

Kinesko učešće u izgradnji autoputeva u Severnoj Makedoniji bilo je deo napora bivšeg premijera Nikole Gruevskog da privuče strana ulaganja u tu zemlju. U toku jula 2013. godine, makedonska delegacija je posetila Kinu kako bi kineskim kompanijama prenele mogućnosti za ulaganje. Nekoliko meseci kasnije, novembra 2013. godine, zvaničnici vlada Severne Makedonije i China Exim potpisali su ugovor o zajmu u iznosu od USD 580 miliona namenjen za izgradnju dva nova segmenta autoputa. Sporazum je zaključen bez tendera. Izgradnja 56,7 km dugog autoputa Kičevo-Ohrid započeta je marta 2014. godine i isti će postati deo Panevropskog koridora 8, koji povezuje zemlju sa Bugarskom na istoku i Albanijom na zapadu. Izgradnja 53 kilometra dugog autoputa Miladinovci-Štip omogućuje gradu Štip pristup Panevropskom koridoru 10 koji Severnu Makedoniju povezuje sa Grčkom i Srbijom. Kamata na taj kredit iznosi 2 procenta sa rokom otplate od dvadeset godina i grejs periodom od pet godina. Ugovor o zajmu dalje predviđa da će privredno društvo Sinohydro Corporation Limited iz Kine, kompanija suspendovana iz projekata Svetske banke od decembra 2013. godine, pružiti nadzor i 49% građevinske radne snage. Prema ugovoru za izgradnju autoputa, Sinohydro Corporation Limited je glavni izvođač radova, makedonski Granit Construction Stock Co je imenovani podizvođač, Consorcijum GIM, Euroconsulting i GEING Krebs und Kiefer su određeni kao inženjeri projekata, dok je makedonsko javno preduzeće za državne puteve poslodavac. Kao takav, posao je tipičan za kineske projekte u jugoistočnoj Evropi koji kombinuju kineske građevinske radove i finansiranje bez tendera. Niz ekoloških i geotehničkih pitanja dovodi u pitanje održivost projekta. Prvo, tokom 2016. godine, UNESCO je izrazio zabrinutost zbog ekološkog uticaja autoputa na prirodnu i kulturnu baštinu Ohridske regije, primećujući nepostojanje strateške procene uticaja na životnu sredinu (SEA) u vezi sa planovima izgradnje. Nakon procene stanja na terenu 2017. godine, UNESCO je takođe zatražio da vlada Severne Makedonije pod hitno izradi „sveobuhvatnu komparativnu studiju alternativnih pravaca za železnicu Panevropskog koridora VIII.“ Nova vlada Severne Makedonije obavezala se da će pripremiti SEA do oktobra 2018. godine, ali je nacrt odluke iz 2019. godine uvrstio region na spisak ugroženih baština UNESCO-a.

Drugo, autoput Kičevo-Ohrid prolazi kroz prirodno stanište balkanskog risa, kritično ugrožene vrste prema podacima Međunarodne unije za zaštitu prirode. Njihova malobrojna populacija od tridesetak životinja opada usled pritiska koji je stvoren realizacijom infrastrukturnih projekata na tom području, pri čemu zeleni koridori nisu ni planirani za autoput Kičevo-Ohrid. Umesto izbora između razvoja i očuvanja, ovaj slučaj se najbolje razume kao neuspeh u primeni već dogovorenih i testiranih mera za ublažavanje neželjenih efekata razvoja.

Loše planiranje nije uticalo samo na odredbe o uticaju na životnu sredinu ovog sporazuma, već i na samu izgradnju autoputa. Pitanje koje se najviše razmatralo je bila erozija zemljišta, jer je Severna Makedonija jedna od najugroženijih zemalja na Balkanu, sa 96,5 odsto ukupne površine pod pretnjom erozije. U zapadnom delu zemlje, na lokaciji izgradnje autoputa Kičevo-Ohrid, teren je strm i ispresecan kao posledica duboke erozije. Iako je problem poznat, u julu 2018. godine ministar saobraćaja iz tog perioda Gjorgji Sugareski objavio je da je loše planiranje dovelo do pojave klizišta na delovima deonice, odgađajući celi projekt. Vlada je pokrenula javnu istragu, koja je otkrila da projektu nedostaje minimalno geotehničko i geomehaničko ispitivanje tla, što dovodi do ozbiljnih problema na određenim delovima autoputa.

Kao rezultat navedenog, građevinski radovi na autoputu Kičevo-Ohrid zaustavili su se tokom 2017. godine, jer je projekat naišao na veliki broj neplaniranih odlaganja što je povećalo njegove ukupne troškove.

Gore navedeno obuhvata samo deo nepravilnosti koji su uočeni u toku sprovođenja ovog projekta. Istraga je takođe otkrila nerešene sporove o eksproprijaciji, što je dodatno povećalo troškove projekta. Da stvar bude još gora, skandal sa prisluškivanjem 2015. godine obelodanio je dokaze o ozbiljnim koruptivnim radnjama Gruevskog i drugih članova njegove vlade pri zaključivanju međunarodnih sporazuma. U maju 2017. godine, Specijalno javno tužilaštvo (SJO) pokrenulo je istragu o korupciji pod nazivom „Traektorija“, koja je povezana sa izgradnjom autoputa. VMRO-DPMNE, vladajuća stranka Severne Makedonije u vreme sporazuma o izgradnji autoputa i bivši premijer Nikola Gruevski, optuženi su za pranje novca i nelegalno finansiranje. Nakon ovih i drugih optužbi za korupciju, Gruevski je napustio zemlju i dobio je azil u Mađarskoj. Iako je prvobitno određeno suđenje u odsustvu, vremensko ograničenje u slučaju „Traektorija“ konačno je isteklo krajem 2019. godine. Što se tiče samog projekta, posle godinu dana pregovora sa Sinohydro Corporation Limited, novoizabrana makedonska vlada, na čelu sa premijerom Zoranom Zaevom, potpisala je početkom novembra 2018. godine treći aneks sporazuma sa privrednim društvom, te su se složili da se 187 miliona evra doda prvobitnoj ceni izgradnje kako bi građevinski radovi mogli da se nastave. Vlada će uzeti novi zajam od China Exim-a, povećavajući ukupne troškove puta Kičevo-Ohrid sa EUR 411 milion na EUR 598 miliona.

Ukratko, slučaj autoputa Kičevo-Ohrid naglašava regulatorne slabosti povezane sa bilateralnim ugovorima o zajmu u oblasti građevinarstva koji su tipični za kinesku izgradnju u regionu. Bez međunarodnog tendera, korupcija i nepoštovanje uticaja na životnu sredinu narušili su završetak autoputa koji je od tada postao kontroverzan projekat. Odgovornost za ovu situaciju prevashodno imaju dve strane, Sinohydro i bivša makedonska vlada, ali se

uglavnom može pripisati nespremnosti druge navedene da izvrši procenu održivosti autoputa. Istovremeno, dvosmislenost EU u pogledu pridruživanja Severne Makedonije znači da se trenutne regulatorne slabosti mogu otkloniti samo promenama u samoj državi, a ne harmonizacijom sa standardima i zakonima EU.

Izvor: journals.sagepub.com