



Vreme: 12.07.2026 12:22

Medij: rt.rs

Link: <https://rt.rs/ekonomija/191768-automobilska-industrija-evropske-unije-made-in-europe/>

Autori: Redakcija

Teme: Evropska komisija

Naslov: Nova industrijska politika kao slamka spasa: Kakve su šanse za opstanak tržišta automobila EU

8304



Profesor Dušan Marković sa Ekonomskog fakulteta u Beogradu kaže da je čudno što EU nije ranije intervenisala kada su u pitanju industrijske politike i ukazuje da poprilično kasne, jer kopiraju politiku Pekinga od pre tri decenije, od koje je i Kina odustala. On je objasnio i zašto bi preuzimanje "Folksvarena" bio pokazatelj kapitulacije EU

12. jul 2026 12:22

Zlatica Radović

Profesor Dušan Marković sa Ekonomskog fakulteta u Beogradu kaže da je čudno što EU nije ranije intervenisala kada su u pitanju industrijske politike i ukazuje da poprilično kasne, jer kopiraju politiku Pekinga od pre tri decenije, od koje je i Kina odustala. On je objasnio i zašto bi preuzimanje "Folksvarena" bio pokazatelj kapitulacije EU

Getty © Julian Stratenschulte

Prednost proizvodima iz kategorije "mejd in EU" u javnim nabavkama i programima državne podrške, pojednostavljenje procedura za industrijske investicije i jačanje domaćih proizvodnih lanaca u sektorima poput automobilske industrije, proizvodnje baterija, čelika i drugih čistih tehnologija trebalo bi da budu okosnica novih propisa koje Evropska unija priprema u okviru svoje nove industrijske politike.

Industrijski akceleratorski akt (Industrial Accelerator Act - IAA), predstavlja jedan od ključnih zakonodavnih predloga koji bi trebalo da da smernice za posrnulu privredu, ali pre svega da spreči sunovrat evropske auto-industrije.

Automobilska industrija EU šljafuje: Kako su se njeni problemi prelili na Srbiju

Kako se navodi u dokumentu Evropske komisije, njegov cilj je da podstakne proizvodnju čistih tehnologija i strateških industrijskih proizvoda u Evropi, ojača konkurentnost evropske privrede i smanji zavisnost od uvoza iz trećih zemalja, pre svega iz Kine.

Prema podacima Evropskog udruženja proizvođača automobila (ACEA), automobilska industrija u EU zapošljava više od 13,5 miliona ljudi, odnosno približno osam odsto ukupno zaposlenih u EU, i čini oko osam procenata evropskog BDP-a, zbog čega se smatra jednim od strateški najvažnijih industrijskih sektora.

Reciklaža modela od kojeg su Kinezi odustali

Profesor Dušan Marković sa Ekonomskog fakulteta u Beogradu ukazuje da evropska automobilska industrija trpi dvostruki pritisak. S jedne strane, kinesko tržište, gde su im bile velike profitne margine i gde su prodavali veliki broj vozila su, uslovno rečeno, izgubili i potisnuti su, a samim tim više nemaju novac kojim su finansirali istraživanje i razvoj.

Vučić o poseti Kini: Verujem u principijelnost EU, neće valjda da zabranjuju ono što su sebi dozvolili

"S druge strane se suočavaju sa dodatnim problemom, da kod kuće bivaju istisnuti, zbog dolaska Kineza na evropsko tržište. Izašao je podatak za prvi kvartal, da se 10 procenata prodaje vozila zapravo odnosi na kineske brendove, što je sada već značajan procenat evropskog tržišta koje su 'uzeli'", navodi Marković.





Vreme: 12.07.2026 12:22

Medij: rt.rs

Link: <https://rt.rs/ekonomija/191768-automobilska-industrija-evropske-unije-made-in-europe/>

Autori: Redakcija

Teme: Evropska komisija

Naslov: Nova industrijska politika kao slamka spasa: Kakve su šanse za opstanak tržišta automobila EU

On napominje da je, što se tiče industrijskih politika, čudno da oni nisu ranije intervenisali i ukazuje da poprilično kasne u odnosu na Kineze, jer kopiraju politiku Pekinga od pre tri decenije.

"Za investicije u kritične segmente potencirali su da to bude kroz zajednička ulaganja i da 50 odsto mora da bude učešće domaće kompanije. EU sada pokušava da uradi nešto slično, da nekažemo da je to kopija kineske politike, ali se može reći da je prilagođena kineska politika. Izmenilo se to što je kineska pregovaračka pozicija mnogo jača danas, nego što je bila evropska u odnosu na Kineze, pre 30 godina", objašnjava profesor.

On ukazuje da se ne može očekivati da će Kina ćutke posmatrati nove poteze Brisela i da se mogu očekivati uslovljavanja s njihove strane ili da Kina zapreti kontramerama.

"Bitna stvar, koja se tiče i Srbije je to što EU ne kontroliše početak lanca snabdevanja u auto-industriji, odnosno proizvodnju baterija, jer sirovinski i tehnološki nisu nezavisni, tako da možemo očekivati da će ponovo aktuelizovati litijumski projekat 'Jadar' sa idejom da ojačaju svoj lanac snabdevanja na samom početku, a sa druge strane će uslovljavati kineske kompanije da im transformišu deo tehnologije u proizvodnji, pre svega baterija", smatra Marković.

On očekuje da će EU pokušati da postavi neke nove "necarinske" barijere po pitanju ekoloških standarda, ali da je pitanje o kojem se nerado govori da li će prve evropske kompanije uopšte moći da iznesu te standarde, u smislu korišćenja zelene energije.

Poruka "Mercedesu": Hiljade radnika na protestima širom Nemačke

"Ako ne budu mogle, onda nisu postigli ništa", ističe profesor Marković.

Dodaje da je širi kontekst ove priče da je Evropa shvatila da mora da bude samodovoljna i sa aspekta bezbednosti, ali pre svega sa aspekta ekonomije.

"Nisam siguran da će u tome uspeti. Auto-industrija u Evropi neće propasti, ali će sigurno biti manje značajna nego pre deset godina. Oni će ići ka tome da što više otežaju kineskim kompanijama ovde i da zaštite domaće", kaže Dušan Marković.

On ukazuje da je sve što Evropa sada planira da uvede zapravo protivno ekonomskim postulatima koji su se nekada izučavali, jer se smatralo da slobodna trgovina doprinosi ekonomskom blagostanju svih.

"Ovo je totalno suprotno od toga. To je odstupanje od liberalne ekonomske politike, koju su zagovarali dok su bili u povoljnoj ekonomskoj poziciji. To je ona priča, ova pravila mi odgovaraju dok sam bio tehnološki i finansijski superiorniji. Onog trenutka kada nisam u toj poziciji, menjam pravila", napominje sagovornik RT Balkan.

Profesor je ukazao da EU zapravo pokušava da kopira kineski model od kojeg su i Kinezi odustali pre nekoliko godina, jer su shvatili da te merenise dovele do napretka auto-industrije, već da se kineska automobilska industrija razvila na kompanijama koje nisu bile deo deljenja tehnologije sa zapadnim kompanijama.

"Kroz program 'Mejd in Juro' će insistirati da u javnim nabavkama učestvuju domaće kompanije, kada se kupuju, na primer autobusi ili službeni automobili. Cilj je da se nateraju da što veći deo vrednosti koji bude stvoren bude stvoren u Evropi. To i dalje ne znači da će oni biti samostalni, jer postoji mogućnost da oni zapravo neće ovladati lancima snabdevanja na samom početku i da će opet morati da kupuju, ili tehnologiju ili sirovine", smatra profesor Marković.

Evropsko udruženje proizvođača automobila (ACEA) već duže upozorava da evropska automobilska industrija posluje u izuzetno zahtevnim uslovima da se pored intenzivne konkurencije kineskih proizvođača električnih vozila, sektor suočava sa visokim cenama energije, rastućim troškovima rada, usporenom potražnjom za novim vozilima i velikim ulaganjima potrebnim za ispunjavanje klimatskih ciljeva EU do 2030. godine.

"Rizik od slabljenja industrijske baze EU je stvaran i pametne, ciljne mere za podršku domaćoj proizvodnji su opravdane. Međutim, razmere izazova sa kojima se naš sektor suočava ne smeju biti potcenjene. Industrija se suočava sa smanjenjem tržišta u EU, oštrom konkurencijom, geopolitičkom nestabilnošću, rastućim troškovima proizvodnje i sve većim regulatornim zahtevima, dok istovremeno ulaže milijarde u elektrifikaciju kako bi ispunila ambiciozne ciljeve za 2030. godinu. Uz nekoliko važnih izmena, Industrijski akceleratori akt može postati katalizator industrijske snage. Važno je i da ovaj akt bude čvrsto uklopljen u sveobuhvatnu industrijsku politiku", izjavila je generalna direktorka ACEA Sigrid de Vries.

Naš izbor

Prema stavu ACEA, efikasniji pristup Industrijskom akceleratori aktu za automobilski sektor trebalo bi da bude usmeren najpre na to da obezbeđivanje pogodnosti oznake "Mejd in EU" budu dovoljno značajne da nadoknade troškove lokalizacije proizvodnje u Evropi.





Vreme: 12.07.2026 12:22

Medij: rt.rs

Link: <https://rt.rs/ekonomija/191768-automobilska-industrija-evropske-unije-made-in-europe/>

Autori: Redakcija

Teme: Evropska komisija

Naslov: Nova industrijska politika kao slamka spasa: Kakve su šanse za opstanak tržišta automobila EU

Preuzimanje "Folksvarena" bi bila kapitulacija EU pred Kinom

Kada je u pitanju potencijalna prodaja "Folksvarena" kineskim kompanijama, o čemu su evropski mediji poslednjih dana pisali, profesor Marković smatra da to nije realno ni na kratak, ni na srednji rok.

"Kinezi su hteli da preuzmu ranije 'Mercedes', ali su ih na 10 odsto zaustavili. Nisam siguran da bi Nemačka dozvolila tako nešto. Da bi se to realizovalo, to bi značilo da je cela automobilska industrija EU u očajnom stanju, a da su evropske ekonomije toliko zavisne od Kine da ne mogu ništa da urade da bi sprečile to preuzimanje. Realno bi to bio pokazatelj kapitulacije EU pred Kinom", rekao je profesor Dušan Marković.

