



Након изненадне посете председника Тадића и телефонских позива Берлусконију, Фијат је уплатио прву рату од 100 милиона евра за куповину Заставе. И даље се не зна који модел ће се производити у Крагујевцу. Фијат је 2009. годину завршио са мало мање од милијарду евра губитака. Фијат зауставља производњу крајем фебруара и почетком марта у свим погонима на 15 дана. Продаја возила у јануару 2010. драстично је мања него у јануару најкризније 2009. године. Радници запослени у Фијату најављују велике протесте због најављеног прекида производње на Сицилији. Маркијоне је убедио Берлусконија да не постоји никакво оправдање за производњу аутомобила на Сицилији јер није профитабилно, што је основ сваког приватног бизниса, тако познатог италијанском премијеру. Фијат због веће рентабилности измешта производњу из Пољске у Бразил. Фијат планира да производњу 200.000 аутомобила у Крагујевцу започне у другој половини 2011. године. До померања првобитно најављених термина 2008, 2009. и 2010. дошло је због светске економске кризе која је погодила све произвођаче аутомобила. Препознајете вести које су често биле на насловним странама наших дневних листова.

Крагујевац се навелико спрема да реализује планове са Фијатом. Новац за реализацију свих инвестиција у вредности од 200 милиона евра обезбеђен је из Националног инвестиционог плана. Новац који је био предвиђен да се од кинеског кредита уложи за јужну обилазницу око Крагујевца више није у игри јер ће бити утрошен у Београду за мост преко Дунава и околне прилазе. Уређење Корман поља као нове индустријске бесцаринске зоне за Фијатове кооперанте касни јер није још увек регулисано питање са садашњим власницима. Финансијска средства од НИП-а нередовно пристижу.

Радницима који губе посао у Фијатовим фабрикама на Сицилији обећано је да ће посао пронаћи у грађевинским предузећима која ће бити отворена. Италијанска влада лобира да се у европске коридоре уврсти и такозвани Коридор 11 кроз Србију који повезује Вршац (Румунију и источну Европу где Италија има велике привредне интересе) са луком Бар која је морем повезана са југом Италије, њеним најсиромашнијим делом. Отварањем послова на том коридору требало би да се упосли пре свега италијанска грађевинска оператива и тако отвори перспектива за раднике на Сицилији. Новац за овај пројекат обезбедила би италијанска влада уз услов да она преко тендера има апсолутан увид у трошење средстава која би се исплаћивала по урађеним деоницама. Исти начин финансирања Италијани нуде и за градњу јужне обилазнице око Крагујевца, као и изградњу инфраструктуре у Корман пољу. Овакав однос према српским партнерима очигледно је последица искуства које су имали у досадашњем партнерству кад су за много новца добијали мало реализованих пројеката. Ова измена сигурно ће погодити Министарство економије које више неће бити у стању да контролише токове

међународних кредита који су често завршавали у прикривеним предизборним кампањама.

Пре месец дана објављене су истовремено информације у Кини и Америци које на први поглед немају много везе са досадашњом темом. Америка је у 2009. години произвела 10,3 милиона возила а Кина 13,6 милиона овог симбола технолошке развијености индустрије. Иако Кина још деценијама неће моћи да задовољи унутрашње тржиште, она је све присутнија на светском тржишту јер кроз суочавање са конкуренцијом и куповином неких од најбољих светских произвођача (Јагуар, Волво, Хамер) жели да њихова продукција достигне највише светске стандарде. Добро скривана информација од домаће јавности је да се Кина уместо како је првобитно најављивала у Европи појави са А (малим) сегментом аутомобила у 2014. то уради две године раније, односно 2012. године. То нас доводи до наше приче о Фијату и реалном времену почетка производње у Крагујевцу возила баш из тог сегмента. Ако се узме у обзир да су већ сад у кашњењу рокови који омогућавају почетак Фијатове производње 2011. године, сигуран сам да ће се ово возило наћи у незавидној конкуренцији поготово са ценом.

Из свега написаног може се закључити да је Фијат озбиљно наумио да искористи све погодности које му је Србија (и ЕУ пред последње изборе) великодушно понудила. Шта може утицати да ова толико пожељна инвестиција у Крагујевац и Србију (мада далеко мања од виртуелно направљеног утиска, а све зарад одржања политички потребног оптимизма) не заживи? Као што је већ речено, досадашње кашњење од три године узроковано је светском економском кризом. Како је светска криза још далеко од краја а поготово од по нас пожељног, сасвим је могуће да Фијат из истих разлога почетак производње помери још за неко (година) време. Други разлог може да буде кашњење са градњом инфраструктуре коју је обавезна да изгради Србија (Крагујевац). Трећи разлог може бити напред изнета чињеница да ће се тај аутомобил сусрести са знатно јефтинијом конкуренцијом, што би смањило потребу за тако високом продукцијом. И на крају ако Маркијоне остане председник Фијата, сигурно ће увек мотрити где би могао да направи јефтинију производњу којом би био конкурентнији на светској пијаци. За њега сигурно, како је то показао на примеру својих суграђана, није битно да ли су то Вијетнамци, Мексиканци, Бразилци... Важно је да је јефтина радна снага.

И сви навијамо за Фијат у Србији, Крагујевчани посебно. Ко се било кад бавио било каквим, поготово стратешким послом, морао је да има резервну(Б) варијанту. Имају ли је Србија и Крагујевац?