



Datum: 22.10.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Milan Culibrk

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 1834



Naslov: Cena neodgovornosti

Strana: 35,36,37

Ekonomija na radaru

PAD NADSTREŠNICE POKAZAO DA SE URUŠIO
I SISTEM KONTROLE VELIKIH DRŽAVNIH PROJEKATA

Cena neodgovornosti

Umesto da Infrastruktura železnice i resorno ministarstvo aktiviraju garanciju do 116,3 miliona dolara i obustave dalja plaćanja, konzorcijumu CRIC-CCCC je posle pada nadstrešnice za projekat modernizacije mađarsko-srpske železnice iz budžeta isplaćeno najmanje 70 miliona evra

Milan Ćulibrk



NI POSLE SKORO dve godine od pada nadstrešnice Železničke stanice u Novom Sadu, za smrt 16 ljudi i teške povrede jedne osobe niko još nije odgovarao, a javnost ne zna ni da li je poslednji dan mandata bivši predsednik Aleksandar Vučić iskoristio da pomiluje i nekog od osumnjičenih za ovu tragediju. Doduše i on sam je od 1. novembra 2024. do prošlog petka prešao dugačak put, od tvrdnje da „samo nadstrešnica nije rekonstruisana“, do predizborne poruke da „odgovorni za pad nadstrešnice moraju da odgovaraju“.

Dok ceo slučaj čeka sudski epilog, a vozovi ne staju, već samo prolaze pored stanice u Novom Sadu, mnogo toga postalo je jasnije. Pogotovo ako se ima u vidu da je Komercijalni ugovor, koji je Vlada Srbije 2018. zaključila sa kineskim izvođačem, ključ za razumevanje ne samo

cene, već i kvaliteta, odgovornosti i roka u kom je pruga od Novog Sada do Kelebije trebalo da bude rekonstruisana, objašnjava stručnjak za FIDIC ugovore i upravljanje infrastrukturnim projektima. Njegova pomoć dragocena je baš zbog činjenice da je ugovor zasnovan na Žutom FIDIC modelu za velike infrastrukturne projekte, po principu „projektuj i izgradi“.

To u ovom slučaju znači da konzorcijum CRIC-CCCC projektuje i izvodi radove, ali i odgovara za stabilnost i bezbednost objekata, dok nadzor kontroliše projektovanje i izvođenje, ocenjuje zahteve izvođača i vodi procedure koje utiču na rok, cenu i kvalitet. Problem je što su ugovorom izmenjene praktično sve ključne odredbe Žutog FIDIC-a o roku i ceni, pa je izvođenje nekih radova počelo kada je ceo projekat već trebalo da bude pri kraju.

Radar 22. oktobar 2026.

35





Datum: 22.10.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Milan Culibrk

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 1834



Naslov: Cena neodgovornosti

Strana: 35,36,37

Ekonomija na radaru

Komercijalnim ugovorom je, naime, bilo predviđeno 180 radnih dana za izradu projekta, bez vremena za tehničku kontrolu, a zatim rok od 33 meseca za izvođenje, čiji je početak bio uslovljen prethodnim ispunjavanjem više ugovornih obaveza, među njima i obaveza investitora, Infrastrukture železnice Srbije i finansijera, Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture u vezi sa građevinskim dozvolama za pojedinačne poddeonice. Iako nije postojao unapred određeni datum završetka, očekivalo se da će svi radovi biti gotovi do kraja 2022, a tadašnja resorna ministarka Zorana Mihajlović je u aprilu 2019, najavljujući početak radova za kraj te godine, tvrdila da će oni biti završeni „sredinom 2022“.

Iako je baš ona Komercijalni ugovor potpisala u julu 2018, a ugovor o zajmu za projekat potvrđen je zakonom u maju 2019, nadzor je obavestio o početku izvođenja izdao tek 1. jula 2022, kada je, po rečima Zorane Mihajlović, projekat već trebalo da bude završen, a prema ugovornoj računici pri kraju. Tek tad počeo je da teče ugovoreni rok od 33 meseca, koji bi istekao krajem marta 2025, ali je naknadno produžen za pet meseci, do 31. avgusta prošle godine.

Ni taj novi rok, međutim, nije ispoštovan, a iz raspoložive dokumentacije se ne vidi da li je i kada ponovo produžen, niti odluka nadzora kome dalje kašnjenje ide na teret. Nema, naravno, dokaza ni da je investitor aktivirao penale ili druge mehanizme da bi se zaštitio od još jednog probijanja roka. Umesto da bude čvrst ugovorni mehanizam kontrole, rok je postao predmet dogovora izvođača, investitora i finansijera, koji je nadzor naknadno formalizovao. A cenu tog kašnjenja, kada ono proizvodi dodatne troškove, na kraju plaćaju poreski obveznici.

U modelu „projektuj i izgradi“ ugovorena cena trebalo bi da obuhvati sve potrebno da završen objekat bude potpun i funkcionalan. Naknadni radovi trebalo bi da budu izuzetak, jer po ugovoru su to radovi koji nisu ugovoreni, niti su neophodni, već ih investitor i finansijer naknadno zahtevaju.

Iako su zahtevi investitora sadržali procenu radova od 681,4 miliona evra, Srbija je ugovorom prihvatila za 46 odsto višu cenu od 1,163 milijarde dolara ili oko 995 miliona evra. Iz dokumentacije se ne vidi ko je i po kojim kriterijumima analizirao tu razliku, ni da li je ta cena „međunarodno konkurentna“, kao što piše u međudržavnom sporazumu Srbije i Kine.

Posle izrade projekta konzorcijum CRIC-CCCC tražio je dodatno plaćanje radova koje je smatrao naknadnim. Po ugovoru, trebalo

Umesto da bude čvrst ugovorni mehanizam kontrole, rok je postao predmet dogovora izvođača, investitora i finansijera, koji je nadzor naknadno formalizovao. A sve to plaćali su poreski obveznici

je da obrazloži zahtev, a nadzor da oceni njegovu osnovanost. Nadzor je zahtev razmatrao i davao komentare, ali su zatim investitor, finansijer i izvođač usaglasili 16 stavki i njihove iznose, nakon čega je nadzor doneo konačnu odluku, a Sporazumom 1 država pristala da izvođaču plati dodatnih 112 miliona dolara.

I ne samo to. Komercijalni ugovor je naknadna povećanja u odnosu na ugovorenu cenu ograničio na najviše 10 odsto ili oko 116,3 miliona dolara.

Međutim, Sporazumom 1 određeno

je da se dodatnih 112 miliona dolara ne uračunava u taj limit, pa je ceo iznos od oko 116,3 miliona dolara ostao raspoloživ za naredna povećanja.

Nešto slično se i dogodilo. Aneksima 2, 3 i 4 za naknadne radove odobreno je još 57,5 miliona dolara, pa je vrednost projekta porasla na 1,33 milijarde dolara, a uz ostale odobrene i najavljene naknadne radove konačna cena bi mogla da bude za skoro 20 odsto veća od ugovorene. Pri tome, po nazivima stavki, sagovornik *Radara* ocenjuje da deo tih radova otvara pitanje da li su već bili obuhvaćeni ugovornim obavezama i projektantskim rizikom izvođača. A pošto je ugovor još na snazi trebalo bi preispitati osnov i opravdanost svih odobrenih povećanja, jer to nije u skladu sa ugovorenim modelom „projektuj i izgradi“, čija je glavna prednost upravo u tome da ograniči naknadna poskupljenja.

Upravo zbog toga u istrazi bi trebalo utvrditi ko je i uz koje obrazloženje inicirao izmene ključnih FIDIC odredbi, na osnovu čega su izvođaču odobravani dodatno vreme i dodatna plaćanja. Tim pre što je Anketna komisija u međuvremenu otkrila brojne mejlove iz kojih jasno proizlazi da su na ubrzanju radova, pa makar i uz značajno povećanje troškova, insistirali bliski Vučićevi saradnici, šef njegovog kabineta Ivica Kojić i Nataša Vukšić iz Generalnog sekretarijata Predsedništva.

Osim problema sa izvođačima, ni kontrola kvaliteta nije funkcionisala kako bi trebalo. Nadzor je, naime, u fazi projektovanja trebalo da proverava i odobrava dokumenta-



Železnice Srbije ad

Železnice Srbije AD • javne nabavke • Muzej • Muzejski vozovi • Aktuelno

Potpisan ugovor za izgradnju deonice brze pruge Novi Sad – Subotica

Danas je u Pekingu potpisan ugovor o modernizaciji i rekonstrukciji deonice brze pruge Beograd-Budimpešta od Novog Sada do Subotice, koji se finansira iz novog investicionog ciklusa u infrastrukturu.

Ugovor o kreditu za ovaj projekat sa kineskom Eksim bankom potpisao je ministar finansija Siniša Mali, a potpisivanju su prisustvovali predsednici Srbije i NR Kine, Aleksandar Vučić i Si Džinping.

Deonica Novi Sad – Subotica je treća deonica brze pruge Beograd-Budimpešta na teritoriji Srbije i za nju je najvećim delom pripremljena tehnička dokumentacija, a očekujemo da krajem godine počnu radovi, koji će trajati oko dve i po godine – rekla je potpredsednica Vlade Srbije i ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, prof. dr Zorana Mihajlović, koja boravi u zvaničnoj poseti Kini, kao deo državne delegacije koju predvodi predsednik Srbije Aleksandar Vučić.





Datum: 22.10.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Milan Culibrk

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Cena neodgovornosti

Napomena:

Površina: 1834



Strana: 35,36,37

ciju prema zahtevima investitora, a da on obezbedi i zakonsku tehničku kontrolu, nezavisnu od projektanta. Investitor je pokrenuo izbor kontrolora, ali ga je obustavio nakon što je konzorcijum CRIC-CCCC saopštio da je već angažovao firmu Cestra, koja će kontrolu obaviti o njegovom trošku, što otvara pitanje njene nezavisnosti. Tim pre što je 823 projekta Cestra prihvatila bez primedbi, a iz izveštaja se ne vidi da li su otklonjene primedbe Revizione komisije.

Naš sagovornik podseća da su tokom 2024. pokrenuta dva tehnička pregleda i da je u prvom konstatovano da je Stanična zgrada u Novom Sadu završena oko 77 odsto, ali je preporučen njen probni rad, dok drugi nije bio ni završen do 1. novembra, kada je nadstrešnica pala. Nijedan od tih pregleda nije okončan konačnim izveštajem, niti je postupak doveo do odluke o podobnosti objekta za upotrebu. Stanična zgrada je, međutim, u prisustvu najviših državnih zvaničnika dva puta svečano otvarana, 19. marta 2022. i 5. jula 2024. Infrastruktura železnice je posle kolapsa saopštila da za izdavanje upotrebne dozvole nisu bili ispunjeni zakonski preduslovi, a u januaru 2025. da radovi još traju.

Nijedan od tih pregleda nije okončan konačnim izveštajem, niti je podnet zahtev za upotrebnu dozvolu zgrade, koja je u prisustvu najviših državnih zvaničnika dva puta svečano otvarana, 19. marta 2022. i 5. jula 2024. Infrastruktura železnice je posle kolapsa saopštila da za izdavanje upotrebne dozvole nisu bili ispunjeni zakonski preduslovi, a u januaru 2025. da radovi još traju.

Između dva tehnička pregleda sproveden je interni prijem Bloka B. To nije bio tehnički pregled, pa samim tim nije promenjen ni status stanične zgrade kao gradilišta, a u zapisniku se navodi da taj prijem ne oslobađa kineskog izvođača od odgovornosti. Na stranu što je teško razumljivo da objekat takvog značaja nijednom nije pregledala građevinska inspekcija, koja je to obrazložila time da nije bila obaveštena o završetku temelja, ni objekta u konstruktivnom smislu i što nije bilo nikakvih – predstavlja.

ИЗЈАВА

Документа Записник о примопредаји радова, као и Записник о коначном обрачуну се испостављају након завршетка радова на пројекту. С обзиром да радови нису завршени, односно да су још увек току, тражени записници сходно томе нису ни сачињени.

В.Д. ГЕНЕРАЛНОГ ДИРЕКТОРА

Владимир Максимовић

Iako je prvobitno vrednost radova procenjena na 681,4 miliona evra, Srbija je prihvatila cenu od oko 995 miliona, a uz odobrene i najavljene naknadne radove konačna bi mogla da bude za 20 odsto veća

U Komercijalnom ugovoru se precizira ko je imao koju obavezu i šta se radi kada ugovoreni rezultat nije ostvaren. Izvođač je odgovoran za projektovanje i izvođenje, uključujući stabilnost, bezbednost i funkcionalnost objekta i tu odgovornost ne može preneti na projektante, dobavljače ili podizvođače, ističe stručnjak za FIDIC ugovore i upravljanje infrastrukturnim projektima i naglašava da izvođača odgovornosti za krajnji tehnički rezultat sami po sebi ne oslobađaju

ni propusti nadzora, ni učešće investitora i finansijera u pojedinim odlukama.

Tim pre nije jasno zašto nijednom istragom o padu nadstrešnice nije obuhvaćen nijedan predstavnik konzorcijuma CRIC-CCCC. Pogotovo što je on bio dužan da o svom trošku otkloni nedostatke za koje po ugovoru odgovara i staničnu zgradu doveo u stanje podobno za upotrebu, a iz dokumentacije se ne vidi da je to uradio. Naprotiv, od početka je osporavao sopstvenu odgovornost, pozivajući se i na činjenicu da je objekat bio pušten u upotrebu. Korišćenje objekta ne oslobađa izvođača odgovornosti za nedostatke, a ugovor je i dalje na snazi.

Drugo, važeći ugovor predviđa naknadu štete, pa je trebalo aktivirati osiguranje izvođača od odgovornosti prema trećim licima radi odštetnih zahteva porodica 16 poginulih i teško povređene osobe, kao i osiguranje profesionalne odgovornosti nadzora. A umesto kineskog konzorcijuma tu odštetu će solidarno platiti država Srbija i Infrastruktura železnice kao investitor. Drugim rečima, građani kao poreski obveznici.

Treće, Infrastruktura železnice i resorno ministarstvo mogli su da aktiviraju garanciju za dobro izvršenje posla do oko 116,3 miliona dolara, obustave dalje isplate i preispitaju već priznate iznose. A to nisu uradili. Radar, naime, saznaje da je država i posle pada nadstrešnice nastavila da plaća za projekat mađarsko-srpske železnice i po tom osnovu je tokom prošle i u prvih devet meseci ove godine iz budžeta isplaćeno 8,3 milijarde dinara ili više od 70 miliona evra.

Iako je po ugovoru za tehnički rezultat primarno odgovoran izvođač, za način na koji je funkcionisao sistem kontrole odgovornost snose i nadzor, investitor i finansijer, ističe naš sagovornik. I pita se, ako se ovako upravljalo jednim od najvećih infrastrukturnih projekata u zemlji, ostaje pitanje da li je reč o izuzetku ili širem modelu upravljanja državnim projektima. Čini se da se odgovor sam nameće. Zato pad nadstrešnice nije samo tehnički incident, već posledica načina na koji je ceo taj projekat ugovoren, vođen i kontrolisan. ■

37

