



У наредне две године Србија ће имати изграђен аутопут на Коридору 10, а северни део од Суботице до Београда, без ипсилон крака и моста код Бешке, биће готов током августа ове године. Деонице ће се отварати сукцесивно, како се која заврши, да може да се користи, а Влада ће као резултат трогодишњег рада моћи да упише комплетирање укупно 180 километара на Коридору. При том, требало би имати у виду да у лето 2008. када је формиран овај сазив, нисмо имали ни километар пројектованог пута, затекли смо дуг према грађевинским фирмама од 300 милиона евра, и одобрене а неискоришћене кредите међународних банака.

Сада, пројектна документација и пројекти завршени су за свих 350 километра које је потребно изградити, неге пуни профил, негде полуаутопут, завршена је експропријација, успели смо да добијемо кредите ЕИБ, ЕБРД и Светске банке од укупно 1,2 милијарде евра и да сами из буџета за неке радове издвојимо још 300 милиона. Ни једна Влада није урадила толико, и то у сред светске економске кризе, коју до сада ни једном нисам поменуо као проблем - каже у разговору за Данас министар за инфраструктуру Милутин Мркоњић.

Зар нисте обећавали краће рокове?

- Јесам. Ја рокове дајем због себе, не да бих вршио притисак на раднике. То је моја „тералица“. Али, ми смо у овом послу платили и данак дивљој приватизацији која је уништила велики број некада респектибилних грађевинских фирми. Право питање јесте ко је дозволио такву приватизацију, после које је од некадашњих гиганата, остало само неколико фирми, ни изблиза тако јаким као раније, попут Енергопројекта, Мостоградње, Планума, Ратка Митровића. У функцији су остала само мала, локална предузећа за одржавање путева, али она се не могу упоредити са фирмама које граде тешке деонице ни технолошки, ни кадровски, нити по опреми, а нека од њих ни лиценцу нису имала за изградњу путева. Наш посао јесте био да их оспособимо да раде. Када смо расписивали прве тендере за деонице које се финансирају из иностраних кредита, јављало се по 30 страних компанија и наше нису могле да достигну ранг изнад 20. места. На последњем тендеру, домаћа фирма је била друга. То је резултат који смо постигли - наше фирме постале су конкурентније, стекле су лиценце и сада имају и референце да могу да се јављају и за послове ван земље.

Постоји ли одговорност претходних влада због лоше приватизације, односа према инфраструктури и путарима?

- Да, постоји одговорност свих Влада од 2000. године до 2008. године, и због лоше приватизације и због односа према инфраструктури и путарима. Доказ томе је и садашње преиспитивање свих тих приватизација. Радило се без озбиљне стратегије, остављен је дуг од 300 милиона евра а саобраћајна кичма од европског значаја, Коридор 10, остала је незавршена, без пројеката, експропријације... Ми смо рекли: прво коридори, који ће да повуку читаву економију напред, а после иду бочни, магистрални путеви и на крају они од локалног значаја.

И овој влади се замера спорост у изградњи.

- Не знам ко то замера. То могу само људи који ништа не знају о инфраструктури. Напротив, остварени су спектакуларни резултати, завршени су сви главни пројекти за 330 км аутопута који су недостајали на Коридору 10, цео посао око изградње биће завршен у року од пет година, добро смо се организовали. Унутар Министарства за инфраструктуру формирана су сада два предузећа - једно се бави само изградњом, Коридори Србије, и укупна вредност послова које води је 1,5 милијарди евра. А друго, Путеви Србије, само ради на одржавању саобраћајница, за шта је потребно између 300 до 350 милиона евра. Њихове надлежности сада су разграничене...

Да ли је изградња на северном делу Коридора 10 угрожена због проблема са Нибенс групом?

- Није. Добро је да су ту фирму преузеле банке, оне ће поставити свој менаџмент, у току је реорганизација предузећа. Банке би требало да скину блокаде и залог, а држава ће омогућити да остану ангажовани на Коридору. То је наша обавеза према 5.200 радника. У Нибенсу има добрих фирми, требало би да опстану и ако то буде могуће, покушаћемо да их подржимо да добију нове послове на тендерима који се расписују за деонице на Коридору 11, од Обреновца до Уба и од Лајковца до Љига. То је око 50 километара вредних око 200 милиона евра, које сами финансирамо, јер се око кредитирања нисмо договорили са Турцима и Кинезима.

Шта ће бити са ЗГОП-ом, то је фирма која није била задужена, али је сада заједно са осталим чланицама Нибенса у блокади?

- Тачно је, договор са банкама односи се и на њих, иако немају дугове. Али, то је одлична фирма, једина је специјализована за ремонт пруга, то је посао који се сада отвара и она ће се лако продати?

Јављају ли се купци?

- Недавно је један озбиљан словачки привредник, нећу рећи име, био заинтересован је да уђе у реализацију значајних пројеката у нашој саобраћајној структури, на путевима и на железници. Био је већ у Србији, хтео је да купи једно од тих путарских предузећа, контактирао је баш власника Нибенса. Нису се договорили, али сада је другачија ситуација. Иначе, више од 30 словачких фирми, које су се прошле недеље среле са нашом привредном делегацијом у Братислави, у оквиру четвртог заседања мешовите комисије за економску сарадњу Србије и Словачке, заинтересовано је да учествује у неком од наших пројеката. Са њиховим министром економије, Јурајем Мишковим, потписао сам протокол о сарадњи у области инфраструктуре, саобраћаја, енергетике, пољопривреде и робној размени.

Да ли то подразумева и неке конкретне послове.

- Наравно. До краја ове године конзорцијум словачких и српских пртедузећа почеће градњу магистралне мреже гасовода на релацији Александровац, Нови Пазар, Тутин, вредну 60 милиона евра. Договорена је и сарадња у органској пољопривредној производњи а ускоро ће бити завршени споразуми који регулишу друмски и комбиновани транспорт. Словаци су заинтересовани и за изградњу и модернизацију железничког Коридора 10, а ове јесени из чешког кредита почињемо од пруге Ниш - Димитровград, вредне 120 милиона евра. Радиће се и један мост преко Мораве и ремонт пруге од Новог Сада према Београду, за шта су европске банке спремне да издвоје 200 милиона евра. Ту је и руски кредит којим ће од 1. августа бити финансирани радови на реконструкцији барске пруге као и деоница од Београда до Панчева и од Ваљева до Лознице. Дакле, активирани су сви кредити који су дуго били „умртвљени“, отворени су нови и Србија је поново постала велико градилиште. На то сам поносан.

Ко пласира гласине да сте отишли у иностранство како би избегли хапшење?

- Ту спекулацију први и једини пут сам видео пре неки дан у Данасу. Мислим да је непрофесионално да уредник остави у интервјуу са Дачићем такво новинарско питање, када је већ добио одговор да то није тачно. На страну што ја на таква питања не бих ни одговарао, јер иза њих не стоји нека политичка опција, него само недостатак елементарног професионалног знања и злонамерност. Ја никада нисам имао проблеме са законом, чак ни због обнове земље после НАТО бомбардовања, једног од највећих пројеката које сам водио и који ми је Милошевић поверио. А и тада су медији пратили мој рад, само што су то чинили далеко стручније него сада, па мислим да имају и део заслуга за успех тог посла. Данас је извештавање шаролико и препуно нетачних и половичних информација. Мени не треба извињење због онога што је освануло у Данасу, али изненадило ме је од листа вашег рејтинга, и волео бих да се такав начин дезавуисања људи наикада не понови.

Иако се обично помиње пољопривреда и грађевина, наша највећа развојна шанса заправо је енергетика. У том сектору планиране су велике инвестиције, Од наставка градње термоелектране Колубара и нових блокова у Николи Тесли и ТО Нови Сад, до изградње нових хидроелектрана на Великој Морави, Ибру и Дрини. Ревитализоваће се постојећих 17 малих електрана а у сарадњи са ЕБРД припрема се и изградња 19 нових. Посебно је значајна најављена сарадња ЕПС-а са норвешком компанијом Статкрафт, договорена на највишем нивоу, око изградње пет нових хидроелектрана.

(Данас)