



Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika bez naslova

Autori: Milan Čulibrk

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 740



Naslov: Za „Vožda“ samo pola metra asfalta

Strana: 38,39

REBALANS BUDŽETA I VELIKI PROJEKTI

Za „Vožda“ samo pola metra asfalta

Iako je Vučić za 12. septembar najavio početak radova, ministar Mali je za brzu saobraćajnicu „Vožd Karađorđe“ u državnoj kasi za ovu i narednu godinu predvideo po 8.500 evra, taman dovoljno za jedan metar 83 kilometra dugog puta

Milan Čulibrk

NIJE PROBLEM ŠTO je Aleksandar Vučić najavio da će kamen temeljac za brzu saobraćajnicu „Vožd Karađorđe“ biti postavljen 12. septembra. Čak ni to što je ona bila deo njegovog plana „Srbija 2025“, pa je do kraja prošle godine trebalo da bude gotova, a radovi još nisu započeti. Problem je što je početak radova za to nenadležni predsednik najavio dok je u Skupštini praktično trajala rasprava o rebalansu budžeta za ovu godinu, u kome je ministar finansija Siniša Mali za tu saobraćajnicu predvideo samo milion dinara ili jedva 8.518 evra.

Taman dovoljno za pola metra asfalta, jer je u maju sa kineskim Šandongom potpisan 1,3 milijarde evra vredan ugovor za prvu fazu od 83 kilometra, tako da će svaki kilometar „Vožda Karađorđa“ u proseku koštati 15,7 miliona evra. A na razdelu 5093 Ministarstva građevinarstva u tek usvojenom rebalansu jasno piše da je za izgradnju tog državnog puta ove i naredne godine planirano po milion dinara ili za obe zajedno 17.000 evra. Otprilike za metar puta i to pod uslovom da u međuvremenu trošak značajno ne poraste, što je do sada bilo nepisano pravilo za sve velike infrastrukturne projekte.

Iz rebalansa se vidi da je tek u 2028. za „Karađorđa“ planiran iole značajniji novac, 10 milijardi dinara ili 85 miliona evra, ali i to je samo 6,5 odsto od ugovorene vrednosti, tako da je izvesno da se građani još dugo neće njime voziti. Mada vlast ume baš da ih voza.

Rebalansom su u odnosu na originalni budžet izdaci za brzu saobraćajnicu od Novog Sada do Rume u 2026. smanjeni sa 16,5 na 12 milijardi dinara. Za tu deonicu je samo u ovoj godini iz budžeta isplaćeno 7,5 milijardi,





Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika bez naslova

Autori: Milan Čulibrk

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 740



Naslov: Za „Vožda“ samo pola metra asfalta

Strana: 38,39



Deonica auto-puta od Preljine do Požege, duga nepunih 31 kilometar, za sada je najskuplja, jer je svaki kilometar u proseku koštao čak 31,4 miliona evra

a od 2022. ukupno 68,8 milijardi. S obzirom na to da je u 2026. i 2027. ostalo da se potroši još 20 milijardi i ta deonica koštaće bar 25 odsto više od ugovorene cene.

No to je mačiji kašalj u odnosu na Moravski koridor koji već godinama obara sve rekorde. Do sada je taj auto-put već državnu kasu olakšao za 238 milijardi dinara, ali će konačna cena biti veća za još bar 10 odsto. U tek usvojenom rebalansu u ovoj godini je za deonicu od Preljine do Pojata rezervisano 28,5 milijardi. *Radar*, međutim, saznaje da je pre kraja avgusta za taj auto-put isplaćeno 16,8 milijardi, tako da bi u naredna četiri meseca američkom Behtelu i turskoj Enki država trebalo da isplati još 11,8 milijardi, a naredne godine 7,35 milijardi dinara.

Kada se sve to sabere i ako ne bude još nekih nepredviđenih troškova, Moravski koridor koštaće 257,2 milijarde dinara ili skoro 2,2 milijarde evra. Čak tri puta više od cene – 745 miliona evra plus eventualno 20 odsto za nepredviđene troškove – po kojoj su Behtel i Enka pristali da ga završe pre kraja 2023. Ispostavilo se, međutim, da su ti „nepredviđeni“ troškovi u međuvremenu povećani ne 20 odsto, nego čak 200 posto i da su duplo veći od „planiranih“ i definisanih komercijalnim ugovorom koji je u ime Vlade sa Behtelom i Enkom potpisala tadašnja resorna ministarka Zorana Mihajlović.

Iako je auto-put od Preljine do Požege pušten u saobraćaj pre nešto više od godinu dana, po originalnom budžetu bi se moglo reći da on još nije završen, jer je u njemu ove godine za tu deonicu prvobitno bilo planirano 4,2 milijarde dinara. Rebalansom je ta suma smanjena na četiri milijarde, od čega su do kraja avgusta potrošene 1,3 milijarde dinara.

Sa do sada ukupno potrošenih 114,1 milijardu dinara za nepunih 31 kilometar, doduše sa dva tunela, Munjino brdo i Laz, ovo je svakako za sada najskuplja deonica, na ko-

joj je svaki kilometar u proseku koštao čak 31,4 miliona evra. To ga bar na papiru i bar za sada čini za čak 60 odsto skupljim od Moravskog koridora, čiji će kilometar umesto ugovorenih 6,65 miliona do kraja koštati najmanje 19,6 miliona evra.

Iako bi, prema najavama zvaničnika, uskoro trebalo da bude puštena u saobraćaj pruga od Beograda do Budimpešte, originalnim budžetom za 2026. je za mađarsko-srpsku železnicu bilo planirano 14,8 milijardi, ali su rebalansom izdvajanja za taj projekat u ovoj godini smanjena na samo četiri milijarde, dok je ostatak od 10 milijar-

di odložen za 2027. Time će ukupna izdvajanja za „brzu“ prugu premašiti 203 milijarde dinara i posle Moravskog koridora biće najskuplji infrastrukturni projekat.

Nije, međutim, isključeno da će troškovi specijalizovane izložbe Ekspo 2027 oboriti sve rekorde. Originalnim budžetom je za Ekspo ove godine planirano 42,6 milijardi, a sledeće 14,4 milijarde, da bi nedavno usvojenim rebalansom ovogodišnji trošak bio smanjen na 35,7 milijardi, ali je zato za narednu povećan na 25,1 milijardi. S obzirom na to da je do sada za Ekspo iz budžeta isplaćeno više od 119 milijardi dinara, od čega 26,3 milijarde ove godine, ukupni trošak penje se na 154 milijarde.

Tu troškovima za Ekspo ni izbliza nije kraj. Za izgradnju objekata u zonama B i E sa pratećim sadržajima, takođe vezanim za Ekspo, ove godine planirano je milijardu i po, a naredne čak 25 milijardi. Uz to, i originalnim budžetom i rebalansom je za izgradnju „drugih saobraćajnica“ za Ekspo ove i naredne godine planirano sedam plus 5,1 milijardu. Kada se u to uračuna ukupni trošak, za Ekspo se suma penja ne 192,5 milijardi dinara.

I to bez budžetskih rashoda za gradnju pruge od Zemun Polja do budućeg Nacionalnog stadiona, za koju je do sada potrošeno 36 milijardi, a kada se tome doda i ono što je za nju planirano u ovoj i dve naredne godine trošak pruge će dostići najmanje 52,5 milijardi dinara, a Ekspa 228 milijardi ili 1,95 milijardi evra. I to bez raznih „skrivenih“ troškova kakvih sigurno ima, jer se neki izdaci vode na drugim mestima u budžetu.

Kako je *Radar* već pisao, ove godine potrošenoj sumi trebalo bi pridodati još 1,8 milijardi dinara, koliko je iz budžeta isplaćeno za gradnju „objekata“ A i B, koji su takođe deo Ekspa, ali se vode odvojeno. Kao što je i u decembru prošle godine trošak od 22,3 milijarde knjižen kao posebna stavka, za finansiranje „objekata“ B i E. ■

Moravski koridor koštaće bar 2,2 milijarde evra, tri puta više od cene po kojoj su Behtel i Enka pristali da ga za 745 miliona evra plus 20 odsto za nepredviđene troškove završe pre kraja 2023.

