

Povezivanje za razvoj: Auto-putem do privrednog rasta

Sadržaj

| | |
|---|----|
| Spisak skraćenica | 3 |
| Uvod | 4 |
| ALBANIJA | 6 |
| Status realizacije projekata | 7 |
| Transport: Stanje projekata na papiru | 7 |
| Energija: Na čekanju do daljnjeg | 10 |
| Završne napomene | 12 |
| KOSOVO* | 13 |
| Status realizacije projekata | 14 |
| Transport: Kilometar po kilometar bliži EU | 14 |
| Energija: Prigušen razvoj i usporavanje satova | 17 |
| Završne napomene | 19 |
| SRBIJA | 20 |
| Status realizacije projekata | 22 |
| Energetika: Pобољшanje snabdevanja i diversifikacije resursa | 22 |
| Transport: Koridor X i njegovi produžeci | 23 |
| Završne napomene | 27 |
| Agenda povezivanja 2015-2018: Osvrt na zajedničke probleme i mogućnosti duž puta napred | 28 |
| Zaključne napomene i preporuke | 32 |

Spisak skraćenica

- CEFTA – Sporazum o slobodnoj trgovini u centralnoj Evropi
- CFCU - Sektor za ugovaranje i finansiranje programa iz sredstava EU Ministarstva finansija Srbije
- EBRD – Evropska banka za rekonstrukciju i razvoj
- EIB – Evropska investiciona banka
- EMS – Operator prenosnog sistema električne energije u Srbiji - Elektromreža Srbije
- ENTSO-e – Evropska mreža operatora prenosnog sistema električne energije
- EPS – Operater prenosnog sistema električne energije
- PER – Program ekonomskih reformi
- FIDIC - Međunarodni savez inženjera konsultanata
- IPA - Instrument pretprijetupne pomoći
- MGSI – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Srbije
- NSRI – Nacionalna strategija razvoja i integracije
- OST S.A – Albanski operater prenosnog sistema S.A.
- PPF – Program pripreme projekata
- RSS – Regionalni savet za saradnju
- REA – Regionalna ekonomska oblast
- RKR – Republička komisija za reviziju
- SSP – Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju
- MSP – Mala i srednja preduzeća
- TEN-T – Transevropske transportne mreže
- TEN-E – Transevropske energetske mreže
- TEU – Jedinica ekvivalenta dvadeset stopa
- WBIF – Investicioni okvir za Zapadni Balkan

Uvod

Berlinski proces pružio je novi zamajac za ostvarivanje tešnje ekonomske, političke i socijalne saradnje među 6 zemalja Zapadnog Balkana. Ovaj pozitivan impuls praćen je strategijom Evropske komisije za 2018. godinu pod nazivom “Verodostojna perspektiva proširenja i pojačano angažovanje EU na Zapadnom Balkanu”¹. Od 2015. godine, Berlinski proces potpomaže takozvanu ‘Agenda povezivanja’ koja predviđa konkretne mere koje, prema očekivanjima, treba da donesu konkretne pogodnosti svim građanima širom regiona.² Ova agenda predstavlja inovativan i povoljan okvir da se podstakne privredni rast 6 zemalja Zapadnog Balkana, poboljša njihova konkurentnost i trgovinska razmena i neguje regionalna saradnja među susednim zemljama. Njen cilj je da olakša integraciju regiona u zajednički regionalni lanac vrednosti, koji bi sam po sebi unapredio komparativne prednosti i poslednje, ali i ne manje važno, pružio opipljive rezultate u životima njihovih građana. Agenda povezivanja je odraz zajedničkih interesa 6 zemalja Zapadnog Balkana i država članica EU i sastavni je deo šest najvažnijih inicijativa koje Evropska komisija promovise u sklopu svoje nove strategije proširenja.

Evropska komisija je 2015. godine iz Instrumenta pretpristupne pomoći EU, izdvojila svotu od €1 milijarde u subvencijama do 2020. godine, sa namerom da podrži Agendu povezivanja Zapadnog Balkana. Projekti odobreni za svaku od zemalja Zapadnog Balkana imaju snažnu regionalnu komponentu i jednim delom su finansirani mehanizmom za finansiranje EU a drugim doprinosima pojedinačnih zemalja.³ Bez sumnje, izbegavajući nametnuto pomirenje zemalja sa divergentnom političkom retorikom koje ih često još dublje gura u ponor, Agenda povezivanja, *između ostalog*, ima za cilj da stvori preduslove koji bi zemljama Zapadnog Balkana omogućili da ponovo izgrade uzajamno poverenje i regionalnu stabilnost. Sa razlogom se može zaključiti da je ista stvorila velika očekivanja kako među zemljama Zapadnog Balkana tako i među zemljama EU da će uspeli da uhvate voz ka regionalnom razvoju i rešavanju bilateralnih sporova. Međutim, postići ravnotežu na polju saradnje postaje posebno teško kada partnerske zemlje pokušavaju da izvuku maksimalnu dobit za sebe na plećima regionalnog javnog dobra i drže se svog štetnog političkog stava duž procesa – i pored krhkih regionalnih ekonomskih i reformi praktične politike.

Ostvarivanje zamisli bližeg i integrisanijeg regiona Zapadnog Balkana i dalje je izazov na koji nailazi Agenda povezivanja, iako je uspeh teško definisati u ovoj fazi. Neravnomeran nivo razvoja zemalja učesnica dočaran njihovim nedovoljnim internim kapacitetima da sprovedu meke i tvrde mere na polju povezivanja regiona, utiče štetno na napredovanje tekućih projekata i na

¹ Evropska komisija, Saopštenje Komisije upućeno Evropskom parlamentu, Savetu Evrope i Evropskom ekonomskom i socijalnom odboru i Odboru regiona, “*Verodostojna perspektiva proširenja i pojačano angažovanje EU na Zapadnom Balkanu*”, COM(2018) 65 final, Strazbur, 6.2.2018, dostupno na: <https://goo.gl/PrrKo8>

² Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “*Agenda povezivanja*”, dostupno na: <https://goo.gl/oMVjjw>

³ Podrobnije informacije o postupcima finansiranja WBIF dostupne na: <https://goo.gl/EMbdej>

realizaciju sveobuhvatnih ciljeva Agende povezivanja. Uprkos tome, prihvatanje prošlosti i pronalaženje rešenja za dugogodišnje nesuglasice šest zemalja Zapadnog Balkana čini se zadatkom koji je teško obaviti. Pored toga, šteta od domino efekta na političkoj sceni koja potiče iz veoma osjetljivih bilateralnih sporova baca senku na napredak koji su države Zapadnog Balkana ostvarile u pretvaranju svojih mogućnosti povezivanja i procesima integracije u EU.

Procena uspeha Agende povezivanja u regionu postaje posebno teška ako uzmemo u obzir nedostatak kvantitativnih pokazatelja koji ukazuju na stepen ostvarenog napretka zajedno sa značajnim nedostatkom javnih podataka pojedinačnih zemalja o aktuelnoj situaciji u realizaciji tekućih projekata i o budućim planiranim intervencijama koje će biti preduzete da se odgovori na aktuelne nedostatke. Štaviše, prolongiranje vremena između pripremnih faza i stvarnog otpočinjanja gradnje na terenu u sklopu projekata povezivanja ukazuje na to da vlade 6 zemalja Zapadne Evrope pridaju manji prioritet ovim projektima, što opet ima za posledicu manju posvećenost i doslednost u zagovaranju Agende povezivanja. Da bi se svi ovi izazovi rešili potrebno je izbliza pogledati dostignuća i nedostatke Zapadnog Balkana na polju povezivanja.

Ovaj izveštaj o praktičnoj politici osmišljen je sa namerom da doprinese dokumentovanju napretka koji su Albanija, Kosovo*⁴ i Srbija ostvarili u ispunjavanju obaveza koje su preuzeli u okviru Agende povezivanja. Isti želi da skrene pažnju na potrebu uspostavljanja mehanizama nadzora na regionalnom nivou, kako bi se obezbedila blagovremena primena ovih prioriternih investicionih projekata na međugraničnom nivou i unapredila vidljivost, podigla svest i transparentnost prema domaćoj javnosti. Na kraju, cilj je da se u izveštaju identifikuju konkretne preporuke kako da se poboljša situacija u smislu infrastrukturnog povezivanja Albanije, Kosova* i Srbije u kontekstu privrednog rasta i budućeg prosperiteta, koji će olakšati sam proces integracije u EU, naglašavanjem prioriternih oblasti i potencijalnih rezultata povoljnih po sve uključene strane.

Bolje reforme, bolja podela po prioritetima i veća saradnja mogu doprineti ostvarivanju većeg napretka i voditi ka privrednom rastu specifičnim opcijama praktične politike formulisanim na osnovu dostupnih dokaza koje će omogućiti bolju povezanost infrastrukture. Ovaj izveštaj poziva se na informacije dobijene uglavnom iz izveštaja priređenih u sklopu Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF) i na izveštaje Evropske komisije, nacionalne izveštaje i strategije i polustrukturirane intervju održane od jula – septembra 2018. godine sa relevantnim nacionalnim akterima iz Albanije, sa Kosova* i iz Srbije.

⁴ Ovim se ne prejudicira status Kosova i u skladu je sa Rezolucijom 1244 Saveta bezbednosti Ujedinjenih nacija i mišljenjem Međunarodnog suda pravde o kosovskoj Deklaraciji o nezavisnosti.

ALBANIJA

Nacionalna strategija za razvoj i integraciju (NSRI) 2015-2020 navodi da Agenda povezivanja zapravo predstavlja kamen temeljac privrednog prosperiteta Albanije⁵. Koristi koje bi proizašle iz njene primene trebalo bi da doprinesu stvaranju novih mogućnosti zapošljavanja i bolje fizičke povezanosti. Očekuje se da infrastrukturni projekti postave temelje nacionalnog multimodalnog transportnog sistema – koji bi nakon toga povećao trgovinski promet i privredni rast. U međuvremenu, očekuje se da investicije u energetske sektor dovedu do optimalnog korišćenja električne energije na državnom nivou, da smanje gubitke električne energije u mreži i učestale restrikcije u snabdevanju domaćinstava i privrednih subjekata, pored toga što će podići kredibilitet i kvalitet pružene usluge.

Do danas, Albaniji je odobreno četiri projekata povezivanja, od kojih tri na polju transporta - konkretno železnička, drumska infrastruktura i obnova delova Luke Drač – i jedan u energetske sektoru.

Tabela 1: Projekti u sklopu Agende povezivanja odobreni Albaniji za period od 2015-2018. godine

| Project code | Title of operation | Partner institutions | Total Project value | EU Grant | National (beneficiary) contribution | Loan | Loan institution | Expected completion | Current phase |
|-------------------|---|---|---------------------|--|-------------------------------------|---------------|------------------|---------------------|---------------|
| PRJ-ALB-TRA-002 | Mediterranean Corridor: Montenegro-Albania-Greece rail interconnection (Rehabilitation of section Durres-Tirana, new railway to Rinas branch) | Ministry of Finance and Economy / Ministry of Infrastructure and Energy / Albanian Railways | 90.45 million | 32.935 million (works and supplies); 2.715 million (project implementation support); EBRD grant 0.87 million (institutional capacity building) | 16.06 million | 36.87 million | EBRD | 12/31/20 | Tendering |
| PRJ-ALB-TRA-013 | Durres port, reconstruction of quays 1 & 2 | Ministry of Finance and Economy / Ministry of Infrastructure and Energy / Durres Port Authority | 62.5 million | 27.7 million | 9.3 million | 25 million | EBRD | 12/31/18 | Preparation |
| PRJ-MULTI-TRA-002 | Feasibility Study for Adriatic Ionian Highway/Expressway (Route 1 & Route 2) | Ministry of Infrastructure and Energy | 3.5 million | 3.5 million | / | / | / | 4/30/19 | Preparation |
| PRJ-ALB-ENE-004 | Albania - the former Yugoslav Republic of Macedonia power interconnection (I): Grid section in Albania | Transmission System Operator in Albania (OST sh.a.) / Ministry of Finance / Ministry of Infrastructure and Energy | 70 million | 14 million (20% of investment cost), out of which 2.53 million (project identification and preparation costs); 1 million from other grants | 5 million | 50 million | KWF | 12/31/21 | Tendering |

Izvor: WBIF, 2018; Albanski parlament 2017.

Kao što to ilustruje tabela 1, projekti se nalaze u različitim fazama realizacije i poprilično poštuju predviđene rokove za njihovu realizaciju. Međutim, neki od ključnih izazova za njihovu blagovremenu realizaciju u suštini su povezani sa eksproprijacijom zemljišta za potrebe realizacije državnih prioriteta, pogođenim ugroženim grupama (npr. romska zajednica) koje žive u područjima u kojima se ovi projekti realizuju, neformalna naselja, za kojima slede administrativni i kapaciteti apsorpcije i poštovanje obaveznih tehničkih standarda. Prema procenama, danas Albanija ima određeni nivo spremne u oblasti transevropskih mreža posebno kada govorimo o pripremi strateških okvira na polju transportnih i energetske mreža.⁶

⁵ Republika Albanija, “Nacionalna strategija za razvoj i integraciju, 2015-2020”, Tirana, maj 2016, dostupna na: <https://goo.gl/nM6SEU>

⁶ Evropska komisija, “Izveštaj za Albaniju za 2018”, SWD(2018) 151 final, Strazbur, 17. april 2018, str. 80, dostupan na: <https://goo.gl/1bB32h>

Status realizacije projekata

Transport: Stanje projekata na papiru

Jedan od prioriteta Albanije jeste integrisanje državnog transportnog sistema u regionalne i evropske mreže, uz uspostavljanje integrisanog višemodalnog sistema kopnenih i vodnih transportnih puteva. U skladu sa poslednjim Indeksom povezivanja Svetske banke, danas Albanija iskorišćava samo 35% svog potencijala drumske infrastrukture, dok železnica skoro uopšte nije iskorišćena.⁷ Zapravo, Albanija još uvek nema moderne i dobro povezane puteve na nacionalnom nivou i sa susednim zemljama, koji u potpunosti odgovaraju evropskim standardima.

Mediterranski koridor: Železnička interkonekcija na relaciji Crna Gora – Albanija - Grčka

U okviru *Agende povezivanja za 2016*, Albaniji je odobren značajan projekat železničke interkonekcije, u sklopu produžetka mediteranskog koridora⁸ na Zapadnom Balkanu, odnosno Koridor X koji povezuje Albaniju sa Crnom Gorom na severu i Grčkom na jugu. Ovaj železnički projekat sastavljen je od dve komponente, odnosno obnova deonice Drač – Tirana, u dužini od oko 34.5 km, i izgradnja nove železničke linije koja povezuje Tiranu sa aerodromom Rinas.^{9,10} Državni doprinos ovom projektu odnosi se na trošak eksproprijacije zemljišta i PDV-a, koji će biti pokriveni iz budžeta Ministarstva infrastrukture i energetike u periodu od 2017-2019. Zajmoprimac u ovom slučaju jesu Albanske železnice S.A. – kompanija u državnoj svojini – a kamatna stopa za ovaj zajam iznosi 1.25%, a rok otplate 15 godina.

U ovom trenutku je već završena studija izvodljivosti i ocena uticaja na životnu sredinu ovog projekta. Maja 2018. godine završena je međunarodna prekvalifikacija za sve one kompanije koje su zainteresovane da izvedu radove na obnovi i izgradnji novih segmenata železničke mreže. Pošto je tenderski postupak zaključen u oktobru 2018, očekuje se da po potpisivanju ugovora faza gradnje traje oko 2.5 godine. Tenderski postupak vode državni organi, iako moraju da ispoštuju pravila i propise nabavke EBRD-a.

Predviđeno je da radovi počnu sredinom 2018. godine ali je ovakav vremenski okvir teško izvodljiv u ovom trenutku. Očekuje se da se tenderski postupak za započinjanje radova raspiše narednih meseci. Očekuje se da ovaj železnički

⁷ Monitor, “*Infrastruktura e dobet, Shqiperia shfrytezon vetem 35% te potencialit tregtar me jashte*”, 5 septembar 2018, dostupan na: <https://goo.gl/yrS9Rs>

⁸ Mediteranski koridor povezuje Pirinejsko poluostrvo sa granicom između Mađarske i Ukrajine.

⁹ Planirana su takođe dodatna dva segmenta Koridora VIII koji prolaze preko albanske teritorije. odnosno: (i) Drač – Vora – Skadar – Božaj granica sa Crnom Gorom (140 km); i, (ii) Drač – Vlore – Pogradec, na granici sa Makedonijom (137 km). Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “*Mediterranski koridor: Železnička interkonekcija Crna Gora – Albanija – Grčka*”, Projekat povezivanja za 2016, predlog projekta, 8. maj 2018, dostupan na: <https://goo.gl/ykX3ZJ>

¹⁰ Tačna dužina železničkih segmenata varira u zavisnosti od izvora; iz tog razloga je odlučeno da se pozovemo na poslednji dokument objavljen na internetu, što nužno ne podrazumeva tačnost delotvorne dužine.

projekat bude završen krajem 2020, iako postoje verodostojne pretpostavke da će biti odložen do kraja 2021. U tom smislu, zamenik ministra infrastrukture i energetike izjavio je na javnoj raspravi skupštinskog Odbora za proizvodne delatnosti, trgovinu i životnu sredinu, da je obnova deonice Drač-Tirana izvodljiva u roku od 2.5 godine; dok se za novu deonicu do aerodroma Rinas može javiti potreba za dodatnim vremenom.¹¹ Prema navodima Komisije, u ovom trenutku “za 2019. i 2020. godinu nisu planirane nikakve aktivnosti uprkos složenosti projekta”.¹² Štaviše, potreban je značajan budžet i vreme za izgradnju novih mostova i obnovu pet glavnih trolučnih mostova preko kojih će prelaziti kolosek.¹³

Nakon više od dve decenije neprestanog pogoršavanja stanja nacionalnog železničkog sistema, očekuje se da ova pozamašna investicija u železnicu donese značajne koristi u smislu novih radnih mesta - 2,200 zaposlenih lica.¹⁴ Štaviše, uštede koje će nastupiti korišćenjem železnice kao alternativnog prevoznog sredstava procenjuju se na oko €55 miliona godišnje,¹⁵ što će takođe dovesti do manjih troškova održavanja i manjeg zagađenja životne sredine. Ovaj projekat predviđa korišćenje dizel motora, maksimalne brzine do 120 km/h, što bi trebalo da smanji udaljenost puta između Tirane i Drača na skoro 22 minuta a od Tirane do aerodroma na 12 minuta. Elektrifikacija ovih železničkih pruga isključena je za sada a u tu svrhu je potrebno dodatnih €10 miliona.¹⁶ Prema Komisiji, procenjeni uticaj ovog investicionog projekta na konkurenciju čini se previše optimističnim; dok su neki rizici identifikovani ali nisu praćeni nužnim merama ublažavanja.¹⁷

Mediterranski koridor: Jadransko-jonski auto-put

Jadransko-jonski koridor smatra se ‘auto-putem budućnosti’, i ima za cilj da poveže glavne jadranske i jonske luke sa drugim putnim pravcima. Očekuje se da bude dug približno 1550 km a neki njegovi delovi već su izgrađeni, dok su već identifikovane druge deonice koje će činiti sastavni deo ovog putnog pravca

¹¹ Republika Albanija, Skupštinski odbor za proizvodne delatnosti, trgovinu i životnu sredinu, “Zapisnik”, Tirana, 10. jul 2018, dostupan na: <https://goo.gl/bLrgdz>

¹² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ip085_en.pdf

¹³ Ministarstvo transporta i infrastrukture, *Drač - Tirana javni prevozni terminal (PPT) železnica i nova železnička linija ka Aerodromu Rinas (TIA)*, Konsultantski ugovor br. C25990/WBES-2013-03-02, dostupan na: <https://goo.gl/p4ndvX>

¹⁴ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “Mediterranski koridor: Železnička interkonekcija Crna Gora – Albanija – Grčka”, Projekat povezivanja za 2016, predlog projekta, 8. maj 2018, dostupan na: <https://goo.gl/ykX3ZJ>

¹⁵ Monitor, “Qeveria hap garen per hekurudhen Tirane-Durres-Rinas, afat deri me 31 maj”, Tirana, 25 April 2018, dostupno na: <https://goo.gl/hwVmBv>

¹⁶ Republika Albanija, Skupštinski odbor za proizvodne delatnosti, trgovinu i životnu sredinu, “Zapisnik”, Tirana, 10. jul 2018, dostupan na: <https://goo.gl/bLrgdz>

¹⁷ Evropska komisija, “Programi ekonomskih reformi u Albaniji, Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji, Crnoj Gori, Srbiji, Turskoj, Bosni i Hercegovini i Kosovu* za 2017. Pregled Komisije i procene zemalja”, Institucionalni izveštaji, br. 55, Brisel, jun 2017, str. 26, dostupan na: <https://goo.gl/NVoTQo>

ili su i dalje predmet razmatranja.¹⁸ U ovom trenutku ovaj koridor stigao je do mesta Ploče u Hrvatskoj i ima još otprilike 600km novih puteva da stigne do Luke Pireus u Grčkoj.¹⁹ Što se tiče njegovog dela koji prolazi kroz Albaniju, predloženo je 13 deonica, čija dužina prema procenama iznosi oko 330 km - od kojih je vrlo malo deonica već završeno, dok ostale treba da se izgrade i/ili unaprede u skladu sa evropskim standardima.²⁰

Ovaj auto-put smatra se ključnim investicionim projektom koji će dovesti do značajnog privrednog razvoja uključenih zemalja, posebno Zapadnog Balkana. Još 2015. godine je usvojena subvencija u iznosu od €3.5 miliona za Albaniju i Crnu Goru, kako bi im se omogućilo da sprovedu studiju izvodljivosti i detaljnu analizu investicije i izradili tehničku dokumentaciju.²¹ Ovo bi nakon toga poslužilo kao osnova za dobijanje finansijske podrške od međunarodnih finansijskih institucija.

Novembra 2017. godine, albanski ministar infrastrukture i energetike i crnogorski ministar saobraćaja i pomorstva sreli su se u Podgorici i izjavili su da je u toku priprema studije izvodljivosti, uz to da javnosti nisu pružene nikakve dalje pojedinosti o uključenoj kompaniji/konzorcijumu i/ili roku za izvođenje radova.. Međutim, i dalje ne postoje nikakve dodatne informacije o ovom infrastrukturnom projektu i bilo kakvoj potencijalnoj analizi socijalnih rezultata ovog projekta kao i finansijskih aspekata izgradnje i održavanja ovog auto-puta. Komisija je sa svoje strane istakla da je ovaj glavni investicioni projekat u “vrlo preliminarnoj fazi i da se jedva može smatrati strukturnom reformom čak i ako odgovora na strukturne potrebe”.²²

Još 2015. godine, ove dve zemlje su potpisale Memorandum o razumevanju sa kineskom kompanijom - Pacific Construction Group Corporation Limited – za izgradnju odnosnih deonica ovog auto-puta. Nakon toga se od ove ideje odustalo a da javnosti nisu pružene nikakve propratne informacije. Ostaje da se vidi u kom obimu će ove kineske kompanije biti angažovane na gradnji albanske i/ili crnogorske deonice.

Osnovna mreža, luka Drač: Rekonstrukcija pristaništa 1 i 2

Luka Drač najveća je u Albaniji i njom prolazi oko 75% svih trgovinskih razmena iako se njena pristaništa u luci susreću sa ozbiljnim strukturnim problemima, kao što su opsežna korozija ili ograničeni kapaciteti prijema robe,

¹⁸ Puž, Goran & Jure Radić, „Jadransko-jonski koridor”, izveštaj za konferenciju, septembar 2015, dostupan na: <https://goo.gl/BPLUKY>

¹⁹ Geri Selenica, “Autostrada Adriatiko-Joniane” – investimi më strategjik në Ballkanin Perëndimor”, Java News, 8. jun 2015, dostupno na: <https://goo.gl/BbhsrN>

²⁰ Ibid.

²¹ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “Izveštaj o praćenju”, novembar 2017, str. 46-47, dostupan na: <https://goo.gl/9n4PnJ>

²² Evropska komisija, “Programi ekonomskih reformi u 2018”, op.cit.

koji iziskuju skoriju intervenciju na terenu. Studija izvodljivosti je završena 2014. godine, međutim od tada nisu preduzete nikakve propratne aktivnosti.²³

U ovom trenutku, finansijski sporazum još uvek nije potpisan, izuzev odobravanja subvencije EU u iznosu od €1.1 miliona za sprovođenje nove studije izvodljivosti (što će biti završeno do kraja 2018. godine), ažuriranje detaljnog idejnog plana projekta i tenderske dokumentacije. Pod uslovom da EBRD odobri ovaj zajam na vreme, radovi na terenu bi trebalo da počnu sredinom 2019. godine i da se završe do 2023.. Uz železnički projekat na relaciji Drač-Tirana-Aerodrom Rinas, očekuje se da investicija u luku doprinese uspostavljanju najvećeg koridora glavne multimodalne transportne mreže u Albaniji i na regionalnom nivou.

Energija: Na čekanju do daljnjeg

Ono što je prioritet za Albaniju jeste njena čvrsta pozicija u regionalnim energetske mrežama, što između ostalog podrazumeva mrežu interkonekcije sa Makedonijom i funkcionalnost mreže sa Kosovom* kao i integraciju u mrežu ENTSO-E²⁴. U ovom trenutku, ona ima funkcionalne mreže interkonekcije sa Kosovom*, Crnom Gorom i Grčkom, od kojih je ova prva završena 2017. godine i još uvek nije puštena u funkciju usled bilateralnog spora između Kosova* i Srbije. Iako nije u funkciji, ovaj elektroenergetski interkonekcijski dalekovod finansijski je teret kako za Albaniju tako i za Kosovo* i potrebno je pronaći rešenje pre nego što sistem krene da propada.

Bez obzira na svoje ambicije na terenu, u smislu aktuelnih izazova, Albanija i dalje mora u dovoljnoj meri da ispuni potražnju na domaćem tržištu energije koje bi garantovalo adekvatan ekonomski i društveni razvoj i omogućilo uspostavljanje konkurentnog tržišta energije i konsolidovanje povezanog institucionalnog i pravnog okvira.

Elektroenergetska međupovezanost Albanije – Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije (I): Deo mreže u Albaniji

Izgradnja elektroenergetskog interkonekcijskog dalekovoda od 400kV između Albanije i Makedonije je deo koridora za prenos električne energije Istok-Zapad čiji je cilj da poveže Bugarsku sa Italijom, prolaskom kroz Makedoniju, Albaniju i Crnu Goru. Deonica između Bugarske i Makedonije je već završena, dok su u deonici od Makedonije do granice sa Albanijom već počeli radovi na terenu. U međuvremenu, deonica između Crne Gore i Italije biće izgrađena podvodnim kablovima i projekat je još uvek u fazi planiranja.²⁵

²³ Transnacionalna obnova mreže ECOPORT8, “*Studija izvodljivosti za Luku Drač*”, TEN ECOPORT – Code SEE/D/0189/2.2/X, Program transnacionalna saradnje za jugoistočnu Evropu, dostupan: <https://goo.gl/RB1sN7>

²⁴ Evropska mreža operatera prenosnih sistema (ENTSO-e).

²⁵ Evropska komisija, “*Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2015*”, Samit zemalja Zapadnog Balkana u Beču, 27. avgust 2015, dostupno na: <https://goo.gl/N9adyn>

Kada govorimo o nacionalnim deonicama u Albaniji, već postoji dalekovod sa Crnom Gorom, sa time da se očekuje da ovaj novi investicioni projekat koji se sprovodi u sklopu Agende povezivanja za 2015. upotpuni deo koji nedostaje a koji je približno dug 130 km– naime sistem za elektroenergetski prenos će povezati Fier i Elbasan a kasnije i Bitolu u Makedoniji. Ovaj projekat investicija u elektroenergetsku mrežu je podeljen u dve etape, odnosno izgradnja dva jednokružna dalekovoda (Fier-Elbasan i Elbasan-Qafe Thane) i rekonstrukcija/pojačanje podstanica Fier i Elbasan 2.

Državni korisnik je Albanski sistem prenosnih operatera S.A. (OST S.A.), od koga se takođe očekuje da doprinese realizaciji ovog projekta sa približno €5 miliona. Sporazum o zajmu potpisan je početkom 2017. godine i ratifikovan je u albanskom parlamentu Zakonima br. 3/2017²⁶ i 4/2017²⁷. Za ovaj zajam izdata je suverena garancija²⁸ što znači da u potencijalnoj situaciji ukoliko OST S.A. ne ispuni svoju obavezu da otplati dug, Ministarstvo finansija i privrede bi trebalo da ih odmeni u tom pogledu i da vrati neizmireno dugovanje. Ova klauzula o suverenoj garanciji upotrebljena je sa namerom da se OST S.A. omogući da uzme zajam pod povoljnim uslovima, što su bili period otplate od 12 godina sa fiksnom kamatnom stopom na zajam od 1.25%.

Odobranje ove suverene garancije otvorilo je Pandorinu kutiju, i pokazalo se vremenski zahtevnim birokratskim procesom, koji je razumno uticao i na realizaciju projekta. U biti, Sekretarijat Energetske zajednice zatražio je februara 2018. godine od Albanske komisije za državnu pomoć da istraži prihvatljivost pružene suverene garancije datu OST S.A. imajući u vidu da je ista zapravo kompanija u državnoj svojini. Komisija za državnu pomoć je donela svoju konačnu odluku aprila 2018, u kojoj je navela da data garancija predstavlja vid državne pomoći ali je u skladu sa nacionalnim propisima, te se shodno tome smatra legitimnom.²⁹

Poslednje informacije dostupne o napretku ovog projekta odnose se na godišnji izveštaj Komisije koji navodi da je “tenderski postupak za pripremu projekta i

²⁶ Republika Albanija, Zakon br. 3, od 21.01.2017, “O ratifikaciji sporazuma između Saveta ministara Republike Albanije i Vlade Savezne Republike Nemačke o finansijskoj saradnji 2010, na projektu “Dalekovod od 400 kV između Albanije i Makedonije””, Službeni glasnik, br. 22, 13. februar 2017, dostupan na: <https://goo.gl/7HVQK8>

²⁷ Republika Albanija, Zakon br. 3, od 21.01.2017, “O ratifikaciji sporazuma između Saveta ministara Republike Albanije i Vlade Savezne Republike Nemačke o finansijskoj saradnji 2010, na projektu “Dalekovod od 400 kV između Albanije i Makedonije””, Službeni glasnik, br. 22, 13. februar 2017, dostupan na: <https://goo.gl/7HVQK8>

²⁸ Republika Albanija, Zakon br. 101, od 09.11.2017, “O garantnom sporazumu od 18. aprila 2018. između KfW Frankfurt Am Main (KfW) i Republike Albanije (žirant), koju zastupa Ministarstvo finansija, u vezi sa sporazumom o zajmu u vrednosti od 50,000,000.00 evra, od 18. novembra 2016, između KfW-a i Sistema prenosnih operatera S.A. (OST) (zajmoprimalac) za potrebe dalekovoda od 400V na relaciji Albanija-Makedonija (Fier - Elbasan – Qafe Thane)”, Službeni glasnik, br. 200, 20. novembar 2017, dostupan na: <https://goo.gl/zSG1Xe>

²⁹ Komisija za kontrolu državne pomoći, Odluka br. 79, od dana 03.04.2018, “Odobrenje projekta državne pomoći “Dalekovod od 400V na relaciji Albanija-Makedonija (Fier - Elbasan – Qafe Thane), odobren Zakonom br. 101, od dana 09.11.2017”, Službeni glasnik br. 55, 19. april 2018, dostupan na: <https://goo.gl/83PDDq>

dalje u toku”³⁰. Do sada je otpočinjanje radova na terenu odloženo za sredinu 2019. i još uvek nije sigurno da li će ovaj investicioni projekat uspeti da se zaključi do juna 2020.³¹

Završne napomene

Uprkos činjenici da je projektima povezivanja dat veliki prioritet, do danas još uvek nije moguće proceniti još koliko vremena i dodatnih finansijskih sredstava je potrebno da se isti konkretizuju. Međutim, zemlja nije stvorila okruženje koje pogoduje realizaciji projekata, što samo po sebi podrazumeva da se projekti realizuju u kratkom vremenskom okviru za sprovođenje mekih mera povezivanja u transportnom i energetsom sektoru – kao što je i dogovoreno tokom samita u Beču – a koje do sada beleže potpuno rasparčan nivo primene.³² Štaviše, potrebno je ubrzati usklađivanje domaćih propisa sa pravnim tekovinama Unije, za čime bi trebalo da usledi usvajanje i primena propisa TEN-T i TEN-E u praksi³³. Napredak se takođe očekuje u vezi sa blagovremenim finansiranjem i izvođenjem radova, ne samo kada govorimo o fiskalnom prostoru Albanije već i kada govorimo o standardima Unije o kvalitetu javnih radova.

Kada govorimo o vidljivosti, beleži se pojava neobjavljivanja povezanih informacija na internet platformama vlade. Konkretno, potrebno je obratiti posebnu pažnju na prikupljanje i objavljivanje službenih podataka o ovim nacionalnim prioritetnim projektima, koji se jednim delom finansiraju novcem iz javne kase. Nedostatak zvaničnih podataka, lako pristupačnih informacija, vidljivosti i transparentnosti nose rizik da ugroze u potpunosti kredibilitet ovog zajedničkog poduhvata.

³⁰ Evropska komisija, “Izveštaj za Albaniju za 2018”, SWD(2018) 151 final, Strazbur, 17. april 2018, str.80-81, dostupan na: <https://goo.gl/1bB32h>

³¹ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “Projekti u sklopu Agende povezivanja za 2015. i 2016. Napredak do danas (jun 2018)”, dostupan na: <https://goo.gl/ho3QBu>

³² Gentiola Madhi, “Connecting Western Balkans to the European Union”, Osservatorio dei Balcani e Caucaso – Transeuropa, 17 May 2018, available at: <https://goo.gl/x5bYbN>

³³ Evropska komisija, “Izveštaj za Albaniju za 2018”, SWD(2018) 151 final, Strazbur, 17. april 2018, str. 81, dostupan na: <https://goo.gl/1bB32h>

KOSOVO*

Kosovo* prolazi kroz važnu fazu svoje agende evropskih integracija, kao stožera procesa reformi u zemlji. Da bi ispunilo obaveze koje proizilaze iz Sporazuma o stabilizaciji pridruživanju (SSP), Kosovo* je posvećeno konstruktivnom i pragmatičnom pristupu u procesu ostvarivanja delotvorne regionalne saradnje.³⁴ Imajući isto u vidu, pretpostavlja se da Agenda povezivanja pruža priliku Kosovu* da na pravi način pozicionira sve značajne reforme praktične politike i sva poboljšanja fizičke infrastrukture kao način da podstakne svoj privredni rast i konkurentnost i omogući bolju povezanost sa regionom i šire u Evropi. Tri godine od početka, Kosovo* se i dalje bori sa izazovima u potpunoj primeni ciljeva zacrtanih Agendom povezivanja. Suočavajući se sa složenim regionalnim trgovinskim okruženjem, zaostajući u razvoju u odnosu na svoje regionalne partnere i trpeći štetne posledice nepromenjenog stava dve partnerske zemlje na Balkanu u vezi sa njegovim nezavisnim statusom, izazov povezivanja Kosova* nosi sa sobom ključne strateške implikacije.

Još od donošenja Agende povezivanja 2015. godine, Kosovo* je bilo direktan korisnik dva projekta povezivanja u transportnom i energetskom sektoru.³⁵

Tabela 2: Projekti u sklopu Agende povezivanja odobreni Kosovu* za period od 2015-2018. godine

| Project code | Title of operation | Partner institutions | Total Project value | EU Grant: WBIF, EBRD | National (beneficiary) contribution | Loan | Loan institution | Expected completion | Current phase |
|-----------------|--|---|---------------------|----------------------|-------------------------------------|---------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| PRL-KOS-TRA-001 | Orient/East-Med Corridor: The Former Yugoslav Republic of Macedonia – Kosovo – Serbia R10 Rail Interconnection | Kosovo Railways JSC (InfraKos Sh. A.); Ministry of Finance; Ministry of Infrastructure | 95.4 million euro | €43.05 million | €13.07 million | €38.5 million | EBRD, EIB | End of 2021 | Implementation/P-reparation |
| WB19-KOS-TRA-01 | Technical Assistance - Orient/East-Med Corridor: Kosovo – Serbia R7 Road Interconnection, Pristina – Mendare Section | Ministry of Finance and the Department of Road Infrastructure within the Ministry of Infrastructure | 137 million euro | €4.4 million | / | / | / | End of 2022 | Preparation |

Izvor: WBIF, 2018

U nekim od većih infrastrukturnih projekata na Kosovu* ostvaren je mešoviti napredak a uspeh je teško dokučiti. Uprkos svim nastojanjima najavljenim nacionalnim strategijama i obavezama preuzetim na regionalnom nivou³⁶, realizacija projekata na terenu nije u potpunosti materijalizovana i sprečena je mnogobrojnim preprekama. Sa unutrašnje tačke gledišta, glavni krivci za spor napredak jesu kosovska politička nestabilnost, institucionalno neusklađivanje projektnih pristupa i prioriteta usloženjenih nedostatkom međuinstitucionalne koordinacije u ispunjavanju uslova EU i sprovođenju osnovnih reformi praktične politike. Oceniti napredak koji je ostvaren na polju povezivanja postaje posebno teško ako uzmemo u obzir nedostatak kvantitativnih pokazatelja uz loš kvalitet javnih podataka kosovskih institucija u vezi sa aktuelnom situacijom i budućim ciljevima u okviru realizacije projekata

³⁴ Republika Kosovo, “Nacionalna razvojna strategija za period od 2016 – 2021 (NRS)”, Priština, Januar 2016, dostupna na: <https://goo.gl/s94D8j>

³⁵ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “Projekti u sklopu Agende povezivanja za 2015. i 2016. Napredak do danas (januar 2018)”, dostupan na: <https://goo.gl/C8SkAN>

³⁶ Republika Kosovo, “Nacionalna razvojna strategija za period od 2016 – 2021 (NRS)”, Priština, Januar 2016, dostupna na: <https://goo.gl/s94D8j>

povezivanja. Međutim, bliže shvatanje glavnih prepreka sa kojima se Kosovo* trenutno suočava u okviru Agende povezivanja za Zapadni Balkan odnosi se na nerešene bilateralne sporove i neprestano odbijanje njegove državnosti na strane Srbije. Isti predstavljaju zapravo ključne faktore koji sprečavaju napredovanje Kosova* u povećanju povezanosti sa regionalnim partnerskim zemljama i EU.

Status realizacije projekata

Transport: Kilometar po kilometar bliži EU

Agenda povezivanja počiva na viziji dobro povezanih transportnih puteva koji podstiču privredni rast i radna mesta na Zapadnom Balkanu, uz konačan cilj neprimetne integracije u regionu i u EU.³⁷ U skladu sa ovim ciljevima, Kosovska strategija nacionalnog razvoja za period od 2016-2021. godine promovise podržavanje nacionalnog i regionalnog infrastrukturnog razvoja u transportnom sektoru sa ciljem da postigne ekonomski i strateški kredibilitet u regionu.³⁸ Investicije u širenje i poboljšanje transportne infrastrukture od presudne su važnosti za Kosovo*, i smatraju se pokretačem privrede i izvoza. Ova potreba i dalje je labava posebno kada govorimo o boljem i bržem povezivanju sa regionom, kako bi se omogućila veća pokretljivost radne snage, robe i kapitala i povećale direktne strane investicije u zemlji.³⁹

Istočni/Istočno-mediteranski koridor: Železnička interkonekcija R10 Bivša Jugoslovenska Republika Makedonija – Kosovo – Srbija*

Februara 2018. godine, kosovske institucije su potpisale jedan od prvih sporazuma o subvenciji koji je usvojen u sklopu Agende povezivanja sa Bečkog samita 2015. godine, sa ciljem da unaprede jedinu železničku vezu Kosova* sa inostranstvom. Kosovska železnička maršruta 10 deo je osnovne železničke mreže Zapadnog Balkana, i produžetak je koridora osnovne mreže Transevropske transportne mreže (TEN-T).⁴⁰ Projekat R10, koji povezuje Kosovo*, Srbiju i Makedoniju, obuhvata tri deonice – železničku liniju od Kosova Polja koja ide ka jugu ka granici sa Makedonijom, linija od Kosova Polja ka severu do Mitrovice a preko Mitrovice ka granici sa Srbijom.⁴¹ Obnova ovog putnog pravca omogućice značajno poboljšanje železničkog prevoza između

³⁷ Evropska komisija, “Agenda povezivanja. Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016”, Samit zemalja Zapadnog Balkana u Parizu, 4. jul 2016, dostupno na: <https://goo.gl/T8XRGy>

³⁸ Republika Kosovo, “Nacionalna razvojna strategija za period od 2016 – 2021 (NRS)”,

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Evropska komisija, “Agenda povezivanja. Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016”, Samit zemalja Zapadnog Balkana u Parizu, 4. jul 2016, dostupno na: <https://goo.gl/T8XRGy>

⁴¹ Vanora Bennet, “Upgrading Kosovo’s only international rail link” (Modernizovanje jedine železničke veze Kosova sa inostranstvom), Evropska banka za rekonstrukciju i razvoj, 15. februar 2018, dostupno na: <https://goo.gl/394XsT>

Kosova* i njegovih susednih zemalja, kao i šire evropske mreže putem Panevropskog koridora VIII i Koridora X.⁴²

Projekat obnove železničke interkonekcije R10 Makedonija-Kosovo*-Srbija koji realizuju Železnice Kosova dd (InfraKos Sh.A.), Ministarstvo infrastrukture i Ministarstvo finansija na Kosovu* dostiže iznos od €95, 421, 000 evra. Do sada su za realizaciju ovog projekta dodeljene subvencije WBIF-a i EBRD-a u iznosu od €43,051,600 za troškove koji se odnose na pripremu studije izvodljivosti duž cele maršrute 10, pripremu idejnog projekta, upravljanje projektom i nadzor radova. Preostali trošak od €38, 500, 000 zapravo je sastavljen od doprinosa iz kosovskog budžeta i zajmova EIB i EBRD-a.⁴³

Još od potpisivanja sporazuma o subvenciji, Kosovo* je već počelo sa realizacijom dve od tri faze projekta. Tenderski dosije za I i II fazu – obnova 64 km koloseka koji povezuje Kosovo Polje i BJR Makedoniju i modernizacija 34.4 km koloseka od Kosova Polja do Mitrovice – završeni su maja 2018, zbog čega se predviđa da gradnja krene u poslednjem tromesečju 2018. i da bude završena do kraja 2021.⁴⁴ Međutim, treća i poslednja faza projekta još uvek nije počela pošto je i dalje u fazi pripreme⁴⁵, i malo je verovatno da će njena realizacija početi u bliskoj budućnosti. Podela zadatka za finalizaciju treće deonice železničke maršrute 10 izvršena je aprila 2018. Međutim, usled javljanja problema političke prirode sa odnosnim partnerima iz Srbije, treća faza obnove ove železničke linije zaustavljena je u očekivanju novog sporazuma.⁴⁶ Najvažnije pitanje koje treba sagledati pri razmatranju realizacije treće faze jesu potraživanja Srbije nad kosovskom teritorijom (Severna Mitrovica) i postojeća železnička infrastruktura. Iako je ubrzavanje rešavanja bilateralnih sporova između država Zapadnog Balkana i ubrzavanje nastojanja da se prevaziđu izazovi i prepreke duž ovog procesa zapravo glavna ideja u osnovi Agende povezivanja koju podržava EU, neuspeh da se krene sa realizacijom treće faze Železničke linije R10 – koja povezuje Kosovo* i Srbiju, pokazuje još jednom da predstoji dug put koji ove zemlje treba da pređu u rešavanju sporova. Početak realizacije treće faze Železničke linije R 10 zavisi od nastojanja Kosova* i Srbije da reše ove probleme.

Predviđa se da će integrisanje kosovske železničke mreže u Istočni/Istočno-mediteranski koridor omogućiti efikasan železnički prevoz približno 50% stanovnika Kosova* i obezbediti poboljšanje kapaciteta i vremena putovanja za prevoz putnika i robe. Kosovska nacionalna razvojna strategija za period od

⁴² Ibid.

⁴³ Evropska komisija, “*Agenda povezivanja. Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016*”, Samit zemalja Zapadnog Balkana u Beču, 27. avgust 2015, dostupno na: <https://goo.gl/aZeSHU>

⁴⁴ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “*Potpisivanje prve subvencije u sklopu Agende povezivanja za Kosovo*”, 15. februar 2018, dostupan na: <https://goo.gl/ZQhhix>

⁴⁵ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, “*Projekti u sklopu Agende povezivanja za 2015. i 2016. Napredak do danas (januar 2018)*”, str. 1, dostupan na: <https://goo.gl/C8SkAN>

⁴⁶ Intervju sa zvaničnikom Vlade Kosova*, jul 2018.

2016-2021. godine tvrdi da će unapređivanje međunarodne železničke mreže potpomoći izvoz minerala i poljoprivrednih proizvoda a kumulativni efekat istog pretočice se u veći privredni rast.⁴⁷ Prema WBIF-u, očekuje se da investicije u vrednosti većoj od €80.9 miliona donesu barem dvostruko veći iznos kosovskoj lokalnoj privredi na srednji i dugi rok.⁴⁸ Ono što je nepovoljno jeste da nedostaju detaljni zvanični javni podaci o obnovi železničke infrastrukture i o predviđenim ekonomskim prednostima koje će Kosovo* doživeti investicijama u revitalizaciju železničke infrastrukture. U svakom slučaju, politički odnosi između Kosova* i 6 partnerskih zemalja Zapadnog Balkana, odnosno Srbijom i Bosnom i Hercegovinom, kao i ograničena trgovinska zastupljenost Kosova* na tržištu EU, i dalje zabrinjavaju sa stanovišta maksimalnog iskorišćavanja ekonomskih profita iz projekta R10. Osporeni status Kosova* od strane njegova dva regionalna partnera stvara izazove u smislu pravične regionalne konkurentnosti njegovih preduzeća, koje se nalaze u rasponu od komplikacija i poteškoća u putovanju pa do razmene roba i usluga. Ono što je dodatni izazov za MSP-e sa Kosova* u poređenju sa drugim firmama u regionu jeste da nisu u najboljoj konkurentnoj poziciji kada govorimo o tržištu EU, imajući u vidu njihove ograničene kapacitete. One se hvataju u koštac sa višim troškovima poslovanja, troškovima prilagođavanja, neadekvatnim vladinim politikama, niskim nivoom tehnologije i niskim nivoom saradnje sa drugim firmama iz EU.⁴⁹ Iako su ekonomski rezultati proizašli iz Agende povezivanja daleko od beznačajnih, niži nivo razvoja i trgovinske prepreke na koje Kosovo* nailazi u poređenju sa njegovim regionalnim partnerima uzrok su za zabrinutosti u smislu ispunjavanja potpunog ekonomskog potencijala projekata.

Tehnička pomoć - Istočni/Istočno-mediteranski koridor: Drumska interkonekcija R7 na relaciji Kosovo – Srbija, deonica Priština – Merdare*

Na samitu u Sofiji održanom 2018. godine, Kosovu* je odobrena tehnička subvencija u okviru šeme za finansiranje Agende povezivanja na polju transporta. Ova subvencija koja iznosi €4.4 miliona odnosi se na tehničku pomoć za usluge nadzora potrebne za izgradnju 23 km kolovoza sa po dve saobraćajne trake koji nedostaje od Prištine do Merdara, kao deo deonice na maršruti 7 koji obezbeđuje povezivanje Srbije sa albanskim lukama na Jadranskom moru. Nakon što ovaj novac bude dodeljen, odnosno nakon nabavke radova, koja će se odvijati pod nadzorom glavnih institucionalnih

⁴⁷ Republika Kosovo, “Nacionalna razvojna strategija za period od 2016 – 2021 (NRS)”,

⁴⁸ Evropska komisija, “Agenda povezivanja. Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016”, Samit zemalja Zapadnog Balkana u Beču, 27. avgust 2015, dostupno na: <https://goo.gl/aZeSHU>

⁴⁹ Gazemend Qorraj i Gezim Jusufi “The EU Stabilization and Association Agreement: Between Challenges and Opportunities (Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju EU: Između izazova i mogućnosti). Croatian International Relations Review – CIRR, XXIV (81) 2018, 51-68.

partnera, Ministarstva finansija i Odeljenja za drumsku infrastrukturu u sklopu Ministarstva infrastrukture - očekuje se da će Kosovo* započeti izgradnju ovog segmenta sredinom 2019. godine i da će ga završiti 2022. godine. Ukupna procenjena investicija dostiže 137 miliona evra.⁵⁰ Iako će projekat obezbediti efikasniji multimodalni transportni putni pravac duž Maršrute 7 i iako se očekuje da će poboljšati ekonomske mogućnosti građana koji žive i rade duž ovog putnog pravca sa obe strane granice, konačno je očekivanje da će poboljšati političku i ekonomsku situaciju između Kosova* i Srbije.⁵¹ Ostaje da se vidi da li će realizacija "Auto-puta mira" naići na slične prepreke poput onih zabeleženih u trećoj fazi izgradnje železničkog koridora 10.

Energija: Prigušen razvoj i usporavanje satova

Na Samitu 6 zemalja Zapadnog Balkana u Beču 2015. godine i na Samitu u Parizu 2016. godine ponovo je podvučena potreba za tešnjom saradnjom na regionalnom nivou i integrisanjem tržišta u panevropsku mrežu. Takođe je podvučena posvećenost ove inicijative uspostavljanju regionalnog tržišta električne energije.⁵² Zajedno sa ostalim zemljama Zapadnog Balkana, Kosovo* je preuzelo obavezu da primeni okvir mekih energetske mere, kako bi podstakao stvaranje institucionalnih struktura neophodnih da ovo tržište funkcioniše u skladu sa Sporazumom o Energetskoj zajednici i relevantnim pravnim tekovinama EU i da ukloni postojeće zakonodavne i regulatorne barijere koje postoje između ovih zemalja.⁵³

Meke mere u energetske sektoru

Kada govorimo o sprovođenju mekih i prožimajućih mera u energetske sektoru, napredak Kosova* je raznolik. U praksi, prema poslednjim tromesečnim procenama koje je izvršio Sekretarijat Energetske zajednice juna 2018, Kosovo* kaska za 6 zemalja ZB u realizaciji mekih mera.⁵⁴ Međutim, kada govorimo o ispunjavanju obaveze uklanjanja većih pravnih i ugovornih prepreka u uspostavljanju regionalnih tržišta električne energije, upravo je Kosovo* zabeležilo napredak u ispunjavanju ovih zadataka usvajanjem skupa osnovnih zakona koji definišu pravni i ugovorni okvir za uspostavljanje organizovanih tržišta. Konkretno, Kosovo* je izradilo Zakon o električnoj energiji koji propisuje zakonsku mogućnost da operateri prenosnog sistema

⁵⁰ Evropska komisija, "Agenda povezivanja. Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2018", jul 2018, dostupno na: <https://goo.gl/2Cyzod>

⁵¹ Investicioni okvir za Zapadni Balkan, "WBIF Pregled transportnog sektora", dostupno na: <https://goo.gl/8oJ6kE>

⁵² Evropska komisija, "Agenda povezivanja. Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016", Samit zemalja Zapadnog Balkana u Parizu, 4. jul 2016, dostupno na: <https://goo.gl/HXgXWR>

⁵³ Sekretarijat Energetske zajednice, "Inicijativa za šestorku Zapadnog Balkana", dostupno na: <https://goo.gl/8hpWtX>

⁵⁴ Ibid

dobijaju prekogranične usluge balansiranja od svih operatera na nacionalnom i regionalnom tržištu pod uslovima konkurencije.⁵⁵

Iako se očekuje da će otvaranje tržišta i integracija na regionalno tržište ublažiti probleme stabilnog snabdevanja električnom energijom na Kosovu* – što je do sada bilo akutno pitanje – ono neće rešiti sve nedaće zemlje u ovom sektoru. Obnova postojećih i izgradnja novih kapaciteta kao zamena za zastarele elektrane sa ciljem da se omogući održivo, visoko-kvalitetno, bezbedno i pouzdano snabdevanje energijom i ispunjavanje evropskih standarda i međunarodnih obaveza, košta puno kosovsku javnu kasu.⁵⁶ Finansijska podrška i kapaciteti – a oboje u značajnoj meri nedostaju u ovom trenutku – neophodni su kako bi Kosovo* postalo konkurentan igrač na integrisanom tržištu električne energije 6 zemalja Zapadnog Balkana. Štaviše, veći nivo realizacije mekih mera u energetsom sektoru na Kosovu* zavisi od dovoljne političke volje. Samim tim, odsustvo komunikacije između resornih ministarstava i slabi kapaciteti javne uprave, praćeni činjenicom da kosovske institucije daju mali prioritet energetske reformama, igraju važnu ulogu kada govorimo o sporom napretku nastojanja Kosova* da uhvati korak sa evropskim pravnim tekovinama i primeni meke mere u oblasti energetike.⁵⁷

Prekogranična saradnja na polju energetike

Jedan elemenat oko koga nije ostvaren nikakav značajan i opipljiv napredak i koji se pokazao posebno izazovnim po Kosovo* jeste prekogranična saradnja. Pored neadekvatnih unutrašnjih kapaciteta koji bi bili zaduženi da poguraju agendu energetske povezivanja, nasleđe iz prošlosti sa Srbijom ozbiljno remeti napredak Kosova* u ovom sektoru. U ovakvim okolnostima, radi se o integraciji celokupnog regionalnog tržišta električne energije na Balkanu. Sporazum o energetici koji su 2014. godine potpisali premijeri Kosova i Srbije pod posredovanjem Sekretarijata Energetske zajednice⁵⁸ - tehnički sporazum operatera sistema za prenos električne energije sa Kosova* i iz Srbije – još uvek nije primenjen.⁵⁹ Sporazum predviđa uspostavljanje nove kompanije za promet električne energije kojom će upravljati srpski operater za prenos električne energije EPS, koja pokriva uvoz, izvoz i tranzit električne energije. Iako je dogovoreno da kompanija podnese zahtev u skladu sa kosovskim pravnim i regulatornim okvirom, srpske kompanije koje su podnele zahtev nisu ispoštovale nijedan od postupaka čime su blokirale celokupan proces registracije kompanije za prenos.⁶⁰ Posledično, ovaj spor je uticao na potpisan

⁵⁵ Ibid

⁵⁶ Republika Kosovo, “Energetska strategija Republike Kosovo 2017-2026 (nacrt)”, dostupna na: <https://goo.gl/SN76Tp>

⁵⁷ Intervju sa zvaničnikom Vlade Kosova*, jul 2018.

⁵⁸ Kancelarija premijera, “Zaključci posrednika EU o sprovođenju Sporazuma o energetici iz 2013”, dostupni na: <https://goo.gl/XeY72w>

⁵⁹ Sekretarijat Energetske zajednice, “Pokucati na vrata EU preko Energetske zajednice: Integracija Zapadnog Balkana u Panevropsku energetske mrežu”, 6. februar 2018, str.7, dostupno na: <https://goo.gl/So5UPW>

⁶⁰ Intervju sa zvaničnikom Vlade Kosova*, jul 2018.

sporazum o povezivanju operatera prenosnog sistema Kosova* i Evropske mreže operatera prenosnog sistema električne energije (ENTSO-E)⁶¹, koji još uvek nije na snazi. Isti je blokirao stavljanje u funkciju novoizgrađenog dalekovoda za prenos električne energije između Albanije i Kosova*.⁶²

Odbijanje prisustva državnih simbola Kosova* na dokumentima koji treba da se potpišu zapravo je odbijanje Srbije da prizna suverenitet i autoritet Kosova* kao nezavisne države.⁶³ Ovaj spor odjeknuo je širom Evrope – ne samo zbog toga što je usporio satove građana EU⁶⁴ – već i zato što je postao predmet postupka za rešavanje spora u okviru Energetske zajednice. Međutim, problemi političke i privredne važnosti između zemalja nisu odgovarajuće predviđeni sankcijama koje propisuje Ugovor o Energetskoj zajednici⁶⁵, zbog čega ovaj aktuelni spor teško da može da bude rešen samo političkim posredovanjem trećih strana. Upravo iz tog razloga se moraju povećati nastojanja da se reši zastoј kada govorimo o bilateralnim sporovima između Kosova* i Srbije kako bi ceo region mogao da uživa u čarima povezanosti.

Završne napomene

Put Kosova* ka regionalnoj povezanosti i dalje je u toku. Kao što je poprilično predviđivo, prepreke u odlučivanju na internom nivou (podela po prioritetima i pitanja informisanja), prepreke u primeni (tela za sektorsku koordinaciju, kapaciteti i regulatorne strukture) i regionalne prepreke (ekonomski i politički sporovi) direktno su ga sprečili da ima svog udela u realizaciji regionalnih projekata.

Ako pogledamo napredak Agende povezivanja na Kosovu*, videćemo da je okruženje koje pogoduje dubljim reformama praktične politike, posebno u energetsom i transportnom sektoru, od presudne važnosti da se obezbedi delotvorna primena projekata povezivanja. Za realizaciju regionalnih projekata potrebna je bolja međusektorska saradnja i komunikacija unutar kosovskih institucija, kako bi se obezbedila delotvorna primena projekata i samim tim potpomogao privredni rast. Štaviše, potrebno je obratiti mnogo veću pažnju na pitanje odsustva informacija o napredovanju projekata, imajući u vidu da nedostatak podataka ograničava sposobnost da se izvagaju trošak i pogodnosti

⁶¹ 2015. godine, KOSTT je potpisao Sporazum o povezivanja sa 29 prenosnih operatera u članstvu ENTSO-E. Sporazum predviđa obavezu da Kosovo* ispoštuje posebna pravila i tehničke zahteve ENTSO-e i poveća sigurnost snabdevanja i smanji troškove električne energije u regionu jugoistočne Evrope. Za detaljnije informacije, posetite stranicu: <https://goo.gl/tQEkRo>

⁶² Sekretarijat Energetske zajednice, "Pokucati na vrata EU [op. cit.](#)

⁶³ Srbija smatra da, u skladu sa domaćim i međunarodnim pravom, odnosno R SB UN 1244, imovina na teritoriji Kosova* predstavlja vlasništvo Srbije, u skladu sa pokrajinskim propisima i u potpunom skladu sa Ustavom Srbije.

⁶⁴ Valerie Hopkins i Richard Perez-Pena, "Clocks Slow in Europe? Blame Kosovo-Serbia Row" (*Satovi kasne u Evropi? Pronađite krivca u nesuglasicama Kosova i Srbije*), The New York Times, 8 March 2018, dostupno na: <https://goo.gl/Uvhkbz>

⁶⁵ Sekretarijat Energetske zajednice, "Pokucati na vrata EU preko Energetske zajednice: Integracija Zapadnog Balkana u Panevropsku energetska mrežu", 6. februar 2018, str. 7, dostupno na: <https://goo.gl/So5UPW>

koje će projekti povezivanja doneti, što opet sa svoje strane može umanjiti njihov celokupan Na samom kraju, Kosovo* bi trebalo da se založi za to da prevaziđe političke nesuglasice sa svojim susedima, odnosno sa Srbijom i Bosnom i Hercegovinom, kako bi uspelo da uživa u čarima projekata povezivanja i celokupne agende povezivanja. Ekonomska blokada Srbije imala je ključnu ulogu u odlaganju najmanje dva projekta, ukazujući time na važnost rešavanja aktuelnih bilateralnih sporova zarad veće povezanosti u regionu.

SRBIJA

Transportne veze zapravo su jedan od glavnih razvojnih izazova pred Srbijom. Ovo se odnosi kako na povezanost Srbije sa drugim zemljama u regionu tako i

na transportne veze između različitih regiona i većih gradova u zemlji. Shodno tome, projekti koji se realizuju pod okriljem Agende povezivanja trebalo bi da poboljšaju trgovinske, ekonomske i političke odnose Srbije sa regionom i da neguju društveno-ekonomski razvoj same zemlje. Srbiji je odobreno ukupno sedam investicionih projekata u sklopu Agende povezivanja, od kojih pet u transportnom sektoru – železnice i putevi dok se dva odnose na važne investicije u energetiku – dalekovode i gasovode.

Svi projekti počivaju na dva relevantna strateška dokumenta i na ciljevima koji su shodno njima zacrtani.

Razvoj energetskog sektora predviđen je *Strategijom razvoja energetike Republike Srbije do 2015.* (u daljem tekstu, *Energetska strategija*). Među glavnim razvojnim ciljevima u razvoju ovog sektora nalaze se oba projekta finansirana Agendom. Transportni projekti izvedeni su iz *Strategije razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta Republike Srbije od 2008. do 2015. godine* (u daljem tekstu, *Strategija transporta*).

Iako su obe strategije istekle još 2015. godine ciljevi koje one propisuju su dugoročni i i dalje su relevantni, iako su utvrđeni dosta pre nego što je Agenda započeta. Činjenica da nisu realizovani dok je Strategija bila na snazi ukazuje potencijalno da Srbija treba finansijsku i tehničku podršku da ih postigne, što omogućava upravo Agenda povezivanja.

Tabela 3: Projekti u sklopu Agende povezivanja odobreni Srbiji za period od 2015-2018. godine

| Project code | Title of operation | Partner institutions | Total Project value | EU Grant | National (beneficiary) contribution | Loan | Loan institution | Expected completion |
|----------------------|--|--|---------------------|--|--|-------------------------------|------------------|---------------------|
| WBIF CF 1003 SER ENE | Trans-Balkan Electricity Corridor (I): Grid Section in Serbia Kragujevac-Kraljevo | Electricity Transmission System Operator in Serbia (JP EMS) Ministry of Mining and Energy | €28 million | €6.6 million (24%, €5.6 million investment and €1 million technical assistance) | €7.13 million | €14.27 million | KfW | End of 2018 |
| IPA 2017/040-500.6 | Project of Energy Community Interest: Serbia (Niš) - Bulgaria Gas Interconnector | Ministry of Finance Ministry of Energy and Mining Public Enterprise Srbijagas | €85.5 million | €49.6 million (works and supplies; technical assistance) plus €1 million previous EU/WBIF contribution (for project preparation) | €35.9 million | / | / | End of 2022 |
| IPA 2015/038-442 | Orient/East-Med Corridor (CX): Serbia – the former Yugoslav Republic of Macedonia Rail Interconnection | Ministry of Construction, Transport and Infrastructure JSC Serbian Railways -Infrastructure (Železnice Srbije Akcionarsko Društvo) Central Finance and Contracting Unit (CFCU) - Ministry of Finance | €62.7 million | €47 million (75% of investment cost) €1.5 million (project preparation support) | €15.7 million | / | / | End of 2019 |
| IPA 2015/038-442 | Orient/East-Med Corridor (CX): Intermodal Terminal in Belgrade, Serbia | Ministry of Construction, Transport and Infrastructure Central Finance and Contracting Unit (CFCU) - Ministry of Finance City of Belgrade | €15.5 million | €13.8 million (89% of investment cost) €2 million (project preparation support) | €1.7 million (City of Belgrade contributes additional €4 million for land expropriation) | / | / | End of 2019 |
| WB-IG01-SRB-TRA-01 | Orient/East-Med Corridor: Serbia-Bulgaria CXc Rail Connection | Ministry of Construction, Transport and Infrastructure JSC Serbian Railways - Infrastructure (Železnice Srbije Akcionarsko Društvo) | €84.4 million | €40.7 million (works and supplies) €2.9 million (project implementation support) | €4.1 million | €36.7 million | EIB | End of 2019 |
| WB-IG02-SRB-TRA-01 | Orient/East-Med Corridor: Serbia – Bulgaria CXc Rail Interconnection (Niš – Dimitrovgrad – Border with Bulgaria) | Ministry of Construction, Transport and Infrastructure JSC Serbian Railways - Infrastructure (Železnice Srbije Akcionarsko Društvo) | €56.4 million | €28.4 million (works and supplies; technical assistance) | €4 million | €24 million | EIB | End of 2022 |
| WB-IG03-SRB-TRA-01 | Orient/East-Med Corridor: Serbia – Kosovo* R7 Road Interconnection, Niš (Merošina) – Pločnik (Belojini) Section | Ministry of Finance Ministry of Construction, Transport and Infrastructure Public Enterprise Roads of Serbia | €212.6 million | €41.4 million | €10.2 million | €100 million €52.3 million | EIB, EBRD | End of 2023 |

Izvor: WBIF, 2018.

Status realizacije projekata

Energetika: Poboljšanje snabdevanja i diversifikacije resursa

Transbalkanski koridor za prenos električne energije: Deonica Kragujevac - Kraljevo

Deo projekta Transbalkanske elektroenergetske mreže planiran da bude realizovan u sklopu Agende povezivanja 6 zemalja Zapadnog Balkana obuhvata deonicu koja bi trebalo da poveže Kragujevac i Kraljevo, dva veća grada u centralnoj Srbiji. Projekat je usvojen na prvom skupu Agende povezivanja 2015, tokom Bečkog samita.^{66.}

Mediji izveštavaju da je završena jedna deonica Transbalkanskog koridora, dalekovod od 400 kV dug 68km koji povezuje Beograd i Rumuniju koji je pušten u funkciju decembra 2017. godine a da je izgradnja deonice na relaciji Kragujevac-Kraljevo planirana za 2018^{67.}

Srpski državni operator elektroenergetske mreže EMS potpisao je ugovor o zajmu sa nemačkom razvojnom bankom KfW^{68.} Februara 2017, italijanski operater prenosnog sistema električne energije Terna izjavio je da je završio radove na podvodnoj deonici postavljanja kabla za prenos električne energije koji povezuje Crnu Goru i Italiju.

Nakon što bude završen, celokupan Transbalkanski elektroenergetski koridor povezuje Rumuniju, Srbiju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Italiju. Dalekovod će ići od Resica u Rumuniji do Pančeva, Obrenovca i Bajine Bašte u Srbiji, nakon čega će nastaviti do Pljevlja u Crnoj Gori, Lastve, i nakon toga će podvodno stići do Vilanove u Italiji.

Deonica u Srbiji, između Kragujevca i Kraljeva, ključni je segment za Srbiju i jedna je od glavnih deonica ovog Koridora generalno, pošto je u ovom trenutku ozbiljno zakrčena usled veoma stare i dotrajale infrastrukture koja kao takva sprečava odgovarajući protok i promet energije. Njeno modernizovanje bi omogućilo da se poveća tranzit energije iz istočnog u zapadni deo regiona i promet energijom širom regiona i sa Italijom, a takođe bi donelo svoje pogodnosti kako Srbiji tako i svim uključenim zemljama. U Srbiji bi unapređivanje ove deonice poboljšalo snabdevanje električnom energijom za jedan milion stanovnika u zlatiborskom, moravskom, rasinskom i raškom okrugu i umanjilo bi gubitke EMS-a za približno 7,000 MW/h godišnje, što bi značilo godišnju uštedu od oko €380,000^{69.}

⁶⁶ Evropska komisija 2015, "Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2015". Beč, 2015.

⁶⁷ Balkan Green Energy News, "Srpska deonica Transbalkanskog elektroenergetskog koridora puštena u funkciju", 22. decembar 2017, dostupno na: <https://goo.gl/pJaCxx>

⁶⁸ Radimir Ralev, "Srpska deonica Transbalkanskog elektroenergetskog koridora biće završena 2018", 12. april 2017, SeeNews, <https://goo.gl/jJKija>

⁶⁹ Evropska komisija 2015, "Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2015". Beč, 2015.

Gasna interkonekcija na relaciji Srbija - Bugarska

Drugi energetska projekat pod okriljem Agende povezivanja jeste izgradnja interkonekcijskog gasovoda između Srbije i Bugarske..

Gasna interkonekcija koja ide od Sofije do Dimitrovgrada u Srbiji a zatim do Niša i povezujuće državne prenosne mreže.

Na internet stranici bugarskog Ministarstva energetike se navodi da je Memorandum o razumevanju za realizaciju ovog projekta između ove dve vlade potpisan na samitu lidera zemalja Zapadnog Balkana održanom u Sofiji. Međutim, bugarska vlada je krenula sa ovim projektom 2011, i u skladu sa tada osmišljenom mapom puta, ovaj gasovod je trebalo da bude pušten u funkciju krajem 2015⁷⁰.

Januara 2017. godine srpski mediji su izveštavali da bi srpska strana trebalo da krene sa gradnjom po dobijanju finansijskih sredstava u sklopu IPA za 2017, što je prema očekivanjima trebalo da se desi tokom 2018⁷¹. Srpski ministar energetike rekao je da treba izvršiti eksproprijaciju zemljišta i završiti ostale pripremne radove pre nego što se pristupi samoj gradnji⁷².

Glavni je cilj ovog projekta da podstakne diversifikaciju energetskih izvora u regionu Zapadnog Balkana, da smanji zavisnost od jednog dominantnog snabdevača i da poveća energetska sigurnost⁷³. U ovom trenutku, Srbija dobavlja prirodni gas samo preko jedne tačke ulaska, na granici sa Mađarskom, putem gasovoda koji ide iz Rusije, kroz Ukrajinu i Mađarsku. Ovaj izvor pokriva više od 80% sadašnje potražnje a izgradnja novog gasovoda će omogućiti diversifikaciju i konkurenciju dobavljača istih potrošača, ali će takođe učiniti da gas bude dostupan u područjima koja u ovom trenutku nisu priključena na sistem i pružiti bolje mogućnosti društveno-ekonomskog razvoja jednog od najsiromašnijih regiona Srbije⁷⁴.

Transport: Koridor X i njegovi proizvođači

U transportnom sektoru , projekti Povezivanja u Srbiji uglavnom su usredsređeni na poboljšanje postojeće i upotpunjavanje železničkih deonica i drumskog koridora X koje nedostaju..

Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta Republike Srbije od 2008. do 2015. godine identifikuje Koridor X i njegove produžetke – Xb i Xc, kao “kičmu” nacionalne železničke mreže, pošto

⁷⁰ Republika Bugarska, Ministarstvo energetike, “*Gasna interkonekcija Bugarska - Srbija (IBS)*”, dostupno na: <https://goo.gl/wdGzcV>

⁷¹ Delegacija Evropske unije u Srbiji, “*IPA 2017*”, dostupno na: <https://goo.gl/6Q4V79>

⁷² Jasna Petrović-Stojanović, “*Gasovod s Bugarskom jedina alternativa za Srbiju*”, 29. januar 2017, dostupno na: <https://goo.gl/jVRXSK>

⁷³ Evropska komisija, “*Investicija EU u međupovezanost gasovoda Bugarske i Srbije unaprediće energetska sigurnost u regionu*”, 17. maj 2018, dostupno na: <https://goo.gl/PVPqgw>

⁷⁴ Evropska komisija, “*Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2017*”, Trst, 2017.

nadomešćuje skoro 25% ukupnih železničkih mreža i preko 50% celokupnog železničkog saobraćaja u zemlji. Upravo najveći udeo u prihodima koje srpska železnička mreža ostvaruje potiče od ovog Koridora, i to tranzitnim i robnim transportom. Strategija transporta takođe predviđa rekonstrukciju i obnovu železničkog koridora X koje je zacrtala za glavne srednjoročne prioritete razvoja železničke infrastrukture u Srbiji.

Intermodalni terminal u Beogradu

Strateški značaj ovog projekta posebno je naglašen u Godišnjem akcionom planu u sklopu IPA za 2015, imajući u vidu da predstavlja osnovu za dalji razvoj intermodalnog transporta u zemlji, podržavanjem razvoja transportnih alternativa i ekološkog transporta, imajući u vidu da u ovom trenutku skoro 95% roba u Srbiji putuje drumskim putevima. Započinjanje intermodalnog koncepta jednim malim bimodalnim terminalom može prokrčiti put razvoju drugih, trimodalnih centara ubuduće, i uključiti Dunav i druge kopnene vode u intermodalni transportni lanac ⁷⁵.

Prema informacijama dostupnim na internet stranici srpskog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture (MGSI), idejni projekat, studija izvodljivosti, analiza uticaja na životnu sredinu, analiza troškova i tenderska dokumentacija za radove i opremu već su završeni. Detaljan regulacioni plan je usvojen, potvrđen je javni interes a ispunjeni su uslovi i za dodelu lokacije. Ovaj projekat je usvojila i Državna komisija za reviziju 15. marta 2016, što je obeležilo i finalizaciju izrade tehničke dokumentacije⁷⁶.

Tender za izvođenje građevinskih radova je objavljen na internet stranici Sektora za ugovaranje i finansiranje pri Ministarstvu finansija Srbije (CFCU) 2017. godine a maja 2018. godine je završen tender za nadzor građevinskih radova⁷⁷. Prema Akcionog programu uz IPA 2015, planira se da izgradnja bude završena 2020. godine.

Po završetku, ovaj terminal će podići godišnje teretne kapacitete sa 27,000 TEU na 107,000 TEU⁷⁸, čime će olakšati domaći i međunarodni trgovinski promet, regionalnu integraciju i održiv rast i imati pozitivan uticaj na srpsku privredu⁷⁹.

⁷⁵ Evropska komisija 2015. "IPA II 2014-2020: Godišnji akcioni program za Srbiju 2015 – Razvoj transportnog sektora". Dostupno na: europa.rs/files/ipa-2015/07-IPA-2015-AD-Transport-final-version-141015-clean.pdf

⁷⁶ Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Srbije: www.mgsi.gov.rs/lat/projekti/izgradnja-intermodalnog-terminala-u-beogradu

⁷⁷ Sektor za ugovaranje i finansiranje Ministarstva finansija Srbije http://www.cfcu.gov.rs/dokumenti/sr/406_530290_b2a-contractnotice-en-15ser01071.pdf

⁷⁸ TEU - Jedinica ekvivalenta dvadeset stopa, koristi se za merenje kapaciteta tereta. Dimenzije jedne TEU jedinice jednake su standardnom kontejneru od 20', 20 stopa dug, 8 stopa visok

⁷⁹ Evropska komisija 2015, "Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2015". Beč, 2015.

Železnička interkonekcija Srbija – BJR Makedonija CX

Železnička linija sa jednom kolosekom na relaciji Niš - Preševo zapravo je deonica duga 151 km (166.6 ako se proračuna od stanice Trupale/Niš) najstarije železničke linije u Srbiji i najvažnijeg dela evropskog Koridora X, pošto predstavlja glavnu železničku liniju koja povezuje BJRM i Grčku sa preostalim delom Evrope⁸⁰.

Ovaj projekat (i Akcioni program u sklopu IPA 2015) pokriva deonicu Niš-Brestovac, dugu 23.4 km ili približno 15% cele ove linije, i predstavlja prvu deonicu na relaciji Niš - Preševo. Ova aktivnost, definisana Projekat u sklopu IPA 2015, sastavljena je od rekonstrukcije i modernizacije pruge kako bi dozvoljavala brzinu do 120 km/h, i modernizaciju svih elemenata železničke infrastrukture.

Akcioni dokumenat u sklopu IPA 2015. navodi da je tehnička dokumentacija (studija izvodljivosti, preliminarni dizajn, ocena uticaja na životnu sredinu) kompletirana pre potpisivanja finansijskog sporazuma EK i Srbije i da je podneta Republičkoj komisiji za reviziju (RKR), na reviziju ili odobrenje. Po dobijanju izveštaja RKR-a pripremiće se idejni projekat zarad dobijanja građevinske dozvole u sklopu projekta – Žutog FIDIC ugovora. Planira se da se podrška u izradi tehničke dokumentacije za preostali deo deonice Niš – Preševo pruži u sklopu predstojećih PPF-a⁸¹.

Nisu dostupni nikakvi podaci o napredovanju ovog projekta. Na stranici CFCU-a još uvek nisu objavljeni nikakvi tenderi za realizaciju ovog projekta, nema izveštaja o projektu na internet stranici MGSI-a niti ikakvih medijskih izveštaja o raspisivanju tendera ili o započinjanju radova.

Projekat bi trebalo da poveća domaća i međunarodna putovanja vozom za 57% do 2020. godine, da omogući siguran i bezbedan prevoz robe i putnika, skрати vreme putovanja i smanji operativne i troškove održavanja železničkih operatera. Isti bi trebalo da ostvari pozitivan uticaj na srpsku privredu poboljšavanjem trgovinskog prometa sa zemljama u regionu⁸².

Železnička interkonekcija Srbija-Bugarska CXc

Ova relacija zapravo je produžetak Xc Koridora X, od Niša ka Sofiji, koji povezuje Koridor X dalje sa Istanbulom. Ova deonica koja prolazi kroz Srbiju ide od Niša do Dimitrovgrada, na granici sa Bugarskom, u ukupnoj dužini od 96 km. Duž ovog putnog pravca osmišljena su dva zasebna ali međusobno upotpunjujuća projekta kao deo Agende povezivanja WBIF:

⁸⁰ Evropska komisija 2015. “IPA II 2014-2020: Godišnji akcioni program za Srbiju 2015 – Razvoj transportnog sektora”.

⁸¹ Ibid.

⁸² Evropska komisija 2015, “Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2015”. Beč, 2015.

- Rekonstrukcija železničke infrastrukture i njena priprema za elektrifikaciju (podizanjem pruge na standarde TEN-T);
- Elektrifikacija i ugradnja signalizacije i telekomunikacionih uređaja.

Prema informacijama uzetih sa internet stranice Infrastruktura srpske železnice ⁸³, priprema tehničke i tenderske dokumentacije za prvi projekat je u toku..

Takođe je u pripremi tehnička dokumentacija za drugi projekat (elektrifikacija železnice) ⁸⁴

Modernizacija i elektrifikacija ove železničke pruge omogućiće povećanje maksimalne brzine na 120 km/h (sa sadašnjih 30 km/h), povećaće privlačnost putovanja železnicom i teretnog prevoza, pristup modernim sredstvima putovanja za lokalno stanovništvo (više od 340,000 ljudi živi u područjima duž železničke linije), umanjice operativne i troškove održavanja, i time će pružiti neposredne društveno-ekonomske pogodnosti Srbiji. U međunarodnoj ravni, pružice dodatnu, veoma privlačnu železničku liniju za putovanje u sve zemlje regiona, povezace Istanbul sa centralnom Evropom i sve zemlje duž Koridora X i njegovih produžetaka⁸⁵.

Istočni/ istočno-mediteranski koridor (CX) – Drumski prevoz

Drumska interkonekcija R7 Srbija – Kosovo, Deonica Niš (Merošina) – Pločnik (Beloljin)*

Ovo je poslednji projekat odobren Srbiji u sklopu Agende povezivanja, na samitu u Sofiji održanom 2018. Njegova važnost naglašena je u *Strategiji transporta* kada govorimo o razvoju drumske infrastrukture u Republici Srbiji. *Strategija transporta* definiše pet glavnih putnih pravaca od strateške važnosti za transport u Srbiji, od kojih je jedna povezivanje drumskog Koridora X sa Kosovom*, putem od Niša, preko Prokuplja pa do Kuršumlije. Isti je dug oko 77 km i biće deo auto-puta koji kreće u Draču, Albanija, prolazi kroz Prištinu i stiže do Niša, u dužini od 384 km, koji će povezati južni deo Jadranskog mora i luku Drač sa Koridorom X i dalje sa Panevropskom mrežom auto-puteva.

Prostorni plan oblasti od posebnog interesa za infrastrukturni koridor E-80 Niš-Merdare izrađen je i usvojen u prvoj polovini 2018⁸⁶. Takođe je izvršena Procena strateškog uticaja Plana. Ovaj Plan navodi tačnu maršrutu puta i služi kao osnova za izradu potpune tehničke građevinske dokumentacije kao i za potrebne pripremne aktivnosti, uključujući eksproprijaciju zemljišta. Očekuje se da ovaj projekat u značajnoj meri smanji vreme putovanja na ovom putnom

⁸³ Serbian Railways Infrastructure Public Company (JP Infrastruktura zeleznice Srbije). "Pregled planiranih i tekućih projekata". Dostupno na: infrazs.rs/2017/03/generalni-direktor-na-medjunarodnom-forumu-koridori-razvojna-sansa-srbije-i-regiona/

⁸⁴ Evropska komisija 2017, "Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2017", Trst, 2017.

⁸⁵ Evropska komisija, "Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016", Pariz, 2016.

⁸⁶ Centralni registar planskih dokumenata, dostupan na: crpd.gov.rs

pravcu, da poveća godišnji prosečni saobraćaj za više od 2,000 vozila/danu (na oko 8,500 vozila/danu) do 2022. godine, smanji stope javljanja saobraćajnih nesreća i ostvari pozitivan uticaj na srpsku privredu poboljšanjem trgovinske razmene sa zemljama u regionu.⁸⁷

Završne napomene

Analiza napretka ostvarenog u realizaciji projekata u Srbiji pokazuje da je ostvaren relativno dobar napredak posebno u početnim fazama. Pripremna faza (izrada tehničke dokumentacije, vađenje dozvola itd. pa sve do tačke raspisivanja tendera i otpočinjanja radova) se odvija prema planiranom rasporedu. Međutim, po svemu sudeći se primena usporava i/ili u potpunosti staje u tački kada bi trebalo da otpočnu građevinski radovi. Ovo zapravo ukazuje na to da Srbija nije u stanju da ispuní svoje finansijske obaveze – državni doprinos i otplata zajma, eksproprijacija zemljišta itd. – i/ili nema institucionalne kapacitete da realizuje projekte, što može predstavljati najrelevantniji zaključak kada govorimo o budućnosti Agende povezivanja.

⁸⁷ Evropska komisija, “*Agenda povezivanja: Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu 2016*”, Pariz, 2018.

Agenda povezivanja 2015-2018: Osvrt na zajedničke probleme i mogućnosti duž puta napred

Albanija, Kosovo* i Srbija beleže poprilično spor proces realizacije projekata u okviru Agende povezivanja, što posledično dovodi do stalnog odlaganja početka radova na terenu.

Suočena sa poprilično ambicioznom agendom, očekuje se da zapadnobalkanska šestorka sprovede nacionalne strukturne reforme i da na terenu pretoči u dela sve odobrene prioritetne projekte. Međutim, treba još vremena da lokalno življe spozna iz prve ruke stvarne prednosti, upravo zbog niza izazova i nedostataka u njihovim domaćim infrastrukturnim sistemima.

Praktično govoreći, ovih šest zemalja Zapadnog Balkana i dalje pokušava da se zadrži svoj pravac u uzburkanim vodama, imajući u vidu da je perspektiva regionalnog razvoja i dalje sprečena oprečnim političkim agendama.⁸⁸ Obaveze preuzete u sklopu Agende povezivanja često premašuju kapacitete samo jedne zemlje – što implicitno takođe pokazuje meru u kojoj politički lideri donose odluke koje ne počivaju na zadovoljavajućim procesima konsultacija. U tehničkom smislu, sve zemlje se suočavaju sa poteškoćama u fazama osmišljavanja i realizacije investicionih projekata pod okriljem Agende povezivanja, imajući u vidu da su poprilično složeni, iziskuju konkretno tehničko znanje i kvalifikovane ljudske resurse koji u ovim zemljama nužno ne postoje. Ove zemlje se u različitoj meri suočavaju sa nepostojanjem apsorpcionih kapaciteta dok su primenjeni postupci WBIF-a za pripremu, prijavu i finansiranje ovih projekata teški i vremenski zahtevni, i samim tim često imaju za posledicu rasparčane intervencije.

Ako pogledamo napredovanje Agende povezivanja u tri zemlje koje su predmet razmatranja u ovom izveštaju, pojavljuju se grupe zajedničkih problema. Imajući u vidu nedavnu prošlost regiona i činjenicu da većina zemalja ima poprilično komplikovane uzajamne političke odnose, ova deklarirana politička volja tek treba da se pretvori u osnovano vlasništvo nad projektima u sklopu Agende povezivanja. U ovom trenutku je važno razmisliti o budućoj perspektivi Agende povezivanja unutar Albanije, Kosova* i Srbije, imajući u vidu da je u ovom trenutku realizacija projekata ugrožena nizom domaćih i regionalnih prepreka kako tehničke tako i političke prirode. Pošto je namera da se ovim izveštajem preispita napredak projekata povezivanja u tri zemlje Zapadnog Balkana, u nastavku slede neki od glavnih problema sa kojima se suočavaju Albanija, Kosovo* i Srbija sa stanovišta povezivanja regiona.

1. *Politička volja i strateški interes u projektima uključenim u Agendu povezivanja*

⁸⁸ Barbara Banki, *Zapisnik sa 18. Sastanka Upravnog odbora WBIF*, Zapisnik sa sastanka, 18 – 19. juna 2018, Paris, str.10, dostupno na: <https://goo.gl/f4uCTh>

Nema ni najmanje sumnje da su projekti povezivanja od velike strateške važnosti za sve uključene zemlje, što potvrđuje i niz različitih državnih strategija koje svaki od ovih projekata stavljaju u sam vrh liste prioriteta. Međutim, očigledno je da svi projekti napreduju relativno umereno u pripremljivoj fazi nakon čega usporavaju kada tehnička dokumentacija, urbanistički i prostorni planovi i druga potrebna dokumenta moraju da se pretoče u konkretne investicije na terenu. Činjenica da je dugoročan značaj ovih projekata za svaku od uključenih zemalja potvrđen strateškim dokumentima izrađenim dosta pre začetaka Agende povezivanja, kao i blagovremeno sprovođenje pripremljivih aktivnosti, može sugerisati da postoji jasna politička volja da se ovi projekti primene. Stoga se može pretpostaviti da treba preispitati sve druge razloge sem odsustva političke volje kako bi se utvrdili razlozi za zakašnjenja u realizaciji projekata.

Prvo, finansijski aspekti su poprilično suštinski u realizaciji ovako velikih infrastrukturnih projekata. Moguće je da se u ovom trenutku zemlje suočavaju sa ograničenim fiskalnim prostorom da uzmu zajam od međunarodnih finansijskih ustanova. Takođe, zemlje mogu nailaziti na poteškoće da pruže državne doprinose i finansijske resurse potrebne za eksproprijaciju zemljišta, koji u nekim slučajevima podrazumevaju pozamašne svote novca, kao što se može zaključiti u tabelama sa pregledom projekata. Ovaj zaključak se može izvesti iz činjenice da se pripremljiva faza uglavnom finansira subvencijama dodeljenim kroz pomoć IPA ili od strane WBIF-a, što zapravo može da bude razlog što skoro i da nema nikakvih problema u ovoj fazi bilo kog analiziranog projekta. Većina zastoja nastupa u trenutku kada stupe na snagu sporazumi sa finansijskim institucijama i kada se od zemalja očekuje da ispune obaveze koje su preuzele, konkretnim odredbama o oslobađanju od plaćanja poreza, direktnim državnim doprinosima realizaciji projekta, pravičnom eksproprijacijom pruženom vlasnicima zemljišta, otplatom dugova itd.

Drugo, projekti moraju da prođu kroz duge postupke pripreme za primenu. Ovaj proces zavisi od praktične politike i pravnog okvira, koji se u nekim aspektima mogu značajno razlikovati od zemlje do zemlje. Pored toga, isti trpe veoma česte izmene i modifikacije (npr. Zakon o planiranju i gradnji u Srbiji pretrpeo je česte izmene, revizije i/ili potpuno nove verzije od 2009. godine), koje mogu dovesti do ozbiljnih zaostataka u realizaciji projekata.

Treće, svi ovi projekti su jasno podeljeni u segmente koji pokrivaju teritoriju jedne zemlje, tako da je svaka zemlja isključivo odgovorna da primeni projekat u okviru svojih granica, svojim institucijama, kapacitetima, finansijskim merama i rasporedima. Sa jedne strane, ovime zemlje postaju potpuno nezavisne od svojih suseda u realizaciji projekata, ali u nekim slučajevima može biti poprilično obeshrabrujuće ukoliko susedna zemlja ne ostvaruje nikakav napredak a projekat ne može da ima nikakav efekat ako ga ne sprovede obe zemlje (na primer, interkonekcijski dalekovod od 400Kv između Albanije i Makedonije).

2. Potreba rešavanja bilateralnih sporova

Rešavanje bilateralnih sporova osnovni je korak da se u praksi ostvari napredak u realizaciji projekata povezivanja i da se ostvari dublja regionalna ekonomska saradnja na Zapadnom Balkanu. Dok Albanija ima nešto povoljniji položaj među partnerskim zemljama u sklopu Agende povezivanja, dugogodišnje nesuglasice Srbije i Kosova* oko nezavisnosti Kosova*, same po sebi izazivaju zakašnjenja i blokade na putu stvaranja povezanog regiona. Štaviše, kao deo složenog trgovinskog okruženja, bilateralni sporovi stvaraju ozbiljne prepreke da se postigne potpun ekonomski potencijal, posebno za Kosovo*, koje se suočava sa potpuno oprečnim stavovima Srbije i Bosne i Hercegovine o njegovoj nezavisnosti. Bilateralni sporovi moraju biti stavljeni u začelje rešavanja problema u sklopu Berlinskog procesa i mora se shvatiti da agenda povezivanja možda neće napredovati dalje ako se sva ova pitanja ne reše pre toga.

3. Odsustvo pouzdanih i javno dostupnih zvaničnih podataka i praćenje ostvarenog napretka

Odsustvo pouzdanih i ažuriranih zvaničnih podataka ozbiljno zabrinjava pošto ne omogućava da se izvrši verodostojno praćenje napredovanja projekata povezivanja u sve tri zemlje. Postoje veoma ograničeni podaci o većini analiziranih projekata, dobijeni uglavnom iz zvaničnih izvora na evropskom nivou, kao što su WBIF, Komisije, EBRD dok sa druge strane, internet stranice različitih ministarstava i državnih institucija zaduženih za realizaciju ovih projekata pružaju šturu ili ne pružaju nikakve informacije uopšte. U specifičnim slučajevima pri izradi ovog izveštaja, naišlo se na neuzvratnost odgovornih državnih organa. U slučajevima kada državne institucije pruže opštoj javnosti neke informacije o ovim projektima, ovi zvanični izvori vrlo često pružaju različite ili oprečne informacije o istom projektu WBIF-u. Tačna suma troška realizacije ovih projekata, u određenom obimu, varira kada govorimo o različitim faktorima i konkretnoj fazi u kojoj je proračun izvršen; međutim, trebalo bi da postoji posebna naznaka u vezi sa vremenom proračuna i obavezom da se zadrži koherentnost i proprate varijacije u trošku – imajući u vidu da se radi o novcu iz javne kase.

4. Delotvorni nacionalni administrativni kapaciteti za rad sa datim složenim projektima i standardima EU

Realni kapaciteti javnih uprava u sve tri zemlje nisu na očekivanom nivou da im dozvole da pripreme zrele projekte povezivanja kako sa tehničkog tako i sa funkcionalnog stanovišta, u skladu sa evropskim standardima. Uprkos dostupnosti tehničke i finansijske podrške iz EU i od drugih međunarodnih donatora, u svakoj zemlji su i dalje ograničeni kapaciteti za apsorpciju, praćenje i realizaciju. U Albaniji, Kosovu* i Srbiji je napredak u energetskim projektima do danas u velikoj meri povezan sa mekim aspektima povezivanja, koji podrazumevaju usklađivanje regulative i olakšavanje prekograničnog prometa

električne energije. Blagovremeni napredak u osmišljavanju i realizaciji ovih prekograničnih investicionih projekata može se očekivati samo ukoliko se uspostavi povoljno okruženje za njihovu realizaciju.

Zaključne napomene i preporuke

Projekti povezivanja u Albaniji, Kosovu* i Srbiji su i dalje u svojim početnim fazama i do sada nije bilo jasno kako i kada će biti materijalizovani u praksi, kako bi pružili opipljive rezultate u životima građana i pružili okosnicu ekonomskog razvoja celog regiona. Još uvek nije u potpunosti jasno u kojoj meri su politički lideri u stanju da ostvare konsenzus na domaćem i nivou regiona oko dugoročne vizije razvoja Zapadnog Balkana. Do danas su zakašnjenja u realizaciji skoro svih prikazanih projekata jasno ukazala da bi planiranje projekata i vremenski rokovi utvrđeni za njihovu realizaciju trebalo da budu realniji i da uzimaju u obzir osobenosti pravnog okvira, institucionalnih i finansijskih kapaciteta zemalja korisnika – kako zemalja koje se prijavljuju za projekte tako i WBIF-a koji ih odobrava.

Gledano u celosti, Agenda povezivanja ne može biti imuna na domaće političke agende i na prioritete koje su iste zacrtale za konkretne sektore. Politički lideri u regionu još uvek nisu dostigli očekivanu zrelost da se zajednički dogovore oko dugoročne razvojne vizije regiona, kojoj stremi Agenda povezivanja. Ista bi, sa svoje strane omogućila da se uspostavi bolja koordinacija između odgovornih nacionalnih institucija u utvrđivanju prioriternog redosleda projekata i sa njima povezanim finansijskim sredstvima, zajedno sa toliko traženim i očekivanim lokalnim vlasništvom nad ovim procesom. Ukoliko uzmemo u obzir ovako višeslojnu realnost, preporučuje se preduzimanje sledećih koraka od strane nacionalnih, regionalnih i evropskih aktera:

- Državne institucije bi trebalo da poklone posebnu pažnju na prikupljanje, čuvanje, objavljivanje i redovno ažuriranje statističkih podataka, u skladu sa evropskim standardima. Štaviše, odgovarajuća provera kvaliteta ovih podataka ostvarila bi pozitivan uticaj na celokupan dizajn i okvir realizacije investicionih projekata;
- Mora se uspostaviti rigorozan sistem praćenja učinka na regionalnom nivou. Isti bi trebalo da počiva na podacima i činjenicama i na redovnom ciklusu njihovog ažuriranja. Povrh toga, trebalo bi da postoje ustaljeni mehanizmi koji treba da obezbede da su problemi identifikovani i istaknuti već u ranoj fazi i rešavani nakon toga prema redosledu prioriteta;
- Da bi se obezbedila efikasna i pozamašna realizacija mekih mera iz Agende povezivanja i uspešna realizacija projekata fizičke infrastrukture, od presudne je važnosti da zemlje utvrde ciljeve koji su konkretni, izmerivi, dostižni, realni i vremenski ograničeni (SMART);
- Zajednički infrastrukturni projekti iziskuju koordinisano delovanje, definisanje zajedničkih ciljeva i koordinisane rokove za njihovu realizaciju, što samo po sebi navodi na zaključak da bi vlade i WBIF mogli da načine korak napred i da osmisle zajedničku, regionalnu strategiju razvoja infrastrukture ili da donesu nacionalne strategije koje

su međusobno povezane i usklađene, sa ciljem da poboljšaju realizaciju projekata u okviru Agende povezivanja;

- Moraju se revidirati i prilagoditi postupci WBIF-a o finansiranju projekata povezivanja kako bi odgovarali domaćim kapacitetima i potrebama nacionalnih vlada. Ovo prilagođavanje bi trebalo izvršiti u funkciji poboljšanja lokalnih tehničkih i kapaciteta apsorpcije, što bi samo po sebi trebalo da dovede do bržeg procesa njihove priprema na nacionalnom nivou;
- Nacionalne vlade i WBIF bi trebalo da rade na stvaranju veze između različitih etapa pripreme investicionog projekta i njegove realizacije na terenu;
- Državni korisnici bi trebalo da budu uključeni u rane faze projekata povezivanja;
- Vlade bi trebalo da povećaju svoja nastojanja da se založe za rešavanje bilateralnih sporova između 6 zemalja Zapadnog Balkana u sklopu obaveza preuzetih pod okriljem Berlinskog procesa i Agende povezivanja;
- Vlade u regionu bi trebalo da povećaju vidljivost projekata povezivanja, i da objave ažurirane informacije o ritmu realizacije njihovih projekata. Ovo bi pružilo veću transparentnost i odgovornost i indirektno bi uticalo na javno mnjenje o pozitivnim prelivajućim efektima regionalne saradnje;