

Ovih dana mediji u Federaciji BiH raspisali su se o tome da bi promjena planirane trase Autoputa Vc (Lot 3) na relaciji Konjic (petlja Ovčari) – Mostar Sjever (petlja Vrapčići) donijela uštede od oko 300 miliona eura. Prema novoj ideji Vlade FBiH trasa više ne bi išla obodom planine Prenj, kako je to planirano prvobitnom varijantom, već bi praktično prolazila kroz središte planine „koristeći pri tome prirodne pogodnosti, kao što je ulaz kroz dolinu (konjičke) Bijele, te najnovije dostupne tehnologije za tehničku izvedbu projekta“. Na taj način, kažu iz vlade, dionica bi se skratila sa ranije planiranih 53 km za 18 km, čime bi nova trasa iznosila 35 km i dobar dio iste bi prolazio tunelom (16 km) kroz neistraženo kraško podzemlje planine Prenj.

Ovaj put ćemo ostaviti po strani ekološki aspekt i očekivane negativne uticaje po okolinu ovog veoma delikatnog razvojnog projekta, te ćemo negativne ekološke strane ovog projekta komentirati kada budu završena okolinska studija, odnosno kada započne propisana procedura Procjene uticaja na okolinu (PUO). Ono na šta ćemo se osvrnuti u ovom tekstu jeste navodna ušteda od 300 miliona eura o kojoj ovih dana govore predstavnici Vlade. Pomenuti medijski napisi o „uštedi“ nisu se slučajno pojavili baš ovih dana, upravo u momentu kada Vlada FBiH donosi Odluku o izmjeni trase te je upućuje u parlamentarnu proceduru na usvajanje po skraćenoj proceduri. Izuzetno je važno napomenuti da uz prijedlog izmjene trase vlada predlaže i izmjenu načina finansiranja predmetne dionice. Naime, iz razloga što ova dionica (bilo koja od dvije varijante) predstavlja najskuplju trasu cjelokupnog Autoputa Vc, tako je model finansiranja u vidu kreditiranja od strane finansijskih institucija, praktično neizvodiv. Stoga je vlada predložila finansiranje izgradnje dionice po modelu javno-privatnog partnerstva (JPP), odnosno po BOT sistemu (izgradi – upravljaj – predaj/vrati).

Međutim, ovakav model finansiranja infrastrukturnih projekata treba koristiti samo u slučaju da se pokazuje kao efikasniji i povoljniji nego druga rješenja, a što je u praksi rijetkost jer privatni sektor očekuje značajan prihod, i ne može dobiti kredit pod povoljnim uvjetima kao što to mogu države. Takav je slučaj i sa ovom dionicom čija je izvodivost ispod granice ekonomske izvodivosti (barem prema ranijim studijama i trenutnim komparativnim procjenama), a studija izvodljivosti nove trase trebala bi da dokaže da je ekonomska izvodljivost zasnovana na realnim činjenicama. Drugim riječima, trebala bi da pokaže da li je ova dionica autoputa zaista trenutno prioritetna i neophodna ovoj državi, odnosno da li građani iste mogu sebi uopće da je priušte.

Većina ekonomskih pakazatelja, kao i slični primjeri iz država u okruženju, govore da će ovaj angažman platiti građani Federacije BiH, i to bez obzira da li će koristiti autoput ili ne. Nekoliko zemalja, uključujući Mađarsku, Portugal i Veliku Britaniju, imale su značajne

probleme zbog neopravdanog korištenja BOT modela kroz javno-privatno partnerstvo, dok neke zemlje poput Švedske gotovo da više uopće ne koriste ove modele za prometne projekte. Međutim, ono što je za Vladu FBiH trenutno najbitnije jeste da nemaju nikakve finansijske obaveze sve do završetka izgradnje dionice. Nakon toga federalna vlada, shodno vrsti potpisanog ugovora, preuzima obavezu plaćanja svih uložениh sredstava, povećanih za pozamašne bankovne kamate redovnih otplatnih anuiteta, kao i planirani profit partnerske kompanije. Nažalost, ovaj drugi dio priče se ne spominje u medijima, niti Vlada želi da pojašnjava ovaj najizgledniji scenario. Inače, u državi gdje se vlasti redovno zadužuju kod međunarodnih i komercijalnih banaka u cilju „krpljenja“ budžetskih rupa, i pri tome ostavljaju sve veće dugove narednim generacijama, vijest o bilo kakvoj „uštediti“ zvuči grandiozno. Pa makar ta „uštediti“ bila i na račun nesumnjivo najvrijednijeg bh. prirodnog područja - planine Prenj!