



Izgradnja nove "Luke Beograd"

Urbanizacijom do uništenja gradskih pluća

Izgradnja nove luke Beograd dospela je na listu 56 kapitalnih projekata Vladine Fiskalne strategije za period od 2025. do 2027.godine. Do sad je za ovaj projekat bilo izdvojeno oko pola milijarde dinara, a u naredne tri godine očekuje se trošak u vrednosti od najmanje 5.6 milijardi dinara. Početak izgradnje ove luke najavljuje se poslednjih devet godina; sredstva su bila izdvojena u budžetima, međutim, sa realizacijom se nije otpočelo - još uvek nije poznato ko će biti izvođač radova, ni ko će vršiti nadzor. Luka i poseban terminal biće izgrađeni u dva zaštićena područja - Beljarici i Bari Reva. Ekonomisti smatraju da bi izgradnja uticala pozitivno na privredu, međutim, planirane lokacije predstavljaju ozbiljan problem. Uprkos tome što su deo forlanda, zeleni koridori, zaštitni bedemi od poplava i dom stotine ugroženih vrsta riba, ptica i sisara, Beljarici i Bari Reva preči brza i kratka smrt - beton.

Beljarica i Bara Reva su dve prirodne oaze koje se nalaze na levoj obali reke Dunav. Zbog toga što su u blizini Pupinovog i Pančevačkog mosta, dva značajna mosta na Dunavu, u njihovom središtu planirana je izgradnja nove luke Beograd i terminala za rasute terete.

Planirane lokacije izgradnje luke i terminala predstavljaju ozbiljan problem, jer se ugrožavaju postojeći ekosistemi. Srndaći, divlje svinje, šakali, vidre i kune samo su neki od njihovih stanovnika. Pčelarica, šarena ptica sa jarko žutim grlom, plavim stomakom i leđima boje plamena, najčešće je primećena od strane ljubitelja ptica, a za njom slede šumska ševa i sivi soko. Pritom, ovo su dva mesta u kojima se gnezdi najveći evropski orao - orao belorepan. Njegova gnezda su viđena upravo u samom središtu gradskih pluća.

Izgradnja nove luke i njenog terminala najavljuje se na ovim lokacijama skoro pet godina.

- Krajem 2020. godine, tadašnji pomoćnik ministra za vodni saobraćaj Veljko Kovačević naveo je da se razmatra tačna lokacija za izgradnju nove luke u Beogradu i da su u opticaju tri lokacije: 10 km uzvodno od Pupinovog mosta, lokacija u Krnjači i luka Pančevo.

Ekolozi upozoravaju još od 2020.godine da je lokacija 10 km iznad Pupinovog mosta, odnosno "iznad" Beljarice pogrešan izbor jer će svaka nezgoda, u luci ili na reci poput izlivanja nafte,

sigurno imati negativan uticaj. Tokom 2022.godine, došlo je i do zajedničke akcije udruženja građana “Bela čaplja”, “Lige za orintološku akciju” i ekoloških stručnjaka da se spreči izgradnja.

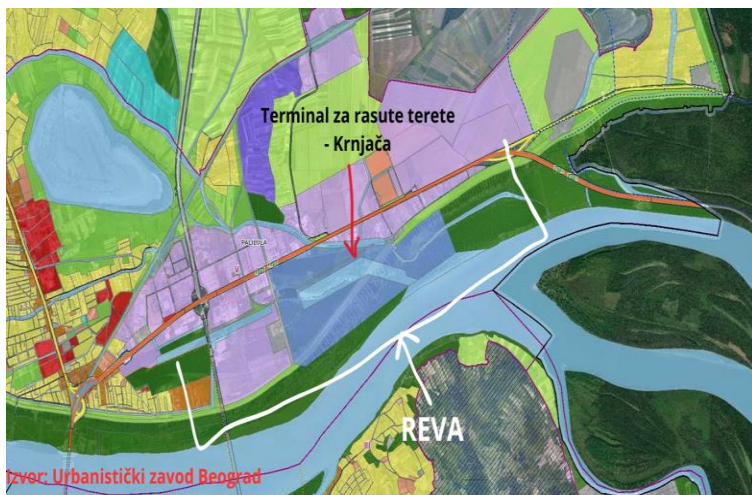
“Delovi dunavskog forlanda Ovčanska ada i Čaplin koji se delom protežu uporedo s Barom Revom, često opisuju skupnim, netačnim toponimom Reva. Tako je i za Vesića, “malo iznad Pupinovog mosta” samo iznad”, rekla je tada Ana Džakić iz Udruženja “Bela čaplja”.

Nakon protesta građana i stručne javnosti činilo se da se od ovog mesta zvanično odustalo.

Međutim, prema najnovijim podacima, luka će i dalje biti izgrađena iznad Pupinovog mosta, samo “nešto severnije” od Beljarice. Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, kao i Agencija za upravljanje lukama do dana objavljivanja teksta nisu dali odgovor gde će se tačno “iznad” graditi, iako će ovaj celokupan projekat koštati približno 11 milijardi dinara, prema podacima Fiskalne strategije.

Osim lokacije kod Pupinovog mosta, kraj Pančevačkog mosta gde se nalazi Bara Reva, biće izgrađen i lučki terminal za pretovar prirodnih agregata, kao što su šljunak, pesak i slično.

Agencija za upravljanje lukama je 26.8.2020. godine sklopila ugovor o izradi tehničke dokumentacije za izgradnju lučkog terminala u Krnjači u vrednosti od 49.9 miliona dinara (bez PDV-a) sa grupom ponuđača: Ehting d.o.o, Trioprojekt d.o.o, Utvign VS d.o.o, Geo-test d.o.o i Geosystem d.o.o. To je jedini dokument u kom se može videti deo novca od pola milijarde koji je do sada izdvojen. Dokumentacija je izrađena, a da li je daljih koraka bilo i dokle se sa procedurom stiglo nije poznato - odgovor iz Ministarstva i Agencije je i ovde izostao.

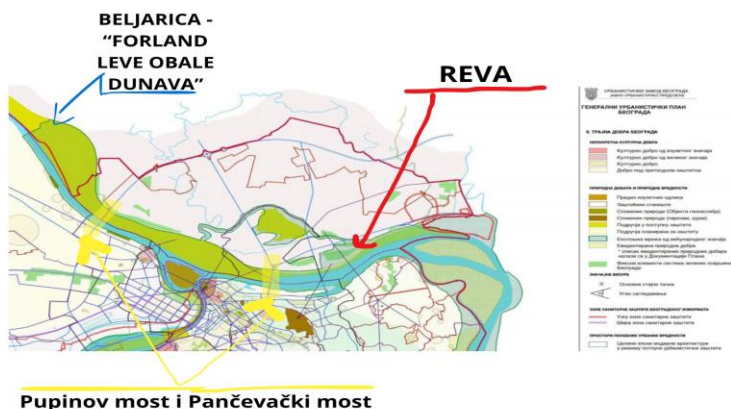


Izgradnja ovakvog terminala uzaštićenom području Reve i luke u Beljarici je izuzetno opasna, pre svega, jer je reč o vlažnim staništima koja su i u svetu retka i ugrožena dr Tanja Vukov sa Instituta za biološka istraživanja “Siniša Stanković”.

“Vlažna staništa su trenutno ona koja najbrže nestaju, a koja su najbogatija vrstama različitih biljaka i životinja, tako da ih apsolutno treba sačuvati. Sama izgradnja u okviru vlažnog staništa je katastrofa, s te

strane što ljudi obično povezuju - kakve veze ima ako nestane neka barska kornjača, kakve veze ima neka žabica ili ptica, ima ih na drugim mestima? Ljudi to povezuju samo ako nestane neka

vrsta kao planinski leopard ili slon. Svaka populacija koja nestane je katastrofa jer može da dođe do poremećaja ekosistema. Dovoljno je da nestane žabica, prenamnožeće se komarci. Ovakva izgradnja vodi do uništenja tog staništa”, kaže dr Vukov.



Područje Bare Reve je zbog svojih prirodnih vrednosti zaštićeno kao deo Međunarodnog značajnog područja za ptice pod imenom „Ušće Save u Dunav”, a takođe pripada i području Ekološke mreže Srbije. Ipak, status državnozaštićenog područja “Forland leve obale Dunava i Save” ima samo Beljarica, dok Bara Reva i dalje njime nije obuhvaćena.

Izgradnja luke na ovom mestu posebno zabrinjava jer su ga hidrolozi još 1920-ih, kada su planirali gde će da prođe nasip u Pančevačkom ritu, ostavili kao retenziju za

izliv poplavnih voda, da zaštite Beograd od budućih poplava.

“Za Beograd je jako važno da sačuva vlažna staništa, jer to nije samo da imamo lepe životinje koje možemo da gledamo i sa te estetsko-opuštajuće strane, da prošetate...Ona smanjuju temperaturu u gradu, zatim, taj pojas je jako bitan za odbranu od poplava, a da bi mogao da brani i služi čoveku, taj ekosistem mora da bude stabilan i neuznemiravan. Priroda je ta koja može da nam pomogne da se odranimo od poplava, zašto da pravimo nove cevi da odvede vodu? Ovako ekosistemske usluge mogu da se pretvore u antiusluge”, upozorava dr Vukov.

I dok se građani izgradnji oštro protive, činjenica ostaje da je gradu potrebna nova luka, s obzirom da je nemoguće proširiti postojeću luku Beograd.

Prema podacima Agencije - do 1. jula ove godine zabeleženo je 7,4 miliona tona pretovarenog tereta na rekama u Srbiji, što je za 0,6 odsto više nego u istom periodu prošle godine. Šljunak, pesak i kameni agregati su najčešće pretovarena vrsta tereta, sa 36 odsto učešća u ukupnom pretovaru.

Dr Veljko M.Mijušković sa Ekonomskog fakulteta u Beogradu smatra da je izgradnja nove luke strateški dobar plan, jer će pozitivno uticati na povećanje zaposlenosti, stranih investicija i razvoj vodnog saobraćaja.

“Osim direktnog uticaja na logističke kapacitete, nova luka će doprineti privredi kroz povećanje zapošljavanja i razvoj prateće infrastrukture, poput saobraćajnica, železnice i skladišnih prostora.

Takođe, modernizacija lučkog sistema može privući strane investicije, naročito u oblasti transporta i logistike. Luka Beograd će dodatno ojačati ulogu Srbije kao tranzitne zemlje i važnog partnera u evropskim transportnim koridorima, čime će doprineti rastu bruto domaćeg proizvoda i jačanju ekonomske stabilnosti.”

- Izgradnja nove luke u Beogradu omogućila bi da Srbija dobije najveće saobraćajno čvorište u regionu Zapadnog Balkana - povezujući pritom drumski (E-70, E-75, regionalni put Beograd–Vršac i Beograd–Zrenjanin), železnički (pruga Budimpešta – Beograd – Solun) i vodni transport, navedeno je u opisu projekta Ministarstva.

Dr Mijušković smatra da kreiranje ovakvog logističkog čvora može pozitivno uticati i na spoljnotrgovinski bilans. “Ova luka će omogućiti znatno veći kapacitet za pretovar i skladištenje robe, što će olakšati transport sirovina, industrijskih proizvoda i poljoprivrednih dobara. Kao glavni logistički čvor u zemlji, Beograd će imati bolju povezanost sa međunarodnim tržištima, čime će se podstaći izvoz i smanjiti troškovi transporta za domaće proizvođače.”

Većina luka u Srbiji, a devet ih je na Dunavu koje su otvorene za međunarodni saobraćaj i dve na Savi za domaći, trenutno, ne ispunjava tu funkciju. Zbog nedostatka novca za održavanje infrastrukture i opreme, odnosno pretovara i skladištenja tereta, ovakve kakve su sada su nedovoljno efikasne. Dodatni problem predstavlja to što lokacija Beljarica, iako je hvaljena zbog blizine međunarodnih puteva, ima potpuno odsustvo primarne i pristupne infrastrukture. Zbog toga je kao jedan od predloga bila i obnova postojeće luke “Dunav” Pančevo, međutim, to ne bi bilo dugoročno rešenje kaže dr Mijušković.

“Što se tiče finansijske isplativosti, renoviranje luke Pančevo može biti povoljnija opcija u kratkom roku, jer zahteva manje ulaganja nego izgradnja nove luke. Međutim, dugoročno, nova luka u Beogradu može doneti veću vrednost ako se strateški planira kao centralna tačka regionalne logistike. Ključni faktor u donošenju odluke biće procena potencijalnog obima tereta i vrste tržišta koja bi svaka luka mogla da opslužuje, kao i mogućnost saradnje između njih. Optimalno rešenje moglo bi uključivati kombinaciju – modernizaciju Pančeva za specijalizovane terete i izgradnju nove luke u Beogradu za generalni transport, čime bi se maksimizirala korist za privredu Srbije”, ukazuje dr Mijušković.

Ipak, prof. dr Mijušković napominje da izazovi ostaju značajni - nedostatak savremene infrastrukture, neadekvatna povezanost sa železničkom i putnom mrežom, kao i spori procesi digitalizacije i modernizacije lučkih operacija, ograničavaju efikasnost vodnog saobraćaja. Takođe, pitanje održivog razvoja i zaštite životne sredine postaje sve važnije, s obzirom na potrebu da se usklade ekonomski ciljevi sa očuvanjem ekosistema Dunava.

Republika Srbija je do kraja osamdesetih godina prošlog veka bila jedan od lidera u rečnom transportu u Evropi. Godišnje se prevozilo oko 20 miliona tona robe Dunavom i blizu pet miliona tona Savom, dok su srpske luke godišnje beležile blizu 12 miliona tona pretovara. Nakon toga su usledile '90. godine, koje su obeležile sankcije i međunarodna izolacija, da bi u periodu nakon 2000. godine privatizacija proizvela katastrofalne posledice po ukupan razvoj vodnog saobraćaja, kažu u Ministarstvu. Na godišnjem nivou, rečni transport i luke u Srbiji generišu stotine miliona evra prihoda, kako direktno, tako i kroz povezane ekonomske aktivnosti. Ovaj sektor tako predstavlja značajan stub razvoja i održivosti srpske privrede.

- “Srbija je druga zemlja u Dunavskom regionu po količinama pretovara tereta, posle Rumunije, i težimo da tu poziciju očuvamo i da u narednim godinama govorimo o obimu pretovara od 18 miliona tona tereta godišnje”, saopštila je Agencija za upravljanje lukama.

Kako bi se obim pretovara povećao, još 2015. godine doneta je Strategija razvoja vodnog saobraćaja do 2025.godine, kojom je predviđeno da ukupna vrednost projekata koji su započeti ili čija je realizacija planirana u tom periodu iznosi 202,5 miliona evra. A to je čak 11 puta više nego u periodu od 2.000. do 2015. U okviru nje je predviđen i projekat izgradnje nove luke Beograd.

Nosilac projekta i investitor je Ministarstvo saobraćaja, građevinarstva i infrastrukture, a sredstva za izgradnju lučne infrastrukture biće obezbeđena kreditom Evropske investicione banke i Evropske banke za obnovu i razvoj. Ipak, još uvek nije poznato ko će biti izvođač i ko će vršiti nadzor, iako je predviđeni rok za njihov izbor bio maj 2022.godine. Pritom, tokom godina, čak tri puta su spominjani različiti partneri, koji bi u saradnji sa državom, izgradili ovu luku. Prvo je u januaru 2016.godine to bila kineska kompanija “China Environmental Energy Holding”, da bi je u maju 2018.godine zamenila kompanija iz Ujedinjenih arapskih emirata - “Dubai port world”, a bilo je reči i o ulaganju od strane luke Antwerpen tokom 2022.godine.

Ono što je ipak poznato, a na osnovu budžeta Republike Srbije, jeste da je u periodu 2020 - 2023. godine za ovu svrhu ukupno bilo izdvojeno pola milijarde dinara, a u naredne tri godine prema Razvojnoj strategiji očekuje se izdatak od najmanje 5.6 milijardi. I dok novac iz budžetske kase za ovaj projekat “kaplje”, Beljarici i Bari Reva preči brza i kratka smrt - beton.

Mina Stojković

Mentor: Miodrag Marković, BIRN

VREME



POWERED BY:

**DELTA
HOLDING**

Telekom Srbija