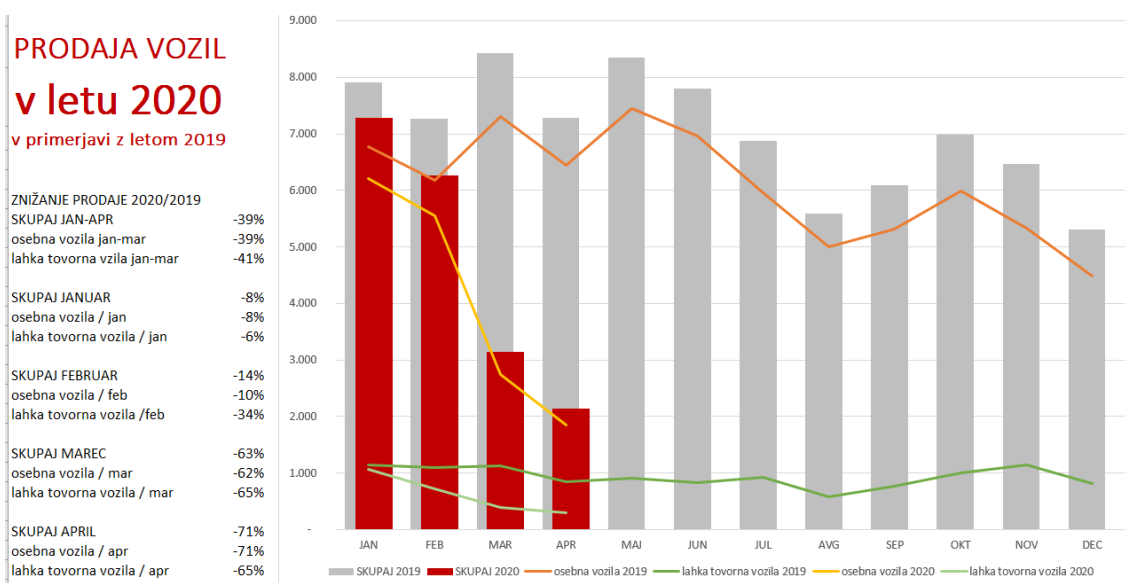
VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA PRODAJO VOZIL

Poleg takojšnje in drastične zaustavitve proizvodnje vozil in s tem zaustavitve proizvodnje sistemov in komponent vzdolž celotne dobaviteljske verige se je na pandemijo COVID-19 izrazito odzval tudi trg z upadom prodaje na komaj tretjino običajne v marcu 2020.

Podatki za Slovenijo kažejo, da je delni upad prodaje in sicer za okvirno 8 % viden že v januarju 2020 (v primerjavi z januarjem 2019), kar je očitno posledica napovedovanja gospodarskega ohlajanja. To se odraža tudi v februarju 2020 s 14 % nižjo prodajo v primerjavi s februarjem 2019. Predvsem v februarju je prodaja občutno nižja predvsem zaradi močno znižane prodaje lahkih gospodarskih vozil.

V marcu 2020 pa skupna prodaja vseh vozil dosega **komaj 37 % prodaje**, ki je bila dosežena v marcu 2019. Medtem, ko je bilo v marcu 2019 prodanih 8.429 vozil je bilo v marcu 2020 prodanih le še 3.139 vozil. Še slabša je situacija **v aprilu 2020**, ko je skupna prodaja vozil dosegla **komaj 29 % prodaje** v primerjavi z aprilom 2019.

Kljub pandemiji pa se je v obdobju januar – april 2020 **prodaja električnih in elektrificiranih vozil celo povečala in sicer za 24 %**. Njihov delež pa se je z 2,6 % v prvih štirih mesecih leta 2019 povečal na 5,2% v prvih štirih mesecih leta 2020. Poleg tega analiza podatkov kaže, da se je najbolj znižala prodaja majhnih in srednjih vozil in sicer v obdobju januar - april 2020 kar za 48 % v primerjavi z enakim obdobjem 2019, celo porasla pa je kljub pandemiji prodaja velikih, prestižnih in električnih vozil in sicer za 12 %.



PRIMERI UKREPOV ZA PODPORO AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI V DRUGIH DRŽAVAH

Kriza brez primere je nastopila v času, ko se avtomobilski sektor sooča z izjemni strukturnimi spremembami zaradi zaherv po razvoju novih tehnologij in zniževanja škodljivih emisij, kar je že v času pred izbruhom CPVID-19 nakazovalo na zgodovinski preobrat v delovanju industrije, poleg tega se je svetovni trg v letu 2019 zniža za okoli 5 %.

Po množičnih zaustavitvah proizvodnje tako vozil, kot njihovih komponent v marcu in aprilu 2020 poteka ponovno oživljanje proizvodnje v Evropi postopno, z veliko previdnostjo, Nemčija je 20. aprila znova začela z industrijskimi in trgovinskimi dejavnostmi, Španija od 28. aprila in postopoma tudi Italija od 28. aprila dalje.

Tako v času zaprtja, kot tudi ob ponovnem vzpostavljanju aktivnosti pa svoje proizvajalce močno podpirajo vlade vseh držav. Povsod pa je jasno, da poleg ukrepov, ki veljajo za celotno gospodarstvo avtomobilska industrija zaradi svojega izjemno močnega vpliva potrebuje še dodatno, prilagojeno podporo.

Korejska vlada je sprejela ukrepe, ki so omogočili hitrejše carinjenje, ureditev transporta in logistike ter podporo za zagotavljanje likvidnosti v delu od 38 milijard evrov vrednega paketa subvencij. Koreja namreč poroča o 350 dobaviteljih, ki se soočajo z likvidnostnimi problemi in plačilno nesposobnostjo. Tem je vlada namenila paket podpore v obliki kreditov in predplačil investicij v višini 725 milijonov evrov.

Poleg tega je podjetjem nudila praktično pomoč pri zagotavljanju varnosti na delovnih mestih.

Njihov pogoj je hkratno zmanjševanje odvisnosti avtomobilske industrije od kitajskih, vietnamskih, indonezijskih in tajskih dobaviteljev.

Vlada bo podprla tudi investicije v nove proizvodne in raziskovalno razvojne kapacitete.

Nemška avtomobilska industrija ustvari cca. 138 mrd EU letne dodane vrednosti, 450 mrd EUR letnega prometa, zaposluje pa 800.000 oseb, zato ne preseneča dejstvo, da je najpomembnejša gospodarska dejavnost in systemskega pomena za nemško gospodarstvo. **V letu 2009 (finančna kriza) je država nemški avtomobilski industriji pomagala s t.im. okoljsko premijo v višini 2.500 EUR** za uničenje starega avtomobila in za zamenjavo slednjega z nakupom novega. Skupaj je Nemčija do 31.7.2010 namenila avtomobilski industriji skozi program premij 5 mrd evrov, ter s tem **podprla nakup cca. 2 mio osebnih avtomobilov**. Najbrž ni potrebno omenjati, da so pozitivne multiplikativne učinke občutile tudi globalne verige vrednosti nemških avtomobilskih proizvajalcev.

Trenutno pa je stanje v Nemčiji sledeče:

- 5. maja 2020 so se glede pomoči nemški avtomobilski industriji preko nakupnih premij za nove avtomobile **sestali kanclerka Merkel ter predsedniki uprav nemških avtomobilskih proizvajalcev**, kot tudi predsedniki zveznih dežel, kjer se nahajajo sedeži le-teh (Baden-Württemberg, Bavarska, Spodnje-Saška).
- S ciljem novega zagona nemške avtomobilske industrije po Covid-19 krizi, bi bila **uvedba premije za nakup novih avtomobilov** v danem trenutku in razmerah najbolj primeren instrument neposredne

pomoči nemškemu avtomobilskemu sektorju. S tem bi se ohranilo zaposlenost, obenem pa povrnilo perspektive nemškemu avtomobilskemu sektorju.

- Kanclerka Merkel je izpostavila **poseben pomen in vlogo nemškega avtomobilskega sektorja** pri ustvarjanju dodane vrednosti in ohranjanja zaposlenosti v Nemčiji.
- Dogovorjeno je bilo, da **se oblikuje delovna skupina**, ki se bo s ciljem redne izmenjave in priprave ukrepov za oživitev konjunktura v avtomobilskem sektorju v smeri inovativnih avtomobilskih tehnologij redno virtualno srečevala.
- V začetki junija naj bi se na podlagi rezultatov razprave sprejelo dokončno odločitev glede premij. Iz pogovora med kanclerko in predstavniki nemškega avtomobilskega sektorja je bilo tudi jasno, da bo prišlo do sprejema premij pri nakupu novih avtomobilov.
- Glede na pomanjkanje kapacitet za proizvodnjo električnih avtomobilov in pomanjkljive infrastrukture polnilnic v Nemčiji, se naj bi **poleg premije za nakup električnih, hibridnih avtomobilov** ter avtomobilov na vodik v višini 4.000 EUR, uvedlo **tudi premije za najnovejše bencinske in dizelske motorje** v višini 3.000 EUR.
- Nemški minister za finance je jasno v medijskem nastopu že ob začetku Covid-19 ukrepov povedal, da Nemčija ne bo dovolila tujim finančnim inštitucijam ter vlagateljem, da bi prevzeli oslabljena podjetja iz avtomobilske industrije in je zato **oblikovala sklad s katerim bo država po potrebi odkupovala deleže ključnih podjetij v avtomobilski industriji**, da ohrani delovna mesta in razvojni potencial, ki ga prinaša ta panoga.

V Franciji so sprejeti ukrepi s strani **vlade, ki se je zelo hitro odzvala**, v celoti odigrali svojo vlogo, saj so združili delno brezposelnost, da bi se izognili odpuščanjem in posojila, ki jih zagotavlja država za podpro likvidnosti podjetij. Z namenom, da ne pride v naslednji fazi do stečaja podjetij Avtomobilska platforma ocenjuje, da so potrebni dodatni ukrepi, ki so bili predstavljeni ministrstvu za gospodarstvo in finance.

Francoska vlada pripravlja načrt okrevanja francoskega gospodarstva, **vključno s podporo avtomobilski industriji**. Kot je gospodarski in finančni minister Bruno Le Maire v začetku maja povedal v Nacionalni skupščini, bo prihodnji načrt okrevanja vključeval podporo določenim sektorjem, kot je tudi avtomobilski sektor. Predvidoma naj bi bil načrt predstavljen jeseni (september/oktober), vendar avtomobilska industrija poziva k čim prejšnjemu ukrepanju in predhodnem sprejemu vsaj nekaterih ukrepov. Francija tudi poziva, da je potrebno sprejeti in uskladiti ukrepe na EU ravni.

- Podjetja v avtomobilski industriji v Franciji zaradi krize Covid-19 sedaj koristijo **vse podporne ukrepe za podjetja tako mikro, MSP ter velika podjetja**. Vlada se je odločila tudi za podporo velikim strateškim podjetjem v obliki bančnih garancij.
- Minister za gospodarstvo in finance je napovedal **državno pomoč za Groupe Renault v višini 5 mrd EUR** v obliki bančnih posojil z državno garancijo, konec aprila je Evropska komisija odobrila predlog pomoči.
- Sestaja se **Strateški odbor za avtomobilsko industrijo**. Nazadnje se je odbor (virtualno) sestal 30.4. v sestavi Avtomobilska platforma in predstavniki Ministrstva za gospodarstvo in finance. Cilj je preučiti vpliv krize na pogoje za ponovni zagon industrijskega sistema in storitvenih podjetij v avtomobilskem sektorju kot celote ter predvideti spodbujevalne ukrepe za izhod iz krize.

- Avtomobilska platforma je pozvala Ministrstvo za gospodarstvo in finance, da se vsaj nekateri **ukrepi za avtomobilsko industrijo čim prej sprejmejo** in ne čaka do septembra glede načrta. Predlogi so:
 1. **Spodbujanje trga** za hitro okrevanje in izhoda iz krize: premije za menjavo vozil s ciljem, da se pospeši zmanjšanje emisij CO₂; podobne ukrepe bi bilo treba sprejeti tudi za trg industrijskih vozil.
 2. **Ekološka tranzicija mora biti vzvod** zagona trga električnih vozil, s povečano podporo kupcem električnih vozil in naložbenim načrtom, ki bodo omogočili pospešitev uporabo polnilne infrastrukture. Ponovno bo ocenjen bonus v višini **3.000 EUR za nakup električnega vozila** in na novo uveden bonus v višini **2.000 EUR za nakup priključnega hibridnega vozila (plug-in)**.
 3. **Strukturna podpora inovacijam in krepitev konkurenčnosti** industrijskih lokacij s sedežem v Franciji. Gre za vprašanja odziva na gospodarske in finančne težave, s katerimi se bodo soočala podjetja in sicer: **podpora za raziskave in razvoj pri večjih tehnoloških programih**, ki bi jih bilo treba nadgraditi s pomočjo **iizgradnje novih ali preoblikovanjem obstoječih obratov**, da bo Francija imela potrebna proizvodna sredstva za močan razvoj elektrificiranih, povezanih in avtonomnih vozil.
 4. Podporni **ukrepi za naložbe**, na primer **pospešitev robotizacije in digitalizacije** proizvodnih obratov, ki so ključni za njihovo prihodnjo konkurenčnost.

V Franciji so Renault, Toyota in Renault Trucks proti koncu aprila znova, vendar zelo postopoma in pod zelo strogimi sanitarnimi pogoji pričeli s proizvodnjo. Proizvajalci in dobavitelji opreme delajo enako, s skupno stopnjo dejavnosti v sektorju okoli 20% in v razmerah velike negotovosti glede obsega proizvodnje. 11. maja se z dekonfinacijo in nadaljevanjem komercialnih dejavnosti pričakuje ponovni zagon celotne industrije.

Stanje na avtomobilskem trgu (vir: Francoska avtomobilska platforma): Po padcu marca za 72,2 % je francoski trg v prvem četrtletju leta 2020 padel za več kot tretjino (-34%), Evropa (-55,1%: -25,6% v četrtletju; Nemčija (-37,7% marca, -20,3% v četrtletju). Francija je tako z Italijo (-85,4% marca) in Španijo (-69,3%) ena najbolj prizadetih držav.

Nemčija, Francija in Španija se dogovarjajo o vzpostavitvi progresivno lestvico vzpodbud za nakup novih in rabljenih vozil, le-ta je vezana na emisije vozila (nižje kot so emisije pod predpisanim nivojem 95g/km, višja je subvencija). S tem bodo neposredno podprle tudi doseganje zavez iz Zelenega dogovora.

Španska in Švedska vlada se tedensko sestajata s predstavniki avtomobilske industrije zaradi zavedanja o njenem pomenu za nacionalno gospodarstvo in zaradi usklajevanja ukrepov.

Italijanska vlada zaradi močne odvisnosti avtomobilske industrije od nemške preko Confindustrie usklajuje odpiranje proizvodnje z nemškim združenjem VDA. Podjetjem so na voljo vsi ukrepi, ki jih sprejema italijanska vlada.

PRIMERJAVA VPLIVA COVID-19 NA AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE Z DRUGIMI PRIZADETIMI INDUSTRIJAMI; PRIMER TURIZMA

Turistična dejavnost se vsekakor umešča med tiste gospodarske dejavnosti, ki so za Slovenijo izjemno pomembne, saj dosega po znanih podatkih nekaj več kot **12,3 % slovenskega BDP**, ki ga ustvari s 110.000 zaposlenimi, ocenjena dodana vrednost na zaposlenega pa ne dosega 30.000 EUR.

Po drugi strani pa **avtomobilska industrija** predstavlja nekaj več kot **10 % slovenskega BDP**, če k temu dodamo še področje transporta in logistike pa skupaj **področje mobilnosti dosega več kot 15 % slovenskega BDP**. Pri tem ima avtomobilska industrija okvirno 24.000 zaposlenih, kar kaže na visoko produktivnost, dodana vrednost na zaposlenega pa presega povprečje za Slovenijo za skoraj 5 % in dosega v letu 2018 več kot 46.000 EUR.

Poleg tega je avtomobilska industrija med najinovativnejšimi, večina pomembnih inovacij iz avtomobilske industrije se prenaša v ostale dejavnosti.

Te navedbe še posebej utrjujejo dejstvo, da je **slovenska avtomobilska industrija ključnega pomena za nadaljnji uspešen gospodarski, znanstveni in tehnološki razvoj Slovenije**.

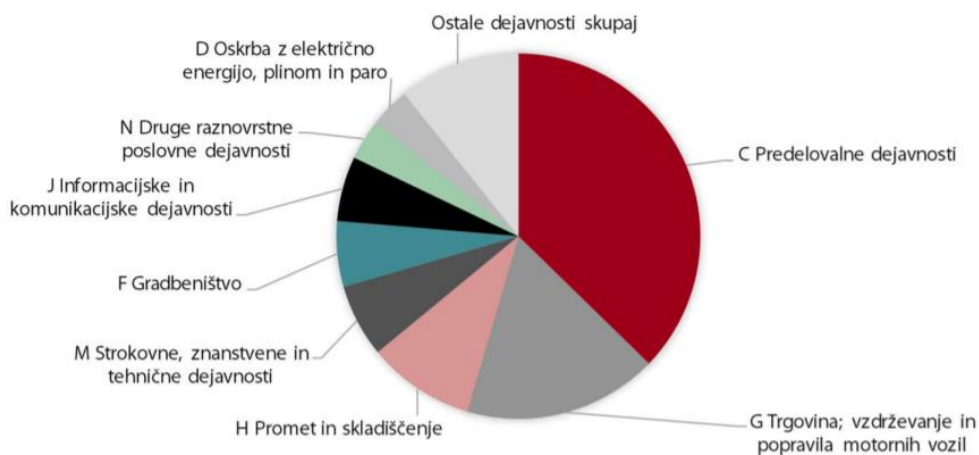
Podatki za avtomobilsko industrijo **ne zajemajo multiplikativnih učinkov industrje**, ker jih je zaradi razvrščanja podjetij po standardni klasifikaciji dejavnosti težje identificirati; večji del podjetij, nikakor pa ne vsi, se umeščajo v kovinsko predelovalno ali elektro in elektronsko industrijo, medtem ko podatki o turistični dejavnosti zajemajo celoten sektor.

| | AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA | TURIZEM IN POTOVANJA |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Delež v BDP globalno | 4 % | 10,4 % |
| Delež v BDP v Evropi | 7 % | 9,9 % |
| Delež v BDP Slovenije | 10 % | 12,3 % |
| Odvisnost od tujih trgov | 85 % | 72 % |
| Število neposrednih delovnih mest v EU | 4 mio | 14,4 mio |
| Število neposrednih in posrednih delovnih mest v EU | 13,8 mio | Ne razpolagamo s podatkom |
| Delež proizvodnih delovnih mest v EU | 11,4 % | Ne razpolagamo s podatkom |
| Delež zaposlenih v Sloveniji | 3 % (24.000) | 12,8 % (110.700) |
| Vlaganja v razvoj v EU | 57.4 milijard EUR letno v razvoj novih tehnologij | Ne razpolagamo s podatkom, prevladujejo vlaganja v promocijo |
| Odpornost sektorja na krize | Manj odporen | Izjemno odporen |

| | | |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Ocenjen padec prodaje v marcu / aprilu 2020 | 30 – 35 % (dobavitelji avtomobilski industriji 71 % Prodaja vozil | Ne razpolagamo s podatkom |
| Ocenjen padec prodaje za leto 2020 | 25 - 30 % (dobavitelji avtomobilski industriji) | 25 – 70 % |
| Predviden čas okrevanja | 36 mesecev | 18 – 24 mesecev |
| Padec prodaje ob krizi v letu 2008 | 15 % | 20 % |
| Okrevanje po krizi v letu 2008 | 7 - 10 let | 4 leta |

Kot kaže Analiza poslovanja slovenskih gospodarskih družb po dejavnostih v letu 2018, ki jo je pripravil UMAR v oktobru 2019, se je »od začetka gospodarske krize v letu 2008 struktura dodane vrednosti gospodarskih družb spreminjala v smeri povečevanja deleža bolj izvozno usmerjenih dejavnosti. Od leta 2008 se je močno skrčil delež gradbeništva (F), pa tudi trgovine (G) in finančnega posredništva (K); brez bank in drugih finančnih posrednikov). **Hkrati se je povečal delež dejavnosti, ki velik del svojih prihodkov ustvarijo na tujih trgih oziroma so se nanje začele intenzivneje preusmerjati v času krize. V strukturi dodane vrednosti družb se je tako najbolj povečal delež predelovalnih dejavnosti (C) in prometa¹⁰ (H), to je dveh tradicionalno visoko izvozno usmerjenih dejavnosti** »

Slika 6: Struktura dodane vrednosti po dejavnostih v letu 2018



Vir podatkov: AJ PES (Statistični podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida), lastni izračuni.

Avtomobilska industrija, ki se s svojimi podjetji v večini primerov umešča v predelovalne dejavnosti je torej pomembno gonilo razvoja Slovenije, na tujih trgih ustvari okvirno 85 % svojih prihodkov.

Primerjava avtomobilske industrije s turizmom kaže, da je delež obeh v slovenskem BDP primerljiv, da avtomobilska industrija z manj zaposlenimi ustvari več dodane vrednosti, da so vlaganja v razvoj izdelkov in storitev v avtomobilski industriji višja, da je dodana vrednost v avtomobilski industriji višja, da pa bo predviden padec prodaje v obeh dejavnostih v letu 2020 verjetno primerljiv, čas okrevanja v avtomobilski industriji pa predvidoma daljši, kot v turizmu.

REZULTATI VLAGANJ V RAZVOJ ZELENIH TEHNOLOGIJ V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI

Po raziskavi svetovalne družbe KPMG avtomobilska industrija v Evropi prednjači v vlaganjih v raziskave in razvoj in močno prekaša tradicionalno inovativne industrije, kot so farmacevtska, biotehnologija, letalska in obrambna industrija.

- ACEA, Evropsko združenje avtomobilske industrije navaja, da so se emisije CO₂ zaradi nenehnega vlaganja v razvoj čistejših pogonov vozil zmanjšale za kar 24%, podatek pa ne vključuje še dodatnih znižanj zaradi uvajanja obnovljivih virov energije v mobilnost.
- Poraba vode na proizvedeno vozilo se je v zadnjem desetletju znižala za kar 31% zaradi razvoja tehnologij krožnega gospodarstva in s tem velikega deleža porabljene vode, ki se vrača nazaj v proizvodne procese.
- Medtem, ko je bil pred 10 leti večji delež raziskav in razvoja usmerjen v iskanje optimizacij motorjev z notranjim zgorevanjem, je danes večji del raziskav in razvoja namenjen novim tehnologijam, torej elektrifikaciji, vodikovim tehnologijam in sintetičnim gorivom ter digitalizaciji in razvoju novih poslovnih modelov mobilnosti kot storitve (MaaS).
- Medtem, ko pred 10 leti v Evropi ni bilo nobenih resnih aktivnosti (razen nekaterih raziskovalnih jeder) na področju baterij, se v letu 2020 oblikuje močno evropsko partnerstvo, ki bo vzpostavilo ob vrhunskem razvoju tudi proizvodnjo baterij v Evropi.
- Avtomobilska industrija zaradi zahtev po nižanju teže vozil vlaga v razvoj novih lahkih materialov, kar sočasno vzpodbuja nove raziskave na področju recikliranja in krožnega gospodarstva ter zmanjšuje odvisnost od redkih materialov.
- Z intenzivnimi vlaganji v razvoj varnostnih sistemov je avtomobilska industrija močno prispevala k varnosti v cestnem prometu, saj se je število umrlih zaradi prometnih nesreč od skoraj 55.000 v letu 2001 znižalo na dobrih 25.000 v letu 2018.
- Modeli delitvene ekonomije so bili pred desetimi leti prisotni v obliki taxi storitev in najema vozil (rent-a-car), danes pa je veliko napora vloženega v razvoj digitaliziranih storitev delitve voženj (»car-hailing«, »car-sharing«, »ride-sharing«). Na področju logistike je dostava (na dom, oz. last-mile dostava) vedno bolj pomembna tudi kot podpora spletnim nakupom, ki so v času krize praktično popolnoma nadomestili nakupe v trgovinah.
- Medtem, ko so bili koncepti avtonomnih vozil pred desetimi leti v eksperimentalnih fazah, danes vsi proizvajalci vozil vlagajo milijone v razvoj avtonomnih, povezanih in sodelujočih vozil. Poleg navedenih izjemnih napredkov v razvoju vozil pa je potrebno izpostaviti tudi področje razvoja proizvodnih tehnologij. Avtomobilska industrija prednjači pri uvajanju ključnih novih tehnologij Industrije 4.0, ki bodo spremenile organizacijo proizvodnje in je vodilna v uvajanju koncepta ničelnih napak v proizvodnji. Tehnologije, kot 3D tisk, virtualna in obogatena resničnost, internet stvari, umetna inteligenca, »blockchain« tehnologije skupaj z avtomatizacijo in robotizacijo umeščajo podjetja v avtomobilski industriji med najnaprednejše z vidika proizvodnih procesov.

Slovenska podjetja imajo pomembno vlogo v razvoju novih, zelenih tehnologij in so na številnih področjih nišni zmagovalci s pomembnimi tržnimi deleži.

Slovenska podjetja tako predstavljajo pomembne in cenjene partnerje v mednarodnih konzorcijih, proaktivna podpora razvojnim projektom, s katerimi podjetja v sodelovanju z javnimi raziskovalnimi inštitucijami razvijajo prebojne in visoko tehnološke rešitve je zaradi tega z vidika države ključnega pomena.

PREDLOGI UKREPOV ZA PODORO AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI

Glede na vse podatke je jasno, da so do sedaj sprejeti ukrepi prvega in drugega paketa pravilni in ustrezno podpirajo avtomobilsko in ostale industrije v času, ko je bila pandemija na višku in so bile načeloma vse aktivnosti ustavljene. Ker pa konec pandemije ne pomeni konca njenega vpliva na poslovanje, je zdaj čas za nujno potrebni razmislek o nadaljevanju izvajanja že veljavnih in o sprejetju novih ukrepov, ki bodo podprla podjetja pri izhodu iz krize. Poleg tega so nujno potrebni razmisleki in oblikovanja strategij ravnanja ob morebitnem in močno verjetnem ponovnem izbruhu COVID-19. Podjetja morajo zdaj, v tem trenutku pričeti z dvema sklopoma aktivnosti:

KRATKOROČNI UKREPI

- **analiza ravnanj in odzivov ob izbruhu krize,**
- **priprava ukrepov, protokolov in standardov za učinkovito reagiranje** ob ponovnem izbruhu (ali ob pojavu kakšne druge nepričakovane situacije ter
- **reorganizacija proizvodnih procesov,** ki bodo omogočali varno delo zaposlenih v vseh situacijah.

DOLGOROČNI UKREPI

- **analiza novih pogojev na trgu** in sprememb v dobavitelskih verigah,
- **revizija strategij razvoja podjetij** in
- **razmisleki o novih razvojnih priložnostih.**

Oba sklopa aktivnosti bosta od podjetij zahtevala dodatne napore, poleg tega pa v veliki verjetnosti tudi dodatna vlaganja v **reorganizacijo proizvodnih procesov**, kar je smiselno povezati z njihovo digitalizacijo, avtomatizacijo in robotizacijo in v pomembne **raziskave trga ter bistveno večje angažiranje pri ohranjanju obstoječih in iskanju novih kupcev in razvojnih partnerjev.**

Zaradi tega predlagamo ukrepe na štirih področjih in sicer:

| | |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | <p>PODPORA AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI PRI PONOVNEM VZPOSTAVLJANJU IN RASTI PROIZVODNJE</p> <p>Zaustavitev proizvodnje je veliko lažja, od njene ponovne vzpostavitve ob izjemno visokih zahtevah po doseganju kakovosti in proizvodnje brez napak.</p> |
| 2 | <p>DODATNE VZPODBUDE RAZISKOVALNO RAZVOJNIM AKTIVNOSTIM</p> <p>Ob visoki tekmovalnosti v avtomobilski industriji in hudi konkurenci vsaka zaustavitev razvojnih aktivnosti na daljši rok najbolj prizadene konkurenčni položaj podjetja na trgu.</p> |
| 3 | <p>PONOVNO OŽIVLJANJE TRGA NOVIH IN RABLJENIH VOZIL OB HKRATNEM ZAGOTAVLJANJU DOSEGANJA OKOLJSKIH CILJEV</p> <p>Ob obstoječih zalogah je ponovni zagon proizvodnje možen le ob vzpostavitvi zadostnega povpraševanja tako po novih, kot tudi po rabljenih vozilih.</p> |
| 4 | <p>ZAŠČITA SLOVENSKEGA GOSPODARSTVA PRED SOVRAŽNIMI TUJIMI PREVZEMI S Poudarkom NA AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI</p> <p>Pregled aktivnosti največjih igralcev na trgu kaže na veliko nevarnost prevzemanja podjetij v težavah s strani tujih, predvsem kitajskih podjetij, ki si na ta način iščejo vstopne točke na evropski trg za plasiranje svojih izdelkov in slabljenje konkurence.</p> |

PREDLOGI UKREPOV ZA PODPORO PRI VZPOSTAVLJANJU IN RASTI PROIZVODNJE V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI

- Sprejemati je potrebno ukrepe, ki bodo v največji meri omogočali ohranjanje delovnih mest, saj vsak izgubljen zaposleni s seboj odnese leta vlaganj v razvoj njegovih kompetenc in specifičnih znanj.
- Ukrepi čakanja na delo je potrebno podaljševati dokler bo industrija imela znatno znižana povpraševanja, s čimer se v veliki meri izognemo masovnim odpuščanjem.
- Najkasneje s 1. junijem je potrebno uvesti ukrep skrajšanega delovnega časa po vzoru nemškega "Kurzarbeit".
- Skrajšan delovni čas mora biti v času krize prav tako subvencioniran, kot to predlaga Gospodrska zbornica Slovenije.
- Povišanje minimalne plače naj se z interventnim zakonom odloži vsaj do konca leta 2021, saj bi sprejetje povišanja izničilo ostale ukrepe in prizadevanja za ohranjanje delovnih mest.
- Izplačilo regresa za letni dopust naj bo subvencionirano enako, kot izplačila plač.
- Likvidnostna sredstva morajo biti zagotovljena takoj in v zadostni višini, banke ne smejo izkoriščati pogojev in služiti na račun že tako oslabljenih podjetij.
- Podjetja bodo za zagotavljanje likvidnosti primorana k zaustavitvi investicij, kar lahko močno ogrozi začete procese digitalne transformacije, avtomatizacije in robotizacije ter uvajanja tehnologij Industrije 4.0 v proizvodne procese, subvencije za investicije so potrebne.
- Potrebna bo podpora pri prilagajanju proizvajalcev novim standardom zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu, saj bodo potrebne nove investicije v varno organizacijo proizvodnih procesov.
- Potrebna bo podpora pri prilagoditvi procesov novim standardom poslovanja v dobaviteljskih verigah predvsem digitalizaciji znotraj dobaviteljskih verig s ciljem usklajevanja povpraševanj in naročil.

- Delo od doma bo postalo bistveno bolj razširjeno, zato je nujno potrebno poenostaviti postopke odrejanja dela od doma in postopke zagotavljanja varnih razmer za delo.
- Vzpostavi naj se investicijski sklad, ki bo omogočal ohranitev investicijskih načrtov podjetij.

PREDLOGI UKREPOV ZA DODATNE VZPODBUDE RAZISKOVALNO RAZVOJNIM AKTIVNOSTIM

- Podjetja morajo biti še posebej vzpodbujena k razvoju novih izdelkov, storitev in procesov, saj bodo ob ponovnem oživljanju proizvodnje soočena s konkurenco, ki po znanih podatkih ob zaustavljanju proizvodnje ne ustavlja razvoja.
- Zaradi bistveno otežene likvidnostne situacije je potrebno z višjimi stopnjami sofinanciranja (vsaj 70% po vzoru projektov Obzorja 2020) podpreti vsa razvojno naravnana podjetja ne glede na velikost in regijo v kateri imajo svoj sedež ali v kateri izvajajo raziskovalno razvojne aktivnosti.
- Potrebno je podpreti razvoj v vseh stopnjah TRL lestvice in še močneje vzpodbuditi vključevanje javnih raziskovalnih inštitucij v razvojne projekte industrije. Avtomobilska industrija se trenutno sooča z mnogimi novimi izzivi, ki dodatno k tem že obstoječim projektom, ki so dosegli višji TRL, zahteva tudi intenzivna vlaganja v nižje TRL. Ta so zdaj bolj pomembna kot kadarkoli prej, ker se bo po krizi najlažje diferencirati z dobrimi rešitvami, ki pa seveda zahtevajo sveže ideje in nizke TRLje.
- Podpreti je potrebno investicije v najnovejše tehnologije, ki omogočajo višjo produktivnost in kakovost proizvodnje, torej robotizacijo, avtomatizacijo in digitalizacijo proizvodnih procesov z ustrezno visokimi stopnjami sofinanciranja in možnostjo najema dolgoročnih komplementarnih kreditov.
- Ukrepi morajo podpirati razvoj novih tehnologij, ki bodo umeščale Slovenijo v vrh držav, katerih avtomobilska industrija igra pomembno vlogo v zeleni mobilnosti tako z vidika razvoja novih izdelkov za zelena vozila (ne glede na vrsto pogona), kot z vidika razvoja zelenih poslovnih modelov in modelov mobilnosti in ne nazadnje z vidika zelenih proizvodnih tehnologij.
- Posebej naj se podprejo s konkretnimi javnimi razpisi projekti partnerjev, ki izhajajo iz Akcijskega načrta SRIP ACS+ in ki s svojo strateško naravnano prispevajo k uresničevanju Slovenske strategije Pametne specializacije.

PREDLOGI UKREPOV ZA PONOVO OŽIVLJANJE TRGA NOVIH IN RABLJENIH VOZIL OB HKRATNEM ZAGOTAVLJANJU DOSEGANJA OKOLJSKIH CILJEV

- Nujno je potrebno vzpodbuditi ponovno oživljanje trga z novimi modeli sofinanciranja nakupa zelenih (novih in rabljenih) vozil ob sočasnem zagotavljanju prehoda v zeleno mobilnost.
- Pospesiti je potrebno izplačila subvencij na način, da subvencija kupcu dopolni njegovo finančno shemo, prodajalec pa mora sredstva prejeti ob prodaji avtomobila.
- Nujno je potrebno vzpodbuditi trg tudi s subvencioniranjem nakupa rabljenih avtomobilov, saj je nakup novega avtomobila v večini primerov vezan na prodajo rabljenega.
- Subvencije za nakup vozila morajo vzpodbujati širši krog kupcev, predvsem tistih z omejenimi sredstvi, ki predstavljajo najboljčutljivejši del kupcev.

- V sheme subvencij je potrebno vključiti tudi priključne hibride, saj so ravno ta vozila vmesna, srednjeročna rešitev za masovni prehod na električna vozila, za pospešitev prodaje električnih in elektrificiranih vozil je nujno potrebno izgraditi tudi potrebno infrastrukturo in vzpodbuditi investicije v postavitve zadostnega števila polnilnih mest.
- Z ustrezno shemo sofinanciranja je potrebno vzpodbuditi podjetja k obnovi vozniških parkov, predvsem so tu pomembna podjetja (ne pa izključno), ki se ukvarjajo z mobilnostjo (prevozniki, car-sharing podjetja, rent-a-car podjetja, "last-mile-delivery"), ki svoje vozne parke hitro obnavljajo in so torej vozila dokaj nova ob prodaji. Vzpodbude za nakup starega vozila dodatno podpirajo ta model.
- V primeru ponovnega izbruha pandemije je potrebno zagotoviti vsaj minimalno nujno obratovanje servisnih delavnic in prodajnih salonov.
- Potrebno je ponovno pregledati Zakon o davku na motorna vozila in ga prilagoditi tako, da bo podpiral prodajo električnih in elektrificiranih vozil ter vozil na bencinski ali dizelski pogon, ki dosegajo najvišji okoljski standard Euro 6.

PREDLOG ZA ZAŠČITO SLOVENSKEGA GOSPODARSTVA PRED SOVRAŽNIMI TUJIMI PREVZEMI S Poudarkom na avtomobilski industriji

- Z razmislekom bo v prihodnjih mesecih in letih potrebno sprejemati odločitve o podpori tistim neposrednim tujim investicijam, ki bodo pogojevale podporo s strani države z vzpostavljanjem delovnih mest v razvoju in z vzpostavljanjem kompetenčnih centrov, ki se bodo tesno povezovali s slovenskimi razvojnimi inštitucijami in razvojno naravnanimi podjetji.
- Tuje investitorje je potrebno zavezati k tesnemu sodelovanju z lokalnim okoljem, razvoju lokalnih dobaviteljskih verig in vključevanju v združenja, ki povezujejo partnerje na področju oblikovanja skupnih strategij razvoja ter s tem k aktivni vlogi v lokalnem okolju.
- Izkušnje Slovenije s prevzemi velikih proizvodnih podjetij s strani tujih družb ter investicijskih skladov, brez jasnih, utemeljenih in finančno zaključenih finančnih načrtov za ohranitev proizvodnje lokacije ter nadaljevanje raziskovalno razvojnih aktivnosti, je pogosto **rezultiral z negativnim izidom**. Posledično pa je država prevzemala visoke socialne obveznosti ter izgubljala svoj kadrovski, proizvodni in tehnološki potencial.

Poleg vsega navedenega je v izogib ustvarjanja zmede in negotovosti nujno potrebno pripravljati ukrepe tako, da so jasni, enostavno razumljivi in tolmačenja enotna.

Dokument pripravila pisarna SRIP ACS+ v sodelovanju s člani v aprilu 2020.