

Иако смо на отварању деонице ауто пута на Коридору 11 од Обреновца до Прељине, чули читав низ података о дужини, мостовима, тунелу и прикључцима, јавност је и даље ускраћена за информацију колико су та 103 километра коштала.

Спекулације се крећу од 800 милиона евра па навише, али мало ко у ту цену урачунава и све скандале који су претходили градњи а и те како су коштали државну касу.

На сајту јавног предузећа Коридори Србије наведене су цене само за поједине деонице трасе, и то оне које су финансиране кредитом кинеске Еским банке, укупно око 337 милиона долара, уз услов да њихова компанија Чајна комјунিকেјшен констракшен корпорација, буде главни извођач.



Под истим ограничењима је изграђен и део који се финансирао из кредита Азербејџана, а радовима је управљала фирма Азвит. У једном делу новац је обезбеђен из буџета Србије, за деоницу од Уба до Лајковца, која је постала позната по томе што се поново градила при чему су извођачи радова, домаће фирме, одговорност пребацивале на пројектанте а ови њима узвраћали истом мером. Колико је то коштало, не зна се, као ни вредност пројекта која је претходила отварању тог посла.

– Јавност па ни стручна, нема увид у рачуницу која прати изградњу Коридора 11. истина је да пројектанти могу да на основу параметара процене вредност премера и предрачуна, на бази тих вредности обично инвеститор уговара радове и гледа да цена буде што нижа, док извођаћ покушава да наплати сваку ситуацију која на терену није обухваћена пројектом. Код нас је проблем управо то што пројекти имају доста шупљина, што се раде на брзину, а слаба тачка нам је и надзор који би за свако одступање требало да тражи и одобри нову понуду. Јавности би тада биле доступне цене и могли бисмо да процењујемо колико оне одступају од првих предрачуна, односно колико су пројекти били валидни – каже за Данас Горан Родић из Грађевинске коморе Србије.

Од додаје да су, према доступним изворима, та 103 километра коштала негде близу 800 милиона евра, али да би бар за 30 чак и до 40 одсто све било јефтиније да је посао био поверен домаћим фирмама.

– И последњи тендер који је објављен за изградњу деоница предвиђа да учешће може да има компанија са прометом од милијарду евра годишње. Могли су још и боју очију запослених да наведу, па би било јасно да гиганти какви су били Мостоградња, ЦИП или Енергопројект немају ту шта да траже. А свака паметна држава штитила би своје компаније, обезбедила равноправне услове и захтевала би од странаца, уколико конкуришу, да употребе своје раднике, доведу своје машине а не да користе наше капацитете а убиру профит тако што само управљају пројектом – објашњава Родић и додаје да би заштитом домаћих грађевинара држава обезбедила да се развије домаћа радна снага и да буде пристојније плаћена а не да као сад, просек старости радника у тој грани буде 55 година.

Према речима Милана Ковачевића, консултанта за инвестиције, ми још увек имамо превише прослава и чудних изјава званичника а инфраструктурна мрежа нам је и даље неразвијена и једна је од лошијих страна наше конкурентности.

– Потребно нам је много више ауто путева и бочних саобраћајница, то што је изграђено, па чак и оно што се планира још увек је недовољно и разлог је зашто увозна и извозна роба имају тако високе транспортне трошкове. При том, прилично накарадно радимо, рецимо на овај део тек завршеног ауто пута још увек је тешко изаћи из Београда, део од Обреновца је прилично нејасно дефинисан, да не помињем како се градило од средине, па је у једном тренутку била изграђена деоница од „њиве до њиве“. У цивилизованом свету, нема толико свечаних отварања за неколико километара, а већ када се „први

ашов пободе“ званичници саопште колики су укупни трошкови изградње – каже Ковачевић.

Он се осврнуо и на изјаву министарке грађевинарства Зоране Михајловић, која је најавила да ће 420 динара од путарине за ову деоницу бити искоришћено искључиво за одржавање тог пута, иако нема познате рачунице колико ће одржавање коштати. Коментарише и то што су неки већ пожурили да најаве привредни бум у подручју кроз које пролази ауто пут иако то сигурно није једини фактор који може да привуче инвеститоре, нити тако велику улогу моће да има стотинак километара једног пута.

Кратка историја једног коридора

Прва идеја о изградњи аутопута од Београда до Бољара на граници са Црном Гором и даље кроз ту државу до луке Бар, са званичног места, из министарства којим је тада руководио Велимир Илић, пласирана је 2007. године. Илић је тада најавио концесију са аустријском Алпином, којој се убрзо прикључио као део конзорцијума и Пор, а требало је да та грађевинска фирма у наредних 25 година управља и наплаћује путарину за коришћење аутопута од Суботице до Београда, који је тада био скоро завршен, и да изгради у наставку део од Уба до Пожеге. Није било прецизирано у ком року је требало да се заврши саобраћајница која би била алтернатива ризичној Ибарској магистрали, а уговор који је Илић представио као ауторско дело консултантске куће, наводно, због тога није могао да се објави. Међутим, до концесије није дошло јер друга страна није испунили ни први део обавеза у прописаном року, потом је Алпина отишла у стечај а на арбитражи у Паризу држава Србија ослобођена је од одговорности за неуспели посао. Колико је коштала та неуспела концесија никада није објављено.

Идеју да се изгради паралела Ибарској магистрали прихватио је наслеђујући Илића у ресору инфраструктуре и следећи министар, Милутин Мркоњић који га је и назвао коридором 11 иако та траса никада није стигла на листу европских пансаобраћајница. Истина је да су на тај списак покушали да је ставе и италијански привредници, са којима је Србија у то време интензивније сарађивала, јер им је била потребна траса од Барија до луке Бар, а потом копнени пут до Београда, Вршца и даље у Румунију где је у то време већ радило више од 500 њихових фабрика. Мркоњић је, ипак у тој подели ресора добио Коридор 10, док је Илић „задржао“ коридор 11 и, како је тврдио, први увео Кинезе на трасу. Због изјава типа „Коридор 11 је мој“ Илић је често долазио у сукоб са Мркоњићем око надлежности. За то време, радови су углавном каснили.

(Данас)