Председник Србије Томислав Николић и премијер Александар Вучић, као и председник Кине Си Ђинпинг сагласили су се током прошле недеље да је пруга Београд–Будимпешта пројекат од стратешке важности. Како се онда догодило да приликом посете кинеског председника у Београду није потписан ниједан документ за овај посао?

Али већ прекјуче амбасадор Народне Републике Кине, Ли Манчанг, пренео је председнику Србије Томиславу Николићу да је од председника Си Ђинпинга добио задатак да одмах крене у реализацију свих пројеката који су договорени током посете. Николић и Ли Манчанг сагласили су се да су пројекти везани за смедеревску железару и изградњу пруге Београд–Будимпешта апсолутни приоритет.

Премијер Вучић је прошле недеље током посете председника Кине истакао да се нада да ће ускоро бити потписан комерцијални уговор за овај посао. Како сазнајемо, разлози за то, што се на списку од више од 20 споразума није нашао ниједан документ који се односи на овај приоритетан пројекат, једним делом су и правне природе. Уговор, који није обавезујући, на иницијативу Кинеза, спремао се дуже од шест месеци. Али, због немогућности да се он усклади са регулативом Европске уније од његовог потписивања се одустало у последњем тренутку.

Тренутно се, кажу наши извори, тражи начин финансирања тог посла, а преговори на ту тему још трају.мада је амбасадор Народне Републике Кине, Ли Манчанг, пренео прекјуче

председнику Србије Томиславу Николићу да је од председника Си Ђинпинга добио задатак да одмах крене у реализацију свих пројеката који су договорени током посете. Николић и Ли Манчанг сагласили су се да су пројекти везани за смедеревску железару и изградњу пруге Београд–Будимпешта апсолутни приоритет.

Формално, општи уговор за овај пројекат постоји. Потписан је 24. новембра 2015. године када је премијер Александар Вучић у Пекингу присуствовао Самиту Кине и 16 држава централне и источне Европе. Он је тада објаснио да ће пројекат кредитирати кинеска Ексим банка са каматом до два одсто. Међутим, још се процењује колико би овај пројекат (од Београда до Будимпеште) могао да кошта. У јавности су могле да се чују разне процене, а крећу се од 500 па до 900 милиона евра.

Још је много непознаница око овог посла. „Чајна дејли” пише да је извођач радова на прузи компанија „Чајна роуд енд бриџ корпорејшн”. То је ћерка фирма компаније „Чајна конјуникејшн енд констракшн компани” која је, према званичним подацима Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, део конзорцијума ком је поверено извођење радова на овој прузи.

Оквирним уговором предвиђено је да се комерцијални преговори заврше до 30. септембра 2016. године, а да се у року од 30 дана дефинитивно утврди Споразум о кредитирању.

Горан Николић, сарадник института за Европске студије, сматра да је за ту пругу концесија најбоље решење како Србија не би повећавала свој јавни дуг. На тај начин, пројекат се не би финансирао из српског буџета или кредита који бисмо ми узели.

– У том случају, требало би да будемо флексибилни према кинеским захтевима, и да им дамо што дужи период коришћења те пруге – сматра Николић.

Међутим, оно што незванично може да се чује, јесте да за Кинезе концесија као начин финансирања не долази у обзир. Уосталом, концесија није предвиђена ни оквирним уговором који је већ потписан.

Генерално, други проблем може да буде усклађивање са европском регулативом. Према речима Горана Николића, Европа не гледа благонаклоно на формат „16 плус један” и повезивање Кине са земљама региона.

– То је нешто што ствара одређену бојазан у Бриселу. Али, Америка и Европа већ имају начин за економско сузбијање Кине преко Трансатлантске и транспацифичке зоне слободне трговине. Оне суштински обухватају Америку и све земље Пацифика, осим Кине. За њих је то приоритет. Потпуно је ирелевантно бавити се једним детаљем као што је у глобалном односу бројки пројекат „Један појас, један пут” – каже Николић.

У сваком случају, „Чајна дејли” пише да ће овај пројекат у великој мери повећати економски развој земаља централне и источне Европе и Кине. Преносе речи, премијера Александра Вучића, по коме ће се, након завршетка ове пруге знатно скратити временско трајање путовања од Београда до Будимпеште – са осам на три сата. Кинески медији пишу и да ће на тај начин бити обновљена пруга која је стара више од 100 година. Како „Чајна дејли” наводи и Мађарска и Србија жељно ишчекују завршетак ове пруге.

(Политика)