

Šta to Mercedes navodno donosi u Srbiji? Hoće li šasija OC500 iz Španije i šasija O500UA/MA iz Brazila pospešiti proizvodnju autobusa i otvoriti radna mesta u Ikarbusu?

ENIGMA MERCEDESA U SRBIJI

24.02.2014.

Kada političari u kratkom vremenskom roku spomenu istu stvar i tome dodamo političku kampanju moramo i sami da prikupimo informacije i pokušamo da donesemo konačni sud. Ta magična reč u ovom slučaju jeste Mercedeses i njegov dolazak, tačnije povratak u Srbiju.

Izvesni posao Ikarbusa sa Mercedesom stavljen je u funkciju dnevne politike i kampanje a sreća je što o tome govore političari a ne ozbiljni, stručni i kompetentni ljudi.

Šta običan građanin zna o sporohodnim šasijama za autobuse, OC500 iz Španije i šasijama O500UA/MA iz Brazila, koje treba da se ugrade u zglobne autobuse koji će jezditi beogradskim asfaltom. Neki kažu, da će jezditi širom jugoistočne Evrope.

Industrijski sindikat Srbije ne želi da stoji iza populističkih izjava nekih političara, pa je stoga obavio razgovore sa stručnjacima i radnicima koji su odlični poznavaoци proizvodnje i prodaje autobusa kako stranih, tako i domaćih. (IKARBUS; FAP;...).

Evo šta oni misle o poslu sa Mercedesom:

Mercedes kao svetski poznati proizvođač komercijalnih vozila, već više godina širi biznis plasmana svojih šasija za autobuse tako što isporučuje samohodne šasije lokalnim proizvođačima (karosernicama) autobusa na svim kontinentima, po tom konceptu i za IKARBUS Glavne njihove fabrike za proizvodnju takvih šasija se nalaze u Španiji i Brazilu. Lokalni proizvođači su dužni da ispoštuju deo Mercedesovog standarda koji važe na njihovom tržištu i nakon toga dobijaju pravo stavljanja trokake zvezde na prednji zid autobusa. Takvi autobusi se mogu koristiti samo na lokalnim tržištima, što se međusobnim ugovorom jasno definiše.

Za tržište gradskih autobusa u Srbiji, Mercedes nudi dva tipa šasija, mod. OC 500 proizveden u Španiji, za solo autobuse, i mod. O 500 UA/MA proizveden u Brazilu, za zglobne autobuse.

Iz navedenog dokumenta, Mercedes predlaže da se solo šasija koristi za autobus Ikarbusa 103 dizel i CNG, autobus koji nije niskopodni. Za IK 118 N (niskopodni solo autobus) se u dokumentu ne pominje odgovarajuća šasija. Za zglobni IK 218, MB nudi šasiju O 500. Visina i konfiguracija poda u slučaju obe šasije nije navedena. Podsećam da je Ikarbus odavno osvojio niskopodne šasije za solo i zglobni autobus.

Mercedes jasno stavlja do znanja da :

Nije spreman da se uključi u privatizaciju Ikarbusa, da rentira proizvodne kapacitete IKARBUSA, niti da organizuje bilo kakvu proizvodnju u svoje ime i za svoj račun u Ikarbusu. Mercedes jasno

navodi da nije spreman da udje u bilo kakvu „finansijsku obavezu“ u prodaji ovako proizvedenih autobusa.

Što se tiče narednih koraka, Mercedes očekuje da Ministarstvo Finansija i Grad Beograd obezbede novac za proizvodnju 100 autobusa, potpisivanje Sporazuma (a ne Ugovora) o „Dugoročnom ovlašćenom karoseristi“ kao i poručivanje 100 mercedesovih šasija.

Iz gore navedenog se može zaključiti da Mercedes očekuju prvo poručivanje 100 šasija, pa tek onda potpisivanje sporazuma?! Radi znanja, Ikarbus je pre 15 godina (1998) potpisao Ugovor sa Mercedesom o kooperaciji, ali bez uslovljavanja, kao što je to sad slučaj. Tada smo proizveli prototipove autobusa, solo gradski i visoko-turistički autobus na šasiji Mercedes, sa pravom na Mercedesovu „zvezdu“, ali samo za tržište Srbije, kao što se i sada predviđa. Do veće serije nije došlo, zbog visoke cene autobusa sa mercedesovom šasijom.

Što se tiče ciljanih prodajnih cena autobusa, one su navedene, ali nije naveden makar približan procenat dela koji bi pripao Ikarbusu. Prema pouzdanim podacima, cena solo Mercedesove šasije, koja je već isporučena Ikarbusu, košta 90.000 eura, sa PDV i transportom, ne računajući troškove dorade (šasija se isporučuje u skraćenom stanju i produžava se za 3 metra). Ikarbus ima svoju niskopodnu šasiju, koja je jeftinija od ponuđene šasije, sa kompatibilnim tehničkim karakteristikama, uključujući Mercedesov motor, kao i drugi agregati.

Sagovornici Inidustrijskog sindikata Srbije imaju jedinstven stav kada je u pitanju posao Ikarbusa i Merdecasa.

-Ovde je očigledno, da se radi o jednokratnom poslu za potrebe buduće porudžbine Grada,

-Svi elementi „Business Opportunity for Ikarbus Factory“ su u suštini elementi čistog komercijalnog ugovora, kakav bi prihvatili i mnogi drugi svetski proizvođači autobusa (VOLVO, MAN, DAF, IVECO, SKANIJA, ...). Neki od njih su to već nudili, a po tom osnovu Ikarbus je već isporučio GSP- u početkom 2013 godine 32 zglobna autobusa (MAN šasija),

-Ovakvom ponudom od strane Mercedes, naša fabrika ne bi više pravila kompletne autobuse, već bi bila karosernica šasija koje su tehnički i eksploataciono zastarele.

-Mercedes u svom proizvodnom programu ima autobuse sa šasijama koje su niskopodne, ali koje ne nudi Ikarbusu i gradu Beogradu.

-Glavna prepreka predmetne saradnje sa Mercedesom, za sada, je uredba Grada, po kojoj autobusi sa ponudjenim šasijama ne zadovoljavaju definisani kriterijum („visina poda autobusa mora da je celom dužinom ista“), zbog čega se vrši pritisak da se uredba poništi, prema nekim informacijama.

-Ovakvim modelom saradnje, u Ikarbusu bi bez posla ostalo oko 140 radnika, pošto bi proizvodna polja za proizvodnju šasije bila prazna. Isto se odnosi i na sve kooperante koji učestvuju u produkciji šasije. U reprodukcionom lancu proizvodnje kompletnih autobusa učestvuje oko 5.000 radnika privrede Srbije. Udeo Ikarbusa u proizvodnji autobusa bila bi samo oko 45%.

-Ponuda Mercedesa je u stvari strategija plasmana svojih tehnički zastarelih šasija i način da se revitalizuje Španska privreda na račun poreskih obaveznika iz Srbije, tj. Beograda.

Kakav zaključak nakon ovoga može izvući običan građanin , radnik Ikarbusa i svi drugi koje bombarduju izjavama o investitorima, zapošljavanju , socijalnoj odgovornosti ...

Industrijski sindikat Srbije prednost daje mišljenju ljudi koji te autobuse prave, od kojih žive i u kojima se mi kao građani svakodnevno vozimo.