

Slovenija se dugo smatrala **tranzicijskom pobjednicom**: ekonomijom koja se integrirala u europsko tržište, ali sa sačuvanom proizvodnom osnovom i određenom razinom autonomije. Priča oko mariborske tvornice Magna pokazuje da slovenski model sve više sliči onom istočnih susjeda i da se zasniva na poslušnom servisu stranim investitorima koji obećanja baš i ne ispunjavaju.

Početak ožujka kanadsko-austrijsko poduzeće **Magna Steyr** je objavilo da konačno odustaje od projekta proizvodnje (lakirnice automobila) u Mariboru. Od nikad u potpunosti pokrenutog projekta ostat će samo više manje prazan industrijski objekt kao simbol državne podložnosti stranom kapitalu te prazna – ali i već neka nova – obećanja.

Više nego šest godina nakon što je vlada **Mira Cerara** dala zeleno svjetlo za, kao što je tada rečeno, najveću greenfield investiciju u povijesti Slovenije, grandiozan plan kanadsko-austrijskih industrijalaca u općini Hoče-Slivnica kod Maribora sada je sveden na ideju o razvojnom centru s 50 zaposlenih, a 108 ostalih trenutnih zaposlenika dobit će mogućnost da odu raditi u austrijski Graz.

Projekt, za koji su slovenske vlasti posebnim zakonom zaobilazile važeće zakone i poduprle ga znatnim političkim kapitalom, ali i s **18,6 milijuna eura** iz državne kase, u najboljem slučaju imat će ekonomski učinak manjeg do srednje velikog poduzeća. Na početku projekta, tadašnji ministar ekonomije Zdravko Počivalšek građanima je obećao preko **3.000 radnih mjesta**. Projekt reindustrijalizacije Maribora kao nekadašnjega industrijskog centra Slovenije i Jugoslavije propao je prije nego što je i stvarno krenuo.

Investicija po mjeri

Maribor na Dravi dolaskom željeznice sredinom 19. stoljeća dobiva karakteristike industrijskog centra, a taj se proces ubrzava ratnom ekonomijom nakon što je taj dio Slovenije pripojen nacističkoj Njemačkoj. Baš na zgarištu Drugog svjetskog rata postavlja se socijalistički industrijski grad predvođen Tovarnom avtomobilov in motorjev Maribor, skraćeno – **TAM**. Samo u tom poduzeću, koje na području nekadašnje Jugoslavije još uvijek živi preko čuvenih tamića, za vrijeme SFRJ po nekim podacima radio je čak svaki deseti Mariborčanin, a Maribor je gravitacijski privlačio i brojne radnike s područja sjeverne Hrvatske pa i šire. Tranzicijom i raspadom SFRJ Maribor se ubrzano deindustrijalizira. Val bankrota u ranim 90-ima, među kojima nestaje i TAM, doveo je čak i do pada broja stanovnika, no socijalne probleme regije ipak do neke mjere ublažava blizina Austrije gdje i danas brojni radnici svakodnevno migriraju. Tim radnicima bi se sad moglo priključiti i još 108 njih iz propalog projekta Magne.

Investiciju Magne u vrijednosti od **150 milijuna eura** 2016. najavili su premijer Miro Cerar

i njegov ministar ekonomije koji će ga kasnije naslijediti na čelu nominalno liberalne, a u praksi desne neoliberalne partije SMC. Projekt je već od samog početka bio kontroverzan zbog odabira zemljišta za ovu investiciju. Kako su tada upozoravali seljaci i ekolozi, radilo se naime o plodnoj zemlji koju je trebalo eksproprijirati u ime javnog interesa. Da bi to mogli učiniti, vlada je kreirala čak i poseban zakon, tzv. lex Magna, kojim je nekom potencijalnom, u zakonu nikad imenovanom investitoru, baš na toj lokaciji omogućeno da po brzom postupku započne projekt.

Osim toga, lakirnica se nalazi na zemljištu koje štiti zakon o vodama, ali je vlada uspješno zaobišla i tu prepreku, dok je ministar nevladine udruge koje su alarmantno upozoravale na probleme nazivao “ekoteroristima”. Kako su tada pojašnjavali apologeti projekta, nije bilo baš ni jednog drugog zemljišta koje bi zadovoljilo stranog investitora.

De-re-industrijalizacija

U godinama koje su uslijedile grandiozne brojke novih radnih mjesta su se smanjivale pa je ministar sve više spominjao brojku 404, koja je još uvijek postavljena kao uvjet države poslodavcu, iako se rok za doseg te, kako stvari stoje, **nedostižne brojke produžio sve do 2024. godine**. Lakirnica je počela u manjoj mjeri raditi sredinom 2019., a budući razvoj spriječila je kriza autoindustrije koja se pojavila s pandemijom koronavirusa i nastavila s problemima u nabavi semikonduktora. Ti sasvim realni problemi koji su zatekli sve projekte kanadske multinacionalke Magna ipak su bili posebno ironični ako znamo da je poduzeće vršilo pritisak na državu da mora što prije omogućiti sve uvjete za rad.

Pri tome je naime iznad lakirnice visjela sjena paralelnog Magninog projekta u **Mađarskoj**. U tom kontekstu takmičenja perifernih europskih zemalja Mađarska služila je i domaćoj kompradorskoj eliti da pitanje zaštite okoliša gurne u drugi plan jer su uostalom Mađari poznati po popuštanju njemačkoj autoindustriji. Kako ćemo se takmičiti s njima u iskorištavanju radnika i okoliša?

Aktualni ministar za gospodarstvo Matjaž Han rekao je kako će Magna vratiti 18,6 milijuna eura s kamatama. Kako on kaže, s time se slaže i kompanija. Čak i da je to istina, ostaje pitanje što je s ekološkom štetom.

Periferizacija zemlje

Slovenija, kao nekad samopozvana pobjednica tranzicije, sve više liči na klasičnu ekonomiju (jugo)istočne Europe. Politika i domaće ekonomske elite u 30 godina mismanagementa, korupcije i privatizacije prokockali su slovenske resurse. Recesija i eurokriza taj su proces bitno ubrzale i Sloveniju postavile u klub perifernih zemalja s velikom ovisnošću o centru, kojemu nudi svoje usluge u obliku iskorištavanja radnika ili okoliša. Što izgubi po pitanju dosta fleksibilnih ali ipak viših standarda zaštite radnika i okoliša u odnosu na konkurente,

to nadoknadi geografskom blizinom i prometnom povezanošću s centrom. Baš je prošlog tjedna ministar Han s predsjednicom Natašom Pirc Musar bio u Ormožu, gdje su nazočili otvaranju tvornice automobila njemačkog Carthaga. Cijena projekta: 50 milijuna eura.

Pomoć slovenske države: 6 milijuna.

Ne radi se nužno o novom poslovnom modelu - državnu pomoć tako već dugo dobiva Revoz u Novom mestu, inače tvornica u vlasništvu Renaulta, koji je, ironično, u djelomičnom vlasništvu francuske države. No lex Magna je uspostavio presedan u poimanju države kao poslušnog servisa investitorima. Radi se o ekonomskom modelu koji je postao standard za post-tranzicijske zemlje Europe. Dobit se pri tome naravno prenosi iz siromašnijih u već ionako bogatije zemlje EU.

Javno je privatno

Slijedeći ideologiju privatizacije Slovenija se dovela u zanimljivu situaciju i u slučaju glavnog državnog aerodroma Brnik. Aerodrom inače zahvaljujući vladi Janeza Janše nosi ime nekadašnjeg disidenta i predsjednika Janšina SDS-a Jožeta Pučnika, a možda je onda i primjereno da je u vlasništvu Fraporta iz Njemačke, gdje je spomenuti Pučnik preživio veći dio svog života. Fraport je firma koja upravlja aerodromom u Frankfurtu, a najveći udio Fraportu ima njemačka savezna država Hesse. Ta u velikoj mjeri firma u javnom vlasništvu ima i dugotrajnu koncesiju za upravljanje brojnim grčkim aerodromima. Sporazum o tome potpisan je naravno za vrijeme grčke dužničke krize.

Malo je vjerojatno da će trenutna nominalna vlada lijevog centra pod vodstvom Roberta Goloba promijeniti nešto u ovom pogledu, štoviše, kad je posrijedi avioprijevoz pronašli su novi način njegova subvencioniranja javnim novcem. Osim što je Slovenija ostala bez aerodroma, nema više ni nacionalnog prijevoznika, jer je **Adria Airways** isto tako bila prodana, e da bi kasnije bankrotirala. Znajući da bi stvaranje nove Adrije koštalo mnogo u financijskom, a možda i političkom smislu, vlada je odlučila subvencionirati strane aviokompanije kako bi ih privukla da barem neki njihov avion pronađe i Sloveniju.

Novim programom državne pomoći [Slovenija](#) će sufinancirati 50 posto taksi za prijevoznike koji će koristiti tri slovenska aerodroma. Letovi iz i do Bruxellesa, Skopja, Praga, Berlina, Beča, Kopenhavn, Atena, Madrida, Amsterdama i Helsinkija tako će dobiti državni popust. Cijena? **5,6 milijuna eura godišnje.**

Slovenski aerodromi dani na raspolaganje aviokompanijama su **Ljubljana**, Portorož i Maribor. Mariborski državni aerodrom nedaleko od lakirnice baš kao i Magna već godinama čeka na svoj big break. Država i privatnici (uz pomoć države) svako malo planiraju kako će Maribor biti low budget alternativa za Graz ili Zagreb ili pak jedan od glavnih cargo logističnih centra u [Europi](#). U realnosti radi se o aerodromu duhova. Tko god je ikad pričao

o Sloveniji kao pobjednici tranzicije pri tome nije mislio na **Maribor**.

Izvor: [Bilten](#)