Пише: Младен Ђорђевић
понедељак, 03 новембар 2008 12:04

Потписивањем уговора са Фијатом престала је да постоји Фабрика аутомобила „Застава“, чиме је у историју дефинитивно отишао још један од симбола социјалистичких времена. Без обзира на све успомене, ипак не би требало бити претерано сентименталан, јер је протеклих осам година за одржавање нерентабилне производње и за отпремнине радника из буџета Србије дато чак око 500 милиона евра. Обзиром на стање у коме се услед бројних узрока „Застава“налазила, свакако да треба поздравити чињеницу да се за фабрику нашло какво-такво решење, али и констатовати да ће долазак Фијата и те како оптеретити ионако испражњен српски буџет, док су многа питања у вези обавеза италијанског произвођача, начин реализације уговора и производње нових модела остала неразјашњена.

„Лидер у аутоиндустрији“

У ситуацији када светска финансијска криза узима све више маха, а аутомобилска индустрија бележи пад продаје 1 , Влада је проценила да би Србија своју шансу требала да потражи баш у овој привредно грани, и чак постане регионални лидер. Фијату је дакле додељена улога спаситеља „Заставе“, Крагујевца, а изгледа и Србије, и сходно тој намери, Влада је одлучила да прекрши своје либералне ставове и уђе у заједничко улагање са приватном компанијом. Сходно тој намери, Влада је одлучила да буде врло предусретљива према италијанском произвођачу и његовим кооперантима , којима су понуђени више него одлични услови. Да би италијански партнери дошли у Србију, поред учешћа у заједничком предузећу од 231 милион евра,(који би се касније продао), биће обезбеђен и кредит на десет година у износу од 50 милиона евра, с акаматом од 0,9% годишње . Држава је преузела обавезу да у сарадњи са локалним властима у Крагујевцу, током наредне четири године инвестира више од 300 милиона евра у путеве, инфраструктуру и заштиту животне средине. Италијанска фабрика ослобођена је и локалних комуналних такси и пореза на имовину, као и накнаде за коришћење грађевинског земљишта у периоду од десет година, у износу од око 450 милиона динара. Фијат ће такође добити и бесплатних 60 хектара земљишта за проширење капацитета, док ће Крагујевац бити проглашен за слободну царинску зону, чиме ће Фијат и његови добављачи бити ослобођени царина за увоз делова, компоненената и сировина. Због мањих транспортних трошкова италијански произвођач је тражио да 15 фирми које треба да производе пратећу опрему за нове моделе, буду смештени у околини Крагујевца. Ова предузећа ће

уживати исте повластице, а добиће и подстицаје за рад и у околним градовима. Предузећима ће у ову сврху бити омогућена инфраструктура и едукација радне снаге, а Влада ће директним субвенцијама у износу од 4 000 евра по раднику потпомоћи запошљавање и отварање осталих фирми везаних за аутоиндустрију. Тако ће поред Крагујевца бесплатно земљиште и инфраструктура бити понуђена и у Баточини, Параћину, Јагодини, Лапову, Краљеву и Крушевцу.

2

Давање повластица компанијама посталоје на жалост уобичајено у савременом пословању, али је у нашем случају стимулација државе неуобичајено велика и у супротности са праксом у земљама ЕУ. Учешће државе Србије у укупнио инвестицији у случају Фијата износи чак 35,26%, тако да по томе цена новог радног места износи чак око 100 000 евра.

3

Ове цифре далеко превазилазе подстицаје које су предвиђени законодавством ЕУ, где се дозвољава максимално 15%. Такође, подстицаје преко 100 милиона евра мора да одобри Европска комисија.

Влада Србије је заједно са локалним самоуправама на себе преузела велике обавезе, те постаје јасно да уговор са Фијатом и пројекат развоја аутоиндустрије у садашњим околностима има веома високу цену. Међутим, с друге стране, обавезе Фијата остају неразјашњене. На сајту Владе Србије објављен је уговор са италијанским произвођачем, али без кључних одредби, које су на захтев Фијата остале тајна. Осим општег описа, уговор наиме не садржи појединости о пословном плану од 2009 до 2018. Нису објављени ни чланови који дефинишу динамику улагања, раст производње по годинама, ни обим извоза. Није прецизирано да ли ће се у крагујевцу заиста производити свих 200 000 аутомобила годишње. Није ни јасно да ли ће Фијат у погоне у Крагујевцу донети нову, или опрему из погона у Италији и Пољској. У уговору такође нема речи ни о квалификационој структури запослених(која би разјаснила да ли ће се возила производити или монтирати), висини плата, нити се спомиње колективни уговор. Насупрот најавам да ће Фијат инвестирати огроман новац, италијански произдођач је обавезан да у заједничко предузеће унесе само 200 милиона евра као оснивачки улог, а предвиђена улагања од око 700 милиона евра треба да спроведе заједничка компанија, и то из свог профита (ако га буде) и будућих кредита. Такође, у уговору се не помињу банкарске гаранције, које су обавезне у оваквим пословима, а такође није предвиђено ни улагање у развој.

Питање је стога на који начин ће Фијат испуњавати своје обавезе, посебно пошто је актуелна криза аутомобилске индустије утицала и на овог произвођача, који због лоших прогноза најављује пад продаје и отпуштање дела радника у 2009. Према писању „Вол стрит журнала“ у Фијату су недавно саопштили да би по најгорем сценарију, потражња за њиховим возилима у свету могла да падне до 20 посто, а да профит компаније може да падне и до 65 одсто. Према предвиђањима менаџмента, профит би идуће године

могао да у најгорем случају буде само 400 милиона евра (у најбољем 1,2 милијарде евра), што је знатно мање од овогодишњег, који је планиран у износу од 2,6 милијарди евра. Због оваквих прогноза цене Фијатових акција су у великомм паду, а најављује се привремена обустава производње у фарикама у Италији, Аргентини и Бразилу. Текућа криза већ је довела у питање реализацију Фијатових планова у Кини, пошто је недавно објављено да је смањен план продаје Фијатових аутомобила у Кини за 2010. годину за чак 83 одсто - са 300 000 аутомобила на само 50 000. Такође, планирано стварање мешовитог предузећа са једним кинеским произвођачем због кризе је сада под знаком питања. 4

Додатна финансијска оптерећења

Под знаком питања је такође и запошљавање најављених више од 10 000 радника. Према ранијим најавама, долазак Фијата би требао да у Крагујевцу отвори више од око 10 000, а у Србији око 30 000 нових радних места. За сада јер међутим сигурно да ће у првој фази, до краја 2008. нова фабрика запослити само 1000 радника, док према плану, до 2012 Фијат Србија треба да запосли њих укупно 2.433. Поред тога, кооперантска фирма Мањети -Марели ће запослити још око 600, тако да ће у те две фирме бити запослено око 3 000 људи. У „Застави“ је иначе пре потписивања угвора радило око 3 700 запослених, али је нови власник одмах ставио до знања да му нису сви потребни, делом због тога што је већи број радио у администрацији и маркетингу, а делом што добар део, њих око 1.000 има пет година до пензије, и тешко да може да прати захтеве за повећану производњу. Према уговору „Фијат” нема обавезу преузимања „Заставиних” радника по аутоматизму, већ ће одлуку о запослењу донеће нови менаџмент фабрике после двомесечног тестирања радника, док је за остале предвиђен социјални програм. Раднике наравно неће збринути Фијат, већ Влада Србије, а за ову сврху су по разним основама планирана знатна средства. Само за исплату заосталих зарада из периода од 1997. до 2001. потребно је око 10 милиона евра. Свако ко буде добровољно напустио фабрику добиће по 300 евра по години стажа, а 800 радника којима је остало пет година до пензије добиће по 3.250 евра, као и 60 одсто просечне републичке зараде сваког месеца до стицања услова за одлазак у пензију.

Поред радника „Заставе“, Влада Србије ће, по свему судећи преузети и бригу о радницима кооперантских предузећа која су производила делове за моделе „корал“, „скала“, и „флорида“, чија се производња обуставља. Ова предузећа нису успела да се квалификују за сарадњу са Фијатом делом због свог географског положаја, али најпре пошто нису испунили превиђене услове у погледу квалитета. Предузећа попут Фабрике мотора ДМБ из Раковице, која већ 50 година производи моторе за „Заставина“ возила, као и у Заставиној „Фабрици специјалних аутомобила“ из Сомбора

су сада у незавидном положају, додуше не само због уговора са Фијатом. По свему судећи, и о њима ће се бринути држава, пошто је за сомборску фабику на пример, за сада предвиђено да настави производњу још следеће године. Министарство за регионални развој је преузело обавезу да обезбеди део кредита за набавку делова и да до њене продаје субвенционише производњу, док је радницима понуђен исти социјални програм као и за крагујевачке раднике. Уговор са Фијатом донео је такође још један проблем, јер је довео у питање реализацију ранијег уговора за склапање аутомобила Опел-Астра у Крагујевцу, потписаног прошле године. Њиме је било предвиђено да у трећем кварталу 2008. у „Застави“ започне монтажа модела „астра-класик“, а према петогодишњем плану годишња производња 2012. године требало је да достигне 10 000 возила. Рок за реализацију овог посла истиче за два месеца, али је он сада неизвестан због Фијата, који не прихвата да се у његовој фабрици склапа аутомобил конкурентског произвођача. Тренутно се између представика Џенерал моторса и Министарства економије воде преговори, са неизвесним исходом. ЏМ-у је понуђено шест других локација, али његови представници су заинтересовани искључиво за Крагујевац, због слободне царинске зоне. Како пише „Политика“ постоји могућност да се за „Астру“ нађе локација изван фабричког круга „Заставе“, али је проблем што је за њу потребно инфраструктурно опремање, за шта су такође потребна знатна средства.

И после југа – југо

Све у свему, треба поновити да је „Заставу“ требало удомити, али се у светлу ових чињеница, треба запитати да ли је овакав уговор са Фијатом био прави начин решавања дугогодишњег проблема. Јер уместо да долазак италијанског гиганта ослободи грађане Србије великог финансијског терета, он га је само додатно отежао, док ће резултати великих улагања због тренутне ситуације у ауто-индустрији бити неизвесни. Улагање Фијата у Србију дошло је као резултат његовог неуспеха са руским ВАЗ-ом, који је успоставио сарадњу са Реноом. Улагање у „Заставу“ може да буде прилика за италијанског произвођача да надокнади овај губитак и добије локацију за производњу малих јефтиних аутомобила, који ће због кризе бити конкурентни, као и јефтину и квалификовану радну снагу. 5 Приликом најава о великом послу са Фијатом у домаћој јавности је навођено да је шанса за Крагујевац производња за извоз на руско тржиште, али извоз у Русију по повољним условима није нимало известан, посебно пошто у споразум о слободној трговини нису уврштени аутомобили. У исто време Фијат је са руском компанијом „Солерс“ 10. новембра потписао споразум о намерама, којим се предвиђа производња нових модела малих возила у фабрици у Татарстану, која би требала да стартује почетком наредне године, када ће почети производња седана „фијат линеа“. Треба обратити пажњу и на недавну изјаву председника Фијата Серђа Маркионеа, који је саопштио да ће Фијат 2010 представити нови модел малог аутомобила, по угледу на најјефтинији аутомобил на свету, индијски „нано“. Како је Маркионе рекао, нови аутомобил ће се производити ван Италије, „у Србији или другде“

где Фијат има постројења, а да ће одлука где ће се производити бити донета у наредних шест месеци. 6 По свему судећи, ни менаџмент Фијата још није одлучио шта ће се производити у Крагујевцу, а ако производња овог модела започне у Србији, биће дефинитивно јасно да ће у замену за огромна улагања државе и остале повезане трошкове грађани Србије добити аутомобил који по перформансама и квалитету неће бити нимало бољи од толико критикованог "југа".

Фусноте

1 Европски произвођачи аутомобила затражили су недавно због пада продаје нових возила помоћ од Европске инвестиционе банке у износу од 40 милијарди евра [^] 2 Како то у пракси изгледа, може се видети на примеру фабрике аутомобилских делова „Рojм", чији је камен темељац недавно постављену Свилајнцу. Фабрика би требало да буде изграђена до марта 2009. и да запосли око 300 радника, а вредност инвестиције износи десет милиона евра. Према речима Млађана Динкића, Влада Србије ће као подстицај одобрити преко агенције СИЕПА 4000 евра по раднику, а општина Свилајнац ће предузећу „Рojм" уступити пет хектара земљишта опремљеним комплетном инфраструктуром..„Рojм" ће тако добити 1 200 000 евра за запошљавање радника, а на тај трошак треба додати и цену коштања пет хектара земљишта са комплетном инфраструктуром.
[
^
]
3 Учешће Словачке у инвестицији Пежо-Ситроеа износи око 21%, у инвестицији Фолксвагена 16,6%, док за корејску Киу учешће словачке државе износи 12,5%. Подстицаји Чешке Тојоти износе 8,33% укупне вредности инвестиције.
[
^
]

4
http://www.theautochannel.com/news/2008/10/30/206913.html
[
^
]
5
http://www.bbc.co.uk/serbian/news/2008/09/080929_fiatpundit.shtml
[
^

]
6
http://www.dw-world.de/dw/function/0,2145,82224_cid_3709188,00.html
[
^
]