

Ovo je pregled DELA TEKSTA rada na temu "Inostarane investicije u auto-industriju Srbije". Rad ima 15 strana. Ovde je prikazano oko 500 reči izdvojenih iz rada.

Napomena: Rad koji dobijate na e-mail ne izgleda ovako, ovo je samo DEO TEKSTA izvučen iz rada, da bi se video stil pisanja. Radovi koje dobijate na e-mail su uređeni (formatirani) po svim standardima. U tekstu ispod su namerno izostavljeni pojedini segmenti.

Ako tekst koji se nalazi ispod nije čitljiv (sadrži kukice, znakove pitanja ili nečitljive karaktere), molimo Vas, prijavite to ovde.

Uputstvo o načinu preuzimanja rada možete pročitati ovde.

Uvod

Kada u Srbiju izgovorimo "automobilska industrija", prvo cega se setimo je fabrika automobila "Zastava" iz Kragujevca . Bez ikakve sumnje to je jedan gigant među srpskim fabrikama . Međutim "Zastava" ne čini celokupnu auto-industriju Srbije. Pored nje postoji još nekoliko manjih fabrika automobila, kamiona, autobusa kao i drugih motornih vozila kao što su traktori i druge poljoprivredne mašine kao i građevinske mašine. Pored proizvodnje motornih vozila u Srbiji postoji znatan broj fabrika za proizvodnju auto delova i ostalih motornih vozila. Ne sumnjivo je ipak da "Zastava" čini najveći deo auto-industrije ne samo u Srbiji već i u širem regionu.

Istorijat automobilske industrije Srbije

Da će Kragujevac postati grad automobila naslućeno je još 1940-te godine, kada je u tadašnjoj radionici montirano oko tri stotine automobila marke "Ševrolet", a tradicija je nastavljena odmah posle rata. Sada već davne 1953. godine, u pogonima tada zvane fabrike "Crvena zastava", počela je montaža 160 primeraka džipa "Vilis" a time i početak automobilske industrije gde je do sada napravljeno više od 4,2 miliona automobila. Godinu dana kasnije sa proizvodnih traka počele su da silaze i "Fijatove" "Kampanjole".

Ipak prava priča o automobilima iz Kragujevca počinje u jesen 1956-te godine. Tada je na osnovu proširenja ugovora sa "Fijatom" iz Kragujevačke fabrike na puteve Jugoslavije po licenci "Fijata" krenuo model "600" u narodu poznatiji kao "FIĆA". Proizvodnja ovog modela je trajala sve do 1985-te. Za tih 30 godina je napravljeno više od 920 000 primeraka.

Ako je "Fića" bio narodni automobil, popularni "Tristać" ili "Zastava 1300" je bio pomalo i simbol luksuza. I on je kao i ostali modeli bio plod saradnje sa "Fijatom". Njegova proizvodnja je počela 1961. godine i trajala do 1979. do kada sa proizvodnih traka sišlo oko 200 000 primeraka.

Novo poglavlje u istoriji "Zastave" počelo je 1971. godine kada je počela proizvodnja modela "101" kome je narod dao ime "Stojadin", a devet godina kasnije mu se pridružio i model "128". Ovoj dvojici modela pripada primat najprodavanijih zastavinih vozila.

1980-te počinje i proizvodnja popularnog "YUGO-a". 1987. godine u pogonima srpskog Detroita zajedničkim snagama "Zastavinih" inženjera i čuvenog italijanskog dizajnera Đorđeta Đurđara, rođena je "FLORIDA" koja je bila prilično moderan automobil toga vremena.

Kako je tekao razvoj "Zastave" najbolje svedoči podatak da je milioniti automobil proizveden 1975-te godine, 22 godine nakon početka proizvodnje u Kragujevcu, a dvomilioniti svega 6 godina kasnije.

Bitan je i podatak da se od 1987. godine "Yugo" izvezio i na prostore SAD-a.

Sve do 2000-te godine u "Zastavi" su se proizvodili modeli "Yugo Koral", "Florida", "101" i "128". Te 2000-te je doslo do restilizacije modela "Koral" i "Florida" i dobijaju imena "Koral In" i "Florida In". Od 2006 godine u priču opet ulazi "Fijat" sa svojim modelom "Punto". Tačnije po licenci ovog automobila počinje proizvodnja modela "Zastava 10". Proizvodnja ovog kao i ostalih modela trajeće do 2010-te kada "Fijat" postaje većinski vlasnik ove fabrike sa 67%, a drugih 33% pripada državi Srbiji.

...

-----OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD
MOŽETE PREUZETI NA SAJTU.-----

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL:

maturskiradovi.net@gmail.com