

Hoće li Kinezi pokopati europsku autoindustriju?

Kategorija: VIJESTIAžurirano: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

Objavljeno: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

Europski proizvođači vozila srednje klase strepe pred najездом kineske konkurencije, stvari ne stoje dobro za Europu, a mogle bi biti još gore usprkos tome što se balon elektrifikacije ispuhao.

Kinezi naviru u raznim segmentima, a iz sadašnje perspektive budućnost pojedinih europskih proizvođača izgleda vrlo upitno, smatraju stručnjaci.

Europska autokonfekcija gubi dah pred naletom kineske, odnosno istočnjačke, čak i u Hrvatskoj. Od početka godine do kraja rujna kineski MG samo je u Hrvatskoj prodao 1027 vozila, a Geely, relativno nov igrač na našoj sceni, 351. Forthing je našao put do 149 hrvatskih kupaca.

Samo je u rujnu MG - sljedbenik velike britanske marke koju su Kinezi prilagodili svojim standardima - u Hrvatskoj prodao 167 vozila, a Geely 84. Prodaja Forthinga stala je na 27 primjeraka.

Malo?

Citroen je, primjerice, u istom mjesecu prodao 26, a Fiat 17 automobila. Od početka godine do kraja devetog mjeseca Fiat je ukupno prodao 538 vozila, Jeep 192. Dovoljno da zazvoni na uzbunu.

MG (Morris Garages) ima sjajnu povijest. Nastao je 1924. godine u jednom britanskom pogonu. Sada je u vlasništvu kineske kompanije SAIC Motor Corporation. Forthing nema takvu povijest, ali također nadire. Razvija se od 2001. u sklopu Dongfeng Motorsa, jedne od najvećih kineskih autokompanija. Ne biraju se sredstva - neki od modela tog proizvođača drastično sliče pojedinim europskim premium vozilima. Kinezi nemaju problema s tim da preslikaju ono što im se sviđa - i izgled i tehnologiju - a na kupcima je da procijene žele li to platiti.

Geely također snažno grabi zadnjih godina. Tvrtka je osnovana 1986., isprva proizvedeći motocikle i frižidere, da bi tek 1997. ušla u autoindustriju. Godine 2010. kupuje Volvo, a sedam godina kasnije Lotus. Sada reže granu europskim proizvođačima automobila sa stoljetnom poviješću.

Ali to nije sve. Čuli ste za BYD, XPeng, Dongfeng, Link&Co.? Niste, nema veze, uskoro će se cijenom i ponudom potruditi da barem promislite o njima.

Neki primjerci kineskih proizvođača izgledaju vrlo primamljivo - i izgledom i cijenom. Pitanje je što će biti sa servisnom mrežom i dijelovima, hoće li se održati i kako će tu stvari stajati.

Premium klasa nije ugrožena

Stručnjaci kažu da europska premium klasa nije ugrožena. Mercedes će ostati tražen baš kao i, recimo, BMW, Audi, Porsche i drugi prvorazredni proizvođači. No, pri spomenu na europsku autokonfekciju, stručnjaci podižu obrve. Nitko ne zna što donosi budućnost, a Europa bi mogla ostati bez nekih proizvođača.

U ponedjeljak je u hrvatskim medijima objavljen tekst da direktoru Stellantisa Carlosu Tavaresu

Hoće li Kinezi pokopati europsku autoindustriju?

Kategorija: VIJESTIAžurirano: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

Objavljeno: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

istječe mandat 2026. godine uz dodatak da će posljednje godine šefa tvrtke koja na tržište izbacuje Chyrslere, Citroene, Fiate i Jeepove biti vrlo izazovne.

Nitko ne skriva da europska, ali i američka autoindustrija proživljavaju krizu.

Tvrtka je izvijestila o padu neto dobiti u prvom polugodištu za 48 posto u usporedbi s istim razdobljem prošle godine.

Uoči Pariškog sajma automobila Tavares je upozorio kako ne isključuje mogućnost zatvaranja tvornica zbog sve jače kineske konkurencije.

"Ako kineski proizvođači osiguraju deset posto udjela u Europi, to znači 1.5 milijuna automobila. Toliko ih se sastavi u naših sedam tvornica", rekao je šef Stellantisa Carlos Tavares francuskim poslovnim novinama Les Échos. Objasnio je kako će europski proizvođači pri takvom ritmu kineske konkurencije morati zatvoriti tvornice ili ih prepustiti Kinezima. Nitko ne govori o tome, konstatirao je te dodao kako je zatvaranje granica za kineske proizvode zamka.

Dodatne carine su zamka zbog protumjera?

Poznato je da su države članice Europske unije početkom listopada potvrdile uvođenje dodatnih carina na uvoz kineskih električnih vozila. Tom će se odlukom carine povećati, no među zemljama se osjetilo značajno nejedinstvo oko odluke: pet zemalja je bilo protiv, a 12 suzdržano, među njima i Hrvatska.

Hrvatska nema autoindustriju, ali činjenica je da ni Europa nije ujedinjena dok proizvođačima gori tlo pod nogama.

Naime, protiv novog postroženja carina na uvoz kineskih vozila bile su Njemačka, Mađarska, Malta, Slovačka i Slovenija, koje zajedno predstavljaju 22.65 posto stanovništva EU, što nije bilo dovoljno da se prijedlog iz Bruxellesa odbije. Za to bi glasati protiv morala kvalificirana većina od 15 članica, koje predstavljaju 65 posto stanovništva.

Iz ureda slovenskog ministra gospodarstva Matjaža Hana potvrdili su da je Slovenija glasala protiv te pojasnili da je donijela svoj stav o carinama nakon temeljitih konzultacija sa slovenskom automobilskom industrijom.

Poznato je da se Njemačka prije glasanja otvoreno protivila prijedlogu dodatnih carina, a razlog su prvenstveno interesi njezine automobilske industrije. Proizvođači Volkswagen i BMW upozorili su prije odluke da bi trgovinske mjere, odnosno kineske protumjere, mogle ugroziti prodaju na njihovom najvećem tržištu.

Njemački ministar financija Christian Lindner upozorio je na opasnost eskalacije trgovinskog sukoba između Kine i EU, a uskoro je objavljena i vijest da je Kina uzvratila Europi uvodeći dodatne carine. No ovoga puta relativno bezazlene dodatne carine na - konjak!

Kako je Hrvatska došla do suzdržanog stava?

Hoće li Kinezi pokopati europsku autoindustriju?

Kategorija: VIJESTIAžurirano: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

Objavljeno: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

Iz MVEP-a su odgovorili da "odluke o primjeni trgovinskih zaštitnih mjera zajednički donose države članice glasanjem u okviru Odbora za trgovinske zaštitne instrumente, u kojem Republiku Hrvatsku predstavlja predstavnik Ministarstva vanjskih i europskih poslova".

Iz Ministarstva vanjskih poslova su objasnili kako je odluku da na glasanju ostane suzdržana prema uvođenju dodatnih carina na električna vozila iz Kine Hrvatska donijela nakon konzultacija sa svim dionicima u gospodarstvu i nastojeći pomiriti različite interese.

Također je istaknuto da je "Republika Hrvatska uvijek oprezna oko uvođenja novih trgovinskih zaštitnih mjera zbog njihovog potencijalno negativnog učinka na krajnje korisnike i samu EU industriju".

Na kraju, Europska komisija odlučila je u utorak, 29. listopada, definitivno uvesti kompenzacijske carine na uvoz baterijskih električnih vozila proizvedenih u Kini na razdoblje od pet godina.

Istraga izvršnog tijela EU je utvrdila da proizvođači električnih vozila u Kini imaju nepravednu prednost zbog državnog subvencioniranja, a na štetu europskih proizvođača.

Pored postojeće carinske stope od 10 posto, od četvrtka se uvode dodatne carine u rasponu od 7.8 posto do 35.3 posto.

Na vozila američkog proizvođača Tesle proizvedena u Kini dodatna carina bit će 7.8 posto, za kineske proizvođače BYD, Geely i SAIC 17, 18.8 i 35.3 posto.

Dodatna carinska stopa od 35.3 posto vrijedit će za sve druge proizvođače u Kini koji nisu htjeli surađivati u istrazi, a za tvrtke koje su sudjelovale 20.7 posto.

O kvaliteti nakon nekoliko godina vožnje

Iz Centra za vozila Hrvatske ne žele predviđati što će se događati u automobilskom ratu Europe i Azije i kako će ta priča završiti.

"Prije dosta godina isplivala je Dacia, a sada su se pojavili Kinezi. Zaista ne znamo što će biti od cijele te priče. Možete me nazvati za par godina, kada budemo znali kako ta, sada nova, kineska vozila prolaze na tehničkom pregledu. Zasad je sve u redu, ponavljam - radi se o novim vozilima, ali treba proći neko vrijeme da saznamo što će se događati", kaže Tomislav Škreblin iz Centra za vozila Hrvatske.

Prometni stručnjak Željko Marušić, s druge strane, smatra da je Europa, ako se nešto ne promijeni, u velikoj opasnosti od gubitka poznatih proizvođača.

"Najbolji nisu u opasnosti, ali većina ostalih europskih proizvođača automobila mora dobro razmisliti o svojoj budućnosti", rekao je. (Hina)

Hoće li Kinezi pokopati europsku autoindustriju?

Kategorija: VIJESTIAžurirano: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

Objavljeno: Srijeda, 30 Listopad 2024 07:53

