



Са сваким померањем рокова, расту трошкови градње метроа у Београду

Чекајући Годоа или Метро

Усвајањем буџета за наредну годину, Влада Србије практично је признала да јој метро у Београду више није у врху приоритета. Додатна невоља је што, за разлику од радова, трошкови не мирују па су већ нарасли на шест милијарди, а док метро буде готов могли би достићи и свих 10 милијарди евра

Сасвим је извесно да прва линија београдског метроа неће бити изграђен ни до 2028, иако су највиши представници градске и републичке власти обећавали становницима престонице да ће њиме моћи да се превозе још 2018, па 2020, 2022, 2024... Друга линија би, у најбољем случају, требало да буде готова тек 2033. и ако се рокови заиста испоштују, што није чест случај.

„Метро никада није био ближи Београду него данас“, изјавио је тадашњи градоначелник Београда Синиша Мали пре више од осам година, 4. октобра 2016. и најавио да ће његова градња почети већ у 2018. Непуних годину дана касније изјавио је да ће почетак радова на метроу, ипак, да се помери са 2018. на 2020. А кад се и тај нови рок приближио, средином 2020. Горан Весић, тадашњи заменик градоначелника Београда рекао је да „надлежни чине све да изградња почне до краја 2021.“ што је понављано сваке године.

Мртва трка

Паралелно са сваким пробијањем рокова за почетак и завршетак метроа, аутоматски су расли и планирани трошкови за његову градњу. Уз то, иако се почетак радова стално одлаже, из буџета Србије се сваке године исплаћују милијарде динара за финансирање метроа, док малобројне машине на терену само служе да се код грађана створи привид да се нешто стварно ради и да власт није дигла руке од тог, за Београд најважнијег инфраструктурног пројекта.

„Код нас велики део новца понире однекуд, а не знамо ни где одлази, јер јавне финансије нису довољно транспарентне, тако да порески обвезници, који пуне буџет и не знају на шта се троши њихов новац. Уз то, додатни проблем је што се не примењује ни Закон о јавним

набавкама. Поред тога не поштује се ни правило да се пре сваког већег пројекта прво анализирају потенцијалне користи и трошкови, па да се тек на основу тога одлучује да ли ће се јавни новац у то инвестирати или неће“, објашњава економиста Милан Ковачевић, консултант за стране инвестиције.

Због кашњења радова, пројектовани трошкови београдског метроа су већ утростручени, с тим што то не значи да док метро не буде готов неће бити још већи. У почетку, надлежни су тврдили да ће за изградњу три планиране линије градске подземне железнице бити довољне 2,2 милијарде евра, док се сада процењује да ће изградња две линије коштати најмање шест-седам милијарди евра.

Да ли ће цена наставити да расте и колико би цео пројекат на крају могао да кошта „зависи од тога колико ће се дуго градити“, сматра Милан Ковачевић. То потврђују скоро сви велики инфраструктурни пројекти који су се у последњих десетак година финансирали из буџета Србије. Поједини медији већ су наводили да је Влада Србије са америчким Бехтелом и турском Енком уговорила да Моравски коридор изграде за 745 милиона евра плус 20 одсто за непредвиђене трошкове. До сада је новцем из државне касе за те радове већ исплаћено 1,46 милијарди евра, а по речима званичника Моравски коридор ће бити завршен тек крајем 2025. или почетком 2026. До тада ће и коначни цех, који ће држава платити, да се повећа бар за још неколико стотина милиона евра.

Јавност је остала ускраћена за детаљније објашњење због чега је планирани трошак градње метроа у Београду у неколико последњих година, практично и пре него што су прави радови почели, увећан за непуне четири милијарде евра. Извршна власт то олако прихвата, као да јавни дуг Србије није већ премашио 38 милијарди евра, а наставиће да расте и у наредном периоду, јер ће за финансирање свих великих пројеката држава морати да се задужује. Зато је неопходно опрезно управљати јавним средствима како би избегли да плаћамо више него што је то потребно.

Није свеједно

Због тога и Немања Ненадић, програмски директор организације Транспарентност Србија саветује појачани опрез. „Требало би размотри колико ће неки пројекти бити корисни у будућности, односно хоће ли њихова реализација створити основу да земља има додатне приходе и користи од којих ће моћи да враћа дугове. Није свеједно ни шта се гради, ни да ли ће нешто да се плати једну или две милијарде. То су све ствари о којима би требало размишљати“, каже Немања Ненадић. Он такође наглашава да је посебан проблем то што „која год цена да је у питању, немамо начина тек тако да измеримо да ли је она реална, јер се многи послови, попут градње београдског метроа, договарају без тендера. Самим тим немамо ни једну другу понуду са којом бисмо могли да упоредимо ово што ће се на крају платити. Остаје нам само да поредимо цену изградње београдског метроа са ценама

изградње метроа у другим земљама и да тако закључујемо да ли је ово што ћемо да платимо много или не“, закључује Ненадић.

Упркос честим најавама и плановима за изградњу београдског метроа, из недавно усвојених докумената јасно је да он више није у врху приоритета актуелне власти. На то указују и завршни рачун буџета за прошлу, ребаланс државне касе за ову и Закон о буџету за наредну годину, као и владина најновија Фискална стратегија за 2025, са пројекцијама за 2026. и 2027. Из тих докумената се јасно види да су трансфери из буџета Србије граду Београду за финансирање метроа са првобитно планираних 30 милијарди смањени на само 6,4 милијарде динара или на једва нешто више од 54 милиона евра. А то није ни стоти део новца неопходног за завршетак метроа. Тим темпом би градња трајала још 100 година.

Од врха листе приоритета до потпуно запостављеног пројекта

Средства из буџета за “један од најзначајнијих инфраструктурних пројеката у Србији” у прошлој години смањена су за чак 78% у односу на износ предвиђен оригиналним Законом о буџету за 2023. годину. Интересантно је, такође, што је и у буџету за 2025, који је недавно усвојен, без икакве расправе у Скупштини Србије, за београдски метро планирано само 6,5 милијарди динара, за 900 милиона мање него ове године. Самим тим, и тек усвојени Закон о буџету за 2025. и ревидирана Фискална стратегија за наредне три године потврђују да изградња метроа тренутно није у врху инвестиционих приоритета. Нити ће то бити још неко време, бар до завршетка специјализоване међународне изложбе Експо 2027, која је у други план померила све остале државне пројекте.

„Инвестиције у изградњу београдског метроа су у 2025. пројектоване на нивоу од 6,5 милијарди динара. Чак и када се на то додају капитални трансфери граду Београду у износу од пет милијарди динара, уочава се да овај пројекат није забележио довољно велики раст улагања, колики се предвиђао у званичним средњорочним пројекцијама из претходних година, те је Закон о буџету за 2025. потврдио оно што је било јасно након објављивања ревидиране Фискалне стратегије од 2025. до 1027, а то је да изградња београдског метроа не представља приоритет инвестиционе политике у овом тренутку“, констатује и Фискални савет у анализи предлога буџета за 2025.

Да је власт ставила овај пројекат у други план може се закључити и по томе што је за наредне три године планирала 11 пута мањи износ од оног утврђеног у ранијим документима. За београдски метро у 2025. и 2026. заједно планирано је само 111 милиона евра, а таман толико или за 13 милијарди динара ће у свакој од две наредне године бити повећана издвајања за изградњу националног фудбалског стадиона у Сурчину. Конкретно, за тај стадион порески обвезници ће у 2025. издвојити 18,6 милијарди динара, а у 2026. још 21,2 милијарде динара, или укупно 340 милиона евра, с тим што је до краја октобра ове године из државне касе за његову градњу већ исплаћено 240 милиона евра.

„Влада Србије је у ситуацији да мора да изабере приоритет између два или три велика пројекта. На основу свега изгледа да је то Експо и да ће због њега каснити метро, због чега ни не очекујем неке велике радове на изградњи метроа до краја 2027. године“, каже главни економиста Фискалног савета Данко Брчеревић. То не изненађује ни његовог колегу Марка Милановића, специјалног саветника у Фискалном савету. „Београдски метро је дугорочан пројекат, а свака влада отприлике орочава свој мандат тако да он буде што више видљивији. Експо би био спој свега у једном, да све буду велики пројекти, да се они виде и да привуку на неки начин и инострану публику“, каже Милановић.

Овим потезима се грађанима јасно ставља до знања који пројекти су од веће важности и на које пројекте се више рачуна, док ће за сваки од тих пројеката, кад год они стигли на ред, становници ове земље отплаћивати дуг. Као што већ шест година плаћају неколико десетина запослених у Јавно-комуналном предузећу „Београдски метро и воз“, које је основано 2018. и већ годинама скоро 45 одсто укупних прихода троши само на плате и остала лична примања запослених. Укупан фонд плата за 54 запослена је био око 151 милион или око 233.270 динара бруто месечно. Поређења ради, просечна бруто плата у првих девет месеци запослених у предузећима која се у Србији баве саобраћајем и складиштењем била је упола нижа, мања од 113.000 динара. На страну што они сада за колегама из „Београдског метроа и воза“, иако метроа очито неће бити још бар неколико година, заостају и за више од 1.000 евра. Њима очито добро иде и без метроа. Поготово ако је, као што тврде у Центру за локалну самоуправу, само у овој години из буџета града Београда за потребе рада и нова запошљавања у ЈКП „Београдски метро и воз“ исплаћено чак 500 милиона динара.

ГЛОСЕ

„Метро никада није био ближи Београду него данас“, изјавио је тадашњи градоначелник Београда Синиша Мали 4. октобра 2016. А и данас је, чини се, подједнако далеко, као што је био и пре осам година

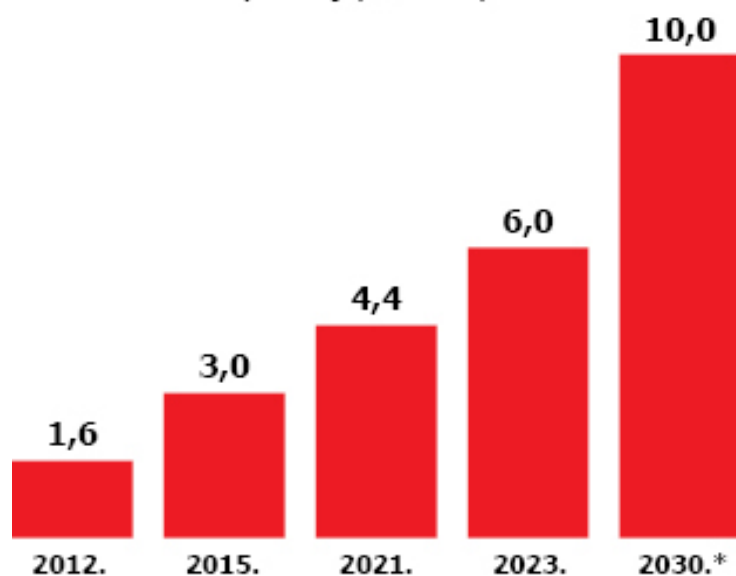
Код нас велики део новца понире однекуд, а не знамо где одлази, јер јавне финансије нису довољно транспарентне, а додатни проблем је што се не примењује ни Закон о јавним набавкама, упозорава економиста Милан Ковачевић

На основу свега изгледа да је Влада Србије за приоритет изабрала Експо и да ће због њега каснити метро, због чега ни не очекујем неке велике радове на изградњи метроа до краја 2027, каже главни економиста Фискалног савета Данко Брчеревић

Иако нема метро, Београд има ЈКП „Београдски метро и воз“, чији запослени су у 2023. имали просечну бруто плату од 233.270 динара, за 113.000 динара већу од просека за првих девет месеци ове године свих запослених у предузећима која се баве саобраћајем

Планирани трошак изградње београдског метроа

у милијардама евра



Напомена: По неким проценама,
док буде завршен цена градње метроа могла би
премашити 10 милијарди евра

Богољуб Живановић

Ментор: Милан Ђулибрк, Радар

VREME



POWERED BY:

DELTA
HOLDING

Telekom Srbija