



Datum: 13.08.2026

Medij: Radar

Rubrika: Ekonomija na radaru

Autori: Luka Benčik, Milan Čulibrk

Teme: Aleksandra Damjanović Sofronijević (Aleksandra Sofronijević); Ministarstvo građevinarstva,

Naslov: Pruga otvorena, stanice zatvorene

Napomena:

Površina: 1235



Strana: 38,39,40

Ekonomija na radaru

ŠTA POVEZUJE SRUŠENU NADSTREŠNICU U NOVOM SADU
I NEZAVRŠENU STANIČNU ZGRADU U SUBOTICI

Pruga otvorena, stanice zatvorene

Iako je u decembru 2024. inspekcija utvrdila da radovi nisu izvedeni u skladu sa građevinskom dozvolom, a u julu 2025. je stanična zgrada u Subotici ocenjena jedinicom, tender za njenu, kao i sanaciju stanica u Novom Sadu i Bačkoj Topoli, raspisan je nekoliko meseci nakon što je pruga zvanično puštena u saobraćaj

Luka Benčik, Milan Čulibrk

KADA JE PREDSEDNIK Srbije Aleksandar Vučić u oktobru 2024, tokom probne vožnje, najavio da će deonica od Novog Sada do Subotice biti otvorena 24. novembra, isticao je da je pruga završena godinu dana pre roka i zahvalio se „angažovanju kineskih radnika u tri smene“. Bila je to poslednja u nizu sličnih najava, koje sežu čak do 2014, kada je kao premijer iz Kine poručio da „Srbija nema vremena za čekanje“.

Deceniju kasnije, iza obećane brzine, u stvarnosti se ro-kovi mere godinama, ugovori sklapaju bez javnog nadmetanja, vrednost radova raste kroz tajne anekse, a javno dostupni dokumenti, od građevinske dozvole do zapisnika o tehničkom pregledu, otkrivaju koliko je razdaljina između proklamovanog datuma i stvarnog stanja Železničke stanice u Subotici bila velika.

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture izdalo je 26. oktobra 2021. Infrastrukturi železnice Srbije kao investitoru rešenje o građevinskoj dozvoli za modernizaciju, rekonstrukciju i izgradnju deonice pruge od Novog Sada do državne granice, odnosno Kelebije. Pravni osnov dozvole izričito se poziva na član 19. Zakona o posebnim postupcima radi realizacije projekata izgradnje i rekonstrukcije linijskih infrastrukturnih objekata od posebnog značaja za Srbiju, čime je potvrđeno da je čitav projekat sproveden po posebnom, zakonom ubrzanom režimu. Ta dozvola obuhvata i staničnu zgradu u Subotici, predviđenu za rekonstrukciju i adaptaciju.

Komercijalni ugovor za ceo projekat, vredan 1,16 milijardi dolara, dodeljen je kineskom konzorcijumu CRIC-CCCC na osnovu međudržavnog sporazuma, bez javnog tendera, s tim što je čak 85 odsto te sume ili 988,4 miliona dolara Srbija pozajmila od kineske Eksport-import banke.

Stručni nadzor nad izgradnjom jednog od pomoćnih objekata stanice u Subotici, prema zvaničnom zapisniku o tehničkom pregledu iz juna 2024, vodio je konzorcijum predvođen Utiberom, a tehnički pregled tog objekta potpi-

sao je Milutin Savović, jedini vlasnik, a u to vreme i direktor Trioprojekta. Nepunih godinu kasnije, 4. marta 2025, Savović se našao na optužnici Višeg javnog tužilaštva u Beogradu, kao jedan od troje optuženih za urušavanje nadstrešnice Železničke stanice u Novom Sadu 1. novembra 2024. Samo dan nakon podizanja optužnice Savović je kao vlasnik mesto direktora Trioprojekta ustupio Dejanu Đuričinu, koji je još uvek zakonski zastupnik te firme.

Iz dokumentacije Gradske uprave Subotice od 2023. do 2026. vidi se da je Infrastruktura železnice kao investitor više puta podnosila nepotpune zahteve za odobrenja manjih pratećih objekata na toj stanici. Konkretno, zahtev za trafostanicu odbačen je 27. novembra 2023. kao nepotpun i odobren je tek februara 2024, a zahtev za privremenu saobraćajnicu, odbačen je 13. jula ove godine i tek nakon ispravke odobren 29. jula, što ukazuje na obrazac ponavljanja proceduralnih propusta investitora.

Gotovo dve godine posle građevinske dozvole, 20. oktobra 2023, Vlada Srbije donela je posebno rešenje o utvrđivanju javnog interesa za potrebe eksproprijacije jedne od parcela na trasi pruge kod Subotice, što je dokaz da su pojedini imovinsko-pravni odnosi rešavani i godinama nakon što je osnovna dozvola za projekat već izdata.

Na Odluku o prihvatanju dodatnih, 6,5 miliona dolara vrednih radova iz Aneksa 2 Komercijalnog ugovora, 29. novembra 2022. pisanu saglasnost dala je tadašnji v. d. pomoćnika ministra Anita Dimoski i ona pokazuje kako je jedan deo pravnog i finansijskog toka ovog projekta izgledao iznutra. Odlukom je obuhvaćeno devet kategorija, od arhitektonskih i radova na donjem stroju, preko signalizacije i napajanja, do „ostalih radova“.

Upravo u toj poslednjoj kategoriji nalazi se stavka koja se odnosi na premeštanje postojećeg gasovoda u Subotici, što je bio preduslov za izvođenje osnovnih radova na pruzi, čija je ukupna vrednost, uključujući projektovanje i izvođenje, iznosila 2.237.000 dolara. To premeštanje pred-





Datum: 13.08.2026

Medij: Radar

Rubrika Ekonomija na radaru

Autori: Luka Benčik, Milan Čulibrk

Teme: Aleksandra Damjanović Sofronijević (Aleksandra Sofronijević); Ministarstvo građevinarstva,

Napomena:

Površina: 1235



Naslov: Pruga otvorena, stanice zatvorene

Strana: 38,39,40



Spolja gladac, a unutra: Sanacija stanične zgrade u Subotici poverena je Brikenu, čiji je suvlasnik Marko Sokanović, a njegov ZGOP je bio angažovan i za radove na pruzi

LUKA BENČIK

stavljalo je najveću pojedinačnu stavku u čitavom Aneksu, veću i od dodatnih 537.662,71 dolar vrednih radova na nadstrešnici perona 1b stanice u Novom Sadu.

Pored gasovoda, u istoj kategoriji naveden je i deo troška istražnih arheoloških radova od 1.030.000 dolara na deonici od Novog Sada do Kelebije, sprovedenih po nalogu tri zavoda za zaštitu spomenika kulture, uključujući i Zavod u Subotici. Dokument pokazuje da su troškovi u Subotici po tom aneksu bili pretežno infrastrukturne prirode i odnosili su se na premeštanje postojećih instalacija i zaštitu nalazišta.

Osim toga, Aneksom 4, vrednim 52,3 miliona dolara, koji su u martu 2024. potpisali Goran Vesić i Nebojša Šurlan, za „ostale radove“ je predviđeno još 10,2 miliona, od čega je 1,1 milion namenjen za kružni tok i krak ka Lošinjskoj ulici u Subotici, koja je od železničke stanice vazdušnom linijom udaljena oko 300 metara.

Prema saopštenju Tužilaštva za organizovani kriminal od 1. avgusta 2025, zaključivanjem Aneksa 1 Komercijalnog ugovora, Sporazuma 1, te Aneksa 2, 3 i 4 istog ugovora, osumnjičeni, među kojima su bivši ministri Tomislav Momirović i Goran Vesić, njihova bivša pomoćnica Anita Dimoski, bivši v. d. generalnog direktora Infrastrukture železnice Nebojša Šurlan i menadžerka za investicije u tom preduzeću Slobodanka Katanić, omogućili su izvođaču da protivpravno pribavi imovinsku korist od najmanje 18,76 miliona dolara, a budžetu Srbije naneli štetu od 115,56 miliona dolara.

TOK je 30. januara ove godine saopštio da je istražni postupak ozbiljno usporen zbog nepostupanja drugih državnih organa, budući da policija, uprkos ponovljenim zahtevima, nije dostavila kompletnu dokumentaciju od značaja za postupak, tako da optužnica nije podignuta ni šest meseci nakon pokretanja istrage.

Komercijalni ugovor za deonicu od Novog Sada do Subotice zaključen je na milijardu i 162,8 miliona dolara, a TOK je saopštio da je do 1. avgusta 2025. izvođaču ukupno uplaćena milijardu i 214 miliona, uz preuzetu obaveznu naknadnog plaćanja još oko 64,3 miliona dolara za dodatne

radove. Sve zajedno milijardu i 278,36 miliona dolara, što je za 115,56 miliona više od prvobitno dogovorene cene. I to pre nego što su se uopšte pojavili troškovi naknadne sanacije nekih objekata.

Ovom finansijskom toku prethodila je hronologija tehničkih nalaza koja pokazuje da problem na zgradi u Subotici nije nastao iznenada. Prva inspekcija stanične zgrade obavljena je 24. decembra 2024, skoro deset meseci pre puštanja pruge u saobraćaj i tada je utvrđeno da radovi nisu izvedeni u skladu sa izdatom građevinskom dozvolom. Druga inspekcija usledila je 17. januara, a treća 1. jula 2025, kada je stanje zgrade ocenjeno jedinicom, kao nezadovoljavajuće. Između druge i treće inspekcije, u junu 2025, resorna ministarka Aleksandra Sofronijević je izjavila da je provera stabilnosti uspojena, jer su tokom radova otkriveni podzemni tuneli i podrumi koji uopšte nisu bili predviđeni projektnom dokumentacijom, što otvara pitanje da li je građevinska dozvola za rekonstrukciju ovog spomenika kulture izdata bez potpune slike o stvarnoj strukturi objekta.

Pruga je, uprkos tome, zvanično puštena u saobraćaj 8. oktobra prošle godine.

Pet meseci pre toga, u maju 2025, Infrastruktura železnice raspisala je tender za izradu elaborata o proveri statičke stabilnosti pet staničnih zgrada na toj deonici, uključujući i Suboticu, čime je potvrđeno da su sumnje u kvalitet izvedenih radova bile dokumentovane i pre otvaranja pruge. Ipak, tek nakon njenog otvaranja usledio je tender za dodatne sanacione radove na staničnim zgradama u Novom Sadu, Subotici i Bačkoj Topoli, koji je 15. januara ove godine dodeljen konzorcijumu, koji čine firme Briken, N-ING i Institut za ispitivanje, procenu stanja i sanaciju konstrukcija. Ugovor je potpisan na 450 miliona dinara bez PDV-a, odnosno 540 miliona sa PDV-om, pri čemu će firmi Briken pripasti 95 odsto ukupno ugovorenog novca.

Pojedinačno najveći suvlasnik Brikena sa udelom od 50 odsto je firma Ekstra auto transport iz Vrbasa, u kojoj većinski udeo od 70 odsto ima Marko Sokanović. Partneri u Brikenu sa udelom od po 25 odsto su mu Radomir Jovano-





Datum: 13.08.2026

Medij: Radar

Rubrika Ekonomija na radaru

Autori: Luka Benčik, Milan Čulibrk

Teme: Aleksandra Damjanović Sofronijević (Aleksandra Sofronijević); Ministarstvo građevinarstva,

Napomena:

Površina: 1235



Naslov: Pruga otvorena, stanice zatvorene

Strana: 38,39,40

vić i Filip Radović. Pritom je Sokanović preko Ekstra auto transporta jedini vlasnik ZGOP-a iz Novog Sada, koji je registrovan 9. juna 2021, nedugo nakon obavezujuće ponude njegovog Ekstra auto transporta i Integra konstrukšna za kupovinu akcija nekadašnjeg ZGOP-a, registrovanog 1989, koji je u međuvremenu izbrisan iz APR-a.

„Novi“ ZGOP na svom sajtu navodi direktan poslovni kontinuitet sa starijim „imenjakom“, ima istu adresu i delatnost, a kao sopstvene reference ističe upravo angažman na rekonstrukciji mađarsko-srpske železnice.

Istovremeno, Sokanovićev Ekstra auto transport je sa još dve firme u martu 2024. ugovorio uklanjanje otpada sa teretne stanice u Subotici za čak milion dolara. Indikativno je da taj posao nije poveren lokalnom komunalnom preduzeću koje po važećem cenovniku odvoženje pet kubnih metara otpada naplaćuje 9.500 dinara ili manje od 94 dolara. Drugim rečima, ono bi za milion dolara odvezlo 53.500 kubika otpada, koji bi, da je deponovan na površini fudbalskog stadiona, bio visok skoro metar.

450

miliona dinara

**bez PDV-a ili 540 miliona sa PDV-om
koštaće dodatna sanacija staničnih zgrada
u Novom Sadu, Subotici i Bačkoj Topoli**

Pruga je, posle niza odlaganja, puštena u saobraćaj prošlog oktobra. Sama stanična zgrada u Subotici, međutim, tog dana nije zvanično otvorena, niti stavljena u punu upotrebu. Umesto upotrebne dozvole, nadležna komisija je za jedan od objekata stanice odobrila samo probni rad, u trajanju od najviše godinu dana, dok ključni dokazi o usklađenosti izvedenih radova sa građevinskom dozvolom, poput geodetskog elaborata i izjave o usklađenosti, nisu dostavljeni.

Pet meseci posle otvaranja pruge, ministarka građevinarstva Aleksandra Sofronijević javno je priznala da su dozvole izdavane po propisima koji više ne važe, dok su tenderi za sanaciju iste zgrade tek tada raspisani. Investitor je, u međuvremenu, nastavio da traži nove dozvole za radove u samoj Subotici – zahtev za privremenu građevinsku dozvolu za izgradnju nove saobraćajnice u krugu stanice, podnet prošlog meseca, prvo je odbačen kao nepotpun, sa nizom formalnih nedostataka u projektnoj dokumentaciji, da bi bio odobren tek posle ispravke, krajem jula.

Skoro dve godine posle prvobitno najavljenog datuma, na istom gradilištu i dalje se otvaraju novi upravni predmeti, odbacuju nepotpuni zahtevi i izdaju privremene dozvole, dok stanica koja je trebalo da simbolizuje „brzu“ prugu za koju nema vremena za čekanje, još uvek nema zapisnik kojim bi zvanično bilo potvrđeno da je zaista završena. ■

