

U najnovijem izveštaju međunarodne organizacije Just Finance (Pravedne finansije) koja istražuje kineska ulaganja širom sveta navodi se da je tokom izgradnje jednog od najvažnijih puteva u Srbiji prekršeno nekoliko zakona.

Reč je o Autoputu E-763, koji gradi kineska kompanija CCCC (China Communications Construction Company), koja je inače na crnoj listi Svetske banke i SAD zbog sumnji za umešnost u koruptivne aktivnosti na Filipinima.

Autoput u čiju je izgradnju u Srbiji uključena ova kompanija, deo je Koridora 11, koji bi trebalo da poveže Beograd i Jadransko more, predviđene ukupne dužine od 269 kilometara kroz Srbiju.

U **izveštaju**, objavljenom 15. februara, podvlači se da je projekat izgradnje deonice puta E-763 u Srbiji imao negativan uticaj na životnu sredinu.

Nils Riasare (Nils Resare), istraživač Just Finance, u razgovoru za Radio Slobodna Evropa (RSE) podvlači da je uočeno ugrožavanje ekosistema na reci Moravi.

“Šteta je ekosistemu u reci naneta tako što je oko 20.000 kubnih metara šljunka izvađeno iz korita reke i to bez ikakve zvanične dozvole. Sama reka Morava sa priobaljem stanište je više od četrdeset vrsta ptica. Pre nego što počnete sa kopanjem šljunka u ovakvoj reci potrebno je da imate urađenu studiju o uticaju na životnu sredinu, u skladu sa zakonima Srbije, ali tako nešto, u ovom slučaju nije urađeno”, navodi Riasare.

Za potrebe vađenja i prevoza šljunka, kineska kompanija CCCC unajmila je nekoliko lokalnih kompanija, stoji u krivičnoj prijavi koju je podnela grupa nevladina Koalicija organizacija protiv korupcije u Čačku. Prijava je podneta protiv CCCC kao i četiri podizvođača.

RSE je pitanja o navodima organizacije Just Finance (Pravedne finansije) uputio Ministarstvu građevine Srbije i kompaniji CCCC (China Communications Construction Company), ali do objave ovog teksta odgovori nisu stigli.

Ko je još bio u problemu zbog šljunka?

RSE je pisao u februaru 2020. godine o tome kako je firma “Granit-peščar”, u vlasništvu Zvonka Veselinovića i Milan Radoičića, sa severa Kosova, bila angažovana da isporučuje materijal za izgradnju deonice na Koridoru 10.

U maju 2019. godine, odlukom Apelacionog suda u Nišu, Veselinović i Radoičić oslobođeni su optužbi za nelegalno iskopavanje šljunka na izgradnji deonice puta od Pirota do Dimitrograda koja pripada drugoj saobraćajnici, Koridoru 10.

Veselinović i Radoičić, su se u decembru 2021. godine, našli na listi sankcija Američkog ministarstvo finansija, označeni da pripadaju koruptivnim mrežama povezanim sa međunarodnim organizovanim kriminalom.

Radoičić je inače potpredsednik vodeće partije kosovskih Srba "Srpska lista", koja je pak u bliska sa vladajućim naprednjacima u Srbiji. Kosovsko tužilaštvo **potvrdilo** je 4. februara da traga za Radoičićem zbog zastrašivanja svedoka.

Šta je od puta do sada urađeno?

Do sada je izgrađena deonica Surčin - Obrenovac kod Beograda, duga oko 17 kilometara. Završetak radova na deonici puta dugoj oko 30 kilometara, Preljina—Požega, na zapadu Srbije u okolini Čačka, najavljen je za jul 2022. godine. Poslednja deonica će biti od Požege do granice Crne Gore u dužini od 75 kilometara.

"U našem istraživanju otkrili smo nekoliko slučajeva kršenja srpskih zakona tokom projekta izgradnje deonice puta E-763", podvlači Riasare, naglašavajući da su u pitanju zakoni koji se tiču zaštite životne sredine.

Krivične prijave koje su podnete u Čačku, upravo se tiču navoda o kršenju zakona o zaštiti životne sredine.

"Takođe, saznali smo da su najmanje dva pojedinca podnela prijave protiv kineske kompanije. Jedan od njih je čovek kojem su podigli fabriku betona i asfaltne baze pored bašte, iako tako nešto nije moguće na poljoprivrednom niti građevinskom zemljištu. Tom čoveku nisu ni rekli da će podići tu fabriku pored njegove kuće, pre nego što će početi sa izgradnjom fabrike, iako je to kompanija bila u obavezi da učini", priča Riasare.

Slične pritužbe u svetu

Riasare takođe podseća da je sličnih problema u saradnji sa CCCC bilo i u drugim državama u svetu:

"Na primer, u Šri Lanci, u Ugandi, i na Filipinima. Kompanija CCCC je zbog optužbi za korupciju i ugrožavanja životne sredine stavljena na crnu listu Svetske banke i Sjedinjenih Država (Svetska Banka je 2009. zabranila saradnju sa ovom kompanijom zbog optužbi o korupciji u poslovima na Filipinima, a 2020. godine su ovu kompaniju i više podizvođača Sjedinjene Države stavile na crnu listu)".

Nakon što vlada Šri Lanke nije mogla da vrati dug kineskoj kampanji CCCC za izgradnju luke u ovoj zemlji, sama luka i 15.000 hektara zemlje oko nje predati su Kini na upravljanje za narednih na 99 godina, preneo je Rojters.

Do Jadrana nemoguće stići

Kako Riasare objašnjava ono što je naročito interesantno je što, kako sada stvari stoje, E-763 zapravo ne ostvaruje svoju svrhu, da poveže Beograd sa Jadranskim morem - odnosno ne vodi nigde.

"Ispostavilo se da je izgradnja ove deonice puta u Crnoj Gori izuzetno skupa, a Vlada te

zemlje trenutno ne može da podigne kredit kako bi se projekat nastavio, i sam auto-put, završio”, kaže Riasare.

“Trenutno je izgradnja ovog puta obustavljena, tako da saobraćajnica sada ne vodi nigde, jer se ispostavilo da je izgradnja ove deonice puta izuzetno skupa, a Vlada Crne Gore trenutno ne može da podigne kredit kako bi se projekat nastavio, i sam auto-put, završio. Ne znam da li će Vlada Crne Gore uspeti da nađe neku alternativu za finansiranje ove deonice puta”, kaže sagovornik RSE.

Zašto na Zapadnom Balkanu preferiraju kineske investicije?

Prema njegovim rečima, političari Zapadnog Balkana vole da rade sa kineskim kompanijama jer se posao obavi brzo – ali se ne uzima u obzir šteta po životnu okolinu, niti političare interesuje to što su kineska ulaganja netransparentna.

“Vrlo je teško istraživati poslove kineskih kompanija na Zapadnom Balkanu, celo njihovo poslovanje u regionu je vrlo netransparentno, teško je prikupiti informacije. Zakoni, na primer srpski zakoni, su dobri, sami po sebi, ali jednostavno gotovo je nemoguće naći informacije o kineskim investicijama”, objašnjava Riasare.

“Mislim da u toj igri postoje pobednici i gubitnici. Za pojedine srpske privrednike, sa dobrim vezama, posao cveta. S druge strane, kineske kompanije i finansijske institucije koje podržavaju manje projekte u okviru šireg projekta Pojas i put (One Belt One Road Initiative) naročito su zainteresovane i aktivne u onim delovima sveta gde zapravo ne postoji alternativa koja bi došla od zapadnih finansijskih institucija” pojasnio je sagovornik RSE.

“Reč je o tome da, na primer, za razliku od kineskih, zapadne finansijske institucije jednostavno ne pružaju ekonomsku podršku za projekte koji mogu da ugroze životnu sredinu, kao što su termoelektrane na uglj ili naftu”, zaključuje Riasare.

Izvor: slobodnaevropa.org