

( [Време](#) , 31. јануар 2013)

Расправе о многим саобраћајним пројектима у Србији почињу да личе на познату сцену из филма Ко то тамо пева када Мића Томић на констатацију да је сиротиња и да нема паре за карту одлучно каже: "Ко бре сиротиња, дај пет карата, или пет или ниједна"



Најновији "препородитељски" пројекат из ове области је пловни канал Дунав-Морава-Вардар-Егејско море. С обзиром на то да по обиму радова и потребним инвестицијама прилично превазилази све што је до сада помињано, није ни чудо што се око њега дигла прилична прашина и што је постао тема жестоке опозиционе критике. Нејасно је само зашто су га веома оштро критиковали и високи функционери Демократске странке. Наиме, први политичар који је промовисао овај пројекат је био тадашњи председник ДС-а Борис Тадић. Током кампање за председничке изборе 2008. године, а и неко време после тога, Тадић је са много ентузијазма и готово са истим аргументима као данас министар Бачевић најавио пројекат пловног канала између Дунава и Егеја као нешто што ће донети благостање Србији. Једина је разлика што председник ДС-а није за ову инвестицију тражио подршку у Кини већ од ЕУ. У свом говору на отварању међународне министарске конференције о саобраћају 7. маја 2008. године, за овај пројекат је тражио и финансијску подршку ЕУ. Пошто су на неколико ових скупова били присутни и неки из ДС-а који сада нападају овај канал, можда би требало да уз своју доста оправдану критику објасне и шта се то за ове четири године променило и како је нешто што је тад било врло добро за Србију постало врло лоше.

**ВЛАСТ И ПРОБЛЕМ:** У ствари, сви знамо шта се за ове четири године променило а то је власт. А проблем је остао исти као и пре четири године. Сви причају и сви се питају о овом каналу сем оних који се баве транспортом и о томе понешто знају. Интересантно је да што се у Србији више прича о деполитизацији, професионализацији и потреби да стручњаци имају већу улогу, њих у ствари има све мање у јавности. Уз политичаре се појављују још само аналитичари и консултанти "опште праксе". Невероватно да ником ни од политичара са обе стране ни од медија није пало на памет да око овако великог пројекта питају понешто и људе који се транспортом стварно баве. А да је неко њих на време питао, до овога вероватно не би ни дошло. Јер, иако овај канал на картама лепо изгледа и може да развије бујну машту код оних који размишљају о геостратегијском положају Србије, што се тиче транспорта, а то је ваљда главна сврха пловног канала, он нема много смисла. Толико је аргумента против њега да је тешко одлучити од чега почети, а не звучати као да држите школско предавање. Није лако у XXI веку неком и објаснити овакву идеју. Јер изградња оваквих канала је везана за прву индустријску револуцију и они су се углавном градили током XVIII и XIX века. Иако је неколико грађено и током друге половине XX века, то су били пројекти који су почели давно пре тога и чија се градња из разних разлога одужила. Каналима ове врсте се возе углавном масовни расути терети као што су руде, песак, камен, житарице и нафтни производи. Где нема много оваквих роба дугачки канали немају никакву сврху. А то је баш случај са подручјем у сливу Мораве и Вардара. Ту нема великих рудника, на прсте једне руке се могу набројати велике фабрике, а велики пољопривредни вишкови ових крајева свакако нису нити ће бити житарице већ воће и поврће које се као што је познато не превози спорим баржама. Пошто су и рафинерије на овом подручју повезане нафтоводима нема изгледа ни за већи превоз нафтних деривата. Све важеће стратегије и планови за ово подручје не дају ни најмању наду да ће се на овом подручју развијати обимна тешка индустрија. Напротив биће срећа ако одржимо и ово мало великих индустријских комбината што је некако преживело. Дакле, сем шљунка и шодера из Мораве тешко да би шта имало да се транспортује овим каналом. Уз то требало би имати на уму да је управо транспорт на српским пловним путевима последњих година доживео драстичан пад, далеко већи него код осталих видова транспорта. Он је од 2007. до 2011. године више него преполовљен и са 1584 милиона ткм пао је на само 726 милиона ткм.

Ништа боље ствари не стоје ни са потенцијалним транспортима који би транзитирали овај канал и то из два разлога. Први је да Солун није нити ће бити лука која привлачи расуте терете за транспорт у централну Европу. Други је да ће и поред веће дужине пловни пут преко Дунава бити супериорних перформанси и самим тим бољи за бродаре. Дунавом могу да плове бродови и састави са баржама неколико пута већи него што би то био случај на каналу Дунав-Егејско море. Већи бродови и састави имају много бољу продуктивност и ниже трошкове тако да би и поред краћег пута за већину терета превоз овим каналом био скупљи него Дунавом. А за расуте терете само трајање превоза нема велики значај. Уз то велика већина робе која се превози Дунавом за централну Европу и обрнуто долази из Црноморског басена и Турске и свакако неће бити преусмерена на

правац преко Солуна. И на крају ове кратке анализе није лоше да се осврнемо на искуство из суседне Румуније. Тамо је пре тридесет година, након вишедеценијске мукотрпне изградње отворен канал преко Добруџе између Дунава и Црног мора. И он је најављиван као Чаушесков мегапројекат, који ће извући Румунију из економских тешкоћа, истицано је да скраћује пловни пут до Црног мора за преко 400 км итд. Међутим, после отварања се показао као прилично промашена инвестиција и са данашње тачке гледишта никад не би био изграђен.

**ЦЕНА И КОШТАЊЕ:** Уместо да трошимо време на нове мегаломанске пројекте, најбоље би било да као земља у дубокој економској кризи још једном проанализирамо и неке од постојећих. Јер и поред овде уобичајне мантре да улагања у велике инфраструктурне пројекте побољшавају економију, привлаче старне инвеститоре и запошљавају радну снагу, ствари нису тако једноставне. Проблем са инвестицијама у инфраструктуру је да упошљавају људе само док се праве. Након тога постају трошак јер их треба одржавати. И ако претерате са величином инфраструктуре, трошкови одржавања и камате на кредите које сте узели да би је градили ће појести сву економску добит од ње. Тај "филм" смо уосталом већ гледали у бившој СФРЈ, али изгледа да смо слабо шта научили. Како ово утиче на економију можда најбоље показују два примера из нама блиских земаља. Хрватска је протекле деценије имала, што је и овде добро познато, велике инвестиције у градњу аутопутева. Ипак, то није довело до побољшања њене економије нити је довело много нових инвеститора. Земља је тешко погођена економском кризом и има огромно кредитно задужење. Већина хрватских економиста сада тврди да је много боље било да је део новца уложеног у инфраструктуру уместо тога инвестиран у производњу. Са друге стране Словачка, која је једна од економски најстабилнијих земаља ЕУ, која је и у годинама кризе очувала привредни раст, није бацала фокус на инвестиције у инфраструктуру. Словачка, веровали или не, има лошију друмску инфраструктуру од Србије. Иако је нешто мања по површини и по броју становника, она има око два пута већи БДП од Србије и самим тим веће потребе у транспорту. Па ипак са свега 415 км ауто-путева је далеко иза Србије која има тренутно око 650 км ауто-путева. Почетком двехиљадитих, када је ова земља привукла највећи број страних инвестиција, имала је само око 200 км ауто-путева, дакле као Србија пре четврт века. Сада, кад располажу с јаком економијом, планирају да појачају темпо градње путева, али и даље ће он бити мањи него код нас. Планирају унапређење железнице, али неће градити брзе пруге. Нити пловне канале.

Ова два примера најбоље показују да развој инфраструктуре, ако није усклађен са економским стањем, више штети него користи и да ако имате паметну политику, можете привући стране инвестиције и са скромнијом инфраструктуром. А у време економске кризе скромност би требало да буде врлина.