



Vreme: 19.07.2026 20:50

Medij: blic.rs

Link: <https://www.blic.rs/biznis/vesti/zasto-propadaju-fabrike-automobila/85kf3rn>

Autori: Anica Jelovac

Teme: Evropska komisija

Naslov: Kako se evropska auto-industrija našla u najvećoj krizi u poslednjih 30 godina? Do sada izgubljeno preko 200.000 radnih mesta: Evo šta "jede" fabrike automobila

3614



Evropski automobilski sektor, nekadašnji ponos i motor ekonomije Starog kontinenta, danas se nalazi u, prema rečima zvaničnika Evropske komisije, "smrtnoj opasnosti". Suočeni sa oštrom konkurencijom iz Kine, visokim troškovima energije i regulatornim preprekama, najveći evropski proizvođači su primorani na drastične mere. Do sada je u ovoj industriji već izgubljeno preko 200.000 radnih mesta. Kolaps evropske auto-industrije nije se dogodio preko noći. Radi se o nizu povezanih faktora koji su u poslednjih pet godina stvorili "savršenu oluju": Od 2019. do 2024. godine došlo je do pada proizvodnje i potražnje. Prema podacima Eurostata, proizvodnja automobila u EU pala je za čak 23 odsto u poslednjih pet godina, sa 15,8 miliona proizvedenih vozila u 2019. na 12,1 milion u 2024. godini. Glavni razlozi su smanjena potražnja usled globalne neizvesnosti, inflacija, problemi u lancima snabdevanja i tranzicija na električna vozila. Dok su evropski giganti oklevali, kineski rivali su ubrzali. Kineskim proizvođačima je potrebno samo oko 18 meseci za razvoj novih, sofisticiranih električnih vozila - što je dvostruko brže od tradicionalnih evropskih kompanija. Kineski kupci sada preferiraju domaće brendove koji nude napredne digitalne tehnologije po nižim cenama. Još jedan od problema koji se javio i otežao poziciju u evropskih automobilskih giganata su kineski električni automobili. Kineski električni automobili, koji su često i do 30% jeftiniji, brzo su osvojili preko 15% evropskog tržišta električnih vozila. Došlo je i do eskalacije troškova. Na pad prodaje nadovezali su se visoki troškovi poslovanja, poskupljenje energenata i operativni troškovi izazvani geopolitičkim tenzijama na Bliskom istoku i ratom u Ukrajini. Kriza je pogodila sve najveće proizvođače, ali se razmere problema i mere štednje razlikuju od kompanije do kompanije. Nemački gigant nalazi se u najtežoj situaciji u svojoj istoriji. VW razmatra ukidanje čak 100.000 radnih mesta i zatvaranje četiri fabrike u Nemačkoj (Hanover, Cvikau, Emden i Audijska fabrika u Neckarsulmu). Proizvodni kapacitet grupe je već smanjen sa 12 na 9 miliona vozila godišnje. Izvršni direktor Oliver Blume priznao je da su administrativni troškovi VW-a i do 20 odsto viši nego kod konkurencije. Ovaj premijum proizvođač ukida oko 7.700 radnih mesta, što predstavlja 5% njegove globalne radne snage, oslanjajući se mahom na prirodni odliv i penzionisanje kako bi izbegao prinudna otpuštanja. Kompanija je smanjila prognozu profitne marže na samo 1% do 3% (sa ranijih 4-6%). Najveći udarac BMW trpi u Kini, gde im je prodaja u drugom kvartalu pala za čak 30 odsto jer kineski kupci više ne vrednuju nemačko inženjersko nasleđe motora sa unutrašnjim sagorevanjem koliko vrednuju softver i tehnologiju lokalnih brendova. Planira otpuštanje 7.500 radnika u Nemačkoj do 2029. godine kako bi uštedeo milijardu evra. Prodaja Audija je u 2024. godini pala za 12% globalno, a u Nemačkoj čak 21%. Zbog sporog usvajanja električnih vozila, Audi je primoran da odloži prelazak na potpunu elektrifikaciju i nastavi sa investiranjem u motore sa unutrašnjim sagorevanjem i posle 2030. godine. Švedski brend je najavio ukidanje 3.000 radnih pozicija širom sveta (od čega 1.200 u Švedskoj i 1.000 pozicija konsultanata). Ovaj plan bi trebalo da stvori organizaciju sa strukturalno nižim troškovima i poboljša gotovinski tok, a očekivani troškovi restrukturiranja iznose oko 1,5 milijardi švedskih kruna. Mercedes takođe sprovodi agresivne mere štednje koje uključuju smanjenje broja zaposlenih i manje povišice plata usled pritiska na marže i slabe globalne potražnje.

