Вашингтон – „Форд моторс” је управо обелоданио да је утаначио детаље продаје своје шведске филијале „Волво карс” највећем кинеском произвођачу аутомобила „Џили групи”. Процедура преноса власништва ће, према данашњем саопштењу из Детроита, бити окончана до краја јуна идуће године, док ће уговор бити потписан 31. марта.

„Волво” у руке Кинеза одлази за око две милијарде долара (прецизна сума није предочена), што је мање од трећине своте коју је „Форд” 1999. одбројао да би купио престижну шведску марку, у оквиру тадашњег плана глобализације, када су под окриље најпознатије фирме у аутомобилској историји дошле и друге луксузне марке, као што су британски „астон мартин”, „јагуар” и „ленд ровер”. Све то је сада само успомена на бољу прошлост: поменути британски брендови су данас власништво пословне империје „Тата”, из земље која такође има велике амбиције у аутомобилској индустрији – Индије.

„Форд”, као и остали из „велике тројке”, тиме завршава своје „скупљање” да би се посветио својој новој глобалној стратегији названој „Један ’Форд’”, која подразумевала искључиву посвећеност сопственим маркама, „форду”, „линколну” и „меркјуријy”.

Слично је поступио и „Џенерал моторс” који је пре десет дана објавио да ће, после неуспелих покушаја да нађе адекватног купца, затворити капије „Сааба”, такође угледног шведског произвођача. И „Сааб” и „Волво” су Американцима доносили престиж, али односили паре: обе филијале су пословале са великим губицима, „Сааб” са око пола милијарде, док ће „Волво” ове године у црвеном бити за читаву милијарду долара. („Крајслер” је, после неуспелог брака са „Дајмлером”, утеху пронашао у загрљају италијанског „Фијата”). Џи-Ем је већ раније остао и без „хамера”, познатог џипа, који такође постаје кинески бренд.

„Велика тројка” овим потезима улази у завршну фазу своје реорганизације, после суочавања са реалностима да су их у вештини прављења аутомобила претекли Јапанци и Корејци. То престројавање је донело затварање непрофитабилних фабрика, велика отпуштања и тешке преговоре са синдикатима да се „плавим оковратницима” ускрате неке од великих погодности у радним уговорима, испословане у време просперитета, а које су у новим околностима трошкове америчких произвођача чиниле већим од стране конкуренције.

Кина ће иначе ове године, према овдашњим прогнозама, Америци одузети једно важно „нај” – статус највећег аутомобилског тржишта на свету. У догледно време, за друго место озбиљно конкурише Индија, која се оријентише на прављење компактних аутомобила, и где су своје базе већ успоставили сви важнији светски произвођачи.

Будући власник „Волвоа” (који је неко време помињан и као могући купац „Сааба”) највећи је кинески произвођач аутомобила који није у државном власништву. „Џили групу” је 1986. основао њен данашњи председник, инжењер Ли Шафу, који је данас на 123. месту најбогатијих Кинеза. Запошљава 20.000 људи (толика је и укупна радна снага „Волвоа” широм света) и има капацитете за производњу 300.000 аутомобила. Његова мрежа у Кини има 500 дилера и 600 сервиса, док је у Русији, Украјини и Индонезији досад продао око 200.000 возила.

(Политика)