

Razvoj automobilske industrije u Istočnoj Europi

Fuštin, Ivan

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:444560>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-29**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Ivan Fuštin

Razvoj automobilske industrije u Istočnoj Europi

Prvostupnički rad

Mentor: prof. dr. sc. Zoran Stiperski

Ocjena: _____

Potpis: _____

Zagreb, 2020. godina.

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

Razvoj automobilske industrije u Istočnoj Europi

Ivan Fuštin

Izvadak: U ovom radu cilj je analizirati razvoj i propast automobilske industrije te njezinu revitalizaciju. Utvrditi uzroke propasti automobilskih kompanija u promatranom prostoru te navesti faktore relokacije iste. Također, usporediti čimbenike jače zastupljenosti automobilske industrije u državama u promatranom prostoru.

22 stranica, 1 grafičkih priloga, 1 tablica, 3 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: automobilska industrija, socijalizam, propast, revitalizacija

Voditelj: prof. dr. sc. Zoran Stiperski

Tema prihvaćena: 13. 2. 2020.

Datum obrane: 30. 9. 2020.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Undergraduate Thesis

Development of the automobile industry in Eastern Europe

Ivan Fuštin

Abstract: In this paper the goal is to analyse development and downfall of automobile industry and its revitalisation. Also the goal is to determine reasons of downfall of automobile companies in the area of the research. Also, to compare factors of greater representation of automobile industry in the area of the research.

22 pages, 1 figures, 1 tables, 3 references; original in Croatian

Keywords: automobile industry, socialism, downfall, revitalisation

Supervisor: Zoran Stiperski, PhD, Full Professor

Undergraduate Thesis title accepted: datum sjednice Vijeća GO na kojoj je odobrena tema

Undergraduate Thesis defense: 30/09/2020

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. ISTOČNA NJEMAČKA.....	1
3. POLJSKA.....	2
4. ČEŠKA.....	4
5. SLOVAČKA.....	5
6. MAĐARSKA.....	7
7. RUMUNJSKA.....	8
8. BUGARSKA.....	8
9. RUSIJA.....	10
10. UKRAJINA.....	11
11. SRBIJA.....	12
12. BOSNA I HERCEGOVINA.....	12
13. SLOVENIJA.....	13
14. HRVATSKA.....	14
15. RAZVOJ AUTOMOBILSKE INDUSTRIJE U 21. STOLJEĆU.....	15
16. ZAKLJUČAK.....	17
17. POPIS LITERATURE.....	18
18. POPIS IZVORA PODATAKA.....	19
19. POPIS PRILOGA.....	22

1. UVOD

“Autoindustrija jedna je od najvećih i najvažnijih industrija u svijetu, a automobilske se kompanije ubrajaju među najsnažnije i najveće svjetske kompanije. U prošlosti, operacije proizvodnje dijelova automobila bile su integralni dio velikog postrojenja za proizvodnju automobila” (Bilas, Franc i Arbanas, 2013, preuzeto iz Haugh, Mourougana, i Chatal, 2010). Nakon završetka Drugog svjetskog rata Europa biva podijeljena na kapitalistički, demokratski zapad te socijalistički, komunistički istok, Između Istoka i Zapada sve do pada socijalizma krajem osamdesetih i početkom devedesetih godina XX. stoljeća vođeni su ideološki sukobi, a unutar tih ideoloških sukoba se razvijala svakojaka tehnologija što se naravno odrazilo i na industriju. Pod zemlje Istočnog bloka spadaju Istočna Njemačka, Poljska, Čehoslovačka, Mađarska, Rumunjska, Bugarska te SSSR. Jugoslavija, koja je bila osnivač i član Pokreta nesvrstanih nije bila član Istočnog bloka, ali je imala socijalistički i komunistički ustroj. Cilj ovog rada je usporediti po državama povijest proizvodnje, njenu masovnost za vrijeme socijalizma te usporediti s današnjom situacijom.

2. ISTOČNA NJEMAČKA

Nakon Drugog svjetskog rata teritorij Njemačke podijeljen je na 4 okupacijske zone. Uz Ujedinjeno Kraljevstvo, SAD i Francusku koje su držale Zapadnu Njemačku, SSSR-u je pripala Istočna Njemačka (DDR). Teritorij DDR-a je bio opogođen ratnim razaraod rata te je bilo potrebno izgraditi novu infrastrukturu. Kako je DDR bio pod direktnim utjecajem Moskve u njemu je rađeno plansko gospodarstvo. U DDR-u je niz tvornica automobila, no najznačajnije su Automobilwerk Eisenach (AWE) te VEB Sachsenring. Prva tvornica je smještena u Eisenbachu i najpoznatija je jer se u njoj proizvodio Wartburg. Od 1945. do 1951. u toj tvornici su se proizvodili BMW-ovi, pošto tvornica u Münchenu još nije tada proizvodila automobile. Nakon što je tvornica postala državno vlasništvo 1952. BMW je uspio zadržati prava te se novoosnovana tvrtka zvala EMW te je čak 1953. godine EMW sudjelovao u utrci Formule 1., a 1953. godine tvornica dobiva ima AWE. Wartburg se počeo proizvoditi 1955. godine, a njegova proizvodnja stala je 1991. godine. Izvezio se u države Istočnog bloka, Jugoslaviju, Zapadnu Njemačku te Ujedinjeno Kraljevstvo i Cipar. Od početka do kraja proizvodnje proizvedeno je 1.671.121 modela Wartburga (James, 2016). Zbog neekonomičnosti, nesigurnosti, tvornicu je 1991. godine prvo kupio Opel te je zatvorio i srušio. Ostao je jedan hangar koji je danas muzej. većina radnika se premjestila u novootvorenu Opelovu tvornicu Eisenbachu 1992. godine. Drugi primjer je Trabant, “Trabant

je simbol tehnološke i socijalne zaostalosti Istočne Njemačke” (Leiby, 1999). Njegova karoserija proizvedena je u jednom komadu od otpada uvezenog iz SSSR-a i otpada iz industrije lakova DDR-a. (James, 2007). Od 1957. do 1991. godine proizvedeno je više od 3,7 milijuna primjeraka. (James, 2007) Tvornicu u Zwickauu gdje se i proizvodio, preuzela je VW grupacija te se tamo danas proizvode motori za VW.

Razlozi raspada istočnonjemačke automobilske industrije su veoma jasni, a to su nekompetentnost i sveukupna zaostalost naspram Zapada (sigurnosna, estetska, ekonomska).



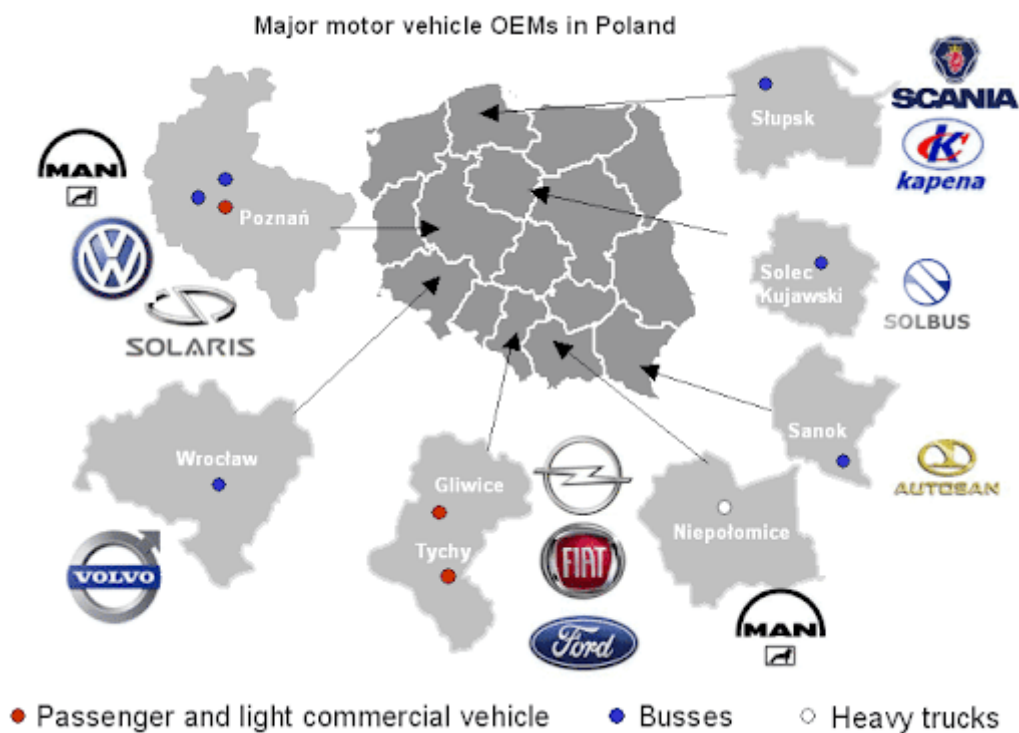
Slika 1: Wartburg I Trabant

Izvor: flickriver.com, n. d.

3. POLJSKA

Poljska je i prije Drugog svjetskog rata imala razvijenu automobilsku industriju u kolaboraciji s Fiatom. Nakon Drugog svjetskog rata Poljska nastavlja suradnju s Fiatom te nastaje “Polski Fiat 126p” u narodu poznatiji kao “Maluč” Poljska je bila drugi najveći proizvođač automobila 1980. godine u Istočnom bloku te osmi najveći u Europi sa 417 834 proizvedena automobila (Bhaskar, 1980). Nakon pada komunizma, Poljska doživljava rast te je 1999. godine proizvedeno 660 000 automobila. Sve do 2004. godine proizvodnja automobile je

padala, no te godine je Poljska ušla u Europsku Uniju te se naglo povećala proizvodnja. U periodu između 2007. i 2009. godine Poljska je bila drugi najveći proizvođač automobile u Središnjoj i Istočnoj Europi (poslije Češke i ne računajući Rusiju). U kasnim 2000. i ranim 2010. Poljska automobilski sektor drži 11% ukupne industrijske proizvodnje te pridonosi 4% BDP-a. U sektoru je zaposleno 130 000 ljudi te se godišnje proizvede između 800 000 i 900 000 automobila godišnje. Također, godišnje se proizvede od 70 000 do 90 000 gospodarskih vozila. Većinu proizvoda Poljska izvozi u članice EU (Bulinski, 2010). Danas u Poljskoj svoje pogone imaju VW, Fiat, Opel, Toyota, MAN, Volvo i Scania AB. Sveukupno, u Poljskoj u 2013. godini direktno u autoindustriji radi oko 407 200 ljudi (ceeweb.org, 2016).



Slika 2: Lokacije automobilske industrije u Poljskoj

Izvor: Bulinski, 2010

4. ČEŠKA

Češka gaji automobilsku industriju više od 150 godina. Tatra je tvrtka koja neprekidno posluje od 1850. godine te je treća najstarija automobilska tvrtka na svijetu. Dolaskom Sovjeta u Češku kreće planska ekonomija gdje najveću ulogu ima Škoda (tada preimenovana u AZNP). Do 1960. Škoda je imala visoku reputaciju te su čak i neki modeli izvoženi u SAD (Estrin I dr., 2000).

Sve do kraja osamdesetih godina Škoda (AZNP) je proizvodila automobile koji su više datirali šezdesetima nego trenutnom vremenu te je Škoda postala u državama Zapada sredstvo ruganja. Model Favorit izlazi 1987. godine koji uspjeva parirati automobilima proizvedenim na Zapadu. Favorit je bio veliki hit u Čehoslovačkoj, ostatku Istočnog bloka te u Jugoslaviji. Nakon pada komunizma za kupnju Škode su najzaintesiraniji bili Renault i VW. Renaultova ponuda je bila da postepeno Škoda kao brend nestane te da se u Škodinim pogonima proizvodi isključivo Renault. VW je ponudio potpuni rebranding Škode, prvo kupovinom 30% dionica te postupnim dizanjem na 70% (Navelek, 2011). Češka Vlada je 1991. godine donijela je odluku o udruživanju Škode i VW grupacije. Ta odluka je bila popraćena javnim negodovanjem zbog ratnih strahota koje je Češka doživjela tokom Drugog svjetskog rata od strane nacista. Nakon preuzimanja, Škodina reputacija u Zapadnoj Europi dobiva pozitivnu konotaciju (Carter, 2002). To dokazuje činjenica da je 1991. godine proizvedeno 172 000 primjeraka te je 26% izvoženo u 30 država, dok je 2000. godine proizvedeno 435 000 primjeraka te je 82% izveženo u 72 države (Ciferri, 2001). Ulaskom u Europsku Uniju 2004. godine Škoda doživljava rapidan rast kojeg je financijska kriza 2008. godine usporila, no 2014. godine nastavlja s rastom. Samo za usporedbu, 2004. godine Škoda je proizvela 451 675 primjeraka dok je 2019. godine proizvela 1 242 800 primjeraka (Škoda, 2020). Pod okriljem VW grupacije Škoda desetljećima bilježi konstantan rast te je u 2016. Škoda prodavana u 102 države svijeta (Lavička, 2016). Škoda i njezini dijelovi se proizvode u Češkoj, Slovačkoj, Rusiji, Indiji i Kini. Danas je Škoda respektabilan brend te je simbol pouzdanosti i nešto niže cijene. Također, u Češkoj se proizvodila i Tatra, ali ona se više usmjeravala prema kamionima, autobusima i sl. Iako, postojali su modeli Tatre poput modela 603 koji je posebno izrađen za visoke dužnosnike Komunističke partije država Istočnog bloka. Model 613 je proizveden u 11 000 primjeraka te ga je također vozila visoka klasa. Uspjeh češke autoindustrije proizlazi iz višestoljetne tradicije, središnjeg položaja u Europi te fleksibilnosti češke vlade koja je pravovremeno pustila strani kapital u državu. Posljedica je preko 150 000 direktno zaposlenih u češkoj autoindustriji (Konicarova, 2019)



Slika 3: Škodin pogon u Mladi Boleslav

Izvor: škoda-storyboard.com, n. d.

5. SLOVAČKA

Slovačka, za razliku od Češke nije imala veliku i dugačku povijest automobilske industrije. Komunistička partija Čehoslovačke željela je proširiti proizvodnju automobile i na područje Slovačke te je 1971. godine osnovan BAZ (Bratislavské Automobilové Závody). Do 1982. godine, kada je postrojenje ugašeno, proizvodila su se gospodarska vozila. Slovačka je u periodu Čehoslovačke služila kao opskrbljivač materijala potrebnih za izradu automobila.

Kada je Volkswagen kupio Škodu 1991. godine, kupio je i postrojenja u Slovačkoj, no ona se tek aktivirana 1999. godine. Slovačka se u posljednja dva desetljeća prometnula u jednog od najvažnijeg proizvođača automobila u Europi i svijetu. Razlozi za takav poduhvat su uspostavljeni kontinuirano, Neki od razloga su sljedeći

- a) Strateški položaj u Središnjoj Europi s velikim izvoznim potencijalom
- b) Široka mreža dobavljača u automobilske industriji
- c) Politička i ekonomska stabilnost

- d) Jedna od rijetkih država koja ima euro kao službenu valutu u Središnjoj i Istočnoj Europi
- e) Lider u produktivnosti u Središnjoj i Istočnoj Europi
- f) Povoljna, obrazovana i sposobna radna snaga
- g) Veliki broj tehničkih škola
- h) Razvijena i dobro rastuća mreža znanstvenih centara i instituta
- i) Atraktivna ulagačka klima za ulagače u automobilsku industriju
- j) Razvijena infrastruktura (kongres-magazine.eu, 2019)

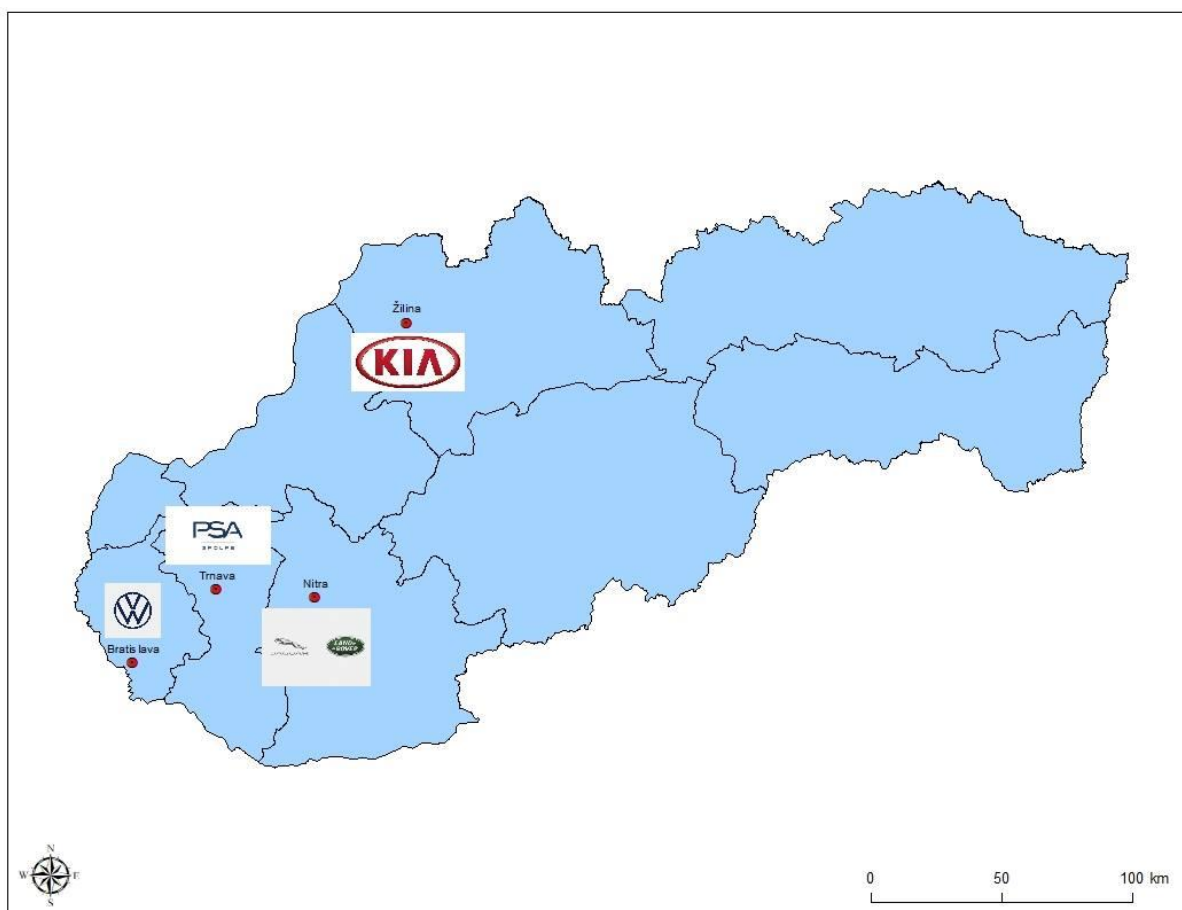
Upravo zbog tih razloga Slovačka ima najveći broj proizvedenih auta prema glavi stanovnika u svijetu (kongres-magazine.eu, 2019). U Slovačkoj djeluju sljedeće korporacije:

- I. VW u Bratislavi
- II. PSA Peugeot Citroen u Trnavi
- III. KIA Motors u Žilini
- IV. K-1 Engineering (slovački proizvođač sportskih automobila)
- V. Jaguar Land Rover u Nitri

Samim time u Slovačkoj je direktno u autoindustriji zaposleno 129 000 ljudi te je još 120 000 zaposlenih indirektno s istom. Automobilska industrija nosi 44% sveukupne industrijske proizvodnje te sudjeluje u 40% slovačkog industrijskog izvoza. (kongres-magazine.eu, 2019)

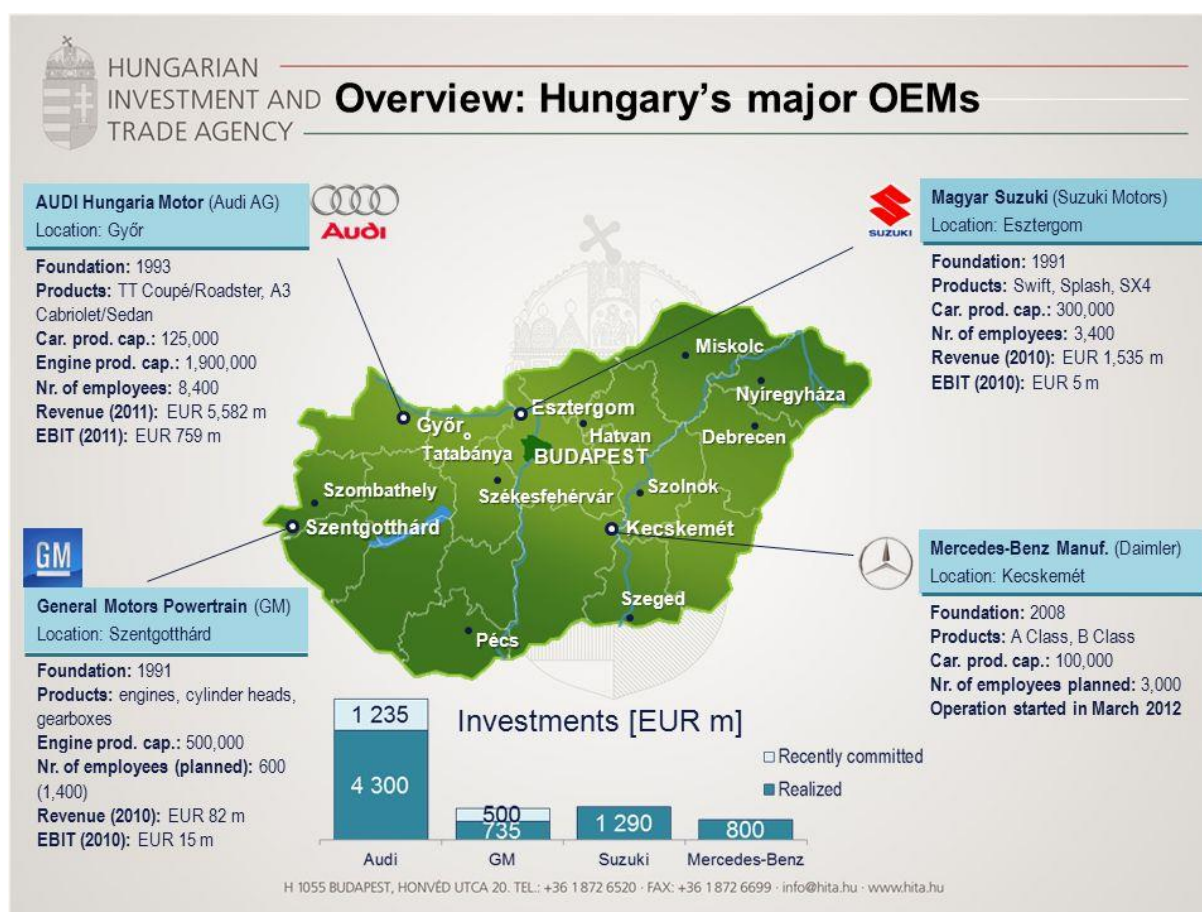
Slika 4: Lokacije automobilske industrije u Slovačkej

Izvor: autor, 2020



6. MAĐARSKA

U socijalističkom razdoblju mađarska autoindustrija gotovo da i nije postojala. Kao i u cijelom Istočnom bloku, mađarsko gospodarstvo je bilo plansko te su se u Mađarskoj u velikim količinama proizvodili autobusi (Ikarus). Padom komunizma, Ikarus gubi veliko tržište i propada 2003. godine. Mađarska ulaskom u Europsku uniju, slično kao i Slovačka otvara vrata ulagačima te ih privlači povoljnom poduzetničkom klimom, ekonomskom stabilnošću, razvijenom infrastrukturom te kvalificiranim radnicima (Iakatoskoves.hu, 2017). To je prepoznalo niz korporacija te danas u Mađarskoj djeluju Mercedes-Benz, Audi, Opel i Suzuki. Samo u 2017. godini vrijednost mađarske autoindustrije iznosila je 26,1 milijarda eura, a od 2010. do 2017. godine srednji godišnji rast vrijednosti automobilske industrije u Mađarskoj iznosio je 13% te je direktno u automobilskoj industriji zaposleno 175 800 ljudi (hipa.hu, 2018).



Slika 5: Lokacije automobilske industrije u Mađarskoj

Izvor: hipa.hu, n. d.

7. RUMUNJSKA

Nakon Drugog svjetskog rata Rumunjska je bila jedno od većih žarišta proizvodnje automobile u Europi. Najpoznatiji automobilski brend koji predstavlja Rumunjsku je Dacia. Osnovana je 1966. godine na temeljima posrnulog proizvođača zrakoplova Industria Aeronautică Română (dacia.hr) Glavna postrojenja nalaze se u gradu Mioveni blizu Pitesti. Prvi Dacia model izašao je 1969. godine. To je bio Dacia koji je bio opremljen naprednom tehnologijom u to vrijeme. U slijedećim desetljećima Dacia je nastavila proizvoditi nove modele osobnih automobile. Najpopularniji modeli su 1310, 1320 te u kasnijim godinama Dacia Nova te Dacia 1410. Devedesetih godina prošlog stoljeća autoindustrija je počela opadati. Na to je utjecaj imao raspad SSSR-a kao bivši veliki pokretač ekonomije u komunističkim zemljama. U industriju sve više ulazi stranog kapitala te brojne tvrtke pokušavaju ući na rumunjsko tržište. Veliki brendovi poput Mercedesa, Audiya i Volva žele otvoriti svoje produžnice u Rumunjskoj te tamo proizvoditi osobne automobile. Dacia-u 1999. kupuje francuska automobilska tvrtka Renault koja ulaže znatna sredstva u razvoj novih modela (dacia.hr). Poznati Dacia model Logan proizveden je 2004. godine. Često se uvrštava u najuspješnije Dacia modele. 2015. godine Dacia je prodala sveukupno 3,5 milijuna svojih modela otkad se spojila s Renaultom. Ford kupuje do tada domaću tvrtku Automobile Craiova te započinje masovnu proizvodnju od 300.000 primjeraka godišnje. Kasnije još investira u tvrtku Deawoo. Fordovi modeli proizvedeni u Rumunjskoj su Ford Transit Connect 2009. godine te Ford-B-max 2012. godine.

8. BUGARSKA

Nakon drugog svjetskog rata Bugarska je počela graditi socijalistički sustav po uzoru na SSSR. To se odrazilo i na gospodarstvo koje je bilo planski organizirano. U godinama nakon rata socijalistička Bugarska se ne ističe po širokoj automobilskoj proizvodnji. Najpoznatija je tvrtka Chavdar koja proizvodi autobuse za javni prijevoz. Osnovana je 1926. godine, a nakon rata je nastavila s proizvodnjom autobusa koji su uglavnom bili izrađeni na "šasiji" drugih modela. Nakon skoro 70 godina rada tvrtka je svoja vrata zatvorila 1999. godine. U proizvodnji osobnih automobila se ističe tvrtka Bulgar Renault iz Plovdiva koja je stvorena

kao dio suradnje bugarske vojne tvrtke i bugarskog trgovačkog društva. Osnovana je početkom šezdesetih godine te je proizvodila dva modela, Renault 8 i Renault 10. Nakon proizvodnje na tisuće automobila tvrtka je prestala s proizvodnjom ranih sedamdesetih godina. Njima je uz rame stajao legendarni Moskvitch, koji je nastao u sovjetsko-bugarskom ekonomskom sporazumu. U doba suvremene industrije Bugarska se može pohvaliti proizvodnjom vlastitog automobila. Riječ je o proizvođaču SIN Cars Limited koji je osnovan 2012. godine na inicijativu bugarskog inženjera Rosena Daskalova. Tvrtka je 2015. godine počela proizvoditi sportske osobne automobile te po uzoru na druge svjetske brendove razvijaju električne automobile. Ovi primjeri pokazuju bogatu bugarsku autoindustriju koja je svoj vrhunac imala 70-ih i 80-ih godina 20. stoljeća. Također, mora se priznati da je važnu ulogu u tom razvoju imalo prisustvo SSSR-a kao velike ekonomske i političke sile.

9. RUSIJA

Nakon Drugog svjetskog rata automobilska industrija snažno se razvijala u SSSR-u. Do 1960. godine proizvodili su 600 000 automobila godišnje. Potaknuto snažnim ekonomskim rastom SSSR-a, vlast planira izgraditi masovne tvornice kako bi udovoljili potrebi ljudi za većom mobilnošću. Prvenstveno radi manjih izdataka, odlučeno je da će se otkupiti licenca neke tvornice automobila iz Zapadne Europe te je odluka pala na Fiat 124 zbog jednostavnosti izrade te jednostavnog popravka. Od 1970. do 1979. godine, godišnje se proizvodilo milijun više automobila nego prijašnjih godina (Zickel, 1991). Iako je proizvodnja automobila bila masovna, krajem osamdesetih godina zadovoljavala je samo 45% stanovništva pošto je uvoz stranih automobila bio zabranjen (Begley i dr., 2011). Najpoznatiji proizvođači su AutoVAZ (Lada), UZLK (Moskvić), GAZ (Volga), ZAZ. Nakon pada komunizma, tvrtke su izašle na tržište te su trenutno pogođene ekonomskom krizom, kriminalnim aktivnostima i sl. Zanimljivo je što se događalo s AutoVAZ-om u devedesetim godinama. Kako bi ostao konkurentan na tržištu, AutoVAZ se udružio s ostalim proizvođačima. Potražnja za AutoVAZ-ovim automobilima je rasla. Problem je bila nabavka kvalitetnih komponenti za sastavljanje automobila te je 1996. godine prodano 850 000 primjeraka, no zbog loše izrade u novokupljeno AutoVaz vozilo bilo je potrebno dodatno uložiti između 1000\$ i 2000\$ kako bi

automobil bio siguran u prometu (Nikoulichev, 1997). Financijska kriza u Rusiji 1998. godine rezultirala je nemogućnošću uvoza dijelova za automobile. Zbog visoke inflacije i kreditne nestabilnosti, tokom devedesetih automobile su se isključivo mogli kupiti u gotovini (Ireland i dr, 2005). Renault je prvi ušao na rusko tržište sklopivši ugovor s OAO Moskvitch te su se prvi Renault automobili počeli sklapati 1999. godine. Ford je 2001. godine otvorio tvornicu u Vsevološku uloživši 150 milijuna \$. U toj tvornici se u početku sklapao model Focus koji je ubrzo postao najprodavaniji strani model u Rusiji. Iako je i sama vlast poticala automobilsku proizvodnju, strane tvornice su 2005. godine po prvi puta proizvele više automobila od domaćih. Taj trend je natjerao domaće proizvođače da više pozornosti obrate samom izgledu automobila i da ga moderniziraju. Sve je to rezultiralo da Rusija u 2008. godini bude najbrže rastuća automobilska industrija u svijetu (Krkoska i Spencer, 2008). Rusiju je financijska kriza 2008. godine jako pogodila, što se pčitovalo i na automobilsku industriju. S 1,5 milijuna automobila proizvedenih 2008. godine, 2009. godine je roizvedeno tek 500 000 primjeraka. Kako bi sačuvala radna mjesta, ruska Vlada se odlučila na protekcionističke metode te je raznim mjerama podupupirala kupovinu domaćeg proizvoda. Tako je 2010. kupac novog automobila ruske proizvodnje dobio subvenciju od 20000\$. S tim mjerama, Autovaz je u drugom kvartalu 2010. okrenuo poslovanje u plus (BBC, 2010). Nakon ekonomske krize, broj proizvedenih automobila ruske proizvodnje konstantno pada, dok broj automobila stranih tvrtka proizvedenih u Rusiji konstanto raste. Također, čak 27% automobila u Rusiji je uvezeno (Reuters, 2014). Financijska kriza u Rusiji 2014. godine je također pridonijela padu proizvodnje automobila u Rusiji. Danas u Rusiji svoje pogone (uz domaće proizvođače) imaju Hyundai, Toyota, Nissan, Scania AB, Man te Ford u Lenjingradskoj Oblasti. General Motors je otvorio pogon 2008. godine, ali ga je 2015. godine zatvorio. U Kalugi, pogone imaju VW, Peugeot Citroen Mitsubishi korporacija te Volvo (kamioni).

10. UKRAJINA

Slijedeći svjetski trend proizvodnje obiteljskih automobila, sovjetske vlasti odlučile su proizvoditi vlastite automobile po uzoru na zapadnoeuropske. Izbor je pao na Fiat 600 čija se sovjetska varijacija proizvodila u ukrajinskom gradu Meliotopolju u tvornici ZAZ (Thompson, 2008). Proizvodnja modela ZAZ-965 trajala je od 1960. do 1963. godine, da bi se od 1962. godine počeo proizvoditi unaprijeđeni model ZAZ-965A. Proizvodnja ZAZ-965A trajala je do 1969. godine i model je bio veoma dobro prihvaćen u populaciji. Iako je samo

izgledom ličio na Fiat 600, imao je u potpunosti drugačiji motor i performanse. Auto je bio prilično jeftin, lako ga je bilo za održavati. Također, proizvodile su se modeli namijenjeni za invalide. Sveukupno je proizvedeno 322 116 primjeraka (Thompson, 2008). U međuvremenu, ZAZ je 1966. započeo proizvodnju u narodu zvanog „zaporožeca“. Model 966 je također izgledom sličio na, ovoga puta, američki automobil Chevrolet Corvair. Taj model se proizvodio do 1972. godine kada ga je zamijenio najpoznatiji model 968 te kasnije njegova poboljšana verzija 968M. Zanimljivo, ZAZ 966 se čak i izvezio u skandinavske države i Francusku (Thompson, 2008). Modeli 968 i 968M su se najdulje proizvodili, čak do 1994. godine. Od 1960. godine, kada je tvornica osnovana, do 1994. godine proizvela su se 3 422 444 „zaporožeca“. U ZAZ 1998. godine ulazi Daewoo, te se počinju proizvoditi Daewoo modeli pod ZAZ imenom. Daewoo je 2001. godine bankrotirao i tvornicu kupuje ukrajinska grupa UkrAvto koja ubrzo sklapa dogovore s kineskom tvrtkom Cherry i Chevroletom te se u ZAZ-u proizvode Cherry i Chevrolet pod ZAZ-ovim imenom. U Ukrajini je najveća automobilska korporacija „Bogdan korporacija“. Osnovana je 1992. godine kao uvoznik ruskih automobila da bi s vremenom kupila pogone u Lutsku i Čerkaziju. Prvenstveno proizvodi autobuse i gospodarska vozila, ali od 2000. godine počinje proizvoditi automobile. Prvo proizvode licencirane VAZ modele, da bi 2009. godine počeli slagati Hyundai vozila. Bogdan korporacija je 2013. godine postigla dogovor s kineskim JAC Motors te proizvodi licencirane JAC automobile. Bogdan korporacija kao i ZAZ imaju pogonske mogućnosti za godišnju proizvodnju od 100 000 automobila godišnje, ali godišnje proizvedu oko 10 000 automobila zbog slabe konkurentnosti na tržištu.

11. SRBIJA

Prije Drugog svjetskog rata, u Vojno-tehničkom zavodu u Kragujevcu proizvodili su se dijelovi za automobile te je 1939. krenulo sastavljanje Chevrolet vojnih kamiona. U tvornici je 1941. godine radilo 12 000 ljudi. Nakon Drugog svjetskog rata Crvena Zastava počinje proizvoditi automobile. 12. kolovoza 1954. Godine Zastava je potpisala sporazum s Fiatom. Ubrzo nakon, započela je proizvodnja Fiatovih modela 1400, 100 B i AR-55 Campagnola (zastavanacionale.com) Godišnja proizvodnja se 1960. godine popela na 13 719 primjeraka. Ubrzo kreće proizvodnja Zastave 1300/1500 te 1962. godine počinje proizvodnja Zastave 750 u narodu znane kao “fićo”. U sedamdesetim godinama započinje proizvodnja Zastave 101, a u osamdesetima Zastava se pokušava bezuspješno probiti na američko i britansko tržište s

novim brendom Yugo. Zadnji veći projekt Zastave/Yuga je model Florida koji je napravljen po uzoru na Fiat Tipo i Citroen ZX. Na vrhuncu proizvodnje, u Zastavi je bilo oko 30 000 zaposlenih. Također, bitno je spomenuti IDA Kikindu. Tvornicu automobila koja je proizvodila licencirane Opel automobile od 1977. do 1992. godine. Devedesetih godina međunarodna zajednica uvodi sankcije SR Jugoslaviji te izvoz i proizvodnja staju. Tokom bombardiranja 1999. godine NATO je bombardirao tvornicu u Kragujevcu te ošteti pogone. U Zastavu 2005. godine ulazi Fiat te 2008. godine Fiat postaje vlasnik 67% dionica te tvrtka postaje dio FCA korporacije i u Kragujevcu se počinje proizvoditi Fiat 500L.

12. BOSNA I HERCEGOVINA

Prvi automobili u Sarajevu su se počeli proizvoditi 1965. godine kada su se u tvornici Pretis u Vogošći počeli slagati istočnonjemački automobili NSU. Najznačajniji model koji se proizveo je model Prinz. Volkswagen 1971. godine počinje izgradnju nove tvornice za sklapanje „Bube“ te se time završava proizvodnja „Prinza“ u Sarajevu (radiosarajevo.ba). VW odlučuje 1976. godine sklupati svoj model Golf u Sarajevu (TAS) U početku Golf se sklapao od dijelova koje je Volkswagen dopremao u TAS, ali s vremenom ostale tvrtke u Jugoslaviji su proizvodile dijelove. Svi dijelovi za Golfa koji su proizvedeni u Jugoslaviji ispunjavali su najstrožije standarde kvaliteta pa se sarajevski Golf po kvaliteti nije razlikovao od njemačkog. Već 1977. godine, godinu dana nakon otvaranja pogona, proizvedeno je 5 000 automobila te je svake iduće godine proizvodnja rasla. Golf I u TAS-u proizvodio se do 1985. godine, dvije godine duže nego u Njemačkoj, pa je druga generacija ušla u proizvodnju s dvije godine zakašnjenja. U 1986. godini se proizvodilo 25 000 automobila s tendencijom da se taj broj poveća na 40 000 automobila godišnje.. U tvornici je 1988. godine bilo zaposleno 3 109 radnika koji su proizveli 28.341 automobil, od kojih je 15.184 direktno isporučeno Volkswagenu, da bi 1989. godine bilo proizvedeno 37 411 automobila. Ta godina je bila i rekordna godina i tada je TAS zapošljavao oko 3 500 radnika. Proizvodnja je trajala do 1992. godine kada u Bosni i Hercegovini počinju ratna djelovanja te je tvornica prvo opljačkana, a zatim potpuno uništena. Prije rata u Bosni i Hercegovini, u TAS-u je napravljeno nekoliko probnih primjeraka Golfa III koji nikad nije ušao u serijsku proizvodnju u sarajevskoj tvornici, upravo zbog početka rata. Nakon rata u BiH, krajem 90-ih godina pokušalo se sa obnovom starog proizvodnog pogona, pa je na temeljima stare tvornice pokrenuta SKD

montaža Golfa i nekih drugih modela iz Volkswagen grupacije. Zbog malog broja sklopljenih automobila i neisplativosti od daljnje obnove proizvodnje se odustalo (Kalender, 2016).

13. SLOVENIJA

U Novom Mestu proizvodili su se automobili od 1954. godine. Prvo je licence od 1967. do 1972. godine imao Austin te su se slagali modeli 1300, Mini 1000 te Maxi 1500/1750. Nakon Austina licence uzima Renault te 1988. preimenuje IMV (Industrija Motornih Vozil) u Revoz. Nakon toga Revoz proizvodi isključivo Renaultovo modele Clio i Twingo. Danas je u automobilskoj industriji u Sloveniji zaposleno oko 2 000 ljudi (investslovenia.org, 2020). Uz tvornicu u Novom Mestu, U Kopru se od 1959. godine počeo slagati i Citroen koji se slagao sve do 1984. godine. Tomos ulazi 1972. godine te nastaje tvrtka Cimos koja i danas proizvodi dijelove za automobile. U Kopru je proizvedeno oko 100 000 automobila.

14. HRVATSKA

U Hrvatskoj nije postojala automobilska industrija za vrijeme SFRJ (izuzev Tvornica autobusa Zagreb). Nakon osamostaljenja u RH se osmišljavaju konceptualna vozila (DOK ING) te električna vozila (Rimac Automobili). Rimac Automobili su najveći hrvatski industrijski startup. Tvrtku je 2009. godine osnovao Mate Rimac kako bi proizveo najkvalitetnije električne automobile na tržištu. Rimčev prvi automobil, Concept One predstavljen je 2011. godine, a počeo se proizvoditi 2013. godine. Nakon Concept One-a, proizveden je Concpet S (poboljšana verzija Concept One-a) te C_Two. U tvrtku 2018. godine ulazi Porsche koji otkupljuje 10% dionica zbog procesa elektrifikacije Porschea, a 2019. godine udio se povećava na 15,5% (rimacautomobili.com, 2019). Hyundai ulaže 2019. godine 80 milijuna eura u razvoj električnih automobila visokih performansi. Danas Rimac Automobili zapošljavaju preko 500 zaposlenika te godišnji prihod od 60 milijuna kuna (poslovni.hr,2019). Također, uz proizvodnju automobila, Rimac proizvodi baterijske sustave za Aston Martin, Jaguar i Koenigsegg. Električni automobil proizvela je 2010. godine i tvrtka DOK ING. Predstavljen je u Ženevi 2011. na autosajmu te su postojali planovi za godišnju proizvodnju, ali ona se nije realizirala.



Slika 5: Concept One

Izvor: rimacautomobili.com, n. d.

15. RAZVOJ AUTOMOBILSKE INDUSTRIJE U 21. STOLJEĆU

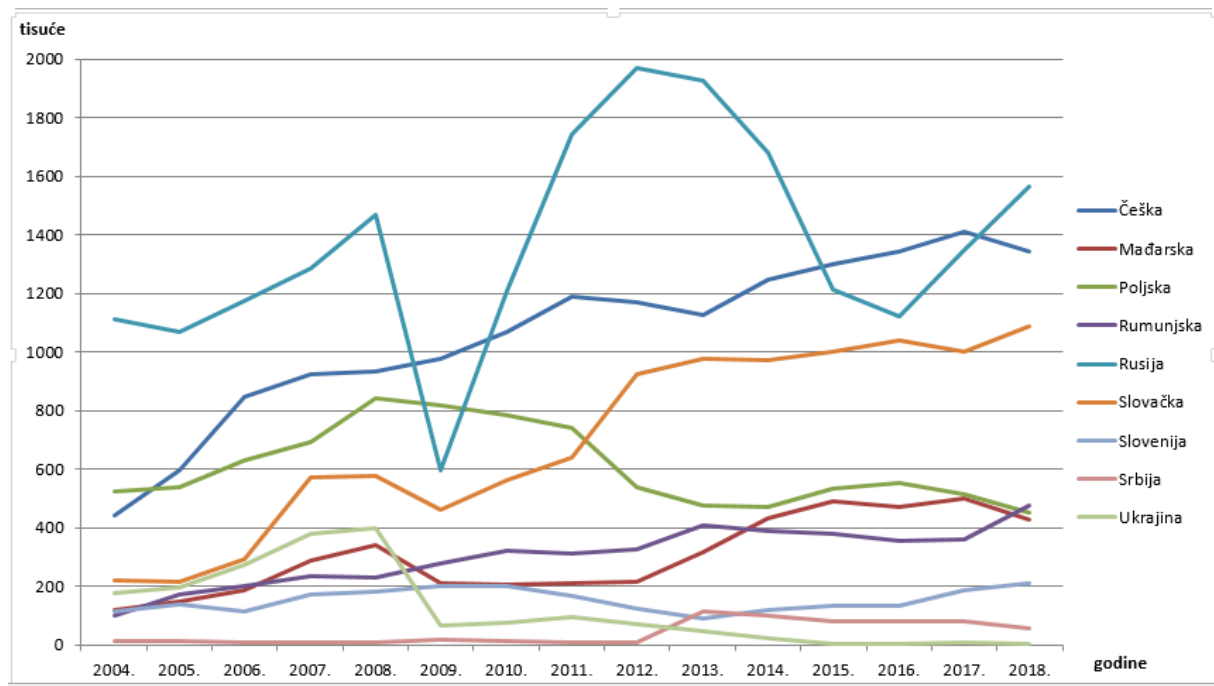
Ulazak u Europsku uniju novopećenim članicama Srednje i Istočne Europe puno lakši izlazak na veće tržište. Sve do izbijanja financijske krize 2008. godine proizvodnja automobila raste, nakon čega dolaza do kratke stagnacije ili usporavanja rasta. Najveće amplitude je imala Rusija pogođena dvjema krizama (ekonomske krize 2008. i 2014. godine). Najveći rast imaju upravo one države koje su privukle najveći broj stranih investitora te koje su prometno dobro povezane s ostatkom Srednje Europe.

Tablica 1: Broj proizvedenih automobila (u tisućama) u određenim državama u razdoblju između 2004. i 2019. godine

	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Češka	443	596	848	925	934	976	1069	1191	1171	1128	1246	1298	1344	1413	1345	1427
Mađarska	118	148	187	287	342	212	208	211	215	317	434	491	472	502	430	498
Poljska	523	540	632	695	842	818	785	741	539	475	472	534	554	514	451	434
Rumunjsk	98	174	201	234	231	279	323	310	326	410	391	381	358	359	476	490
Rusija	1110	1068	1177	1288	1469	599	1208	1744	1970	1927	1682	1214	1124	1348	1563	1523
Slovačka	223	218	295	571	575	461	561	639	926	975	971	1000	1040	1001	1090	1100
Slovenija	116	138	115	174	180	202	201	168	126	89	118	133	133	189	209	199
Srbija	13	12	9	8	9	16	14	10	10	113	101	82	79	79	56	34
Ukrajina	179	196	274	380	400	65	75	97	69	45	25	5	4	7	5	6

Izvor: oica.net, 2020

Graf 1: Broj proizvedenih automobila (u tisućama) u određenim državama u razdoblju između 2004. i 2019. godine



Izvor: oica.net, 2020

16. ZAKLJUČAK

“Automobilska industrija ostvarila je golem utjecaj širom svijeta na način na koji živimo i radimo. Potaknula je razvoj urbanizacije, razvoj predgrađa i omogućila veću mobilnost” (Lončar, Stiperski, 2019). Nakon uspostavljanja Istočnog bloka bilo je potrebno uspostaviti

model koji će uspješno suprotstavljati Zapadu. Kako je vrijeme prolazilo, tehnologija je napredovala, a socijalističke države taj tehnološki trend nisu mogle pratiti. Tako su već od šezdesetih godina države Istočnog bloka krenule kaskati za Zapadom. Veoma je razočaravajuće za države u socijalističkom režimu koje se smatraju industrijskim pokretačima da ista industrija ne može pokriti potrebe vlastitog stanovništva te se onda kretalo u improvizaciju. Nekvalitetna izrada, loš dizajn, nepouzdanost i jednostavnost su bile odlike automobila izrađenih u Istočnom bloku. U Jugoslaviji, koja nije bila “iza zavjese” je bio dopušten uvoz automobile (uz veliku carinu) te su zapadnoeuropske tvrtke licencirale tvrtke u Jugoslaviji te su one jamčile za kvalitetu. Padom komunizma i izlaskom s planskog na tržišno gospodarstvo, velike državne tvrtke trenutno upadaju u gospodarsku krizu, a neke države su i zahvaćene ratom (Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija). Upravo one države koje su i prije uspostave komunizma imale tradiciju proizvodnje automobila su najviše profitirale. Jedan od većih razloga je i blizina Zapadne i Središnje Europe, te volja politike za integracijom u EU. Prilagođavanjem tržištu, Češka, Slovačka, Poljska i Mađarska su veliki pobjednici prijelaza iz socijalističkog u kapitalistički sustav, dok se Rumunjska i Slovenija također mogu smatrati pobjednicima, ali ne tolikim kao prethodno navedene države. Ruska automobilska industrija je izgubila veliko tržište raspadom SSSR-a te ona nikako ne može biti pobjednik tranzicije, ali upravo zbog velike potrebe i potražnje za ruskim automobilima u Rusiji, ruska automobilska industrija je opstala. Najveći gubitnici su svakako države nastale nakon raspada SFRJ (izuzev Slovenije), iako je i to diskutabilno zbog Tvornice Automobila Maribor). Ratna razaranja, loše provedena pretvorba i privatizacija su ili u potpunosti uništila (Bosna i Hercegovina) ili djelomično uništila automobilsku proizvodnju. Hrvatska se ne može pozicionirati na automobilističku kartu Europe jer ne postoje pogoni za veliku proizvodnju, ali svakako su Rimac Automobili i DOK ING vrijedni spomena. Prikaz automobilske industrije u odabranim državama je zapravo jedan od najboljih primjera kako samo uključivanjem u TNC automobilska industrija može postati jedan od najvećih industrijskih čimbenika država Srednje i Istočne Europe.

17. POPIS LITERATURE

Bhaskar, N., 1980: ‘The future of the world motor industry’, Nichols Pub, Co, str. 269

- Bilas, V., Franc, S., i Arbanas, B., 2013: 'Utjecaj aktualne ekonomske krize na stanje i perspektive razvoja autoindustrije', *Ekonomski misao i praksa*, (1), str. 299-320
- Estrin, S., Richet, X., Brada, J., 2000: 'Foreign Direct Investment in Central Eastern Europe: Case Studies of Firms in Transition', M. E. Sharpe Inc, New York, str. 159
- Ireland, D., Hosskison, R., Hitt, M., 2005: 'Understanding Business Strategy: Concepts and Cases', str. 141
- Leiby, R., 1999: 'The Unification of Germany, 1989–1990', Greenwood, str. 185
- Lončar, J., Stiperski, Z., 2019: "Industrijska geografija", Sveučilište u Zagrebu, str.79
- Thompson, A., 2008: „Cars of the Soviet Union“, Haynes Publishing, str. 88-90
- Zickel, R., 1991: 'Soviet Union: a country study; research completed May 1989', (2. ed., 1. print. ed.). Washington, DC: US Gov. Print. Off. pp. 497-498

18. POPIS IZVORA PODATAKA

BBC, 2010: „Avtovaz in profit thanks to Russia car scrappage scheme“, <https://www.bbc.com/news/10611477>, (10.9.2020.)

Begley, J., Collis, C., Morris, D., 2011: "The Russian Automotive Industry and Foreign Direct Investment" https://www.webcitation.org/5whnMDem9?url=http://www.gerpisa.univ-evry.fr/rencontre/16.rencontre/GERPISAJune2008/Colloquium/Papers/P_Begleyjason_Collisclive_MorrisDavid.pdf, (10.9.2020.)

Bulinski, J. 2010: ‘The Automotive Industry in Poland’, https://www.paih.gov.pl/files/?id_plik=14305 (10.9.2020.)

Carter, M., 2002: ‘Skoda marketing success goes from strength to strength’, https://www.carpages.co.uk/skoda/skoda_marketing_success_17_12_02.asp (10.9.2020)

CEEWEB, 2016: ‘Car manufacturing in the Visegrad countries - case study’, <http://www.ceeweb.org/wp-content/uploads/2017/08/Car-case-study-V4-countries.pdf>, (10.9.2020.)

Ciferri, L., 2001: ‘New flagship model will compete Skoda rebirth’, <https://europe.autonews.com/article/20010702/ANE/107020793/new-flagship-model-will-compete-skoda-rebirth> (10.9.2020.)

Dacia, 2020: ‘Vremenska odrednica Dacia’, <https://www.dacia.hr/povijest-marke-dacia.html>, (10.9.2020.)

HIPA, 2018: ‘Automotive Industry’, https://hipa.hu/images/publications/hipa-automotive-industry-in-hungary_2018_09_20.pdf, (10.9.2020.)

Haugh, D., Mourougana, A. i Chatal, O., 2010: ‘The Automobile Industry in and Beyond the Crisis; OECD’, Economics Department Working Papers, https://www.oecd-ilibrary.org/economics/the-automobile-industry-in-and-beyond-the-crisis_5kmmp8wg6cmq-en, (10.9.2020.)

Investslovenia, 2020: ‘Automotive’, <https://www.investslovenia.org/industries/automotive>, (10.9.2020.)

Ivezić, B., 2019: „Hyundai uložio 600 milijuna kuna u Rimac Automobile!“, <https://www.poslovnih.hr/domace/hyundai-ulozio-600-milijuna-kuna-u-rimac-automobile-353127>, (10.9.2020.)

James, K., 2007: "Go, Trabi, Go! East Germany's Darling Car Turns 50". Deutsche Welle, 11 September, <https://www.dw.com/en/go-trabi-go-east-germanys-darling-car-turns-50/a-2542584> (10.9.2020)

Kalender, E., 2016: ‘Prije 40. godina počela proizvodnja Golfa u Sarajevu’, <http://www.carlander.ba/automobili/legendarni-automobili/prije-40-godina-pocela-proizvodnja-golfa-u-sarajevu/>, (10.9.2020.)

Konicarova, K., ‘Business and Investment Development Agency’, <https://www.czechinvest.org/en/Key-sectors/Automotive> (10.9.2020.)

Kongres, 2019: ‘A century of Slovak automotive industry’, <https://kongres-magazine.eu/2019/12/a-century-of-slovak-automotive-industry/>, (10.9.2020.)

Krkoska, L., Spencer, A., 2008: „Automotive Industry in Russia: Impact of foreign investments in car assembly plants on suppliers’ entry“, <https://www.ebrd.com/downloads/research/economics/auto.pdf>, (10.9.2020.)

Lakatos Koves Es Tarsai, 2017: ‘Auto Industry in Hungary and CEE’, http://www.lakatoskoves.hu/img/download/Auto_industry_two_pager.pdf, (10.9.2020.)

Navelek, V., 2011: “Acquisition of Škoda Auto Company by Volkswagen Group”, <https://theses.cz/id/sgu4xy/00140705-621242035.pdf>, (10.9.2020.)

Nikoulichev, M., 1997: ‘Russian car market overview’, <https://web.archive.org/web/19980213185806/http://www.iep.doc.gov/bisnis/isa/9709auto.htm>, (10.9.2020.)

OICA, 2019: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>, (10.9.2020.)

RadioSarajevo.ba, 2017: „Koštao 1,8 miliona / Prije 50 godina: U Sarajevu počela proizvodnja produženog Prinza“ <https://radiosarajevo.ba/auto-moto/testovi/prije-50-godina-u-sarajevu-pocela-proizvodnja-produzenog-prinza/262719>, (10.9.2020.)

Reuters, 2014: „Russia may ban import of cars if West applies new sanctions“, <https://www.reuters.com/article/us-ukraine-crisis-russia-cars-idUSKBN0GI0D120140818>, (10.9.2020.)

RimacAutomobili, 2019: „Porsche povećava udio u Rimac Automobilima na 15,5 posto“, <https://www.rimac-automobili.com/en/press/news/porsche-povecava-udio-u-rimac-automobilima-na-155-posto/>, (10.9.2020.)

Škoda, 2020: ‘ŠKODA SALES RESULTS’, <https://www.skoda-auto.com/news/news-detail/sales-december-2019> (10.9.2020.)

Zastavanacionale, 2010: <https://web.archive.org/web/20140702214628/http://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=en-us&mode=heritage&id=1950s>, (10.9.2020.)

19. POPIS PRILOGA

Slika 1: <https://www.flickrriver.com/photos/peterolthof/46524526495/>, (10.9.2020)

Slika 2: https://www.paih.gov.pl/files/?id_plik=14305, (10.9.2020)

Slika 3: <https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/heart-skoda-production-12-million-cars-produced-mlada-boleslav-plant/>, (10.9.2020.)

Slika 4: autor

Slika 5: https://www.rimac-automobili.com/en/hypercars/concept_one/, (10.9.2020.)

Tablica 1: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>, (10.9.2020.)

Graf 1: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>, (10.9.2020.)