

Крагујевац – Уговор између државе и „Фијата”, потписан 29. септембра прошле године, објављен је на сајту Владе Србије који дан касније, али без страница о новим моделима који ће се правити у Крагујевцу. Та енигма није разрешена ни данас, а реч је, можда, о најзначајнијем делу аранжмана. Уместо нових модела „А” и „Б” класе, Крагујевац је, а заједно с њим и Србија, добио стари „пунто”.

У „Застави” се, наиме, обнавља крајем октобра прошле године прекинута монтажа „заставе 10”. У питању је, дакле, исти модел аутомобила, коме се враћа „Фијатов” лого. (Бројни додатак 1.8.8 вероватно се односи на дизел-верзију овог аутомобила са запремином од 1.900 кубика). Значај недавно потписаног уговора о производњи овог модела у „Застави” обрнуто је пропорционалан халабуци која је пратила његово потписивање у Торину.

Зашто је тај уговор уопште и потписиван када је „Застава” и без њега, на основу уговора од 29. септембра са „Фијатом”, имала одобрење да склапа овај модел? И то у количинама које зависе од потреба тржишта. И ко је с ким ту потписао уговор? „Фијат”, који је са 67 одсто капитала већински власник „Заставе”, са самим собом.

Чекање и застој проузроковани светском кризом, која из дана у дан нагриза темеље „Фијата”, требало је нечим прекинути. Главни уговор и све обавезе које је преузео италијански произвођач данас мало ко помиње, он је стављен „ад акта” (ваљда до окончања кризе), а његово место заузео је „полуфабрикат”.

Све је, подсетимо, почело још маја прошле године, када је у Крагујевцу, свега пет дана уочи избора, потписан Меморандум о разумевању са „Фијатом”. Био је то својеврсни „политичко-економски згодитак”, који је одагнао могућност да би Србију могли преузети радикали. У Крагујевцу су тада сви поздравили најављени уговор са „Фијатом”. Били су радосни и „Заставини” кооперанти из више од педесет градова у Србији. Производња од око 300.000 аутомобила годишње (рекордна производња „Заставе” 1989. износила је 220 000) наговештавала је могућност упошљавања читавог металског сектора и отварање хиљаде нових радних места. Еуфорија је достигла врхунац на дан потписивања уговора, 29 септембра, а тог истог дана, подсетимо, у Београду су потписана и два пратећа меморандума о разумевању са „Ивеком” и једним од главних „Фијатових” добављача „Мањети Марелијем”.

А онда је, као хладан туш, стигла Тадићева изјава о одлагању реализације уговора са „Фијатом” на десет месеци. Њу су пратиле лоше вести из Торина о затварању погона и 48.000 радника које је „Фијат” послао на плаћено одсуство. Ових дана, да несрећа буде већа, из Италије стижу још злослутније вести. На одсуство је упућен додатни „контингент” радника, а „Фијат” вапи за владином помоћи.

Колико ће трајати криза!? Гувернер Радован Јелашић сматра да је она много тежа него што се у први мах претпостављало и помиње период од „две до четири године”.

Не часећи часа, ДСС се први огласио са тезом да су уговор са „Фијатом” правили „млади експерти без дана проведеног у привреди”, те да је сада једини спас у поновном покретању производње „југа”. Међутим, један од најзаслужнијих људи за долазак „Фијата” у Крагујевац јесте Предраг Бубало, члан најужег руководства ове партије. Као министар привреде, он је „избоксовао” брисање дуга „Заставе” према банкама у висини од око 400 милиона долара, као и уступак Италијана који су крагујевачкој фабрици опростили 72 одсто старог дуга, негде око 30 милиона евра. А све су то били предуслови за склапање уговора са „Фијатом”.

Само злурад човек може да се радује проблемима у које је упао „Фијат” и његовим, евентуалним, одустајањем од реализације уговора са „Заставом”, али, с друге стране, потпуно је јасно да у овом „послу века” много тога не штима, и то од самог почетка.

Уговор између државе и „Фијата”, потписан 29. септембра прошле године, предвиђа производњу 200.000 аутомобила „А” класе (нисколитражни градски ауто) и још 100.000 „четвороточкаша” из „Б” сегмента (нижа средња класа, односно мањи породични ауто). Уговор потписан прошлог петка у Торину предвиђа обнову монтаже старог „пунта” до краја марта, са назнаком да би до краја 2009. требало да се склопи најмање 15.000 јединица.

Првим, главним уговором, „Фијат” се обавезао да упосли 2.433 радника крагујевачке фабрике аутомобила, а на склапању „пунта” биће ангажовано око 1.000 радника. Долазак „Фијатових” коопераната и отварање 10.000 нових радних места, на чему је упорно инсистирао заменик градоначелника Крагујевца Небојша Здравковић, иначе члан најужег руководства Г17 плус, сада нико не помиње.

„Фијат” је с почетка имао намеру да 95 одсто крагујевачке производње (у интервјуу за „Политику” потврдио премијер Мирко Цветковић) усмери ка ЕУ, а сада се, углавном, рачуна на домаће тржиште. Што се тиче извоза, „у игри” су остале само околне земље, чланице ЦЕФТА, можда север Африке, можда Русија, можда Белорусија. У овом контексту није згорег поменути да на „Заставином” паркингу и сада има око 300 прошлогодишњих „застава 10”, које није имао ко да купи.

(Политика)