Ја, песимиста!

Пише: Ружа Ћирковић
понедељак, 22 децембар 2008 13:19

(Данас, 22.12.2008)

ВЕСТ ДАНА: Некад смо ми говорили: не почињи ништа у петак, кад већниси целе недеље, остави и ТО за понедељак. Пусти, мани... Ови Американци из Смедерева не знају ништа о нашим веровањима: наш највећи извозник US Steel (и наш највећи увозник бу тхе way) у петак, на Св. Николу, обавестио нас је да од 1. јануара у неколико погона, због светске финансијске кризе, обуставља производњу.

Овом је вешћу коначно стављена тачка на ничим изазвано време опуштања, мада засад неће бити отпуштања. Удружење немачких произвођача челика у новембру је саопштило да светску индустрију челика наредних месеци очекују тешка времена, у новембру је регистрован пад потражње код свих најважнијих сектора, али њена средњорочна перспектива није угрожена. Раст од просечних годишњих осам одсто од 2002. до данас био би успорен и по природи ствари, а светска финансијска криза ће га, процењује се, спустити на четири одсто годишње. Да ипак ништа није сигурно, приметили су и Немци, а сведочи и чињеница да Светско удружење произвођача челика (окупља 66 земаља) још није дало своју уобичајену прогнозу за 2009. годину. Мада у светским размерама не представља богзна шта (у новембру Србија је произвела 63 000 метричких тона сировог челика, а чланице Светског удружења за челик укупно око 89 милиона метричких тона), производња челика је од великог значаја за БДП и извоз Србије. Сем Канаде, Индије и Ирана, пад производње челика у новембру имале су све државе произвођачи, а нарочито висок Украјина (55%), Русија (36,5 %), ЕУ (24,8 одсто), Кина (12,4 одсто) па и Србија (11,4 одсто) и за нас занимљива Словачка (46,8 одсто). За разлику од Словачке, која је имала годишњи пад од 8,8 одсто, у Србији је за протеклих 11 месеци произведено за 16,1 одсто челика више. Врло је занимљиво да Немачко удружење за челик у будућем развоју догађаја врло рачуна на Кину. На који начин, прочитајте: „У Кини ће потражња за челиком добити јак импулс следеће године захваљујући мерама владе за стимулисање коњунктуре. Ове мере досад су највише биле усмерене на помоћ кинеском грађевинарству које чини половину кинеских потреба за челиком... Растући трошкови финансирања и смањена тражња повећаће притисак на кинеску индустрију челика да угаси нерентабилне, застареле и еколошки оптерећујуће капацитете. Удео три највећа кинеска произвођача сировог гвожђа у укупној кинеској производњи јесте 15 одсто. Кинеска влада је далеко од остварења још 2005. године постављеног циља

да угаси застареле капацитете. Било би поздрављено уколико би се кинеска индустрија челика, у светлу финансијске кризе, ових задатака сада јаче подухватила. Кинеска индустрија челика не би смела да своје нерешене структурне проблеме извози на добро уређена тржишта челика. Током протеклих месеци кинески извоз је достигао старе вредности. Стриктна и консеквентна примена европских „Trade Defense Instruments против дампиншког и субвенционираног увоза пожељна је. Све политичке и правне могућности морају бити искоришћене да у овим временима правила СТО буду поштована у свим земљама“.

ВЕСТ НЕДЕЉЕ: Италијански произвођач аутомобила Фијат послао је на једномесечни одмор око 50 000 својих радника у матичној Италији. Светска аутомобилска индустрија прва је, почев од Америке, у реалном сектору поклекла пред светском финансијском кризом. Млађан Динкић, заштитни знак нашег посла столећа са Фијатом, посетио је Крагујевац. Зависно од тога у којој су већ мери прошли курс политичке изузетности, медији су о тој посети, када је најтеже, извештавали овако: „А шта сад Динкићу?“, „Фијат долази, мајке ми“, „Фијат долази, не знамо кад“, „За посао са Фијатом 14 милијарди“... Да ли је наша страна пре потписивања предизборног уговора са Фијатом имала у виду право стање у тој италијанској компанији и да ли је посао обезбедила одговарајућим финансијским гаранцијама сазнаваћемо полако следећих месеци. А можда и нећемо, пошто је овај уговор љубимче политички изузетних медија. Иначе би већодавно био предмет модерних медијских кампања или акција да га је, рецимо, скоцкао Веља Илић. Али, на несрећу, није па ће, и ако прерасте у скандал, бити заборављен као Мркоњићеве брзе пруге, Мирин Еурополис или Кинеска четврт. Ако заборавимо да је посао с Фијатом био део невиђеног предизборног маркетинга, као и енергетски посао с Русима, истина је да је са Заставом боље покушати нешто него ништа. А најгоре је оставити је на народним субвенцијама још који век, док не наиђе сунчано време, како је смислио ДСС представник за економију Ненад Поповић. Од њега се, после одличне анализе наших трошкова у Динкићевом послу, очекивало више инвентивности. На оволико - нека, хвала. Али, да је посао рађен преко колена лако смо утврдили ми који, само да бисмо около ширили самоубилачки песимизам, пратимо СВЕ. Па тако је, када је споразум постигнут и као кључни услов за његов успех наведена спремност Руса да нам ако не укину, а оно смање царине на код нас произведене аутомобиле, мало загрејем столицу и видим - Руси не воле мала кола. Далеко било. Само шевролет и томе слично. Ем болују од великог , ем имају бар нафте на претек. Па сад још јевтине. Ем су у новије време предузели неке мере против увоза страних марки па је куповина таквих аутомобила у новембру пала за 30 одсто. Али, таман ја мислим нешто знам, кад оптимизам. Сад нећемо аутомобиле извозити Русима, него ћемо у ЕУ. Тамо су, застрашени енергетском зависношћу од Руса и сад већдепласираним ценама нафте, прешли на мале аутомобиле. Као нацртано за Фијат. Али, продаја личних аутомобила у ЕУ је у паду. У Шпанији је тај пад у августу износио 41,3 одсто у односу на август прошле године, а у главној ауто сили Немачкој - 10 одсто. Све у свему, стручњаци процењују да нешто стишан, али настављен високи раст продаја у Русији, а нарочито Украјини, Бразилу и Блиском истоку, неће моћи да компензује пад продаје у Америци и Европи. Догодине ће се у свету продати за 10 одсто нових аутомобила мање

него ове године, а 1,5 милиона људи у ауто индустрији остаће без посла од укупно осам милиона запослених. Најцрње прогнозе кажу да ће бар три позната произвођача нестати с лица земље - један у Америци, два у Европи.

ВЕСТ ГОДИНЕ: Аустријски конзорцијум Алпина-Пор одлучио је да са Србијом раскине уговор о концесији Хоргош-Пожега, па да се с нама баци на медијацију, а ако она за 60 дана не успе на Арбитражу у Паризу. Уговор који је парадигма свих наших политичких деструкција. Поносим се тиме што сам један од ретких новинара, па и политичара (мало сам проверавала), који је од првог до последњег објављеног слова прочитао и овај уговор, и уговор са Фијатом и базични споразум са Русима. Уговор Хоргош-Пошега је најбољи. Најјаснији, какав и треба да буде ако се већ тражи да народу буде презентиран на сајту. Уговор са Русима не зна се какав је. А Уговор са Фијатом је ем скуп, ем енигматичан. Колико ће да нас кошта знају само Динкић и Маркионе. И можда још Верољуб Стевановић, али није сигурно. Без обзира на изанђалу претњу да нећемо моћи да градимо ниједан пут док се Арбитража у Паризу не заврши, од историјског је значаја Србији да уговор Хоргош-Пожега иде на Арбитражу. Омиљени аргумент противника овог уговора и пута је да је ту „било много муљања“. Е па ако је било, онда ништа логичније него да се то на Арбитражи изнесе на светлост дана, црно на бело. Србију ће живота да коштају муљаре. Сада је последња прилика да им се дође главе. Шта су две-три године арбитраже према оволиким муљарама. Лук и вода. Преживећемо. Ја, иначе, мислим да ће Србија пожелети путеве. Са арбитражом или без ње, свеједно. Сем ако не верујемо да се путеви праве на округлим столовима, а њих је све више посвећених час овом, час оном путном или железничком правцу. И да кажем последњи пут: пут Хоргош - Пожега био је потребан Србији због тога што њиме стиже до својих најважнијих извозних дестинација: Црне Горе, Италије, Босне и Херцеговине, зато што њиме стиже до својих најважнијих туристичких дестинација и зато што са 16.000 аутомобила садашњег дневног протока има шансе да јој се тај пут некада и исплати. Тај би пут финансирао концесионар, а отплатили би га грађани који уз тај пут живе и привреда која га користи. Србија треба да има добар пут до сваког села. Али пут Лесковац - македонска граница финансираћемо задуживањем, враћати из буџета, а пут с протоком од 6000 возила дневно исплатиће нам се никад, а можда ни тада. Ма шта рекла Европа.