

Crna Gora zatražila je pomoć od Europske komisije za otplatu duga prema Kini koja je za kredit od milijardu dolara (preciznije, 820 milijuna dolara) izgradila 44 kilometra od obećanih 170 autoceste. Europska komisija odbila je otplatiti crnogorski dug Kini, kazavši kako ne može odgovarati za dugove prema trećim zemljama, ali je spremna pomoći s izgradnjom ostatka autoputa. Bilten je već opetovano pisao o metodama kineskih investicija na Balkanu - one se svode u pravilu na međunarodno povezivanje susjeda autocestama, dok ovdašnjim zemljama više trebaju brze ceste koje spajaju unutrašnjost zemlje, budući da sve procjene ekonomičnosti izgradnje autocesta na Balkanu svjedoče tome da siromašna industrija i još siromašnije građanstvo samim prometovanjem neće učiniti održavanje tih puteva financijski učinkovitim.

Kineski cilj nikada nije bio unaprijediti lokalnu infrastrukturu, nego maksimalno skratiti put svoje robe s od Kine do Europe. Osim preobilnih kredita, koje male i/ili siromašne zemlje u pravilu ne mogu vratiti, Kina je zemljama kojima je davala kredite ujedno nametala i vlastitu radnu snagu, jeftinu i poslušnu. Unatoč brojnim upozorenjima nezavisnih analitičara, brojne Balkanske zemlje predale su svoje infrastrukturne projekte u ruke Kini. No, bilo bi pogrešno misliti da se to radilo bez blagoslova kako EU, tako i lokalnih političkih elita. Od samita 13+1, preko inicijativa novih puteva svile i slično, Kina je uložila velika sredstva u bivši Junckerov plan za oporavak EU od krize iz 2007.-2009. Analize učinjenoga nikada nismo dobili. Ali znamo da su pojedine zemlje već stradale u nemogućnosti da vrate velikodušne kineske kredite. Neke od njih su Grčka (Pirej), Šri Lanka, Ekvador i sada Crna Gora.

Koliko se Crnom gorom loše upravlja, više nego očajne strateške odluke, svjedoči i situacija sa prirodnim resursima, o kojima ova zemlja ekonomski ovisi. Najbolji primjer je svakako koncesija za eksploataciju nafte i plina, prodana 2016. stranim investitorima na 30 godina. Tom prilikom nije se vodilo računa o zaštiti mora u slučaju izlivanja nafte ili plina, što bi unazadilo crnogorski turizam, o kojem zemlja ekonomski previše ovisi. No, možda se niti neće morati brinuti o zagađenju, budući da mediji pišu da bi Kina mogla "preuzeti veći dio crnogorske obale" u slučaju da zemlja ne može otplaćivati dugove za autocestu.

Crnogorskim problemima s planiranjem i okolišem tu nije kraj, budući da kineska izgradnja autoputa zagađuje rijeku Taru i njezin kanjon koji su također najstrože zaštićeni (UNESCO). I bez kineske pomoći, Crnoj Gori izvrsno idu i samostalni napor u zagađenju okoliša. BIRN je tako objavio reportažu o zagađenju rijeke Zete industrijskim otpadom. Od betonare, preko kanalizacije do klaonice, rijeka, poznata po svojoj smaragdnoj boji u kojoj se nekada moglo kupati, danas je toliko zagađena da ribe koje se u njoj ulove i probaju ispeći smrde prepoznatljivim otpadnim mirisom. Ipak, kao što to obično biva, zagađivači tvrde da je sve u skladu sa zakonom, inspektori na terenu utvrđuju da zagađivači ne lažu, a ekolozi fotografiraju improvizirane cijevi koje otpad bez bilo kakvih pročišćivača ispuštaju u rijeku. Crnoj Gori, čini se, ne nedostaje zakona koji bi nešto onemogućili ili zaštitili, nije ni čudo, budući da dosta toga prepisuju iz hrvatskih zakona, koji su često slijepo prevedeni iz

germanskih. No, i Crnoj Gori, baš kao i samoj Hrvatskoj nedostaje stroža kontrola i implementacija tih zakona. U suprotnom, situacija će biti sve gora i gora, i za očekivati je da se nitko neće pokrenuti dok se ili ne dogodi veliki javni pritisak, ili ekološka katastrofa koja će ostaviti Podgoricu i šire područje bez pitke vode. Tradicionalno korumpirana politička elita trenutno nije na vlasti, a hoće li nedavna politička promjena na državnom vrhu biti dovoljna da se zakoni provode, ostaje za vidjeti. Ipak, sudeći po praksi u susjednim zemljama, ne treba imati visoka očekivanja.

Izvor: bilten.org