



ФРАНЦУСКИ АЛСТОМ ТРАЖИ ПАРТНЕРА ЗА ПОСАО У СРБИЈИ

Италијани улазе у причу о метроу

Прва линија београдског метроа могла би да буде завршена већ 2015. године. У току преговори о давању концесије

КАТАРИНА ПРЕРАДОВИЋ

Београд би могао да добије прву линију метроа већ 2015. године. Овако барем тврде у француској компанији Алстом, заинтересованој за изградњу метроа у српској престоници. Француско учешће у изградњи београдског метроа предвиђено је и недавно потписаним споразумом о стратешком партнерству Француске и Србије, који су у Паризу уговорили председници две државе, Никола Саркози и Борис Тадић. Од тада трају преговори две владе о начинима финансирања овог пројекта, вредног најмање 1,2 милијарде евра.

Пред Владом Србије тренутно је дилема да ли толико вредан посао дати француској компанији Алстом без тендера или поделити посао изградње на више деоница и на отвореним тендерима доћи до најповољнијих понуђача. У Влади Србије НИН-у нису дали званичан одговор на питање како теку преговори око изградње метроа. С друге стране, у Влади Француске били су далеко расположенији за причу.

У Министарству спољних послова Француске, НИН-у је речено да директни преговори две владе трају и да ће се у њима видети на који начин би Алстом могао да учествује у изградњи БГ метроа. „Разматра се модел концесије у коме би француска држава да-

ла повољне услове за кредит, али не за цео пројекат већ за један део“, речено нам је у овом министарству.

Французи не крију заинтересованост да уђу у посао, а влада те земље већ је одвојила три милиона евра за израду студије изводљивости овог пројекта као донацију. Наравно и као улазницу у цео посао, који би компанији Алстом, једној од три највеће у свету специјализоване за овакве послове, обезбедио продор на тржиште Балкана, на коме до сада није била присутна.

„До краја године требало би да буде завршена детаљна студија изводљивости, када ћемо знати тачан број путника, трасе свих линија и процену тачне вредности радова. Прве процене говоре да би цена једне линије метроа дуге 15 км била од 400 до 750 милиона евра, у зависности од терена, тешкоћа при копању и слично“, објашњава за НИН Ериберто Диарте, извршни директор Алстома за југоисточну Европу, Блиски исток и Африку.

Он истиче да се за Београд планира лаки тип метроа (може да превезе од 10.000 до 18.000 путника на сат и јефтинији је за 50-60 милиона евра по км од тешког), да је процењено да су српској престоници потребне три линије, а прва је већ утврђена на релацији Устаничка - Земун у дужини од 15 км.

„Ако би студија изводљивости била готова до краја године и постигнут договор са ва-

шом владом да Алстом ради цео посао, прва линија би могла да буде завршена у року од три године, дакле на пролеће 2015. године“, тврди Диарте.

Иако се у споразуму о стратешком партнерству две државе налази и изградња БГ метроа, проблем за српску владу, како сазнајемо, представља чињеница да би давање посла без тендера онемогућило узимање кредита у те сврхе код Европске инвестиционе банке и других међународних финансијских институција које дају повољне услове за кредитирање инфраструктурних пројеката.

То Влади у Београду прави велике проблеме. Најоштрији у том смислу био је градоначелник Београда Драган Ђилас, који је недавно рекао да је велики заговорник тога да се метро ради са озбиљном државом као што је Француска која гради десетак метроа у свету, али је и подсетио да је Француска дала донацију од три милиона евра за израду пројеката, која условљава да гарантујемо да ћемо ексклузивитет за возове и опрему дати француској фирми Алстом. „Проблем је што ако потпишемо такав уговор, европске инвестиционе банке неће да финансирају грађевинске радове, што би изградњу метроа учинило немогућом“, рекао је Ђилас и додао да ћемо, у случају да не можемо да се договоримо, сами финансирати израду студије прве трасе метроа од Устаничке до Земуна, јер превише дуго чекамо договор са француском страном - од септембра 2010.

„Ако дајемо посао без тендера, са условом да се узму и њихови вагони и финализација послова, што ЕУ баш не преферира, морамо видети шта могу да нам понуде заузврат за такав ексклузивитет. А то су повољне кредитне линије и то не само за део већ за читав пројекат“, тврди извор НИН-а из Владе Србије.

Чини се да су поруку градоначелника Французи добро схватили. Почели су потра-

ДИАРТЕ: БЕЖИМО ОД КОРУПЦИЈЕ

Директор Алстома за југоисточну Европу, Ериберто Диарте, искључује могућност да његова компанија на било који начин буде повезана са корупцијом.

„Постоје жамори да у Србији има проблема са корупцијом, али ми као велика, озбиљна компанија, ако само осетимо мирис корупције, нећемо у томе учествовати. Заиста немамо потребе за тим. Али желимо да радимо у Србији и сан ми је да за пет година Алстом има централу у Београду за читав регион. Мислим да имамо добре шансе у Србији и Француска жели овај пројекат. Дошло је време да после 40 година разних пројеката и сдлагања, Београд коначно добије метро.“





ПРОЦЕНЕ ПОКАЗУЈУ ДА СУ БЕОГРАДУ ПОТРЕБНЕ ТРИ ЛИНИЈЕ МЕТРОА: ТРАНСПОРТ ВОЗА ФРАНЦУСКЕ КОМПАНИЈЕ АЛСТОМ

гу за начиним да се затвори финансијска конструкција уз помоћ још једне земље - Италије.

„Ваша влада је рекла да жели метро, али нема новац. Зато смо почели да тражимо начин да то решимо и наша влада се обратила и Влади Италије како би се и укључила у пројект и помогла да заједно обезбедимо скоро читаву кредитну линију. У најгорем случају, Србија би требало да покрије 10 до 20 одсто вредности пројекта, што би могла и из буџета без даљег задуживања. Наравно, ако би владе Француске и Италије обезбедиле повољне кредитне линије, јасно је да би услов био да Алстом и једна италијанска грађевинска фирма, чије име у овом тренутку не могу да кажем, раде читав посао. Наравно, као подизвођачи би се појавиле и српске фирме“, објашњава Диарте.

Према незваничним информацијама из Владе Србије, Французи нам тренутно нуде две кредитне линије за метро укупне вредности од 500 милиона евра. За први кредит у вредности до 340 милиона евра бисмо добили гаранцију француске државе, а иако ови кредити нису повољнији од оних добијених од ЕИБ-а, имају предност утолико што ослобађају српски буџет од ове врсте гаранција. Други кредит од 160 милиона евра добили бисмо под специјалним условима од француске државе, из посебног фонда за помоћ, под јако повољним условима (повољнијим

од ЕИБ-а), које су добијали Египат и друге перазвијене земље.

Међутим, то није довољно новца и сада се очекује да практично Французи убеди Италијане да преко Италијанске агенције за осигурање кредита обезбедо додатну кредитну линију, уз услов да грађевинске радове ради италијанска фирма. Предности оваког договора биле би у брзом извођењу радова, по принципу „кључ у руке“ за разлику од партиципалних тендера, који би се могли онегнати и продужити вишедеценијску агонију Београда без метроа. Француски извођач сасвим сигурно би обезбедио и одличан квалитет метроа, по чему је Алстом познат. Мане су, наравно, искључивање конкуренције, недовољна транспарентност и цена, која би могла бити виша од оне добијене на тендеру.

„Уколико би овакав договор био постигнут, он би морао да иде у Скупштину Србије на ратификацију, као што је то био случај и са кинеским и другим државним кредитима. Дакле, посланици би имали последњу реч о свему“, тврди наш извор из Владе Србије.

Уколико се договор са Французима и Италијанима не постигне, очекује нас међународни тендер, на коме би се, уз Алстом, могле појавити и компаније из Кине, Русије и Шпаније. У Алстому поручују да ће се јавити и под тим условима, али додају да у том случају нема француских кредитних линија нити друге помоћи.

Истини за вољу, не би било ни гаранција да ће Алстом на тендеру победити, посебно кад се зна да су познати по одличном квалитету, али најчешће не и најнижој цени.

Не треба заборавити ни политичку димензију оваквих послова, јер како тврди један од наших саговорника, Француска може да нам помогне на путу ка ЕУ, а Кина ипак не.

Чини се да ће, као и увек, политички разлози пресудити, тим пре што иза договора стоје председници двеју земаља. Стручњаци ипак, упозоравају на нетранспарентност оваквих међудржавних споразума, у којима никада не знамо шта плаћамо ни шта тачно добијамо заузврат. Политичку корист тешко је квантификовати.

„Вођени политичким разлозима правили смо и договор са Русима за НИС, па онда са Кинезима за мост, па су се овакви међудржавни уговори показали као штетни. Такви договори су потпуно у супротности са концептом тржишта, а и са ставовима ЕУ“, објашњава за НИН Милан Ковачевић, консултант за страна улагања.

Према његовим речима, изградња метроа путем концесије, дакле, да неко изгради, а затим и неко време убира приходе од метроа је потпуно исправна, али само ако се до концесионара дође путем тендера. „Директни договори увек отварају могућност за велику корупцију и за снажна лобирања“, тврди Ковачевић. ▲