



Увијек иста прича [\[1\]](#)

—

Премда се крајем прошле и почетком ове године о проблему инвестиција у аутопут, обнову и проширење железнице ка Црној Гори те о куповини Луке Бар писало и распитивало, дебата о том, као о сваком другом важном питању у Србији, утихла је доласком нових и интересантнијих тема: евровизијског наступа српског метросексуалца, танги какве голуждраве певаљке, простаклука на фарми, фудбалања или јавне продаје Шарићевог намештаја. Потом су ухитили Калинића и Симовића, па је дошла пресуда МСП и ново разбуктавање дебате о Косову и Метохији, па затим питање изручења Калинића, који се хвали канибализмом ваљда зато да би га стрпали у лудницу уместо у затвор. Али, тема је, одупирући се одвлачењу пажње јавности, ипак остала предметом интересовања медија. Прикупивши нове информације ја јој се, након што сам се у децембру прошле године прикључио дебати текстом [Танка црна линија](#), враћам, јер су у питању кредити који би требало да буду узети не само „у наше име“ већ и у име деце и унука нам.

Користим прилику да се захвалим главним промотерима пројекта тзв. Коридора 11, председнику Борису Тадићу и министру Мркоњић инг. Милану који су, први због медијске стратегије „народног председника“ а други са простодушности извођача теренца, генерацијама економских историчара изјавама на разним местима дали обиље прворазредне грађе о пројекту који се према шкодљивости по народно благостање може у извесној мери поредити са уџбеничким преласком Краљевине Југославије на златни стандард у јеку велике економске кризе.

Слобода □ није божје сјеме па да ти га неко да

Молио бих стога добронамерног читаоца да, пре него ме оптужи за примену методе „вађења речи из контекста“ или тзв. „замену теза“ (израз је, уз ругобе попут речи „операционализација“ на популарности стекао у време Слободана Милошевића бивајући неизоставним у чувеним коментарима декламованим током вечерњег дневника РТС-а) погледа шта пише у приложеним спољашњим везама (линковима) не губећи из вида да господа примају плату за посао у коме јавна реч значи државна политика. Уз то, нека на уму држи да се опозиција по овом питању, које нипошто није уско стручно, није негативно изјашњавала: као судеоницима и њима допада исто шта и главним актерима.

Грађанско је право и обавеза да се о јавним инвестицијама, о користи или штети од уложеног државног новца, јавно расправља. То је основно демократско право, као што је трошење државног новца основно демократско питање. Поред тога постоји морална обавеза човека који је високо образовање у науци која спада у групу хуманистичких стекао о јавном трошку да својем добротвору, а то је народ Србије, благодарност изражава чинећи оно за шта је обучен: да критички мисли, напише и објави шта мисли, спреман да изречено јавно брани.

Идите на мора, океане

Иницијелни интерес за изградњу аутопута ка Црној Гори и уделу у Луци Бар показала је влада Војислава Коштунице. Концесија дата за изградњу аутопута је након медијског пуча поништена убрзо по формирању нове владе формиране око коалиције коју води Демократска странка. Трошкови и детаљи тог скандала су у основи небитни, јер речена компанија и даље ради у Србији [2] а није, за сада барем, учесник у пројекту о којем пишем. Да бисмо пришли ближе сазнању како се код данашње власти у Србији калила челична воља да се инвестира у пругу и аутпоут ослонићемо се на изјаве министра Милутина Мркоњића и упоредити их, када је могуће, са изјавама председника Тадића.

Тако је, на пример, Мркоњић одлучно изјавио да је барска пруга „пројектована као једноколосечна и да таква треба и да остане“ [3] што је веома различито од Тадићеве намере да гради двоколосечну [4]. Без обзира на то, двојицу најдубље повезује љубав ка нискоградњи оличена у тзв. Коридору 11, пројекту железнице, аутопута и поморског саобраћаја трасом Темишвар-Вршац-Београд-Бољаре-Подгорица-Бар-Бари, с тим да за министра Мркоњића децидно „Коридор 11 подразумева изградњу аутопута, обнову пруге и куповину Луке Бар“

[5] јер „Аутопут Бар - Београд, пруга Београд - Бар, барска лука на Јадрану и београдска лука на Дунаву, представљају саставни дио јединственог система који је давно осмишљен, а тај систем данас још више добија на значају.“

[6] Коридор 11 се котира као „проритет број два“

[7] у политици инвестиција Србије, иза Коридора 10 (Хоргош-Прешево са краком од Ниша на Димитровград) и са три интермодалне (прекрцајне) тачке у Новом Саду, Београду и Нишу чини саобраћајни костур Србије.

[8]

Цена читавог пројекта је, имајући у виду данашње економске и финансијске прилике у Србији, знатна. Како је први тендер за продају Луке Бар пропао па нам није позната могућа цена куповине од значаја је прелиминарна рачуница консултанта за инострана улагања Милана Ковачевића према којој би само трошак повећања капацитета луке изнео преко пола милијарде евра. [\[9\]](#) Идеја двоколосечне пруге председника Тадића је, очигледно због енормних трошкова и рока реализације, потиснута пре краја јануара. Од тада се говори само о обнови постојеће па су на том основу и провођене пројектне активности „Италфера“ и београдског „ЦИП-а“ са октобром као роком завршетка. Оцени реконструкције изнета су различита нагађања да би се на крају испоставило да се ради о суми од 337 милиона евра: 198 милиона евра ће обезбедити Србија, а 138 милиона Црна Гора. Посао су уговорили председници Тадић и Вујановић приликом Тадићеве посете Црној Гори почетком јула. [\[10\]](#) Према пројекту модернизована пруга треба да обезбеди просечну брзину до 65 километара на сат до 2015. године, односно (уз додатне инвестиције) до 100 километара на сат до 2030. године.

[\[11\]](#)

Процене трошкова изградње аутопута врте се око 1.5 милијарди, а рок изградње би имао да буде 5 година.

И чувајте се ајкула

Представићу историју тог пројекта, колико је мени доступна. Тендер за куповину Луке Бар био је отворен до првог фебруара 2010. године, затим је продужен за још два месеца. На продају су понуђене акције компаније-оператера генералног терета и карго терминала с обавезама инвестиција (докапитализација) како у властите инсталације, тако и у инфраструктуру и земљиште које по истеку уговора остаје у власништву државе Црне Горе. Поред три приватне компаније из других делова Европе и света, интерес за луку су показале Италија и Србија. Премијер Берлускони је са гостом председником Тадићем начелно договорио заједнички наступ на тендеру као логичан корак који следи из меморандума о разумевању којег су 16. јуна 2009. у Подгорици потписале Србија, Црна Гора и Италија према којем су италијанска пројектантска кућа „Италфер“ и београдски Саобраћајни инстиут ЦИП преузели обавезу да начине студију оправданости (финансијску, техничку и саобраћајну анализу) за модернизацију пруге Београд-Бар. На новембарском пословном форуму у Риму италијанска страна је српској дала две недеље да се домаћи привредници усагласе око пројекта куповине луке. Упоредо је потписан и меморандум о разумевању Србије и Италије о сарадњи у области путне и железничке инфраструктуре. [\[12\]](#)

Према договору, иницијативу за формирање конзорцијума приватних компанија дала је средином новембра 2009. године Влада републике Србије. Вођство конзорцијума припало је Миодрагу Костићу, председнику МК групе, али новчани одраз владине загрејаности за посао није могао да се наслути. [13] Ствар није далеко одмакла иако је влада, да би је поспешила, крајем децембра основала предузеће ББ Карго

[14]

које је требало да са приватним инвеститорима учествује у куповини луке. Правог интереса није било ни код домаћих крупних капиталиста, који због транспортних тешкоћа и малог капацитета барске луке већ раде преко Солуна, Констанце и Ријеке, ни код италијанских, који су чекали израду студије изводљивости модернизације пруге. Није било познато колико је држава предвидела средстава за инвестицију у луку, а да је таква намера постојала говори формирање државног ортака у конзорцијуму. Непознато је због чега се од тога до 30. јануара 2010. одустало. Министар Мркоњић је отворено рекао да Влада Србије не жели и нема могућности да својим новцем уђе у куповину дела барске луке.

[15]

Да је оптимизам у погледу продаје био претеран могло је да се види већ из тога што је тендер продужен за још два месеца да би у априлу било објављено да је пропао, односно, да се ни три светске компаније ни српско-италијански конзорцијум нису појавили са понудом. Није помогло ни лобирање министра Мркоњића који је пројекту посветио и душу и срце: из конзорцијума којег су сачињавали „МК група“, „Викторија група“ и „US Steel“ без објашњења су се повукли се Смедеревљани из Питсбурга. Говорећи о томе професор Економског факултета у Београду Љубодраг Савић поновио је ноторну чињеницу: док се не обнови пруга до Бара она остаје на капацитету од два милиона тона и пола милиона тона контејнерског промета те учешћем у транспорту Србије од седам до осам одсто. [16] Најјефтинији транспортни пут је Дунавом до Констанце, поред ње су уходани правци преко Солуна и Ријеке.

[17]

Директор Института економских наука Дејан Ерић, консултант за приватизацију речене луке, истим поводом је рекао да се од куповине одустало са два разлога: због тога што је инвестиција краткорочно гледано веома тешко бреме за привреднике који су у условима кризе посвећени пуком преживљавању те због лошег стања пруге и недостајућег аутопута. Инвестиција би била исплатива на дуги рок, али то „захтева дугорочније и чвршће опредељење државе, која би требало да уложи максималан напор да се модернизује пруга и изграде путеви“ јер „Србија мора да буде повезана са неком луком“.

[18]

Хвалећи свог коња подгоричка прорезимска „Побједа“ пренела је да је наступила права инвестициона поама, да је Лука Бар од великог интереса Италији, због продора на

Балкан, Русији јер би то био „излаз на Медитеран“, Кини терминал за лакши пласман робе у југоисточну Европу, интересе Немачке и Француске нема потребе објашњавати јер су саморазумљиви, при томе је „од највећег интереса за Сјеверноатлански војни савез“ зато што је савез од читаве Црне Горе заинтересован баш за ту луку, тачније, „један њен дио“. Пошто сте се насмејали, да пређемо на делове текста у коме се говори о интересима Црне Горе. Срђан Вукчевић је објаснио да потенцијали луке „многоструко превазилазе потребе увоза и извоза Црне Горе“, док је извршни директор Луке Слобо Пајовић знатно отвореније рекао да и у садашњем стању „Лука Бар Црној Гори доноси годишње прихода колико и туризам“, те: „Неће само Лука имати бенефите од приватизације, већ комплетна црногорска економија. (...) Свака тона робе која дође у Луку Бар значи зараду за државу Црну Гору.“ [\[19\]](#)

Будући да је министар Мркоњић пред Тадићев пут у земљу отаца изјавио да је Србија и даље заинтересована за инвестицију у ту луку [\[20\]](#) питајмо се наглас који би, дакле, интерес Србије могао да буде у куповини у коју, да би се оствариле основне претпоставке рентабилности, у року од пет година треба да се инвестира две и по милијарде евра (360 евра по глави становника), с тим да су четири петине те суме приступни путеви? Економски интерес, будући да роба свеједно иде преко Копра, Ријеке, Констанце и Солуна и при данашњој оскудици капитала и кредитном рејтингу Србије, фактички не постоји. У питању су, дакле, политички и ини интереси толико значајни да при свега у шта се у овој земљи државним парама може и мора инфраструктурно изградити превазилазе баш све друге потребе.

И мотрите на људе

Па да прочачкамо мало, служећи се у највећој мери цитирањем главних протагониста, кренувши од министра Мркоњића. Он је радио на пројектовању и извођењу пруге Београд-Бар због чега је десет година живота провео у Црној Гори. „Ја „гурам“ те пројекте из све снаге, као инжињер, а не као политичар.“ [\[21\]](#) И нема калкулације, показатеља или чињенице које би могле да пољуљају његову вољу да на том правцу гради и изгради. Цитирам:

Политика: Да ли привредници, чланови конзорцијума, траже субвенције за транспорт робе железницом?

Мркоњић: Још се преговара, али сигурно нећемо дати ни динар и „Железнице Србије”

неће бити оштећене. Србија треба да има излаз на море и ово јој је шанса. Али ако привреда нема интерес, у реду. [\[22\]](#)

Готов цитат.

Други промотер, председник Тадић, је пред скорошњи пут у Црну Гору тамошњој државној телевизији изјавио, што је РТС је пренео, да две земље нису "довољно урадиле на неким историјским пројектима", односно да је његов "политички сан ... да завршимо аутопут према Црној Гори и модернизујемо железницу". [\[23\]](#) Тиме су гласови који су се могли чути почетком године, да на том пројекту инсистира лично председник Тадић, из његових уста коначно потврђени. У интервјуу из јанара 2010. стоји да је и председник Тадић у обзир још увек узимао економске аспекте пројекта јер је „потврдио да Београд разматра могућност учешћа српских конзорцијума у поступку приватизације луке Бар, као и могућност пласмана капитала у Жељезнице Црне Горе и објаснио да ће та одлука бити донета у складу са економским принципима.“ Уз то је рекао и следеће: "Ипак не бих од економије могао да одвојим ни питање културе и очување језика. Србија је живо заинтересована да се српски језик учи у црногорским школама", казао је Тадић, потврдивши да је о томе разговарао са црногорским руководством.“

[\[24\]](#)

Седам месеци касније, председник се обрео званичној посети Црној Гори. Посета је била комплетан фијаско. Изостао је пријем код председника тамошње скупштине и заједничка конференција за штампу након састанка са премијером Ђукановићем: то медијски нагласак на шутирању лопте на Цетињу те посети завичајном Смиријечну не може да прикрије. Ако занемаримо штуро званично саопштење на сајту владе Црне Горе [\[25\]](#) нешто информација о састанку са Ђукановићем могло је да се дозна на конференцији за штампу сазваној након потписивања некаквог уговора између Црне Горе и Босне и Херцеговине. Ђукановић је, одговарајући на наваљивање новинара, рекао да је састанак са Тадићем придонео „правилној идентификацији приоритета у будућим фазама билатералне сарадње“: “То се односи, пре свега, на аутопут Бар - Београд, као деоницу пута који је веза са Будимпештом, Букурештом и осталим центрима средње Европе. Било је речи о наставку реализације пројекта реконструкције железница, бољем коришћењу енергетских потенцијала, унапређењу у области туризма, али и о отвореним питањима у региону.“

[\[26\]](#)

Како је по доласку одмах отишао на радни ручак код премијера Ђукановића он је једино потом могао да са председником Вујановићем „уговори“ модернизацију железнице, што тек ових дана дознајемо од министра Мркоњића.

Шта тачно та „правилна идентификација приоритета“ политички значи огледа се у информацији која се односи на потоње разговоре двојице председника: „Када је реч о питању црногорске националне заједнице у Србији, председник Црне Горе је рекао да је уверен да ће њихов статус што пре бити регулисан. Што се тиче положаја српских држављана у Црној Гори, Вујановић је рекао да сви људи у Црној Гори, као грађанској држави, имају пуну слободу исказивања свог националног идентитета. (...) Тадић је поручио да Србија охрабрује своје грађане црногорске националности да формирају своје заједничке листе и изађу на изборе за представнике у националним саветима. Он је такође рекао и да је српски народ у Црној Гори аутохтон народ и очекује да ће у будућности Црна Гора поштовати право српског народа при попису становништва, као и да ће обезбедити услове за заштиту језика и културног наслеђа Срба.“ [\[27\]](#) Не заборавимо да је пред пут у Црну Гору председник Тадић, како је наведено, „додао да би волео да Црна Гора усвоји закон којим ће се дефинисати као матична држава и за Црногорце и за Србе.“

[\[28\]](#)

Ово су несигурна времена

Од јануарске везе економије са питањем уставних и културних права тамошњих Срба, како смо могли да се уверимо, није остало ништа. Можемо да се питамо да ли је капитулирао на лицу места па „уговорио“ са Вујановићем; да ли је одлука да „уговори“ донешена раније, а Ђукановићу је већ била позната па је остао без преговарачких адута у погледу Срба; или је просто баталио то питање зарад свог унапред обелодањеног „политичког сна“ што је изјава која, имајући у виду да питање је Коридора 11 од виталног значаја за Црну Гору а не за Србију која има и куда и како, значи да у погледу статуса Срба није могао више од тога да на то питање скрене пажњу саговорника. Стога ни најмање не чуди да је у Црној Гори колико истога месеца, упркос жестокој опозицији српских посланика, за званичан проглашен црногорски језик. [\[29\]](#)

За председника Тадића Коридор 11 има, поред потребе да досања своје политичке снове, троструку сврху: то је пут ка решењу економских проблема Санџака (председник у разговору с туским политичарима не користи термин „Рашка област“), служи да повеже „становнике Санџака са обе стране границе“ те је за Србију и Црну Гору од „историјског и националног значаја“. [\[30\]](#) Бавећи се у Цариграду поводом потписивања колико чувене толико никада, ничим и нигде јавности образложене Истанбулске декларације [\[31\]](#)

Тадић је о пројекту рекао да се „нада да ће Србија и Турска бити у стању да заједно изграде пут од Београда до Црне Горе, који ће проћи кроз Санџак и Србију, преко Вишеграда, повезати са БиХ.“ Због чега би председник да гради тај пут? "Дубоко сам уверен да би један такав пут имао симболички, а не само економски и развојни значај",

нагласио је Тадић.

[32]

Овде се, имајући у виду ratio у приступу изградњи Коридора 11, поставља питање трасе.

Да ли ће речени крак ићи некуда од Новог Пазара попреко или ће се од предвиђене руте Коридора 11 одвајати на Ужице ка природној тачки споја са лонгитудиналом преко Устипраче па на некадашњи Пут АВНОЈ-а? Гледајући укупну политику према том делу земље и политику ослонаца на Турску коју трпимо већ целу годину и чије су последице, судећи према деловању муфтије Зукорлића, несагледиве, у варијаблу ћу увести Оквирни споразум о реконструкцији државног пута М8 (Нови Пазар-Аљиновићи), потписан приликом Ердоганове посете Србији, руту која се надовезује на постојеће радове Нова Варош-Аљиновићи и Нова Варош-Кокин Брод. Да ли је то, у ствари, рута којом ће се ићи на Вишеград? Да сам на Ердогановом месту такву бих одлуку свом снагом подржавао: дуж те руте која пресеца статистички регион Санџак могла би да буде начињена директна веза између двају штићеника, Косова и БХ Федерације, а црвеним заставама на којима недостаје жута боја, дршка српа и чекић украшени Нови Пазар постао би, преко природних праваца саобраћаја и о солидарном трошку осиромашених и обезнађених становника остатка Србије, саобраћајни центар тог дела Балкана.

Мама , знаш ли како љуби?

Да би овај masterpiece онога што се под бољшевичким режимом у Србији називало волунтаризам, а не видим никакав разлог да се тако не назове и данас, добио смисао који се у званичној Србији сматра за ексклузивно прогресиван, дакле европски односно евроинтеграцијски, Коридор 11 је морао да добије европски значај. Да би се таква амбиција остварила било је неопходно да се за идеју нађу европски спонзори. Не може се рећи да у том смислу није проливено много керозина. Председник Тадић је приликом поменутог сусрета са Силвиом Берлусконијем предложио да пројекат постане европски Коридор 11, што је овај прихватио, а интерес за подршку према ЕУ показала је и Румунија. О томе су наши министри, укључујући и ресорно задуженог за евроинтеграције и науку Ђелића, говорили где год да су по Европи путовали и кога год да су с тих страна угошћавали. Осим спонзора био је потребан и формалан оквир па је пројекат унешен у Генерални мастер план развоја саобраћајне инфраструктуре у Србији, који је, опет, како рече министар Мркоњић, прво поглавље „двадесетогодишњег плана развоја председника Тадића“. [33] У процесу није пропуштена прилика да се одрекне још једног дела суверенитета: „Мастер план је предуслов за финансирање изградње инфраструктуре из претприступних фондова ЕУ. Ми у овој области више ништа не можемо да радимо без Европске уније. И зато је господин Венсан Дежер заједно са мном буквално задужен за реализацију овог плана.“ [34] То, ипак, није само још један део

евроинтеграциске политике председника Тадића и подручне му владе нити је једино ствар форме. Уколико би пројекат био проглашен европским коридором било би га лакше финансирати: „Сврха тога је да се добију најповољније камате, како се показало у случају Коридора 10: „За тај посао смо само за годину дана обезбиједили 1,1 милијарду еура. За остале наше пројекте много теже обезбеђујемо средства.“

[\[35\]](#)

Објашњавајући у другој половини јуна 2010. главне црте Мастер плана министар Мркоњић је рекао да су Коридор 10 и Коридор 11 са „Европом“ усаглашени као приоритети те да она „финансира планове и изградњу с три милијарде евра. Те инвестиције су у делокругу погрочног му Министарства за инфраструктуру, а „остали путни правци су домаћи проблем у смислу финансирања ... Послове на тим „попречним“ аутопутевима, према новој подели посла унутар владе радиће Министарство за национални инвестициони план и финансираће се из новца добијеног од продаје „Телекома“ [\[36\]](#) Ни месец дана од објављивања Мастер плана није прошло и већ нам се пружила прилика да се уверимо да нешто у тој причи озбиљно смрди: толико помињани Меморандум о разумевању о реализацији изградње деонице аутопута Београд-Јужни Јадран (Коридор 11) од Љига до Чачка и од Чачка до Пожеге, јасно је када се доступни извори пажљиво прочитају, треба да обезбеди компанији „Колин инсаат“ и конзорцијуму турских грађевинских фирми „основ за њихов озбиљан наступ пред финансијским институцијама, које ће обезбедити повољне зајмове.“ [\[37\]](#) Пречани би питали: „Је ли, а ди су ту европски новци?“ Па нема их, мој добри Лало, јер нема ни Коридора 11. Пројекат није прихваћен као општи континентални интерес у још увек имућној Европској унији којој је, за разлику од опустошене Србије, кристално јасно да нема пара за бацање на било чије политичке снопхвате.

Тако се догодило да пројекат двоколосечне пруге, од које се срећом одустало, односно реконструкције постојеће и аутопут, што све заједно требало да чини тзв. Коридор 11, најједном не бива европски већ заједнички српско-турски интерес. Сасвим је непознато да ли се увлачењем Турске рачунало на појачање аргументације о општем европском интересу, али је извесно да ни та намера није поколебала мишљење Европске Уније. Припрема јавности за ту чињеницу, израчунљиву кроз проценте у интересу кредитора на суму која се изражава у десетинама милиона евра, почела је: личну председникову иницијативу која се и у том погледу завршила фијаском нико више, па ни он сам, не помиње. [\[38\]](#) Остао је аутопут „Јужни Јадран“.

Знаш ли као ме гули?

Уместо јефтинијег инвестиционог капитала фондова ЕУ на које су Тадић и Мркоњић рачунали меморандум предвиђа да приватне компаније обезбеде капитал на слободном тржишту што значи да ће бити скуп без обзира да ли ће Турска својим компанијама да пружи кредитне гаранције или неће. Поред тог меморандума потписан је и Оквирни споразум о реконструкцији државног пута М8 (Нови Пазар-Аљиновићи) чије би трошкове Србија покрила са 15% док би остатак био финансиран кредитом којег ће код Ексим банке обезбедити Влада Турске. Тим споразумом је предвиђено да српски грађевинари и опрема у извођењу радова учествују са 45% [39]. Тај споразум, иако се нигде не наводи да јесте или би могао да буде модел за сарадњу на пројекту „Јужни Јадран“, је са више страна занимљив.

Мркоњић је, доказујући колико је драгоцен извор за економску историју, на питање зашто се новац за крупне инвестиције не тражи од држава које капитала за пласман у Србију имају (читај: Русија, Кина, долазили су Кувајћани нудећи и новац и тржиште), Политици рекао следеће: „Има високих државних функционера који су драстично против тога да Србија узима кредите од појединих држава. Ја сам до тог састанка био за такву врсту кредита, али после састанка Националног савета мислим да су у праву они који се томе противе. Сви ти државни кредити су ем скупи, ем су условљени ангажовањем предузећа и радника из тих земаља које дају кредите. Истина, Србији остаје изграђен пут, пруга или мост али наши радници остају незапослени у том случају. Ти кредити су скупљи од кредита које Србија добија од међународних финансијских институција.“ [40] По којем је онда финансијском и економском основу потписан меморандум са Турском?

Кад смо већ код меморандума хајде да се осврнемо на још једну занимљиву ствар. Министар Мркоњић био је одрешит када је тврдио да изградња тзв. Коридора 11 спада у делатност подручног му министарства. Међутим, поменути меморандум и оквирни споразум са Давутоглуом није потписало његово, већ министарство за Национални инвестициони план. [41] Баш сте се питали да ли је могуће да се Г17 не појављује у причи, јел' да? Надлежности су пренешене пре 3. јула: тада је Верица Калановић, министар за НИП, почела да малтретира колегу коментаришући потписивање уговора са домаћим конзорцијумом који треба да изгради деоницу Уб-Лајковац речима да су цене изградње „значајно веће од оних које смо постигли прошле године“ на шта јој је министар Мркоњић инг. Милан промптно одговорио да је то "глупост каквих се раније наслушао." [42]

Динкић је стварно вешто одиграо: бес јавности због бламаже са тзв. Коридором 11 од концепта преко избора руте до стварних трошкова може да падне једино на Мркоњића и Тадића док ће он са Љајићем и ортацима у Странци региона те паре да харчи. Уз то ће му, никада се не зна када ће избори у овој чудноватој земљи, капнути и новац од

приватизације Телекома да политички профитира на умиривању статистичком регионализацијом и трасом јужнојадранског аутопута онеспокојеног народа уздуж Западне Мораве и попреко од Ваљева до Прибоја. Министар Мркоњић, још једном доказавши комплетну некомпетенцију за бављење било каквом политиком, сам се угурао између министарства за НИП и сиротиње раје: „Нема разлога за забринутост у општинама Златиборског округа зато што ће траса аутопута према Црногорском приморју ићи преко Пештера. Овај крај неће никако остати по страни нити ће бити заборављен јер ће се градити и аутопут Појате-Краљево-Чачак- Ужице-Вишеград” [\[43\]](#)

У то не треба, наравно, веровати. Министар Мркоњић је познат и по томе што попут његовог претходника, ваљда осокољен јагњетином и домаћом љутом из успутних ресторана, на градилиштима уме стварно свашта да каже. Као што сте могли да се уверите из детаља о надлежностима, политичке одлуке доноси неко други, а ваучере држи неко трећи. Не пита се ту он ништа баш. Трасу ће одредити председник Тадић, а он до сада нити једном речју није показао јасну намеру да развија западноморавски правац.

Скроз сам банкрот, мама

Будући да је, како сам раније образложио, излазак Србије на море преко развођа био и јесте политички пројекат, поставља се логично питање: која је уопште очекивана дивиденда из тако скупе политичке инвестиције и ко ће да је узима? Шта, дакле, пројекат куповине луке, обнове железнице и изградње аутопута доноси Србији, који је њен интерес, политички, развојни, економски, колики су социјални ефекти, колико је инвестиција профитабилна? Као што већ рекох у чланку [Танка црна линија](#), полазишни проблем оријентације ка луци Бар лежи у чињенци да је она за озбиљан претовар неподесна: плитка је, мала и високом планинама одвојена од залеђа. К томе, задужена је, има вишак радника великих социјалних права и ниске радне етике те застареле инсталације. Високо развође дунавског и јадранског слива те историја која каже да Антибари никада није био значајна лука, тиме ни град, су чињенице које говоре по себи. Уистину је тешко да се докучи било какав ваљан разлог који би требало да мотивише Србију да о трошку својих пореских обвезника то стање мења.

Погледајмо на тренутак економске аспекте изградње тог аутопута у међувремену дефинисаном рутом преко Новог Пазара, под радном претпоставком да је за Србију аутопут ка Црној Гори уистину потребан. [\[44\]](#) Тај би аутопут пролазио областима познатим по дугим, снежним и хладним зимама што би цену одржавања проходности и оправке коловоза уништеног сољу, ризлом и тешким машинама за гурање снега подигло

до те мере да никако није јасно коју би цену на наплатној рампи требало да плаћају возачи да би се досегла рентабилност инвестиције. Да би експлоатација морала да буде покривена социјализацијом трошка јасно произилази из информација да постоје значајни проблеми у одржавању најфреквентније саобраћајнице у земљи, (правог) европског Коридора 10 те да се тражи поскупљење друмарине. Не стоји много пута поновљена Мркоњићева теза да је аутопут у одређеном року самоисплатива инвестиција која доноси значајан девизни прилив: неки друмови јесу, други пак нису самоисплативи. Тако је према нашим тренутним кредитним могућностима и фреквенцији саобраћаја потребно, исплативо и разборито да се меморандум са Турском стави у архиву и споственим напором изгради започети аутопут до путоказа који показује да је Чачак лево а Ваљево десно, да би се повезао са обилазницом око Београда која више не би требало да се гради као Прокоп који ће, према свему судећи, као опште место да замени Скадар на Бојани.

Стратешки разлози који су мотивисали изградњу пруге од Београда до Бара – пребацивање трупа и материјала, савезничко снабдевање морем, резервни пут трговине у случају блокаде главних – данас не постоје. Постоји само један разлог да се инвестира у ту пругу, а тај је само њено постојање. Слажем се с министром Мркоњићем када каже да та запуштена и неремонтована пруга треба да буде реконструисана: огроман новац већ уложен у њу по себи оправдава такву инвестицију. Стање привреде и комуникација у областима којима пролази у ствари императивно захтевају солидан железнички транспорт, а инвестиција није превелика (свега нешто мање од 200 милиона евра или мање од 30 евра по глави становника).

Брине ме, ипак, начин финасирања реконструкције. Министар је у јануару рекао следеће: „Одмах да кажем, исказани интерес италијански предузећа да уђу у ремонт пруге је огроман. На прузи се мијењају само стабилна постројења, а то је оно што Италијани имају – електрика и шине. И још један важан податак. Ми смо руским предузећима и руским жељезницама понудили, у оквиру кредита од око милијарду долара који нам Руси дају, да се 250 милиона долара усмјери управо за реконструкцију пруге Београд-Бар.“ [\[45\]](#) Мркоњић је, како је горе већ било речи, до јуна прихватио став неких министара да не треба узимати кредите од појединих држава које као услов постављају самостално извођење радова чиме је унапред искључио је руску понуду. То би могло да значи да би за те радове држава требало да се задужи на другој страни и под непознатим интересом да би могла да плаћа италијански материјал и друге извођаче. Не треба губити из вида да је писање пројекта Италија финасирала са милион, а Србија и Црна Гора са укупно 400 хиљада евра. То је интересантно питање које би јавност од октобра, када пројектна документација буде била предата, требало помно да прати.

Не слажем се са идејом да је обнова барске железнице само један део пакета. То би требало да буде цео пакет. Куповина и даље инвестиције у луку Бар према неком старом концепту који се рециклиран као „Липе цвату“ али са непостојећом европском глазуrom јавности продаје као некакав Коридор 11, непотребна је колико и аутопут. У првом реду стога што би се за наше прилике огроман приватни капитал прелио у Црну Гору да њој доноси повећану добит од лучке таксе док у Србији постоје читави региони и читаве привредне гране жедне тог капитала. Не постоји никакав разлог да држава која вапи за инвестицијама у толикој мери да на неколико година преузима плаћање радника у фабрикама иностраних власника [46] на било који начин помаже иностране инвестиције домаћих капиталиста. Она не може да их спречи, али не треба ни на који начин да их охрабрује, поготово не упуштајући се у приватно-јавно партнерство. Има за такве аранжмане много профитабилијних пројеката код куће. Нама је инвестиција у железницу потребна ако ни због чега другог онда да већ постојеће не би пропало до потпуне неупотребљивости, а када је обновимо нека луку купи ко жели и форсира транспорт њоме колико год хоће и нека, слободно му било, са једином животно заинтересованом страном у овој запетљанцији, Републиком Црном Гором, тражи концесију за по вољи му коју руту аутопута.

[1] Наслов и поднаслови су преузети из стихова Бранимира Штулића Ћонија снимљених на плочама групе *Азра*.

[2] Дејан Мирковић, ЕУ против српске грађевинске индустрије, *НСПМ Online*, 06. 07. 2010.

<http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/eu-protiv-srpske-gradjevinske-industrije.html>

[3] Goran Popović, Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. januar 2010.

<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>

[4] Синиша Стефановић, Танка црна линија, *НСПМ Online*, 25. децембар 2009.

<http://www.nspm.rs/politicki-zivot/tanka-crna-linija.html>

[5] Треба ли нам Коридор 11 као државни приоритет, *Политика Online*, 18. januar 2010,

<http://www.politika.rs/rubrike/Ekonomija/Treba-li-nam-Koridor-11-kao-drzavni-prioritet.sr.html>

- [6] Goran Popović, Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. januar 2010.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>
- [7] Goran Popović, Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. januar 2010.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>
- [8] Миша Бркић, Саобраћај је улазница Србије у Европу, 20 јуна 2010, Политика Online,
<http://www.politika.rs/rubrike/Politika/139196.sr.html#>
- [9] Srpska posla, *Pobjeda*, 03. decembar 2009.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2009-12-03&id=175703>
- [10] D. Milinković, Pustite me da radim, 17. 08. 2010.
<http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/aktuelno.69.html:296601-Pustite-me-da-radim>
- [11] Do 2030. prugom do Bara 100 na sat, 16. 07. 2010.
http://www.b92.net/biz/vesti/tema.php?id=503&start=0&nav_id=445758
- [12] Јага за Лuku Bar, *Pobjeda*, 18. novembar 2009.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2009-11-18&id=174779>
- [13] Srpska posla, *Pobjeda*, 03. decembar 2009.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2009-12-03&id=175703>
- [14] Luka čeka novu prugu, *Pobjeda*, 10. april 2010.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-04-10&id=182980>

[15] Goran Popović, Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. januar 2010.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>

[16] Милан Ковачевић, пак, сматра да се преко луке у Бару обавља 30 одсто српског транспорта.

Веома су занимљиво ово драгично одступање у процентима.

Треба ли нам Коридор 11 као државни приоритет. *Политика Online*, 18. јануар 2010,

<http://www.politika.rs/rubrike/Ekonomija/Treba-li-nam-Koridor-11-kao-drzavni-prioritet.sr.html>

[17] Srbija odustala od Luke Bar zbog loše železničke veze?!, *Press Online*, 12. 04. 2010.

[http://www.pressonline.rs/sr/vesti/u_fokusu/story/](http://www.pressonline.rs/sr/vesti/u_fokusu/story/111368/Srbija+odustala+od+Luke+Bar+zbog+loše+železničke+veze!.html)

[111368/Srbija+odustala+od+Luke+Bar+zbog+loše+železničke+veze!.html](http://www.pressonline.rs/sr/vesti/u_fokusu/story/111368/Srbija+odustala+od+Luke+Bar+zbog+loše+železničke+veze!.html)

[18] Лука Бар стратешки интерес Србије, *Политика Online*, 25.04.2010

<http://www.politika.rs/rubrike/vesti-dana/Luka-Bar-strateshki-interes-Srbije.sr.html>

[19] Jagma za Luku Bar, *Pobjeda*, 18. novembar 2009.

<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2009-11-18&id=174779>

[20] Mrkonjić je rekao i da će preporučiti srpskim preduzećima

da učestvuju na novom tenderu za Luku Bar i da im je za to potrebna podrška vlade Srbije.

Italija lobira za Koridor 11, *RTCG*, 2.jul 2010.

<http://www.rtcg.me/vijesti/ekonomija/info/26756-italija-lobira-za-koridor-11-.html>

[21] Goran Popović, Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. januar 2010.

<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>

[22] Треба ли нам Коридор 11 као државни приоритет, *Политика Online*, 18. јануар 2010,

<http://www.politika.rs/rubrike/Ekonomija/Treba-li-nam-Koridor-11-kao-drzavni-prioritet.sr.html>

[23] Тадић за најбоље односе са Црном Гором, *РТС*, уторак, 06. јул 2010 <http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/1/%D0%A1%D1%80%D0%B1%D0%B8%D1%98%D0%B0/734096/%D0%A2%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D1%9B+%D0%B7%D0%B0+%D0%BD%D0%B0%D1%98%D0%B1%D0%BE%D1%99%D0%B5+%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%B5+%D1%81%D0%B0+%D0%A6%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%BC+%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BC.html>

[24] Тадић: Време је да окренемо нову страницу у односима са Црном Гором, *Танјуг*, Београд, 26. јануар 2010.
<http://www.predsednik.rs/mwc/default.asp?c=304000&g=20100126115118&lng=cir&hs1=0>

[25] Predsjednik Vlade Milo Đukanović razgovarao sa predsjednikom Republike Srbije Borisom Tadićem,
<http://www.gov.me/vijesti/98191/Predsjednik-Vlade-Milo-đukanovic-razgovarao-sa-predsjednikom-Republike-Srbije-Borisom-Tadicem.html>

[26] Č. Prelević, Tadić u CG: Postoji rešenje za probleme, *Novosti Online*, 08. јул 2010.,
<http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/aktuelno.69.html:291550-Tadic-u-CGPostoji-resenje-za-probleme>

[27] Тадић и Вујановић о свим питањима од значаја, *Танјуг*, 8. јул 2010.
<http://www.predsednik.rs/mwc/default.asp?c=304500&g=20100708164240&lng=cir&hs1=0>

[28] Тадић за најбоље односе са Црном Гором, *РТС*, уторак, 06. јул 2010
<http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/1/%D0%A1%D1%80%D0%B1%D0%B8%D1%98%D0%B0/734096/%D0%A2%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D1%9B+%D0%B7%D0%B0+%D0%BD%D0%B0%D1%98%D0%B1%D0%BE%D1%99%D0%B5+%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%B5+%D1%81%D0%B0+%D0%A6%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%BC+%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BC.html>

[29] Настава у Црној Гори убудуће на црногорском језику, *НСПМ Online* 20. јул 2010.
<http://www.nspm.rs/hronika/nastava-u-crnoj-gori-ubuduce-na-crnogorskom-jeziku.html>

[30] Тадић: Привући инвеститоре да граде у Србији, *Танјуг*,
<http://www.predsednik.rs/mwc/default.asp?c=305000&g=20091027193709&lng=cir&hs1=0> ,
27. октобар 2009.

[31] За оне који овај документ неким случајем нису преузели:
Istanbul Declaration,
<http://www.vijesti.ba/politika/10088-Tekst-Istanbulske-deklaracije.html>

[32] Председник Тадић: Нови почетак у односима три земље, *Танјуг*, 24. април 2010.
<http://www.predsednik.rs/mwc/default.asp?c=304500&g=20100424155347&lng=cir&hs1=0>

[33] Миша Бркић, Саобраћај је улазница Србије у Европу, 20 јуна 2010,
Политика Online, <http://www.politika.rs/rubrike/Politika/139196.sr.html#>

[34] Миша Бркић, Саобраћај је улазница Србије у Европу, 20 јуна 2010,
Политика Online, <http://www.politika.rs/rubrike/Politika/139196.sr.html#>

[35] Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. јануар 2010.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>

[36] Миша Бркић, Саобраћај је улазница Србије у Европу, *Политика Online*, 20/06/2010,
<http://www.politika.rs/rubrike/Politika/139196.sr.html#>

[37] Мост између Србије и Турске, *РТС*, 12. 07 2010,

<http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/1/%D0%A1%D1%80%D0%B1%D0%B8%D1%98%D0%B0/736526/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D1%82+%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D0%B5%D1%92%D1%83+%D0%A1%D1%80%D0%B1%D0%B8%D1%98%D0%B5+%D0%B8+%D0%A2%D1%83%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B5.html>

[38] Д. Јокић, Главни град највеће градилиште у Србији, *Политика*, београдско издање, 5. август 2010

[39] Turci grade deo Koridora 11 ka CG, *B92 Online*, 13. 07 2010, http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2010&mm=07&dd=13&nav_id=445002

[40] Миша Бркић, Саобраћај је улазница Србије у Европу, *Политика Online*, 20/06/2010, <http://www.politika.rs/rubrike/Politika/139196.sr.html#>
С тим у вези обавезно прочитати инспиративан чланак о судбини руског зајма од 1 млрд US\$:
Младен Ђорђевић, Кредит за буџет и маркетинг, *НСПМ Online*, 04. 07. 2010
<http://www.nspm.rs/politicki-zivot/kredit-za-budzet-i-marketing.html>

[41] Мост између Србије и Турске, *PTC*, 12. 07 2010,

<http://www.rts.rs/page/stories/ci/story/1/%D0%A1%D1%80%D0%B1%D0%B8%D1%98%D0%B0/736526/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D1%82+%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D0%B5%D1%92%D1%83+%D0%A1%D1%80%D0%B1%D0%B8%D1%98%D0%B5+%D0%B8+%D0%A2%D1%83%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B5.html>

[42] Mrkonjić: I Italija želi Koridor 11, *B92 Online*, 3. 07. 2010
. http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2010&mm=07&dd=03&nav_id=442688&fs=1

[43] Мркоњић: До октобра договор о модернизацији барске пруге,
Политика Online, 14/08/2010
<http://www.politika.rs/rubrike/Ekonomija/Mrkonjic-Do-oktobra-dogovor-o-modernizaciji-barske-pruge.sr.html>

[44] (Ne)isplativi autoput i pruga do CG, 03.08. 2010, *B92 Online*,
http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2010&mm=08&dd=03&nav_id=449439&fs=1

[45] Svi putevi vode u Bar, *Pobjeda*, 30. januar 2010.
<http://www.pobjeda.co.me/citanje.php?datum=2010-01-30&id=178772>

[46] Дејан Миљковић, Повратак у економску реалност, *НСПМ Online*, 24. 08. 2010.
<http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/povratak-u-ekonomsku-realnost.html>
Јован Б. Душанић, Стране инвестиције као панацеја, *НСПМ Online*, 24. 08. 2010.
<http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/strane-investicije-kao-panaceja.html>