ЈАВНО СЛУШАЊЕ

ОДБОРА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ, САОБРАЋАЈ,

ИНФРАСТРУКТУРУ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈЕ

ОДРЖАНОГ 24. ЈУЛА 2013. ГОДИНЕ

ТЕМА: "Пројекат пловног пута Канал Морава"

(Јавним слушањем председава Дејан Раденковић, председник Одбора за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације.)

ПРЕДСЕДНИК: Отварам јавно слушање на тему "Пројекат пловног пута Канал Морава".

Поздрављам колеге народне посланике, генералног секретара Скупштине,учеснике и представнике министарстава, државних институција, научних института, представнике локалних самоуправа, организација цивилног друштва, стручне јавности и представнике медија.

Укратко ћу рећи да је на 17. седници Одбора за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације, одржане 27. јуна 2013. године, приликом разматрања информација о раду Министарства природних ресурса, рударства и просторног планирања за период фебруар-април 2013. године, чланови и заменици поменутог Одбора су показали велико интересовање за "Пројекат Канал Морава".

На 18. седници смо донели одлуку, која је одржана 9. јула, на основу члана 84. Пословника Народне скупштине, о јавном слушању на тему "Пројекат пловног пута Канал Морава", а то све уз подршку УНДП.

За данашње јавно слушање су нам презентацију припремили и за почетак ћемо имати један филм да нас информише о поменутом Пројекту, а онда ће министар имати једно кратко излагање, једну уводну реч. Касније ћете, након те презентације и док траје презентација, сви имати могућност да се пријавите за дискусију, за коментаре.

Молим вас да се на време пријавите служби. Ту колегинице које ће то евидентирати, једноставно да се то приложи у писменој форми, мада нећемо бити баш толико формални. Ако буде било потребе, проценићу.

Оно што бих вас замолио је да и ово данашње јавно слушање и расправа буду у духу који је пратио наш Одбор, а то је у духу толеранције, разумевања и да водимо једну конструктивну расправу, како смо то знали на свим овим протеклим седницама. Очекујем од вас да тако буде и данас.

Сада бих замолио сараднике и министра Бачевића да пусте филм.

(Презентација филма - "Пројекат пловног пута Канал Морава")

ПРЕДСЕДНИК: Пре него што дам реч уваженом господину министру Милану Бачевићу, само још једном да обавестим јавност, од скоро смо доступни преко интернета. Јавност ће моћи да нас прати сада директно преко интернета, преко [www.parlament.rs](http://www.parlament.rs), а исто тако у Архиви ће се налазити ово јавно слушање, тако да ће касније неко кога буде занимало шта се дешавало, ко је шта говорио, остаће трајно забележено. То је још један доказ да Скупштина нема шта да крије и да је отворена према јавности и сваком грађанину. Мислим да је то за сваку похвалу. То сам хтео, чисто да и медији знају, а и да што више информишемо грађане да су у могућности да сваког дана прате све одборе, сва јавна тела, сва јавна слушања, преносе. Толико.

Реч има проф. др Милан Бачевић, министар природних ресурса и просторног планирања.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Поштоване колеге посланици, поштоване колеге моји сарадници на овом пројекту, поштовани новинари, пре него вам се обратим оним стручним делом коментара овога што сте делом само могли да видите на овој презентацији у форми једног филма, желим да се захвалим и скупштинском Одбору за просторно планирање и урбанизам што је омогућио један састанак овакве врсте, нарочито због тога што се у неким средствима информисања појављивала различита прича око истог пројекта.

Данас заједно овде имамо прилику да разменимо мишљења, да евентуално и ми из радног тима чујемо ваше предлоге, да вам одговоримо на сва она питања за која мислите да бисмо били у обавези да вам дамо одговор и ми то желимо. Исто тако желим да вам кажем да присуство представника Министарства које је носилац овог пројекта и потенцијални реализатор ове идеје, данас имате на располагању у неограниченом времену. Можете да нас задржите колико год мислите да вам је то потребно.

Пројекат "Дунав-Рајна-Мајна-Морава-Вардар-Солун, односно Аксиос" није идеја некога од нас који данас седимо овде или седимо у Влади Републике Србије. То је стара идеја. Видели сте и сами колико је стара, али је то идеја за коју је ова влада проценила да је крајње време да се крене у реализацију једног таквог пројекта. Све велике идеје у историји човечанства наилазиле су на велике отпоре. Тако је и ова. Нажалост, ова идеја је 150 година трпела отпоре, али мислим да ћемо данас након овог састанка, након појашњења многих недовољно познатих чињеница заједнички, без обзира на различите приступе и различити скупштински састав и састав Владе, кренути у нешто што је интерес државе Србије а не једне политичке групације или једног министра који је самовољан.

Србија од века и света није имала већи пројекат од овог, нити ће га икада имати. Већи пројекат од овог из групе развојних пројеката просто не постоји. Да ли ћемо га реализовати? То у великој мери зависи од нечега о чему не можемо сами да одлучујемо. Свима је вама познат став Владе Републике Србије, мој посебно јер сам највише отровних стрелица примио на себе због овог, јер да је Србија у таквој економској кризи да ни много мањи пројекат није могла да реализује и то је чињеница. И много пре него што сам ушао у ово што су неки назвали авантуризмом, то сам знао. Дуго ми је времена требало да се определим и да у јавност изађем са једним оваквим предлогом. Потребно ми је било и да одаберем сараднике довољно куражне и зналце да оно што је било само у папирима са неким новим папирима који ће оживети кроз овакав пројекат пустимо у промет који се зове јавност. Требало ми је исто тако да и неке чланове Владе уверим да од овога нећу да одустанем, а да ли ћемо ово реализовати заједно зависи од тога шта ће нам показати студија изводљивости чији предлог очекујемо у најскорије време.

Урађено је до сада, изненађујуће за многе од вас, много тога. За један овакав пројекат потребан је крунски плански документ који се зове просторни план подручја посебне намене. Концепт смо тог плана урадили.

Желим да вам га покажем и да физички видите како то изгледа у овој првој фази. То је оно због чега су ме прозивали медији, да то не постоји итд, али да се сада не враћамо на то. Остала је студија изводљивости. Не могу тачно да вам кажем којег ће то датума бити, али биће то врло брзо, јер је све урађено, осим наутичке карте. Сви резултати до сада, који су нама презентовани, који су нам достављени у писаној форми, су врло охрабрујући.

Један овакав пројекат далеко превазилази значај једне државе, тако мале, као што је Србија, али на таквом месту да не постоји бољи начин да свој географски положај валоризује од једног оваквог пројекта. Све оно што ми имамо у простору, на месту на којем се налази Србија, преко овог пројекта можемо да повежемо за оно што нам је циљ и политички и економски, да се приближимо западној Европи, централној Европи, да и западну и централну Европу преко Србије повежемо са јужном Европом и са другим деловима света преко Егејског мора, преко Медитерана. То је геостратешка величина и значај овог пројекта, најбољи начин за валоризацију нечега чиме Србија располаже од њеног географског положаја до природних богатстава и свега осталог што се налази унутар граница једне државе која се зове Србија.

Морава се повезује овим пројектом и са Вардаром, повезује се са Македонијом и излази у Грчку. Овај пројекат је сјајна шанса да Македонија и Грчка економски и политички побољшају своје односе и они су тај заједнички интерес препознали. Они ће ући у реализацију овог пројекта уколико и њихова студија оправданости покаже и потврди смисленост једног оваквог просторног плана подручја посебне намене.

Ако нисте информисани, рећи ћу вам, Кина је купила луку Пиреј у Грчкој. Сада интензивно разговара о луци Солун, позивајући се управо на овај пројекат. Ми смо званично од наше амбасаде у Грчкој добили предлог да кренемо у разговоре са Грчком око луке Солун, јер смо некада, претпостављам да то знате, стотину година ту луку имали на располагању, али то никада нисмо материјализовали и никада нисмо искористили. Преко овог пројекта ми и то можемо.

Овај пројекат је мултидисциплинаран. Много ми смета и не желим да будете жртве неких спекулација које се могу чути да је овде реч само о пловном путу. То никада нисам изјавио и сви ви који мислите да смо овај пројекат наслањали само на саобраћајни аспект, немате довољно информација. Овај пројекат регулише, навешћу вам у најкраћим цртама, шта све: обезбеђује од поплава око 80.000 хектара најплоднијих моравских и поморавских алувијалних равни пољопривредних површина, омогућава производњу електричне енергије на најмање пет хидроелектрана, ствара непостојеће услове за развој различитих типова и врста туризма, потпуно зауставља процес одумирања села у свим гравитационим зонама трију Морава, развија све градове у систему моравских долина, удолина и њихових гравитационих зона, заштићује на најбољи могући начин животну средину, уређује обале и у временима отапања снега и падавинских максимума, зауставља од поплава све котлине од Прешева до Београда. То је физичко-географски и социо-економски најкраћи приказ шта се све регулише овим пројектом, а не само пловност.

По мом уверењу, пловност није на последњем месту по значају. Видели сте и сами какав је однос у трошковима транспорта између друмског, железничког и водног саобраћаја. Не постоји ниједан оправдани разлог да се о овоме не настави размишљати и да се посао који смо започели не настави. Наставићемо га, наставићемо овај пројекат, јер не постоји нико ко нас може да увери да је он лош.

Друга страна овог пројекта, за коју можемо да кажемо да је отежавајућа и под наводницима негативна, јесте да је реч је о скупом пројекту. Сва та задовољства у једној држави као што је Србија, на њеном кичменом стубу који се зове Морава, много коштају и ми то знамо.

Међутим, та цена може бити и виша и нижа. То зависи од тога шта све желимо, од овог што сам вам навео, да реализујемо и којом динамиком. То вам је као када купите ауто са обичном опремом или неки други исте марке са фул опремом. Ако желимо све ово што сам вам рекао, то заиста кошта пуно. Ми за то немамо новца. Немамо новца ни да само једну од ових наведених могућности реализујемо у овом тренутку, али један мултидисциплинаран, мултифункционалан пројекат врло лако за себе може да обезбеди средства у свету, врло повољне и јефтине кредите, које ми такође нисмо способни да то вратимо, јер немамо одакле. Лако обезбеђује средства.

Зашто сматрам и апелујем на вас да ово што вам говорим прихватите као истину? Зато што сам као директан учесник многих разговора за годину дана мог мандата у овој Влади, око различитих пројеката везаних за различите привредне активности у Србији, увек наилазио на следеће питање и одговор: добро, вама треба новац; ми увек кажемо – да; колико вам треба новца; ми онда кажемо – треба нам толико; они кажу – имате ли пројекте, а онда ми морамо да кажемо – не, ми пројекте немамо, али нам требају паре.

Сад имамо једну парадоксалну ситуацију, кад један овакав пројекат крене у јавност, увек се појави некаква организована дружина која ће да га зауставља, да га напада без иједног јединог ваљаног аргумента, осим – немамо пара.

Како ћемо да дођемо до новца ако немамо пројекте? Господо, из једног оваквог пројекта хиљаде пројеката излази, и за енергетику и за пољопривреду и за туризам и за саобраћај и за све што једна држава треба да има и мора да има.

Кад ти пројекти се буду појавили на тржишту, не у форми куповине или продаје, већ у форми учешћа на конкурсу за некакав новац, онда су и те камате ниске, јер и та друга страна зна какав је ниво исплативости свега тога и хоће да инвестира. Дакле, препознаје и неко други свој економски интерес, а не само ми.

Те заблуде, те стереотипе чије смо жртве врло често, једном за свагда треба да разбијемо. Сви ви који волите ову земљу, без обзира којој политичкој странци припадате, треба да се удружите са онима који конкретно раде на нечему, а не да опструишете или са индигнацијом одбацујете сваки предлог, само због тога што је дошао из СНС или из ДС или из ЛДП, на пример. Интерес Србије свима нама треба да буде на првом месту. Сви смо ми пролазни на овим функцијама, ви на вашим функцијама, али Србија и све обавезе према њој ми остављамо и преносимо на неке друге, а они на неке следеће и тако редом.

Жалосно је да се век и по Морава провлачи кроз Србију тако како се провлачи, а да из ње нисмо извукли ништа осим мало шљунка и песка или кад се неки рибокрадица појави, па негде неког сома улове. А можемо.

Једино што од вас, као човек са правом, као професор универзитета последње 33 године проводим у струци, од којих је ово један од великих пројеката за који се занимам, исто као што смо и Јужни ток урадили, где је постојала такође велика сумња, али смо га ипак урадили и реализовали заједно са Русијом. Тако ћемо и ово са неким. Сами не можемо.

Да закључим. Нама у овом тренутку у светским банкама неактивирано лежи око 3,5 милијарде еура на које плаћамо камате, на које плаћамо пенале због неповучених средстава и то траје осам, девет година уназад. Леже нам неподигнута средства зато што немамо пројекте, немамо ниједан инфраструктурни пројекат да бисмо могли да повучемо та средства, а ушли смо у Коридор 10 и 11 и многе друге. Ово са чиме вас данас званично упознајемо је изворна истина о овом пројекту, а не оно што ћете прочитати у неким новинама.

Никакав трошак овај министар Влади Републике Србије, за овај пројекат, до овог дана, није направио, ниједан једини цент. Нити се задужила Србија, нити сам је ја задуживао, нити мислим да је задужујем. Претње да ми треба одузети пасош су некоректне, од неких наших пријатеља од којих неки седе и у скупштинским столицама. Дај Боже да много већи број људи у овој држави крене да се бави пројектима, а не политикантством. Ово је национални пројекат, стратешки пројекат иза кога стоји и председник државе и председник СНС и значајан део Владе, јер ово чиме вас данас директно упознајем је потписано у име Владе Републике Србије, са моје стране, 26. јануара ове године.

То је оно што сам у овом тренутку осећао као потребу да вам кажем. Ја ћу, наравно, на свако ваше питање, или неко од мојих сарадника, дати одговор. Још једном вам кажем – питајте колико год хоћете, време није ограничено. Хвала вам на пажњи.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем се министру Бачевићу.

Ја сам у уводу рекао, онако опширно, ко је све присутан данас, нисам хтео појединачно. Мени је велико задовољство што је одзив стручне јавности и људи из грађевинске индустрије и да посебно не именујем представнике осталих министарстава којих се ова тема тиче, списак је стварно дуг.

Ја ћу отворити расправу. Молим вас да, због медија, мало ћемо потрошити време док изађете за ову говорницу, али мислим да би требало да испоштујемо медије, зато што су са те стране, да би могли да забележе. Само да напоменем да, ако има оних који желе своју дискусију, могу да је приложе у писаној форми, постоји и та могућност, јер ћемо то све на крају објединити у једном извештају са списком учесника и свих дискусија које ће бити.

Нисам посебно представио министрове колеге. Са нама је и директор Агенције за просторно планирање, господин Дунчић, специјални саветник, господин Пунишић, који раде на пројекту заједно са министром, тако да ће се вероватно и они укључивати. Има и чланова радног тима, два професора Универзитета.

Сада позивам колеге народне посланике, ако неко од њих, пошто је такво правило, жели реч, чланова одбора, народних посланика, да се пријаве за реч.

Реч има Александра Томић, председница Одбора за привреду.

Изволите.

АЛЕКСАНДРА ТОМИЋ: Уважени председавајући, поштовани министре, представници министарства, уважене колеге посланици, нашла сам се прозвана, да се прва јавим као председник Одбора за привреду, регионални развој, трговину, туризам и енергетику у Народној скупштини Републике Србије и имам више разлога из којих бих се обратила по питању презентације ове теме.

Захваљујем се министру проф. др Бачевићу што је дошао овде у Скупштину да одржи презентацију овог пројекта и да отвори једну дебату и једну тему о којој смо мало причали као посланици, о томе с једне стране. С друге стране, мислим да је јавност недовољно информисана о овом пројекту.

Ево, почећу прво од 2001. године, када сам била директор Савезне јавне институције "Плов пут" и када сам имала прилике да се први пут сусретнем са оваквим пројектом.

Могу вам рећи да је предлог овог пројекта имао и тадашњи премијер господин Ђинђић, где је једноставно, на основу свих истраживања, тадашње Министарство за саобраћај и Одсек за водни саобраћај рекао да Србија једноставно није спремна за овакве пројекте, да су то сувише скупи пројекти који дуго трају, који много коштају и наши грађани Србије још увек немају довољно информација, нити је привреда била спремна за овакве пројекте.

Данас када сам посланик у Народној скупштини Србије и када водим Одбор за привреду, сматрам да овакви геостратешки пројекти који су важни за Србију, као што је "Јужни ток", тако и "Моравски канал", једноставно, треба да са овим првим кораком који се зове Просторни план, и грађане Србије и нас све овде, информишу о томе колико је важан овакав пројекат.

Оно што Немачка ради са својим водним путевима и која има економски раст 5%, отприлике трећину даје на водне путеве. Шест посто буџета Немачке представља водни транспорт. Он није само значајан за привреду, него сте чули, повлачи све остале гране привреде.

Оно што је важно у овом тренутку, и као професори да знамо, то је да се 75% младих изјашњава да би најрадије отишли из земље кад заврше факултете. Наша је обавеза, свих грађана Србије, где год се нашли, да покушају тим младима да дају одређену наду и шансу, да је боље остати у Србији и радити на стратешким пројектима, као што су "Јужни ток" и "Моравски канал", и да данас-сутра та референца, па макар и кроз волонтерски рад, када заврше факултете, ће много више значити, јер једном имате прилику да радите на таквим пројектима, као што су наши родитељи, баке и деке радили на неком "Ђердапу", радили на путевима "Братство-Јединство" и са таквом референцом ћете увек имати посао. То је с једне стране.

С друге стране, зашто треба држава да подржава овакве стратешке пројекте, без обзира што су у фази идејног решења? То је због тога што онда постајете привредно и економски интересантни уопште у региону, а и у ЕУ. Сваки међународни финансијски фонд ће ради доћи да инвестира у стратешке пројекте који ће дати бенефите.

Ми, као грађани и као уопште привреда, још увек нисмо спремни да се ухватимо у коштац са оваквим пројектима, па Србија мора да се организационо припреми да овакве пројекте носи. То је оно што, не само као Влада Србије, него као и Скупштина Србије, него као и све институције релевантне, значи, универзитети, и сви они који се односе на цивилни сектор, треба да подрже и заједнички изађу с једним консензусом по питању оваквих пројеката. Не сме да буде неслагања по оваквим питањима. То је оно због чега ми одавде, из Скупштине Србије, треба први да покренемо такву једну иницијативу.

Пре свега се захваљујемо Министарству, које је дало тај први корак за почетак оваквог једног процеса, по питању консензуса. На крају, сви одбори који се дотичу рада оваквог пројекта треба на неки начин да донесу закључке који ће дати подршку оваквим инфраструктурним пројектима. Надамо се да ће ускоро доћи до таквих састанака, да ово неће бити прва презентација оваквог пројекта, да је ово само први корак у том нашем процесу. Захваљујемо се, пре свега, Министарству које је започело ову идеју и пустило у реализацију. Захваљујем се.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, колегинице.

Да ли се још неко од колега и колегиница народних посланика јавља за реч?

Реч има колегиница Радмила Геров. Изволите.

Ако треба да говорим из странке, рећи ћу због јавности, ЛДП.

Колегиница која је говорила је била из СНС. Говорим због гостију, ако неко не зна.

Изволите, имате реч.

РАДМИЛА ГЕРОВ: Захваљујем, председниче. Господине министре, сарадници министра, поштовани народни посланици, слушајући ваше излагање, господине министре, ми смо овде, присутни у сали, имали прилике да чујемо да сте добили највише отровних стрелица у односу на остале чланове Владе, када сте поменули овај пројекат. Рекли сте да вам је било потребно доста времена да поједине чланове Владе убедите да ви од овог пројекта нећете да одустанете, притом сте нам малопре показали и концепт просторног плана посебне намене, што значи да ми такав просторни план још увек немамо. Значи, ви тренутно имате само концепт.

Говорили сте нам о томе да су Кинези већ купили Луку Пиреј, да то имају намеру да ураде са Солуном, и о томе да ви никада нисте говорили да је овде реч само о пловном путу, него да овај пројекат има и друге елементе, попут развоја туризма, заштите од поплава, па чак производње електричне енергије, да не набрајам све о чему сте говорили. Такође смо имали прилике од вас да сазнамо да ова земља, значи, наша држава, није повукла три и по милијарде евра кредита и да на конту тога плаћамо пенале, јер кажете да Србија нема инфраструктурних пројеката.

Сви смо овде сведоци у сали да ова нова Влада ради већ годину дана. Претходна је била у мандату осам година. Сада се поставља питање - како је уопште држава имала кредите без инфраструктурних пројеката? Не могу да се сложим са вама, министре, да је овај пројекат у тој мери значајан за Србију, без обзира на чињеницу, што сте рекли, да идеја о том пројекту почиње из 19. века. Пре свега, сматрам да није коректно да кажете да вас нека дружина напада, тако сте рекли.

Значи, ми, као Србија, немамо пара. Ви сте рекли да су решење за израду оваквог пројекта и кредити под повољним условима. Рекли сте да је овај пројекат подједнако значајан за ову нашу земљу, као што је пројекат "Јужни ток". Сада, ако погледамо на који начин је реализован пројекат "Јужни ток", тамо имамо чињеницу да је 51% свега власништво Русије. Да ли ово значи да уколико ова земља уђе у реализацију овог пројекта, да ћемо онда бити власници не Русије, можда Кине, исто са 51% или можда више процената.

Рекли сте, министре, да ниједан цент нисте направили трошка овој влади за реализацију до сада овог пројекта и тиме сте се похвалили и да сви људи из политичких странака и остали треба да се баве пројектима, а не само политиканством и да иза свега овога стоји председник државе, тачније ваш прика.

Могу да вам кажем да смо ми као чланови Одбора јуче мејлом добили четири документа која су прослеђена из вашег кабинета. Заиста могу да вам кажем да је скандалозно, бар мени, било то што смо добили финансијски извештај везан за овај пројекат, који гласи да је министарство као једине трошкове имало чињеницу да је платило смештај и дневницу возачу од 12.058 динара, који је превозио кинеску делегацију по Србији.

Знате шта, министре? Ви сте у јануару, тада сте и потписали овај протокол са Кинезима, били у Кини шест дана са својим сарадницима. Јесте ли ви пешке ишли у Кину и ви и ваши сарадници спавали на клупама или је то Кина онда платила, пошто кажете да немате других трошкова? Ако је то Кина платила, онда се поставља питање – а Кинези ту нешто треба и да раде? Нема ли то везе мало са оним против чега се ви залажете, а то је борба против корупције? Ако је платила наша држава, онда сте то требали да нам прикажете као трошкове. Не сматрам да су трошкови страшни уколико је министар отишао у Кину, одмах да вам кажем. Нису то велики трошкови за државу Србију, али је заиста смешно да нам кажете да су трошкови 12.000 динара.

Друго, министре, када већ говоримо о, овде кажете, производњи електричне енергије пет електрана које треба тек да пројектујете. Ви имате пројекат за "Ђердап III", који стоји такође годинама. Ето, за то имате, пројекат који може одмах да уђе у фазу реализације.

Када говоримо о поплавама, зар немамо ми канале у Војводини и у Неготинској низији, који су одавно запуштени?

Тим пројектима сте могли да конкуришете за та средства три и по милијарде евра, која стоје неповучена за које плаћамо канале, а не да немамо ни одвоњавање ни наводњавање.

Нажалост, на крају морам да вам кажем министре следеће. Мени ово личи, немам намеру да вас увредим, немојте погрешно да ме разумете. свима нама је потпуно јасно да је речни транспорт далеко јефтинији него железнички и друмски, али заиста не знам да ли ви мислите да требате да будете капетан Беле лађе и дали ово изгледа као онај филм "Чудо невиђено", кад су Црногорци хтели да исуше Скадарско језеро, тунелом додуше до Јадранског мора, па су схватили касно да је ниво мора виши него ниво језера, у том филму бар, и потопили сами себе. Ми немамо потребе да градимо овако нешто, из разлога, јер је Србија, већ потопљена, захваљујући раду ове Владе и претходне Владе.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала колегинице Геров.

Како год ви желите министре, хоћете после сваког дискутанта или ако хоћете да саслушате све. Изволите.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Врло кратко ћу да се осврнем на излагање колегинице Радмиле Геров.

Колегинице Радмила, тих 12.000 динара су путни трошкови возача који је возио осам кинеских инжењера од Београда до Ниша и тамо преспавао, јер су они сутрадан ишли до Прешева. Али, Влада има свакодневне, то су текући трошкови, тако ако сте мислили да ми то спочитавате или да мислите да сам ја прикрио некакву чињеницу а која се тиче финансија, нисам, мораћу да вас разочарам.

Нисмо потрошили ни један једини динар, а студију изводљивости која се мери само, погледајте вама се лично обраћам, неколико десетина милиона долара добијамо на поклон и то је јако пријатељски гест кинеске Владе према српској Влади а по основу стратешког партнерства које су потписале две државе. Позитивна искуства кинеских експерата који се баве овом врстом послова као што је највећи светски пројекат "Три клисуре", нама иду у прилог, тим пре што су пројектанти грађевинци, хидрограђевинци, инжењери који се баве тим послом били наши гости у два наврата о свом трошку у Србији, а не о трошку Србије и посетили, прошли Мораву уздуж и попреко, и јужну и западну и велику.

Помињете неке канале. Како сте сетили да чишћење тих канала поставите као проблем мени данас, а ви сте колико знам, директно или индиректно у власти 10 последњих година? Ви. Како сте поменули Неготин, па сте поменули неке друге канале. Колегинице Геров, тема данашњих разговора је Морава а не неки други канали који нису у надлежност овог министра и који ни на који начин није учествовао нити у зарушавању тих канала, нити је укључен у чишћење тих канала, а знам да су обезбеђена средства и да је то посао који је у току и да се он ради. Чујем врло успешно.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала министре.

Изволите колегинице.

РАДМИЛА ГЕРОВ: Кратко ћу.

Господине министре, прво, нисмо ми из ЛДП у власти десет година? Значи, молим вас, немојте да говорите неистину а друго, ја апсолутно разликујем шта је Морава а шта је канал и који су канали за одводњавање и наводњавање.

Ви сте причали, значи те канале не би помињала да нисте рекли да имамо 3,5 милијарди евра одобрених средстава на које се плаћају, пенали сте рекли, које држава није повукла и то сте ви рекли. Ја сам рекла, пошто сте министар у Влади, без обзира да ли сте за тај или за неки други сектор, да имате пројекте за чишћење таквих и одржавање таквих канала и да нема разлога да плаћате пенале када те пројекте можете да активирате.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Ко се даље јавља за реч од колега народних посланика?

Изволите, колега Атлагић.

МАРКО АТЛАГИЋ: Поштовани председавајући, господине министре, даме и господо народни посланици, немам намеру да говорим у стручном смислу о овом проблему који је на дневном реду, јер нисам те струке, али знам неке ствари о проблему који је на дневном реду, бар као лаик.

Дозволите да кажем да је огромна ствар ово за државу Србију и не само за државу Србију него и за суседне државе. Ја хоћу, господине министре да се вама обратим а јавност да чује да сте ви један од ретких људи у овој држави који је заговарао Јужни ток, да сте ви били нападани у овој Скупштини од неких посланика и странака које седе данас у овој Скупштини за Јужни ток, да нас водите губернијама руским и жутим људима, погледајте стенограм.

Да ли је Јужни ток стварност даме и господо? Господине министре, јесте, не само за државу Србију него и за регион. У том смислу, дајем пуну подршку и апелујем на вас даме и господо, да подржимо овако крупне пројекте, како рече и господин министар, без обзира на политичке странке. Данас смо овде у овој сали сакупљени око једног, да дамо подршку. Неки су нападали овај пројект у овој Скупштини, не знајући уопште о чему се ради. Важно да га је предложио неко из неке странке, онда се напада.

Дакле, ја још једанпут дајем пуну подршку и позивам на једно јединство када су у питању овако витални пројекти за државу без обзира из којег министарства долази, која политичка странка се залаже, ваљда нам је један заједнички циљ. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала колега Атлагићу.

Реч има колега Сенић. Изволите.

АЛЕКСАНДАР СЕНИЋ: Сачекао сам дискусију својих колега да бих чуо, пре свега, да ли ће неко стручно да прича о овом пројекту, пошто је назив и презентација пловни пут, то пише у наслову. Ја бих прво кренуо од питања која су везана за пловни пут, а такође желео бих да упознам и јавност са одређеним карактеристикама које су неопходне да би одређени пловни пут функционисао.

Река Сава је тренутно пловни пут четврте категорије и рекли смо да је анексом 3. Споразума АГМ затражено да сви нови пловни путеви или реконструисани пловни путеви буду пете Б категорије. То је речено и у самој презентацији. Да би то било јасно јавности, желим да објасним или да замислите да пловни пут о којем причамо треба да пропушта за категорију и по веће пловне објекте од реке Саве. Дакле, само желим да то замислите.

Дакле, то су бродови дужине 95 до 110 метара, ширине 11,4 метара, газа до 4,5 метара и носивости до 6.000 тона. За тако нешто је потребна вода.

Овде смо чули да би канал ишао кроз водоток Јужне Мораве и реке Пчиње, колико сам чуо. У горњим токовима Јужна Морава је бујични ток. Шта то значи? То значи да у летњим месецима, сада саопштавам податке Републичког хидрометеоролошког завода, има проток од 1,2 метара кубних у секунди. Замислите Саву и замислите реку од 1,2 кубних метара у секунди у летњем периоду у више месеци или дана узастопно?

Овде није реч о томе да нема пара, овде је реч о томе да нема воде за реализацију овог пројекта.

Просечан проток код Владичиног Хана Јужне Мораве је 19,3 кубних метара у секунди на годишњем нивоу, с тим што у пролеће, када се јављају бујице, он бива и до 700 кубних метара у секунди, али то није предност.

Дакле, том водом која вуче са собом огроман речни нанос неће моћи да се врши изравнање, јер ће тај речни нанос да направи или да захтева трошкове, по проценама са мог Грађевинског факултета, од преко 500 милиона евра годишње за одржавање тог канала.

Истина је да је ово стара идеја, али тада су постојали други економски токови. Сви знамо која је ситуација у Грчкој. Не продају Грци Кинезима своје луке зато што остварују неко стратешко партнерство, него су једноставно банкротирали и продају све.

Дакле, не могуће је изградити пловни пут пете Б категорије. Нема воде за реализацију овог пројекта. Одржавање канала би било преко 500 милиона евра годишње.

Волео бих да по свакој од ових тачака добијем одговор и мишљење министра, кога поштујем као универзитетског професора и колегу, и да нас разувери, јер ове анализе које вам саопштавам, радили смо ми са Грађевинског факултета. Завршио сам одсек за хидротехнику.

Доајен у Србији за коришћење водних снага, водопривредног система и водне путеве и пристаништа. Проф. др Бранислав Ђорђевић је згранут самом помишљу да се поново прича о реализацији овог пројекта.

Имам још једно питање. Овде смо чули 58 преводница и пет лифтова. Да би један брод прошао кроз тај канал, мора 63 пута да буде превођен, да буде изједначавана денивелација у каналу.

Моје питање за професора је колико ће то времена трајати, јер ако траје по један сат, а реално траје два, то значи да ће тај пут од 540 километара трајати дуже од недељу дана. Апсолутно се исплати да се иде постојећим пловним путем, јер је брже.

Оно што заиста желим да поручим јесте да нисам против изградње тог пловног пута. Ако министар може да обезбеди концесију или донацију за изградњу тог пловног пута, то ћу подржати, али молим и министра и Владу да не задужују Србију за још 10 или 15 милијарди евра, колико ће коштати реализација овог пројекта, јер је он потпуно економски неоправдан. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, колега Сенићу.

Изволите, министре.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Само кратко бих покушао младом колеги да одговорим на два питања које је за мене овде апострофирао.

Прво, поменули сте летње и пролећне бујице. Да, јесте реч о бујичастим токовима, али је то… и то сам ја у свом излагању поменуо као потенцијални проблем. Када сте то коментарисали вероватно сте мислили на велику количину еродираног материјала који ће да се акумулира на речном дну. То сте навели као разлог да ће одржавање канала да буде јако скупо. Да ли сам добро разумео питање?

СЕНИЋ: Да.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Ви сте ту делом у праву. Тачно је да је сам процес заустављања ерозије у таквим условима немогућ, али је исто тако тачно да се сам процес спровођења ерозије може зауставити на неколико начина, да се предупреди, просто да не дође до речног корита. Вама је познато, пошто сте рекли да сте хидрограђевинац и знате да, ако сте пажљиво видели, можемо да урадимо те хидроакумулације, којима се тај проблем не разрешава у целости, али зауставља сам проблем који сте навели као могућ проблем. Он и јесте проблем.

Дакле, реч је о чисто техничком делу. Да ми сада овде не оптерећујемо људе да морају да слушају наша мишљења, ја сам сагласан са вама углавном, али то није проблем који не може да се разреши.

Рекао сам да то кошта много, али сам исто тако рекао да ми немамо пара да то реализујемо. Тражићемо други начин.

У склопу овог вашег првог питања, нећемо се ми задуживати за овакво нешто, јер ми то не можемо.

Поменули сте варијанту концесије, а ја јако озбиљно размишљам о томе и мислим да је то најбоље решење. На колико година, о томе не могу да одлучим, али знам, колико год година да је то нама као трајна вредност, да нико неће ставити Мораву на леђа нити у Кину, нити у Русију.

Што се тиче другог, поменули сте колегу Ђорђевића, он је разговарао самном на ову тему. Ми се иначе познајемо. Причали смо. Још је његов отац предложио 58 преводница, а то је мени познато 20 година уназад. Нећемо губити два сата на тим преводницама. Много је више воде, према подацима Републичког хидрометеоролошког завода, последњем који смо добили када смо радили прецизна мерења по 30 тачака које смо накнадно мерили, то је опет технички детаљ, да не замарамо људе, и много је боље стање од оног које сте ви овде поменули. То смо у писаној форми јуче добили из Кине. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, министре.

Реч има колега Мирољуб Стојчић, а после њега колега Иван Јовановић.

Имам једну молбу, ако није проблем, имамо већ одавно пријављеног госта Ивицу Савића из Научно-технолошког парка, па ако се слажете да после Стојчића неко од гостију узме реч, па онда ви или како год. Знате да самном може лако ако је атмосфера толерантна, каква је сада. Изволите.

МИРОЉУБ СТОЈЧИЋ: Хвала, председавајући.

Господине министре, хвала на датим информацијама.

Пре свега бих се захвалио данас на данашњој организацији овог скупа, пре свега Одбору и вама, министре, што имамо прилику да чујемо из прве руке заиста све информације које су везане за ову фазу веома значајног пројекта.

Као што сте рекли, Србија није имала, нити ће имати овако значајан велики пројекат у својој историји, те апсолутно сматрам да ми посланици у овом сазиву треба да подржимо овај пројекат, као што је то учинила Влада Републике Србије и, као што видимо, одређени институти и стручно мишљење Републике Србије.

Видим да сте били неодређени око завршетка студије. Бићу веома кратак. Хтео бих да вас питам да ли имате отприлике неку оријентацију када ће бити завршена студија изводљивости и да ли сте можда планирали да одржите састанке са локалним самоуправама на нивоу округа или више округа у смислу разговора и припреме локалних самоуправа у смислу припреме њихове планске документације. С обзиром да је потребно да се и просторни планови и генерални планови локалних самоуправа, па као и планови детаљне регулације такође ускладе са овим значајним пројектом с обзиром да се ради о веома значајном простору који третира око 50 м, вероватно постоје и заштићене зоне, према томе то је значајна површина земљишта у свим локалним самоуправама која треба да буде експропријисана или већ планирана за овај значајни пројекат.

Желим да напоменем и то да је ово веома значајан пројекат, посебно за онај део Србије од Сталаћа према југу до Прешева и мислим да је ће овај пројекат бити прави носилац развоја тог дела Србије, посебно за Јабланички и Пчињски округ одакле долазим. Хвала.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Одговорићу вам на једно питање, а на друго ће колега Пунишић, пошто ће он рећи егзактан податак о томе колико је општинских просторних планова до сада урађено, а који су тангенти са овом темом.

Што се тиче рока израде студије изводљивости, потписан је протокол и обавеза са кинеском страном да 60 дана од дана последњег достављања информација доставе комплетну студију изводљивости. Усуђујем се да вам кажем да је у овом тренутку урађено преко 95% те студије изводљивости. Недостају само подаци што се тиче навигација на Морави.

То су подаци које смо као захтев добили јуче, али сам сигуран да тих података којих има јесу доста оскудни, али смо знајући за то заједно у двонедељној посети кинеских инжењера и њиховим путовањем по Морави, рекао сам вам малочас, уздуж и попреко, измерили 30 тачака на основу којих смо се определили да са овим концептом изађемо у јавност оног дана када нам стигну и последњи подаци, а који се тичу студије изводљивости. Не усуђујем се да то орочавам јер то не зависи од мене, али сам сигуран да ће то бити врло брзо.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала министре.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_: Ваше питање везано за промене које требају да оживе просторно планску документацију и везано за партиципацију опште свих тих простора које тангира овај инфраструктурни систем биће веома транспарентан. Из више разлога.

С обзиром да је ово један веома значајан инфраструктурни систем, а уз то је мултифункционалан, у важећом просторном плану Републике Србије такав значај није добио, он ће новом израдом новог просторног плана Републике Србије, посебно цео тај простор бити третиран. На тај начин ће се поставити оквири који ће морати да се разрађују како регионалним, тако и просторним плановима локалне самоуправе.

У том целом поступку поштоваће се онај део који је обавеза, а од чега ни Републичка Агенција, поготово Министарство не бежи, да се омогући јавност и да се добије сва правовремена информација како би у будућим планским документима се сви они елементи који могу бити у неком случају ограничавајући, у другом као потенцијал се имплементирали на прави начин у планској документацији.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Извињавам се колеги Сенићу који се јавио за реплику, нисам одмах видео. Надам се да сада неће изгубити смисао ваша реплика. Изволите.

АЛЕКСАНДАР СЕНИЋ: Сви се сећају да је господин министар објаснио да можемо направити бране на притокама и да тиме решимо засипање пловног пута.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_: Да, али у кратком периоду. Наводим пример хидроелектране Међувршје и Овчар бање, које су постале проточне, зато што су засуте, тј. напуњене ерозивним материјалом. Ми можемо урадити на притокама одређене бране које ће се засути за пет година и после пет година ће тај материјал пунити пловни пут. Трошкови одржавања ће бити огромни.

Што се тиче проф. др Бранислава Ђорђевића, пре свега због мог огромног поштовања према њему, много ми је жао што није позван и што није присутан, желим да цитирам његове две реченице и тиме да пренесем његов став. Он каже – у околностима када су маловодни периоди екстремно маловодни, када су угрожени сви водени и приобални еко системи, када насеља доживљавају агонију због наметнутих врло оштрих редукција у снабдевању становништва водом, произвољна прича о десетинама хиљада хектара, које ћемо наводно наводњавати из каналског система доказује крајњу и забрињавајућу необавештеност о реалној ситуацији у области водом. Мало је знано да ми немамо воде, чак ни у доњем току Велике Мораве, да наводњавамо потпуно припремљену жабарску касету код Жабара, јер у сушним периодима нема могућности да се и најмање количине воде захвате из тока реке за те потребе. Дакле, толико о мултидисциплинарности овог пројекта. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала колега.

Само једно појашњење. Ми смо били отворени за све, сваки члан одбора је могао да предложи било кога, што се тиче стручне јавности. Нема онога које био заинтересован да га нисмо позвали. Свакодневно су обављане консултације са службом. Уз пуно поштовање професора кога спомињете, могао је данас да буде присутан да је било ко од вас, или да је он лично се заинтересовао. Ово је отворено и за јавност и за свакога. Тако да то не стоји и не могу да прихватим. Жао ми је, али да је хтео да присуствује и да је било какав напор уложио био би данас са нама и рекао би свој став.

Дао бих реч Ивици Савићу.

Касније по редоследу је колега Иван Јовановић.

Молим вас, да ако има још неко да колегиница из службе евидентира пријављеног.

ИВИЦА САВИЋ: Господине председниче Одбора, господине министре, даме и господо, ја јесам власник Научно технолошког парка "ДЦА лабораторија" из Лесковца, али сам овде у својству председавајућег Асоцијације ротари клубова Србије, Македоније и Грчке, која је формирана зарад јавног заступања идеје која је предмет овог данашњег састанка. Дакле, мултинаменског ситема Дунав-Морава-Егејско море.

Прво желим да кажем да смо сви ми у овој асоцијацији веома захвални и са великим поштовањем гледамо на спремност да се лични и професионални и политички кредибилитет заложи за једну овакву идеју.

Када смо 2004. године поводом прославе 100 година ротарија, у ротари клубу Лесковца разматрали како да обележимо то, били смо суочени са чињеницом да је економска девастација дошла до краја и да већ плаћамо данак у крви. Дакле даме и господо, наш мотив да уђемо у јавно заступање овакве идеје је спречавање данка у крви. То морате сви да запамтите.

Ми не желимо да останемо без наших најмлађих и нешто мора да се предузме. Једна мала група честитих и преданих људи, а углавном такве групе широм света и широм Србије покрећу велике послове и идеје, одлучила је да наредних 15 година јавно заступа овакву идеју.

Богу хвала, нисмо били једини, па нам се посрећило да већ у осмој години то постане, на неки начин, државна политика и зато смо дубоко захвални, понављам, због данка у крви који нас је снашао, свима онима који су професионални и политички кредибилитет заложили за овакав пројекат.

Осам година од одлуке да јавно заступамо ту идеју, ми смо одржали у Лесковцу међународну конференцију на којој смо окупили наше пријатеље из Македоније и Грчке и кренули не би ли и они дошли до оног нивоа до кога су, практично, ови послови у Републици Србији стигли, дакле, до првих пројекција просторног плана специјалне намене. Хтели смо да им пренесемо искуства, како доспети до доносиоца одлука и како аргументе струке, као меритократија, наметнути политичком фактору и у њиховим заједницама.

Ми смо дубоко свесни да велики део политичке класе овог друштва о способности државе, односно о способности народа, а генерално грађана, просуђује на основу властите неспособности. Ми у такве не спадамо и силно ћемо да се заложимо да то и докажемо.

На конференцији у Охриду, која је месец дана касније одржана са темом "Будућност региона", био сам у прилици да питам господина Кристофера Хила, претпостављам да вам је познато о коме се ради, који је био предавач по позиву, шта међународна заједница мисли о том пројекту, а сви знамо да САД имају и те какав утицај на међународну заједницу. Будући да је реч о дипломати, он је навео један интересантан пример за који сам слободан да вам пренесем.

Рекао је да је својевремено у Јужној Кореји њихова Влада одлучила да крене у сличан подухват и да је питала ММФ шта да ради, везано за тај велики коридор с краја на крај државе. Међународни монетарни фонд је рекао да се то не исплати, да је то прескупо, да томе нису дорасли, а онда су они сели, прича господин Кристофер Хил, и одлучили да је то у интересу њихове државе и тај пројекат је данас завршен.

Закључак господина Кристофера Хила је био да морамо да седнемо са нашим пријатељима из Македоније и Грчке, да размотримо проблем и ако закључимо да је то у нашем интересу, а дубоко верујем да јесте, понављам по шести пут, због оног данка у крви који нас сналази, да то онда треба да решимо и да свима ставимо до знања да упркос чињеници да политичка класа овог друштва има представнике који о способности друштва просуђују по мери властите неспособности, да нас у овој држави има и оних који су у стању да овакве пројекте изнесу до краја. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Колега Иван Јовановић има реч, изволите.

ИВАН ЈОВАНОВИЋ: Захваљујем.

Поштовани министре, даме и господо, слушао сам ову презентацију и чини ми се да ми немамо још увек велики пројекат, како се прича. Чини ми се да је ово промоција једне идеје која можда јесте добра, можда и није и, просто, право је нас политичара, народних посланика, да питамо на који начин, како, којим средствима, да ли је то могуће? Може ли да се реализује овако нешто?

Просто, ако желимо јавну расправу, треба да се чује глас свих нас и да свако каже оно што мисли и не треба то схватати лично и не треба схватати сваку критику као малициозну и ако јесте таква, треба је прећутати, да би добили квалитетнију одлуку.

Мој колега Сенић је говорио о техничком делу, стручном и мислим да је то на један добар начин објаснио, али оно што желим да кажем је да ако желимо консензус око ове одлуке, онда треба да слушамо једни друге и треба да се чује и оно што опозиција мисли. Не треба о томе са ниподаштавањем говорити, нарочито не у тону каквим се говорило, како су неки говорници говорили.

Многи пројекти су били далеко очигледнији, па их ваша странка, министре, није прихватала више од 20 година. Рецимо, пројекат европских интеграција. Драго нам је што смо успели да вас убедимо, али сада треба ви нас да убедите да је ово исплативо за грађане Србије. Такође се исто дешавало и са пројектом "Фијат Србија", подсетићу вас.

Рекли сте да треба постићи консензус у друштву, овде у парламенту, а онда сте рекли да постоји значајан део Владе који подржава овај пројекат, и председник Републике. Ја вас питам – ко из Владе не подржава овај пројекат? Просто, да знамо да ли је ово предлог Владе или није предлог Владе. То треба разјаснити у самом старту, јер позивамо се на државу, да Влада није донела још увек никакву одлуку. Како сам схватио, не постоји ни консензус у Влади, а очекује се да без икаквих гаранција, без икаквих разјашњења, посланици опозиције слепо послушају предлог и да подрже зарад некаквог имагинарног консензуса. Мислим да то није добро и да нас то нигде неће одвести.

Нема дилеме о предности водног саобраћаја. То колеге, барем из одбора у коме сам и сам, Одбора за привреду, знају да је водени саобраћај заиста најјефтинији, али се поставља питање колико пута је скупље инвестирање, односно веће инвестирање потребно у водене токове овог типа од, рецимо, железнице, железничких пруга и железничког саобраћаја, који су, подсетићу, такође у Србији на веома нисмо нивоу и увек нам недостају средства и за њега и за ове друмске пројекте, коридоре, који такође још нису завршени?

Оно што је кључно, што желим да питам и да поставим као теме за дискусију и очекујем од вас одређени одговор – ко је конкретно у Грчкој и Македонији подржао овај пројекат, да ли су се Владе изјасниле, министри, било ко? Можете ли да наведете неко име? Да ли је урађена економска студија или да ли постоје, а рекли сте да постоје неки први резултати студије оправданости? Да ли постоје резултати у економском смислу, односно када ће се пројекат исплатити? Где је брејкинг поинт за инвеститора? Ко су инвеститори који су заинтересовани? Јер, врло лако, ако ми имамо средства, ово можемо да реализујемо, грађани Србије неће бринути. Ако дође неки приватни инвеститор, има интерес да инвестира, нема тог ко се неће сложити.

Питам вас, пошто ћемо ми имати очигледно неке трошкове, ви ћете сада мењати Закон о просторном плану, то наравно изискује трошкове и не можете то порећи, поготову што и овај постојећи није у потпуности имплементиран. Дакле, које компаније, да ли држава Кина, ко у кинеској Влади, које министарство, која компанија? Ако је компанија, шта то значи за Србију? Ко у Грчкој и Македонији подржава и ова тачка исплативости? Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Министар Бачевић има реч. Изволите.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Колега, поставили сте ми пуно питања. Покушаћу да вам одговорим на сва она која сам упамтио, за која мислим да су важна.

Прво, цела ова прича у великој мери ме подсећа на, претпостављам да значајан број вас зна за један догађај из српске Скупштине 1881. године, када се након обавезе Србије после Берлинског конгреса да приступи изградњи железничке пруге од Београда до Ниша, распламсала расправа у тој скупштини. Тада су међу најгрлатијим противницима били ондашњи радикали. Али, та железничка пруга је тзв. Бонтијевим законом, којим су обезбеђена средства, за три године саграђена. То је иста ова траса којом се и данас путује између Београда и Ниша.

Не мора да значи да у неком тренутку неко другачијом проценом око неког пројекта мисли лоше, мисли зло. Желим да верујем да је реч можда о недовољно квалитетним информацијама да би се неко на прави начин определио.

Има неке чудне сличности између овог и ондашњег пројекта када је у питању расположење неких према нечему. Оно што сам урадио 26. јануара, вероватно вам је то промакло, рекао сам да сам то урадио у име Владе Републике Србије и уз њену пуну сагласност, потписали тај протокол и тај споразум. То је кинеска државна компанија, имате је и у материјалима, „Je dzaba China international“ која је реализовала пројекат три клисуре. Највећи пројекат на свету из те области. Млади колега који је изашао претпосављам да би по струци требао да зна.

Питали сте ме за студију изводљивости. Претпостављам да вам је и то промакло. То сам коментарисао у три наврата данас. Она се ради и приводи се крају и очекујем да ће то бити врло брзо. Рекао сам да не могу да определим рок јер он не зависи од Владе Републике Србије нити од мене персонално. Треба да доставимо још неке податке који се тичу наутичке навигационе карте и према резултатима мерења који су њихови инжењери спровели на Морави, да дођемо до тога што би вас вероватно могло да задовољи као одговор, али ја то не могу, јер то није урађено.

Последње питање је било колико то кошта? Изволите.

(\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_: Ко га из Владе подржава?)

Подржавају га сви. Уз пуну сагласност Владе, дакле једногласном одлуком и у име Владе Републике Србије сам потписао тај споразум. Ако неко у овој Влади можда другачије размишља, ја то не могу да искључим, али се никада није јавно изјаснио да је против. Никада се нико није изјаснио да је против.

Ми данас разговарамо о просторном плану подручја посебне намене који је иначе државна обавеза за многе пројекте, нарочито за један овакав стратешки односно геостратешки развојни пројекат.

Држава Србија има просторни план, али на основу тог усвојеног просторног плана се не може кренути у реализацију једног оваквог пројекта због тога што је за овако нешто потребан просторни план подручја посебне намене који се састоји из стотине различитих елемената и прилога у својој структури. Претпостављам да је један од таквих просторних планова, који је био на скупштинској расправи, прошао кроз руке свих вас посланика, то је просторни план подручја просторне намене за Јужни ток, који смо такође ми урадили, ово министарство.

Ако могу само ову информацију која вам је позната од пре неколико месеци, да допуним једном новом, а то је да ово министарство у овом тренутку спроводи завршне припреме за израду новог просторног плана подручја посебне намене које се зове Јужни крак Јужног тока. Желимо да читаву Србију покријемо гасоводом и да једним краком дођемо до Македоније, то је слична траса као што је и Морава и другим краком према граници Црне горе, јер се тамо већ ради на просторном плану друмског коридора Пожега-Бољаре.

Да смо ми имали добру процену говори и следећи податак – јуче је у Москви потписан споразум између Владе Републике Македоније и Гаспрома око Јужног тока за Мекедонију. Ми завршетком тог пословног плана подручја посебне намене долазимо и то је крај наших ингеренција, пројектом до македонске границе, као што долазимо и са Моравом. То је касније национални интерес једне друге државе која га је препознала јер жели да се гасом снабдева највероватније, цитирам, из Србије а не из Бугарске. Транзитна користе Србији од дистрибуције од транспорта гаса јужним краком Јужног тока у правцу према македонској граници једним одвојком за КиМ и другим краком уколико и Црна Гора потврди свој интерес ће бити преко милијарду евра годишње. У овом тренутку са овим просторним планом који смо усвојили да га назовем „делом Јужног тока“, који од Зајечара кроз Браничевски округ прелази у Војводину једним одвојком за Републику Српску, а другим за Хрватску, Србија би од транзитних такси требала да убере између 300 и 400 милиона евра.

Сада све то повећавамо. Количине проточног гаса кроз Србију подижемо на много виши ниво. Такође просторним планом, то увек имајте на уму, подручја посебне намене и од Србије чинимо регионалну силу број један у енергетици када је у питању гасни сектор и са овим пројектом, да вас поново вратим на курс који се зове Морава, тај ко овлада Моравом он је неприкосновено стратешко господар на Балкану. У ком смислу? У смислу што све што се догађа од западне Европе, средње Европе према јужној Европи иде тим путем који је незаобилазан јер је најрентабилнији. Услов свих услова је да студија изводљивости покаже смисленост реализације једног оваквог пројекта.

Значи, оно што су ингеренције министарства је оно што је тема разговора данас, то је просторни план подручја посебне намене који ће да покаже кроз студију изводљивости шта се све то на том потезу на тим трасама на корист државе Србије може да реализује. Можда студија и покаже нешто што је за нас неизводљиво, али нпр. ако нешто није изводљиво за пловност, изводљиво је за туризам, изводљиво је за пољопривреду, изводљиво је за енергетику, па није само брод на Морави нешто што нас интересује, него нас интересује зато то и јесте мултидисциплинаран приступ и мултифункционалан зато што се много других могућности развојних преко тако једног пројекта отвара. Не постоји гаранција да је могуће у кратком року. Нарочито се не усуђујем да лицитирам роковима. Све што бисмо ми желели може да реализује ма како био квалитетан овај пројекат.

ПРЕДСЕДНИК: Изволите колега Иван Јовановић.

ИВАН ЈОВАНОВИЋ: Захваљујем господине министре на одговору. Имам још пар питања прецизних и да допуним ова моја, јер можда нисте разумели шта сам питао. Кажете кинеска државна компанија, они раде студију изводљивости, да ли још неко из Републике Кине, ко је донео одлуку да се уђе са Србијом у аранжман око овог пројекта. Кажете да студија изводљивости недостаје. Имамо неке прелиминарне податке. Зато сам вас питао за економску исплатљивост, зато што сте рекли да се још чекају навигационе наутичке карте и слични подаци. Зато сам питао за економски део. Постоји ли барем оквирно која је то цифра?

Туризам велика шанса, ако нема пловног пута мислим да то није уопште опција. На Великој Морави и Западној и Јужној Морави не постоји ниједан пречистач отпадних вода. То је у изузетно лошем еколошком стању. То и сами знате. Мислим да је сувишно о томе расправљати. Још једном вас питам још прецизније – да ли сви чланови, сви министри у Влади и потпредседници Владе подржавају ваше активности око овог пројекта? Хвала.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Ја никада нисам ни имао потребу да разговарам са сваким министром по на особ јер, просто, тако Влада не функционише. Излази се пред Владу са предлогом и Влада се према њему изјашњава. Овај предлог је једногласно усвојен. Овај, о коме причамо данас. Ако је неко у међувремену против, шта ја ту могу. Ја нисам против. Ја сам остао на истом курсу на којем сам био и када сам ушао у ту Владу и ја сигурно нећу одустати чак и ако је неко против, али нисам чуо да се неко изјаснио.

Ја нисам чуо никада ништа што би могло да доведе, просторни план, који је државна обавеза, у опасност. Чак и да постоји неко, не верујем да би се баш тако могао да изјасни да је против нечега што је државна обавеза. Ја не могу да искључим да неко можда и другачије мисли. Могуће је да је добар део вас, пре него што смо се срели данас да разговарамо, другачије размишљао. Ја желим сваки ваш предлог да чујем и због тога сам пред вама. Ја не дајем себи тапију на памет. Желим да чујем шта ви мислите.

Када се све ово заврши и када ми будемо изашли са готовим просторним планом, он ће свима вама да дође у руке. Он ће да прође стотине јавних расправа. Сви ћете имати прилике да видите то што смо данас начели као тему. Сви до једног. Наравно, који буду желели да га виде. Они који не желе гласаће за или против, али то ће бити априори против. А, шта ја ту могу?

Ја желим да вас испоштујем до краја и то показујем данас. Желим да разговарам са вама, иако знам да другачије размишљате. Могуће је да сте нешто променили и ја сам данас нешто интересантно имао прилике да чујем од вас. И ја сам вам на томе захвалан.

За овако велике ствари, није лако остварити национални консензус, али мене нико не може да спречи да покушам да га остварим. Зато и ви, који другачије мислите од мене, нисте са моје стране доживљени као опоненти. Само бих осећао бљутавост у устима уколико би неко био априори против, само због тога што неко други то предлаже. Хајде да разговарамо. Због тога сам ту.

Ми смо, исто тако, врло квалитетно и добро и тај јужни ток завршили. То је изазвало чуђење код многих, па смо га урадили, људи, веровали или не, за 92 дана. До овог тренутка, највећи пројекат у Србији, то је јужни ток. Усвојили смо га на Скупштини, великом већином. Ја сада не могу да се сетим какав је однос снага био на гласању, али је он усвојен и то јесте сјајан пројекат за Србију, без обзира на власничке односе.

Русија нам је обећала да ће нам финансирати тај пројекат, јер зна да ми немамо новца. Иако ја себе не могу да окитим том лентом, то је урадила претходна Влада, ја сам врло задовољан због тога. Претходна Влада је договорила власнички однос. Ја их у потпуности подржавам, јер то Србији треба и, исто тако, један коректан, рационалан однос према озбиљним државним питањима, желимо сваког од вас, без обзира ко је у којој политичкој странци. У питању су озбиљни пројекти и у питању је брзина, динамика, темпо развоја државе, која је заиста у жестокој кризи.

Сви ми треба да учинимо нешто. Када се појаве аргументи који могу да побољшају текст или просторног плана, или те студије која ће нам бити достављена, коју ћете такође добити сви ви, ја ништа немам што бих скривао од вас, од сваког од вас желим да чујем мишљење. Апсолутно од сваког, све и да је 100% супротно од мог. Али, нећемо ниским ударцима, или тако нешто. Хајде да разговарамо.

Исто тако, још и то да вам кажем. Ми смо завршили Нацрт закона о рударству и геологији. Ја вам обећавам да ћу доћи у сваки посланички клуб, односно позвати све посланичке групе да разговарамо пре него што тај закон пустимо у процедуру, а он је прошао три велике јавне расправе.

Преко 600 учесника је учествовало у томе. Нико није заобиђен, нити компаније, нити институти, нити факултети, нити групе грађана које се баве неким послом, везано за геологију и за рударство.

Дакле, са ове стране постоји жеља за сарадњу. Ви сте на потезу.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала министре.

Реч има Срећко Николић, председник Удружења капетана унутрашње пловидбе.

Изволите господине Николићу.

СРЕЋКО НИКОЛИЋ: Хвала.

Поштовани пријатељи, поштовани господине министре, ја сам капетан „Беле лађе“, госпођа Геров, тренутно није ту, председник Удружења капетана унутрашње пловидбе, стручне организације, невладине организације која окупља 203 капетана унутрашње пловидбе, који стварно плове Дунавом, Савом, Тисом, Дравом, каналима Рајна-Мајна и каналом Черновода констанса. Осећао сам се у једном тренутку прозваним да само разбијем једну анатему, односно да дам чисту информацију да најдуже превођење на преводницама на горњем току Дунава траје отприлике 30 минута. Да кажем да је и горњи ток Дунава бујична река и да постоје разни системи и разне врсте технологије, на који начин се вода пропушта, да би се одржала пловност, осим у изузетно екстремним условима, као што је то било ове године, када је цела Немачка била потопљена услед познатих хидролошким, односно хидрометеоролошких услова.

Река Сава је пловна 580 километара. Река Сава је имала већу категорију за време бивше Југославије, него сада. Разлог због чега је изгубила категорију, односно због чега не можемо сада пловити од Београда до Сиска, а ја сам пре 20 година пловио и мој колега Караџић који се ту сада налази, није проблем хидрологије или хидрометеорологије, то је проблем неодржавања. Ми смо имали на ушћу Купе, Уне, Врбаса, Босне и Дрине, на сваком ушћу од те четири реке смо имали багер који је радио и вадио наносе, које су те реке наносиле у Саву. Ми то сада немамо. Зато су канали Рајна-Мајна-Дунав сада веће категорије, веће пловности него река Сава. Тада канали Рајна-Мајна-Дунав нису ни постојали.

Друга ствар коју сам хтео да кажем, да после 64 хидроенергетска система, односно бране и бродске преводнице на горњем току Дунава, које спајају Рајну, Мајну и Дунав и где нема већег задржавања од 30 минута. Хидроелектрана „Ђердап“ има двостепену преводницу, диже од зависности од квоте доње воде и до 32 метра и ту у изузетно тешким пловидбеним и навигацијским условима, услед ветра, магле, мрака, специфичности бродског конвоја, превођење може да траје између сат и тридесет до сат и четрдесет минута. Али, кажем - то су специфични услови.

Замолио бих када неко хоће да разговара, односно да сазна нешто о новигацији, уопште о пловидби, да нам се обрати, добије мој број телефона, мејл, да седнемо да поразговарамо и да информишемо све оне који би желели о новигацији о пловидби више да знају. Ово да не би испале овакве констатације, у најмању руку смешно. Немојте се наљутити, први пут учествујем у оваквој расправи, али има ту људи који учествују у раду Дунавске комисије, Савске комисије, Рајске комисије, имамо ми наше представнике и у Будимпешти, и у Загребу и у Бриселу, који могу стручно да помогну са информацијама из тих форума, да бисмо и у изради овог просторног плана, и у раду оваквих комисија, односно раду скупштинског Одбора за саобраћај, могли много да помогнемо. Стојим на располагању када је потребан неки капетан који је са терена, који плови на броду и који познаје практичне услове пловидбе и начине пловидбе на пловним путевима, могу да помогнем да дођу и да помогну у раду скупштинског Одбора за саобраћај. Толико. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала господине Николићу.

Сада реч има господин Зоран Радмиловић, проф Саобраћајног факултета.

Замолио бих вас, ако има још дискутаната, нећу да сугеришем, да се пријаве, да полако приводимо крају. Изволите.

ЗОРАН РАДМИЛОВИЋ: Поштовано председништво, поштовани министре, ја немам нека нарочита питања, имам неке коментаре. Дуго се бавим унутрашњом пловидбом и професор сам на Саобраћајном факултету, доста сам и пловио.

Овако као што се овај пловни пут представља, мислим да то треба апсолутно подржати и то се не односи на цео пловни пут. Колико сам разумео министра, ова кинеска делегација ради студију изводљивости за српски део канала и пловног пута Дунав – Егејско море.

Ми, као земља, доста смо богати по дужини, а не користимо природне потенцијале тих река и Велика Морава никад није уређена коначно. Вишенаменско уређивање Велике Мораве, као прва фаза овог пројекта, може да донесе Србији велике користи. Ту се не ради само о пловидби. Тај део иначе има око 56 метара кумулативну висину дизања од Сталаћа, 150 километара, то је прва фаза тог пројекта. Ове остале фазе, пошто је то стварно фараонски пројекат, некада ће се реализовати, али Србији за почетак је дужност да уреди Велику Мораву. Том Великом Моравом не мислим да треба да плове неки огромни бродови од 110 метара итд. Може да се уреди за све делове, вишенаменски, за пловидбу. Пловидба је чак и трећа ствар, терцијарна у коришћењу, да кажем за водоснабдевање, производњу електро-енергије, пољопривреду итд. и за те хектаре, колико је поменуо господин министар, заиста треба да се покрије вода и да се чува вода.

Морамо да будемо свесни, као земља, да су наше воде транзитне, 90% воде која пролази кроз Србију транзитира. Овај пловни пут, кад би био изграђен, он би био транзитни. Ако би хтели да имамо тај цео пловни пут, и ове мале земље око нас, ми немамо ту робу која би требало да прође кроз то. Морамо да гледамо Суетски канал, не знам колико процената у роби Суетског канала да уђе нпр. у Солун, па из Солуна горе, или да гледамо горње земље, све подунавске земље које долазе, чак и Белгија итд, које би имале интерес да протерају своје терете кроз то.

Морамо у овој студији изводљивости тачно да знамо, макар теоријски, које су количине тих терета, да би се тај пловни пут исплатио. То је једно од главних питања. Ви сте сад сведоци овога што се десило са Смедеревом. Речно бродарство је одводило осам, девет милиона тона у најсрећнијим годинама за Смедерево. Како је Смедерево црпло, посао је стао, Дунав је празан. Иначе, ми процењујемо, Дунав је врло мало искоришћен у транспортним капацитетима, а не да је ту свега 10%, а у Србији се верује да је чак и 5%, према ономе што може.

У Европи постоји исто једна снажна иницијатива да се друмски теретни транспорт скине са аутопутева. Французи су потегли то са градњом канала од Сене до Шелде у Белгији за луку …(Не разуме се.), где треба све камионе да скину са аутопута, не знам колико хиљада камиона који пролазе месечно, због добити у заштити природе и транспортним трошковима. То морамо да искористимо делимично и ми у Морави.

Пошто је ово тако фазна изградња, предлажем да ми озбиљно кренемо у овај пројекат, како било да се звао, јер ми имамо само надлежност над српским делом. Онај најгори део који преостаје, можда преостаје Македонцима. Грцима је најлакше. Кинези нису били ни код Македонаца, ни код Грка. Они су то радили овде за нас. Треба имати у виду, било како да се пројекат звао, да почетак полази од нас. Велика Морава је захвална река која треба да се одржава, треба да скупљамо воду, да ту воду не испуштамо као транзитну, треба да је користимо у сушним периодима итд, тако да ту постоје заиста потенцијали и могућности да се то уради.

Толико, хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Реч има Драгутин Тошић.

ДРАГУТИН ТОШИЋ: Ја сам Драгутин Тошић, проф. на Географском факултету, на смеру просторно планирање. Представљам се вама, уваженом председавајућем и министру, да се захвалим што сам дошао овде и да изнесем своје кратко виђење овог проблема.

Наиме, сви просторни планови који су до сада урађени на територији Србије, то су два званично усвојена републичка плана, су на специфичан начин третирали не само простор Велике Мораве и Јужне Мораве, него целокупног дела. Сви смо свеснији и сви располажемо релевантним чињеницама, које говоре да је Поморавски коридор за нашу државу стратешки коридор, јер везује, оно што се зове на једној страни Панонска Србија, а на другој страни оно што се зове Балканска Србија.

Панонска Србија је нешто што нас везује за Европу у буквалном смислу речи, а Балканска Србија је нешто што нас везује са југом и истоком.

Ови коридори су имали среће да буду валоризовани, условно речено, од оних римских путева, до данас на различите начине. Ми који се бавимо професионално просторним планирањем, на један начин, и теоретски и практично, смо сагледали предности Поморавља у Србији и мислимо да је идеја која се разрађује доста, на једној страни, интересантна, али да је то можда, како рече господин министар, један од најкомплекснијих развојних проблема пред којим се наша држава налази.

Тај интегрални приступ, по нама са ове стране струке, условно речено, треба да се састоји из више сегмената. Први је хидролошки као што рече колега са Грађевинског факултета, тај хидролошки аспект је једно, хидротехнички, такође о коме је он расправљао, је нешто друго.

Следећи аспект је демографски аспект, насељски аспект, економски аспект, од пољопривреде до туризма, социјални, да задржимо, како рече неко овде, људе у Србији и да се ослободимо беле куге или данка у крви.

Следећи аспект је енергетски и саобраћајни, и на крају као некакав комплексан, долази овај еколошки. Да би се све то урадило потребно је пре свега на бази релевантних чињеница, на бази чињеница које даје више струка, направити и оно што се зове просторни план посебне намене.

Размишљајући данас о овоме, ја сам донео и једну малу карту Србије, само да покажем скупу ово што је тамно. То је становништво у Србији и нас има само 10 милиона у нашој држави и чекамо сада резултате новог пописа који нису баш најрелевантнији, јер ова једна карта која је направљена је доста шематизована и говори где смо.

Са ове карте се види да је Србија на рекама, имамо посовско-подунавски коридор, на једној страни, а на другој имамо Мораву, једну, другу и трећу. Тамо где је становништво, тамо морамо да развијамо одређене активности, преко становништва и економије, можемо да учинимо нашу државу просперитетнијом, јер становништво можемо задржати у насељима, и ту се људи вежу за простор, а ако буду имали економску основу, они ће ту и остати.

Ако не будемо реални да искористимо, оно што нам је географија дала, имаћемо ситуацију поново да нам се 60 или 70 посто младих људи, који завршавају факултете у овој земљи, опредељују да иду и да раде у иностранству.

Замолио бих вас, исто да вам кажем да нисам политички ангажован, да подржите овај пројекат, да у оквиру овог пројекта заједнички и експертски тимови и људи који се баве политиком изнађу приоритете и да се у реализацију овог пројекта крене. Хвала вам још једном.

ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем се доктору Драгутину Тошићу.

С обзиром да више нема пријављених за реч, искористио бих прилику да дам реч министру Бачевићу да једноставно резимирамо ово данашње јавно слушање.

Изволите министре, имате реч.

МИЛАН БАЧЕВИЋ: Хвала.

Ми смо се дотакли данас и нечега што можда нисмо планирали. Желим да вам се захвалим свима који сте макар саслушали аргументе са којима се изашло пред вас и оне аргументе које ми или можда нисмо поменули или их другачије видимо. Ово је, ја верујем, прва у низу јавних расправа око нечега што је јако битно за државу Србију. Тога ће бити у још тридесетак општина у Србији кад се буду усвајали регулациони планови, у оним општинама у којима су усвојени просторни планови неће, али хоће измена и допуна због те посебне намене. У пословима око урбанистичке документације, око експропријације, око много чега, сви ћете ви, с обзиром да сте представници грађана из различитих општина из Србије, имати прилику да још не знам ни сам колико пута, ако не само разговарате на ову тему, оно макар размишљате о њој.

Желели смо да исто тако својим разговорима са вама покажемо да се према сваком посланику у овом парламенту према стручној јавности, према нестручној јавности, према онима који су добронамерни овде присуствују у својству човека или групе грађана која хоће да се интересује или да се заинтересује или да нешто боље разуме, уз присуство новинара, постигне нешто што нам је заједнички интерес свима и да ово о чему смо причали данас нема никакву политичку боју. Ово је нешто што се свих нас тиче. Ово је трајна вредност која остаје, ако је реализујемо, иза нас. Странке и појединци у њој се мењају; некада брже, некада спорије. Све се то мења, али Србија треба да остане за сваког од нас и за све оне који дођу после нас.

Још једном, вама хвала на учешћу у овој расправи. Хвала вам на предлозима, хајде да кажем, и примедбама које сте овде упутили. Можда у овом тренутку ми нисмо сви подједнако задовољни али ипак верујем да смо на известан начин остварили један значајан напредак када је овако једна важна прича за Србију у питању. Хвала вам још једном.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала министре.

Само бих да кажем на самом крају, да, у складу са чланом 84. Пословника Народне скупштине, биће нам достављена Информација о јавном слушању, која ће садржати имена учесника, кратак преглед излагања ставова и предлога изнетих на овом јавном слушању.

Захваљујем се још једном свим учесницима.

Захваљујем се министру на његовој сарадњи.

Пре свега бих се захвалио и UNDP на подршци коју нам је дао за ово јавно слушање.

Истовремено, користим прилику да вас позовем овде, испред сале ће бити једно скромно послужење. Тако да, изволите да још мало, чисто, у неком неформалном разговору попричамо о овој теми.

Још једном вам се захваљујем.

Закључујем јавно слушање.

(Крај тонског снимка.)