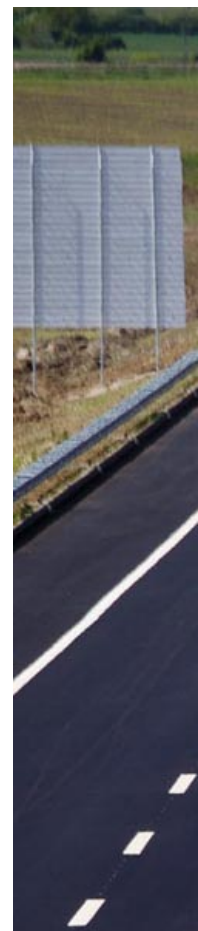


Иако је министарка грађевинарства Зорана Михајловић најавила да ће коначна рачуница бити тек изведена, изградња последње и најтеже деонице на јужном краку Коридора 10 коштала је, судећи према изјавама државног врха, бар двоструко више него што је на тендерима било уговорено, а слична је ситуација и са источним краком, од Ниша до Димитровграда.

Процене дате на отварању 26,3 километара кроз Грделичку клисуру, да су из кредита Европске инвестиционе и Светске банке, али и делом из државног буџета, покривени трошкови вредни између 350 и 400 милиона евра, прилично одударају од 180 милиона евра, колико је укупно тендерима било уговорано за деонице и лотове на тој траси.



Просек по километру, уместо уговорених 6,8 милиона евра, достигао је износ између 13,3 и 15,2 милиона евра. Поређења ради, готово идентична по тежини деоница у Северној Македонији, уз границу са Грчком, коштала је тамошњу државу у просеку нешто више од седам милиона евра по километру.

Такође, према уговорима, део од Ниша до бугарске границе требало је да се заврши за укупно 338,5 милиона евра а судећи по изјави министарке Михајловић, утрошено је 485, или уместо просека од око четири милиона евра за километар плаћено је 5,6 милиона.

Иако је то опет много мање него просек на јужном краку, треба напоменути и да је реч о мање захтевној деоници.

При том, у оба случаја се цене из уговора, уклапају са износима по којим су два домаћа конзорцијума пре осам година изградила полупрофил ауто-пута од границе са Мађарском до Београда, 108 километара. Њихова цена је износила око милион евра по километру, да су радили пуни профил то би било два за посао који је водио кроз равницу, док брдско-планинска варијанта, наравно, поскупљује, али сигурно не седам до осам пута.

Читаву градњу на ова два потеса пратиле су разне „ситуације“, од оптужби извођача да пројекти не одговарају стању на терену, раскидања уговора са неким фирмама па њихово враћање опет на исту трасу, неконтролисано увођење подизвођача којих је у неком тренутку било више него километара пута који се ради, а све је пратило масовно пробијање рокова, чак и на више година и обрушавање потпорних зидова на косинама па ново пројектовање санација...

У једном тренутку, пре годину дана била је ангажована чак и БИА како би се утврдила одговорност за рушење зида на косини кроз Грделицу, али резултате истраге нисмо добили. Цену, међутим, јесмо.

– Струка каже да када се ради капитални пројекат, добра припрема и добар пројекат са 50 одсто гарантују успешан посао. Процедура је да када се уради пројекат, сачињава се предмер и прорачун, како би и извођачи знали са којом ценом оријентационо могу да наступе, и она на крају може бити до десет одсто увећана као што и количина материјала може да иде плус-минус три одсто. Преко тога је проблематично. Код нас је проблем и то што код уговарања важи принцип најјефтиније понуде, па ако пројектант добије свега неколико месеци за израду пројекта, колико му диктира цена, јасно је да он не може да обави сва геотехничка мерења и тај недостатак времена касније изазива додатни рад – каже за Данас **Горан Родић** из Грађевинске коморе Србије.

Он објашњава и да свако одступање од пројекта мора да по сличној процедури одобри надзорни орган и то је држава као инвеститор морала да обезбеди преко Путева Србије и Коридора Србије. Ако је све урађено тако, каже Родић, онда је могуће и дешава се на великим пројектима да додатни радови увећају почетну цену и до 30 одсто, али би све преко тог износа морало много озбиљније да се проверава и правда.

– Основни проблем је што држава у великим пословима не ангажује домаће фирме попут ЦИП-а, Мостоградње или Енергопројекта, које имају и велико међународно искуство и репутацију, већ дозвољава да их стране фирме узимају за подизвођаче и оне годинама уназад остају без референци за велике светске пројекте. Ми смо знали, на пример, да је Грделица ерозивно и подводно тло, али нисмо претпоставили да ће ту деоницу да добије шпанска фирма са једним запосленим у Србији и да ће она управљати послом у коме 90 одсто радова изводе наша предузећа – истиче наш саговорник.

И бивши министар грађевинарства **Драгослав Шумарац** тврди да није нормално толико одударане цена од почетних тендерских, али објашњава да је то последица нетранспарентности и међудржавних уговора где не може да се контролише ни процес избора извођача.

– Путеве нам раде странци, они узимају кајмак, а ангажују подизвођаче, прво фирме које су блиске властима па тек у трећем реду оне који ће завршити посао, попут Енергопројекта, Путева Ужице и слично. Практично, радујемо се новим километрима ауто-путева, али у тој изградњи није подигнута наша оператива, а генерације ће враћати дугове. Нажалост, док се не промени власт нећемо сазнати шта је кројило цену иако то истражују и стручњаци и новинари – каже Шумарац и додаје да скупе деонице у највећој мери диктира висока корупција која ће нас отерати у дужничко ропство а од наших радника прави робове принуђене да посао траже по Сибиру, Немачкој или другим светским градилиштима.

И још скупље

Власт већ најављује изградњу два нова ауто-пута, „Моравски“ и „Шумадијски“ или „Вожд Карађорђе“. О првом, који у дужини од 110 километара повезује коридоре 10 и 11, од Појата до Прељина, говори се већ дуже од седам година. Најпре га је као министарка најавила 2012. Верица Калановић и открила да би га кинеска компанија која је градила мост код Борче, радила по цени од 4,7 милиона евра за километар, односно око 500 милиона евра. Прошле године у игру је ушла америчка компанија Бехтел која би то исто могла да уради али за 800 милиона евра. Лицитирање ценама почело је и око тек најављеног Шумадијског ауто-пута. Иако се још не зна ни траса, ни километража, пројекти нису ни започети, министарка грађевинарства јуче је изјавила како ће нас „Карађорђе“ коштати између 1,7 и 2,4 милијарде евра.

(Данас)