NL plus

Nizinska pruga je investicija od 5 milijardi eura s dugim rokom povrata

ZLATKO KOMADINA MINISTAR POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, MINISTARSTVA KOJE OKUPLJA OKO 50 TVRTKI I INSTITUCIJA, A OD KOJEG SE OČEKUJE DA POKRENE ZAMAŠNJAK INVESTICIJA I VELIKIH POSLOVA

Cestarine bi ljeti mogle biti veće, a zimi niže

Imamo sezonski intenzitet prometa, pa bi cestarine mogle biti niže u zimskom razdoblju kako bismo stimulirali veće korištenje autocesta, a ljeti nešto veće. Za autocestu Rijeka-Žuta Lokva je u planu izrada cjelokupne projektne dokumentacije, kao i početak gradnje dionice Žuta Lokva-čvor Senj u 2013.

Razgovarao Darko PAJIĆ
Snimio Nenad REBERŠAK

Rad na novom ustroju Ministarstva, imenovanje pomoćnika, priprema proračuna, analiza zatečenih i budućih projekata, tek su neke od brojnih obveza novog ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zlatka Komadine, koji ne krije da teško može pronaći dovoljno vremena, a ni kadrova za sve. U svom prvom većem razgovoru za hrvatske medije, riječki ministar dotaknuo se niza aktivnosti i planova u predstojećem mandatu u kojem najavljuje prebacivanje težišta investicija s prezaduženih cesta na podinvestiranu željeznicu. Komadina se ne želi previše osvrtati na svog prethodnika Božidara Kalmetu, kaže da o prethodnicima nije pristojno loše govoriti, ali potvrduje da je naslijedio vrlo složeno Ministarstvo sa ogromnim nadležnostima u svim segmentima prometa i infrastrukture pod čijom kapom radi oko 50 tvrtki i institucija s desetinama tisuća zaposlenih.

Počeli ste sa imenovanjima svojih najbližih suradnika, dosad su imenovana četiri pomoćnika i zamjenik. Koliko će ih biti ukupno i kakav je daljnji plan s kadroviranjem, promjenama i imenovanjima nadzornih odbora i uprava u državnim tvrtkama i institucijama?

– Sve će doći na red, ali ne preko noći. Trebat će mjeseci da se posloži priča u Ministarstvu koje, s obzirom na njegovu kompleksnost, nisu bez razloga zvali »ministarstvom neba i zemlje«. Zabrana zapošljavanja u sustavu državne uprave i potplaćenost kadra za ovakvu vrstu ministarstva je kontraproduktivna. Treba znati da su ljudi istih struka bolje plaćeni u agencijama, ustanovama i trgovačkim društvima koje su u nadležnosti ovog Ministarstva, od onih u samom Ministarstvu. Iz tog razloga nedostaje nam dio kadrova za puno upravljačkih funkcija, a van sustava državne uprave ih ne možemo zaposliti. Sadašnje uprave Ministarstva bave se provedbom i kreiranjem zakonske regulative. Javna poduzeća i agencije upravljale su Ministarstvom, a ne Ministarstvo njima. Ustrojiti Ministarstvo koje može i mora upravljati projektima i nadzirati poslovni i financijski sustav kojem je nadležno, bit će težak i dugotrajan proces. Treba tražiti stručnost, rezultate i racionalnost u poslovanju. U svakom slučaju, od svih članova uprava, nadzornih odbora i svih zaposlenika u sustavu očekujem pošten i odgovoran rad u interesu hrvatskih građana. U ovom trenutku ustroj Ministarstva postavljamo na razini šest uprava, a to su Uprava za financije, Uprava za infrastrukturu, Uprava za željeznički i cestovni promet, Uprava za zračni promet i telekomunikacije, Uprava za sigurnost plovidbe i Uprava za pomorsko dobro, luke i plovidbu. Bit će potrebno dodatno ekipirati Upravu za infrastrukturu u nadzoru poslovnih procesa i upravljanju projektima, posebice onima financiranim iz EU fondova.

Revidirati planove

Novi četverogodišnji program cestogradnje bit će usvojen ove godine?

– Da. Program treba biti usklađen s prometnim prioritetima i financijskim mogućnostima. Hrvatska je u velikoj mjeri izgradila svoju mrežu autocesta, koridor 10 i koridor 5b su gotovi, poprečna veza prema Splitu je gotova, potreban je još nastavak zapošljavanja u sustavu državne uprave i potplaćenost kadra za ovakvu vrstu ministarstva je kontraproduktivna. Treba znati da su ljudi istih struka bolje plaćeni u agencijama, ustanovama i trgovačkim društvima koje su u nadležnosti ovog Ministarstva, od onih u samom Ministarstvu. Iz tog razloga nedostaje

Do Hreljina u srpnju, do Križišća sredinom naredne godine

– Hrvatske ceste bi trebale dovršiti cijelu dionicu Sv. Kuzam-Križišće do lipnja 2013. godine, a tehnički pregled bi se za prvi dio od Sv. Kuzma do Hreljina trebao obaviti u srpnju ove godine, nakon čega bi se taj dio ceste nastojao pustiti u promet kako bi se olakšala protočnost na tom poduržju u špici turističke sezone.

Hrvatska između dvaju jakih gospodarstava Europe i Kine mora tražiti svoj interes, ulagati u znanje i obrazovanje i naše ljude uključiti u međunarodni sustav – Zlatko Komadina

obnovljena dionica Vinkovci-Tovarnik, koja je prvi projekt financiran iz fondova EU-a. U planu je obnova i modernizacija pruga Novska-Okučani i Novska-Ivanić Grad. Planira se i gradnja regionalnih i lokalnih pruga dužine od 10 do 15 km. Treba pokrenuti odgođenu gradnju pruge Sv. Ivan Žabno-Gradec, čime bi se dionica do Bjelovara skratila za pola sata i približila Zagrebu. Slično je i s dionicom Podsused-Samobor, gdje bi povrat investicija bio samo pet godina. Na tim programima ćemo odmah zaposliti dio operative na gradnji i dobiti efekt zapošljavanja.

Što je sa proizvodnjom vlakova i planovima liberalizacije željeznice u RH?

– U suradnji s Ministarstvom financija namjeravamo osigurati kreditna sredstva kako bi se zaposlili kapaciteti Končara, Gredelja i Dure Đaković na proizvodnji lokomotiva i elektromotornih vlakova. Ti pregovori nisu realizirani prošle godine. Potrebno je proizvesti 15 lokomotiva veće snage i 25 vlakova. Isto tako moramo osigurati financiranje programa restrukturiranja HŽ-a s ciljem povećanja efikasnosti HŽ-a, a tu je tijeku odabir partnera. Naša ideja je da se HŽ infrastruktura izdvoji kao posebna tvrtka iz sustava HŽ-a, dok bi dio koji upravlja prometom trebalo pripremati za tržište i konkurenciju, koja će doći ulaskom u EU. Liberalizacija donosi mogućnost vožnje drugih operatera po našim prugama, ali sigurno je interes da naši budu konkurentni i da na domaćim prugama vozi domaći prijevoznik.

Uprava HŽ-a radila je na programu smanjenja broja zaposlenih, riječ je o oko 2.500 ljudi koji bi trebali otići iz HŽ-a?

– Svaka uprava koja takve problemе misli usmjeravati na Ministarstvo može odmah otići. Sugovornik sindikata u poduzećima, pa tako i u HŽ-u, su uprave i njihov je posao da rješavaju, a ne delegiraju probleme prema Ministarstvu.

Razbiti barijere

Koliko je ozbiljan interes Kine za izgradnju nizinske pruge. Prije nekoliko godina u Hrvatskoj je bilo visoko izaslanstvo Kine, ali se od tog gospodarskog foruma ništa konkretno nije izrodilo. Jesmo li tada kao država propustili svoju šansu?

– Očito smo propustili puno toga, ekonomska situacija u državi govori o tome. Opet, kriza je globalna i jako duboka u Europi, a oni koji imaju najviše stope rasta i pokazuju snagu su zemlje Južne Amerike i Azije, pogotovo Kina s iznimnim ekonomskim potencijalom. Hrvatska između dvaju jakih gospodarstava Europe i Kine mora tražiti svoj interes, ulagati u znanje i obrazovanje i naše ljude uključiti u međunarodni sustav. Nije to samo pruga, već su investicije pitanje cijelog državnog sustava, koji mora postati efikasniji, a to znači da moramo razbiti administrativne barijere, riješiti zemljišne knjige, katastar, gruntovnice, izdavanje dozvola, itd. U suprotnom će stvari ostati iste, investitori će pokazivati interes, ali će brzo odustajati.

Hoćete li vi ići osobno ići ove godine u Kinu prezentirati prugu i ispitati interes za njezino financiranje i korištenje?

– Moguće, ali svakako to mora biti zajedničke aktivnost Ministarstva vanjskih poslova, HGK i Vlade. Treba pripremiti međunarodni natječaj za koncesioniranje nizinske pruge. To je dugotrajan, visokostručni posao. Sadašnji kapaciteti uprave Ministarstva to nisu u mogućnosti odraditi. Treba angažirati eksperte svih, za ovakve projekte, relevantnih struka. Ako se želi napraviti nešto u periodu od deset godina, to će biti moguće samo kroz koncesijski model, jer su EU sredstva preskromna za takve rokove, a kreditno zaduživanje države je gotovo nemoguće, jer je nizinska pruga investicija od 5 milijardi eura s dugim rokom povrata.

Hoćete li izraditi Prometnu strategiju Hrvatske?

– Taj posao treba napraviti, jer je dugoročno neodrživo da se mnogi projekti događaju, a da je krovni strateški dokument u potpunosti zastario. To je procedura EU-a, koju moramo poštovati ukoliko želimo povući sredstva iz europskih fondova.

Pokrenut je postupak koncesioniranja državnih trajektnih linija. Hoćete li nastaviti provedbu tih natječaja?

– Do 31. prosinca 2016. godine, koliko traje odgoda za ovu djelatnost, domaći brodari se moraju prilagoditi tržištu kako bi mogli biti konkurentni. Država treba stati iza svojih nacionalnih prijevoznika, koji obavljaju važan javni servis u povezivanju naših otoka s kopnom. U mnogim zemljama Europe taj posao obavljaju nacionalni brodari. Scenarijem po kojem bi linijski obalni pomorski promet dobio netko drugi, Jadrolinijina budućnost bi bila ugrožena. Jadrolinija vidim kao snažnu i modernu kompaniju, koja će i dalje biti garancija kvalitete u povezivanju otoka i kopna.

Riješit ćemo pitanje brzine na obilaznici

Hoćete li nešto poduzeti s ograničenje brzine od svega 60 km/h na riječkoj obilaznici, koje je izazvalo veliko nezadovoljstvo u Rijeci?

– Nije logično da Županijski savjet za sigurnost cestovnog prometa, gdje također ima prometnih stručnjaka, i nadležna inspekcija cesta u Ministarstvu, imaju različite mišljenje. Istina je jedna, oni moraju imati ujednačen stav, a ako je problem u zastarjelim propisima, oni će se mijenjati i problem će se relativno brzo riješiti.

da. Taj je sustav nepravičan, jer se vinjete ne isplate svima jednako. Osobno nisam pobornik ukidanja postojećeg i uvođenja drugog sustava vinjeta bez jasne argumentacije. Sadašnji je sustav »koliko voziš, toliko platiš«.

Već godinama u ladici Ministarstva prometa stoje zahtjevi za povećanjem cestarina na autocestama. Trebaju li se građani Hrvatske bojati poskupljenja?

– Cestarina se godinama nije mijenjala. Radena je po izračunu od 40 lipa po kilometru i ipak je jeftinija nego u većini europskih zemalja. Međutim, naš je standard također niži i o tome treba voditi računa. Nažalost, sigurno je da prostora za smanjenje cestarina nema. Razmotrit ćemo opciju da cestarina ne bude jednaka cijelu godinu, odnosno da diferenciramo cijene na zimske i ljetne kako bismo dobili jedan stimulativni karakter. Svi znamo da imamo sezonski intenzitet prometa, pa bi cestarine mogle biti u određenom postotku niže u zimskom razdoblju kako bismo stimulirali veće korištenje autocesta, dok bi ljeti one bile nešto veće.

Izglednija je kopnena veza s Dubrovnikom bez Pelješkog mosta

Poslovi na prugama

Koje projekte u HŽ-u možete pokrenuti ubrzo, te tako dobiti neke osjetnije učinke u ovoj i narednoj godini?

– Ceste su preinvestirane i prezadužene, a u željeznici je obrnuto i zato moramo pokrenuti taj sustav. Imamo prugu na koridoru 10 uz koju treba izgraditi nekoliko lokalnih pruga i koristiti pritom izvore iz fondova EU-a, jednako kao i na koridoru 5c. Sada je prilika privesti kraju izmjenu sustava vuče i povećanja protočnosti pruge od Botova do Rijeke, kao i pruge od Rijeke prema Šapjanama, što je u tijeku. Uskoro će biti otvorena

Izglednija je kopnena veza s Dubrovnikom bez Pelješkog mosta

Imate da bi bilo gospodarski opravdano da se autocestovna infrastruktura vodi pod jednom državnom tvrtkom?

– Logično je da naši prvi potezi idu u smjeru nastavka započetih poslova i investicija na cestama i prugama kako bismo zaposlili građevinare, te tako djelovali na rast BDP-a i to možemo nazvati kratkoročnim mjerama. Povezivanje ARZ-a i HAC-a je složeno pravno pitanje. Tim više jer, zbog njihovih kreditnih obveza, suglasnost za spajanje moraju dati svi kreditori. Mislim da se u ovom trenutku ne trebamo baviti sami sobom. Cijeli infrastrukturni sustav može se postaviti tako da više ne bude razbacan u raznim tvrtkama. Vođenje investicija u pravnom, ekonomskom i tehničkom smislu je isti posao bez obzira da li je riječ o gradnji luke, ceste ili željeznice. Zato razmišljamo o modalitetima formiranja jedne jake tvrtke kroz spajanje dijela HŽ Infrastrukture i HAC-a. Ta infrastrukturna tvrtka bi vodila projekte od projektiranja, ishodovanja dozvola, javne nabave, ugovaranja i izgradnje, a zatim bi objekte predavala tvrtkama koje bi se bavile upravljanjem i održavanjem. Ideja je grupirati struku na jednom mjestu, no to je proces i ne može se dogoditi preko noći.

Dugoročno bi se time mogla otvoriti i opcija spajanja ARZ-a, HC-a i HAC-a u jednu tvrtku?

– Mislim da je izglednije da jednog dana imamo jedan sustav autoceста. Treba promišljati i o procesu decentralizacije upravljanja cestama, na što često upozoravaju predstavnici jedinica lokalne samouprave. U mnogim velikim gradovima teško je biti efikasan u upravljanju prometnicama, jer su one isprepletene različitim nadležnostima i svaka koordinacija je vrlo komplicirana. Tu su svakako potrebne promjene.

Koliko je ozbiljna opcija uvođenja vinjeta u naplati autocesta u Hrvatskoj?

– Opravdanost vinjeta tek bi trebalo argumentirati i dokazati stručnim elaboratima. Ako gledate socijalni aspekt, govorimo i o otkazima 900 ljudi koji rade na naplatnim kućicama. Sustav vinjeta jest predmet rasprava, ali bi podloga morala biti financijska simulacija priho-

Izgradnjom dionice od Križišća prema Novom Vinodolskom, riješili bi obilaznice Crikvenice i Novog Vinodolskog, te ujedno približili Liku i podvelebitsko Primorje

dvije opcije ravnopravno u razmatranju, jedna je južna trasa pored Neuma, odnosno sjeverna trasa koja većim dijelom prolazi kroz BiH.

Govorite o rekonstrukciji jadranske magistrale između Neuma i Dubrovnika dok bi autocesta kroz koridor u BiH bila nešto dalja budućnost?

– Najvažnije je što kvalitetnije povezati teritorij Hrvatske. Najracionalnije bi bilo napraviti kvalitetnu brzu cestu do Dubrovnika južnom trasom, rekonstrukcijom i dogradnjom postojeće magistrale, čime bi se značajno povećala prometna protočnost i zadovoljilo realne prometne potrebe za naredno razdoblje. O tome ćemo razgovarati sa strukom, kao i s predstavnicima Dubrovačko-neretvanske županije.

Takvo rješenje podrazumijeva odgađanje gradnje Pelješkog mosta?

– Razumijem želju za izgradnjom tog objekta, ali nije financijski realno istovremeno rješavati povezivanje Dubrovnika i preko Pelješca. Do Pelješca se može urediti još bolja trajektna veza u skladu s prometnim potrebama. Most sam po sebi nije dovoljan, jer bi uz taj objekt trebalo pronaći dodatna sredstva za spojne ceste u povratu prema magistrali ili budućoj autocesti. Pelješki most nije dovoljno sagledavan s ukupnog prometnog i financijskog aspekta, a previše se o njemu govorilo s političkim predznakom, pored čega je tu bilo i posebnih interesa u poslovima u cestogradnji. O tome ćemo detaljno još razgovarati s predstavnicima lokalnih vlasti. Svakako je izglednija realizacija kopnene veze s Dubrovnikom bez mosta.

Loš sporazum

Koliko je realna opcija da autocesta Rijeka-Žuta Lokva prijede u nadležnost Autoceste Rijeka – Zagreb ili bi prvu dionicu od Žute Lokve prema Senju ipak gradile Hrvatske autoceste?

– Gradit će ona tvrtka koja je za to projektno i financijski spremna i ima nadležnost, a to je u ovom trenutku HAC. Činjenica je da ćemo morati tražiti rješenje za financijsku sanaciju ARZ-a te razmotriti sadašnju opciju da cestovnom infrastrukturom na području Primorsko-goranske županije upravlja jedna tvrtka, a to je ARZ.

Na koji način mislite provesti sanaciju ARZ-a, koji u narednih nekoliko godina ima gotovo dvije milijarde kuna kreditnih obveza?

– U dogovoru s Ministarstvom financija o preuzimanju dijela kreditnih obveza u javni dug Republike Hrvatske. Treba znati da je dio zaduženja ARZ-a, koje sami ne mogu vraćati, rezultat lošeg sporazuma o proširenju koncesijskog područja sklopljenog s HAC-om uz blagoslov bivše Vlade. Tim sporazumom ARZ je opterećen za oko 400 milijuna eura, od čega je gotovo polovica utrošena za gradnju dionice Diračje-Orehovica koja neće biti pod naplatom, a ostatkom je praktično otkupljena od HAC-a autocesta Rupa-Rijeka. Kako ARZ nema 0,6 kuna iz svake litre prodanog goriva u Hrvatskoj, već se financira iz cestarine, 2013. i 2014. godine nije u stanju servisirati taj dug.

Je li taj ugovor gospodarski štetan ako se njime ARZ kao koncesijsko društvo moralo zadužiti i skupo platiti pravo gradnje i financiranja ceste koju neće naplaćivati?

– Uprave su izvršavale nalog vlasnika, odnosno tadašnje Vlade. Postoji u tome njihova objektivna poslovna odgovornost.

Hoće li biti produženo trajanje koncesijskog razdoblja ARZ-a?

– Moguće. Ako bi ARZ dovršavao cijeli projekt izgradnje, odnosno spajanja autoceста od slovenske granice na Rupi do Žute Lokve sa zatvorenim sustavom naplate, bit će potrebno proširiti njihovu nadležnost na sve te dionice i povećati trajanje koncesije za još sedam godina.

Složeno pravno pitanje

Smatrate da bi bilo gospodarski opravdano da se autocestovna infrastruktura vodi pod jednom državnom tvrtkom?

– Logično je da naši prvi potezi idu u smjeru nastavka započetih poslova i investicija na cestama i prugama kako bismo zaposlili građevinare, te tako djelovali na rast BDP-a i

Izglednija je kopnena veza s Dubrovnikom bez Pelješkog mosta

Imate da bi bilo gospodarski opravdano da se autocestovna infrastruktura vodi pod jednom državnom tvrtkom?

– Logično je da naši prvi potezi idu u smjeru nastavka započetih poslova i investicija na cestama i prugama kako bismo zaposlili građevinare, te tako djelovali na rast BDP-a i

Izglednija je kopnena veza s Dubrovnikom bez Pelješkog mosta

Imate da bi bilo gospodarski opravdano da se autocestovna infrastruktura vodi pod jednom državnom tvrtkom?

– Logično je da naši prvi potezi idu u smjeru nastavka započetih poslova i investicija na cestama i prugama kako bismo zaposlili građevinare, te tako djelovali na rast BDP-a i

Propustili smo puno toga, ekonomska situacija u državi govori o tome – Zlatko

Pokrenuti gradnju autoceste Rijeka-Trst

Mislite li se aktivnije postaviti u razgovorima oko spajanja autoceste između Rijeke i Trsta?

– Sigurno ću otvoriti kontakte sa slovenskim kolegama o autocesti Rijeka-Trst. To je vrijeme definitivno došlo, jer smo i mi došli pred vrata EU-a i jedna zajednička prometna politika mora postojati. Prošlo je vrijeme kada su pojedinačni interesi naušrb susjeda mogli prolaziti. Našu mrežu autocesta potrebno je povezati sa sva tri koridora prema Sloveniji, oni su definirani te ćemo započeti razgovore sa Slovenijom. Vjerujem da će se u dogovoru sa slovenskim kolegama pokrenuti gradnja dionice od Rupe prema Postojni. To je naš zajednički interes, ali i interes Italije i Austrije.

Uprave mijenjati po kriteriju sposobnosti

Planirate riješiti pitanje kadrova u nadzornim odborima i upravama najvećih tvrtki, ARZ-u, HAC-u, HC-u i HŽ-u?

– Kriterij mora biti sposobnost, a ne podobnost, ali i spremnost na provođenje državne politike, znači politike Vlade i Ministarstva. U tijeku je u dogovoru s Ministarstvom financija snimanje stanja u državnim tvrtkama i sigurno veću pažnju moramo posvetiti složenijim i financijski većim sustavima.

Znači nećete svugdje mijenjati nadzorne odbore i uprave?

– To nije ultimativna opcija. Radi se o 50-ak pravnih osoba. Kada gledate ukupne upravljačke strukture s tim tvrtkama i institucijama, vidjet ćete da govorimo o 300 do 400 ljudi. Hrvatska je premala zemlja da bi imala kvalitetan cijeli kadrovski potencijal koji čeka u rezervi spreman da uskoči. Realno je očekivati promjene, posebice u strukturi nadzornih odbora i upravnih vijeća, a i u dijelu uprava.