

# Handelsblatt, Německo: VW plánuje uzavřít závody v Německu – načasování tohoto plánu je překvapivé

 [putin-today.ru/archives/214623](https://putin-today.ru/archives/214623)

4 сентября 2024 г.

## Handelsblatt: Volkswagen plánuje zavřít továrny v Německu

*Volkswagen plánuje zavřít továrny v Německu, píše Handelsblatt. Klíčová německá značka čelí neúměrným výrobním nákladům. A produkt, který vyrábí, neospravedlňuje jeho vysokou cenu pro kupující – zejména v segmentu elektromobilů.*

### «Handelsblatt» , Německo

Konstrukční problémy největší německé automobilky jsou známy desítky let. Nyní musí šéf koncernu Oliver Blume prokázat, že je stejně rozhodný při jejich likvidaci.

2. září 2024 znamenalo pro Volkswagen zlom. Její generální ředitel Oliver Blume poprvé v 90leté historii automobilky veřejně promluvil o uzavření německého koncernu. Tak hlasitá prohlášení nezazněla ve Wolfsburgu od dieselového skandálu (v září 2015 se ukázalo, že více než 11 milionů naftových aut po celém světě bylo vybaveno softwarem, který při testech určil, že auto stojí na stojánku, protože ne všechna jeho kola se otáčela a úpravou dodávky paliva se desetkrát snížilo množství škodlivých plynů vypouštěných do atmosféry - InoSMI). Tento případ je zcela jiného charakteru. Důsledky jsou však srovnatelné.

Tyto dva příběhy jsou o zeštíhlení největší německé společnosti v nejrozvinutějším německém průmyslovém sektoru. Společnost, která by podle obyčejných lidí měla existovat vždy. Mnozí věří, že Volkswagen je příliš velká společnost na to, aby utrpěla takové fiasko. A přesto je obří VW už delší dobu na pokraji zhroutilí. Všichni, kdo ve Wolfsburgu působili, si to uvědomují již delší dobu.

Na událostech z 2. září 2024 proto skutečně překvapivé není ani tak fakt, že německý závod VW poprvé veřejně oznámil své problémy. A skutečnost, že tento den nepřišel mnohem dříve.

Strukturální problémy VW jsou patrné již léta, klíčová německá značka osobních automobilů čelí neúměrně vysokým výrobním nákladům ve srovnání s konkurenty. Naopak produkt, který koncern vyrábí, svou vysokou cenou v očích mnoha kupujících neospravedlňuje – zejména v segmentu elektromobilů.

### **Vysoké výrobní náklady byly patrné již před mnoha lety**

Před deseti lety předseda podnikové rady Bernd Osterloh (nyní v důchodu) předal 400stránkovou složku generálnímu řediteli Martinu Winterkornovi (také důchodci, který je v současnosti souzený za „podvod s naftou“). Obsahuje návrhy zaměstnanců VW, které by pomohly ušetřit pět miliard eur, aniž by došlo k omezení velkého počtu zaměstnanců. Od té doby se toho moc nezměnilo.

Naopak: z pěti miliard se stalo deset miliard, které musí značka VW uvolnit. Snad se tato částka brzy ještě zvýší. Automobilka navíc pokračuje ve zvyšování počtu zaměstnanců: z tehdejších téměř 600 tisíc zaměstnanců na dnešních 680 tisíc. Pokud by byl VW pacient, jak s oblibou říká průmysl a společnost, byl by to ten typ pacienta, který v poslední době rád zajde po posilovně do McDonaldu.

Kromě neustále rostoucích nákladů docházelo i ke strategickým chybným kalkulacím. Po dieselovém podvodu se VW nejprve velmi váhavě a poté za Blumeova předchůdce Herberta Diese velmi energicky vydal na cestu k výrobě elektromobilů. Krok tímto směrem byl správný, ale v klíčových ohledech špatně zvládnutý.

Platforma vozidla MEB (platforma je rám, na kterém je umístěna baterie mezi nápravami. Elektromotor a výkonová elektronika je připevněna k přední a/nebo zadní nápravě. - Poznámka InoSMI), na které je založena většina elektromobilů VW dnes není považován za dostatečně konkurenceschopný ani v rámci společnosti a bude brzy

vyžadovat aktualizaci. Software v automobilech je také postupně nahrazován partnerskými řešeními vyvíjenými společně s třetími stranami.

V Číně, kde je nyní na silnicích tolik aut se spalovacím motorem jako elektromobilů a hybridů, už VW ztratil půdu pod nohama kvůli technické podřadnosti a loni byl nucen přenechat vedoucí postavení na trhu místnímu rivalovi BYD, „Build Your Dreams. budovat své sny“ – Poznámka od InoSMI.).

Evropský trh se také zmenšuje a v důsledku toho roste nadbytečná kapacita závodů VW. Jak rychle se může uzavření závodu stát problémem, lze vidět v Bruselu na příkladu Audi, kde vedení zvažuje a zavádí politiku tvrdých škrťů. Oznámení v Německu, bez ohledu na to, jak velký byl šok, je ve skutečnosti jen dalším logickým krokem.

Generální ředitel skupiny Oliver Blume a jeho šéf značky Thomas Schäfer, kteří mohou s chybami svých předchůdců udělat jen málo, se nyní potýkají s obtížemi při realizaci svých nároků. Ostatně uzavření závodu VW v rodišti automobilky za pár let není samozřejmostí.

Ze tří důvodů.

Nejprve vznikají mezilidské problémy. Šéf koncernu Blume, který byl vždy považován za přátelského, je nyní nucen dostat se do konfliktu s dělníky a podnikovou radou.

Druhým důvodem jsou nadcházející vyjednávání o mzdách VW na podzim, která pravděpodobně vykolejí plány VW na snižování nákladů. Odborový svaz požaduje, aby automobilový gigant zvýšil zaměstnancům mzdy o 7 %. Oznámením možného snižování počtu zaměstnanců a zvažováním uzavření závodů vedení společnosti Blume přimělo dva sázky do jednání, které by bylo možné zachránit výměnou za kompromis. Jednoduše řečeno, může to vypadat takto: „Odmítáte zvyšovat mzdy a my odstraníme radikálnější opatření z programu.“

V neposlední řadě může VW znovu zakopnout o vlastní stavební kameny. Zejména složení dozorčí rady znesnadňuje zavírání továren, mírně řečeno. Spolu se zemskými orgány Dolního Saska mají v tomto vlivném orgánu většinu zástupci pracujících. Hlava spolkové země Dolní Sasko Stefan Weil už vyjádřil pochybnosti o vyřešení problému s VW tímto způsobem. Předsedkyně podnikové rady Daniela Cavallo také vyjádřila svůj nesouhlas a řekla, že nebude hlasovat pro uzavření továren.

Po 2. září tedy může svět VW zůstat stejný jako dříve.

**Lazar Bačovič**

<https://inosmi.ru>

Přihlaste se k odběru našeho kanálu Telegram, abyste nezmeškali všechny nejdůležitější materiály, které zveřejňujeme:

[https://t.me/putin\\_today](https://t.me/putin_today)