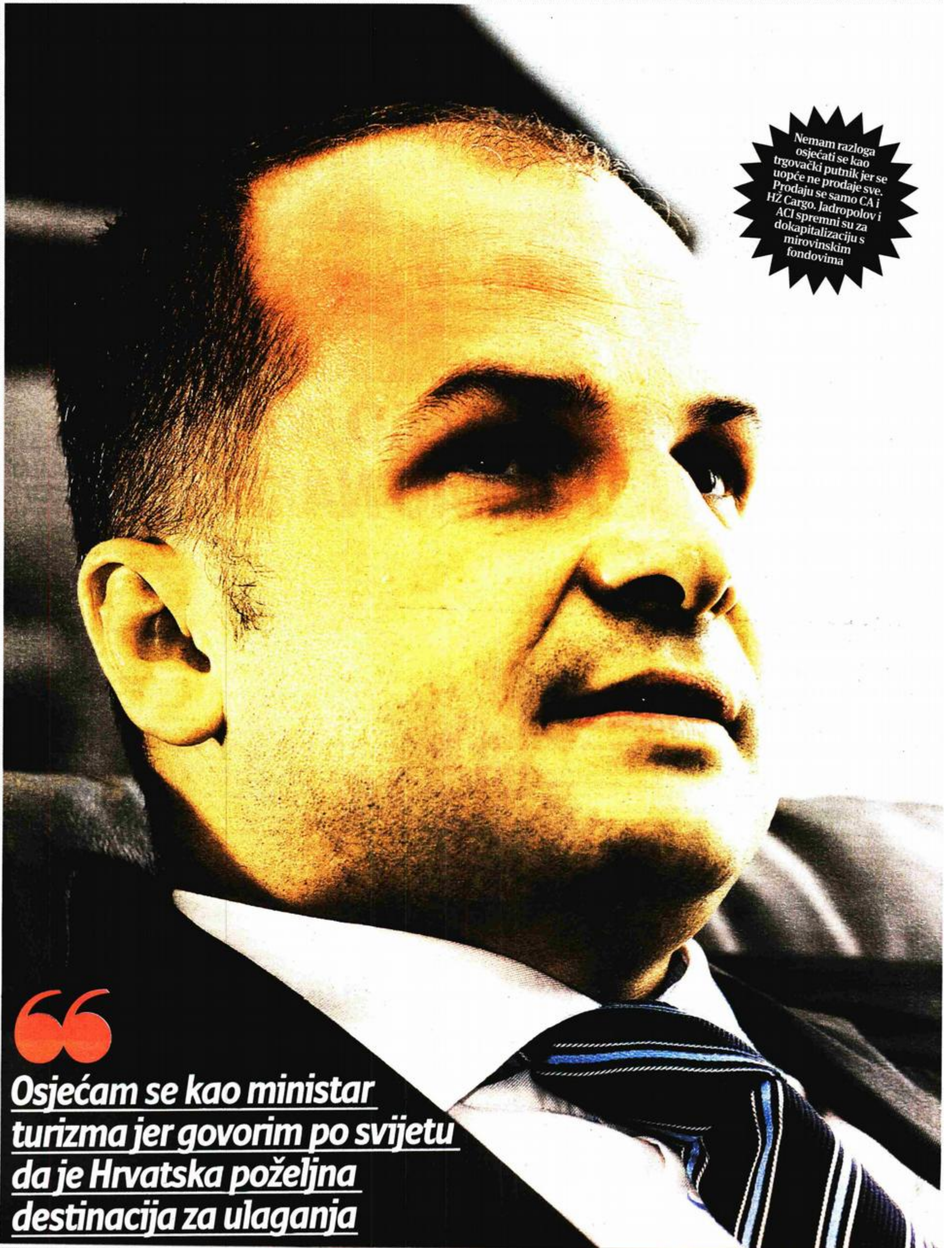


Evidencijski broj / Article ID: 14021187  
Vrsta novine / Frequency: Dnevna  
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska  
Rubrika / Section:





# INTERVJU



Nemam razloga osjećati se kao trgovački putnik jer se uopće ne prodaje sve. Prodaju se samo CA i HZ Cargo. Jadropolov i ACI spremni su za dokapitalizaciju s mirovinskim fondovima



**Osjećam se kao ministar turizma jer govorim po svijetu da je Hrvatska poželjna destinacija za ulaganja**



Garuda želi preuzeti Croatia Airlines, a za Končar ima posla za indonezijske željeznice

PUT U INDONEZIJU

**Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture otkriva svoje planove do kraja mandata**

Vodi najveći resor u Vladi, no nikad nije razmišljao o tome da bi jednog dana mogao biti premijer

# SINIŠA HAJDAŠ DONČIĆ

**SVE OSIM ŠUMA,  
VODA I PRUGA IDE  
NA PRODAJU I  
DOKAPITALIZACIJU****Mogući kupci Croatia Airlinesa su Garuda, Hainan i Turkish, lipe iz goriva za autoceste će do kraja godine rasporediti na ceste i željeznicu, a pelješki most će se sagraditi za njegova drugog mandata, otkrio nam je ministar Siniša Hajdaš Dončić**JOSIP BOHUTINSKI  
ŽARKO BAŠIĆ/PIXSELL

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić u intervjuu za Večernji list govori o svom nedavnom putu u Indoneziju i vrućim temama iz svog resora kojih nikad ne nedostaje. Najavljuje, među ostalim, prodaju svega osim šuma, voda i pruga, ali i to da će koncesionar na autocestama morati uzeti za operatora tvrtku HAC-ONC.

**Kako je došlo do toga da je indonezijska aviokompanija Garuda zainteresirana za Croatia Airlines?**

Garuda je svoj interes za Croatia Airlines iskazala još u travnju tijekom jedne gospodarske konferencije organizirane u Jakarti na kojoj su sudjelovali gospodarstvenici iz Hrvatske te delegacija iz mog ministarstva koju je predvodio pomoćnik Igor Butorac. Interes su ponovili i putem indonezijske gospodarske komore prema NO-u Croatia Airlines, konkretno i Darku Prebešću, potpredsjedniku NO-a CA. Kako smo već dogovarali moj službeni posjeti Indoneziji i susret s kolegama triju ministarstava, pomorstva, pomorstva i javnih poduzeća, dogovorili smo i susret s predstavnicima Garuda kako bismo saslušali njihov interes prema našem tržištu, točnije CA. Ondje smo se sastali sa CEO-om i svim članovima uprave Garuda. Sastali smo se i s predsjednikom NO-a Garuda koji je i zamjenik ministra prometa te s Garudaškim vanjskim revizorima koji odlučuju o njihovim daljnjim akvizicijama. Njima je CA vrlo interesantan i sad čekaju raspisivanje natječaja.

**U Indoneziju niste išli samo zbog Garuda?**

U Indoneziji smo ostvarili brojne i vrlo korisne susrete. Među ostalim, bio sam prvi strani ministar koji je posjetio sjedište indonezijskih željeznica, koje nije u Jakarti, nego u Bandungu, koji je poznat kao grad u kojem je osnovan Pokret nesvrstanih. Indonežani planiraju u nekoliko sljedećih godina u željeznicu uložiti otprilike 30 milijardi dolara. Oni su željni transfera znanja. Kad sam se vratio, odmah sam nazvao predsjednika uprave Končara Darinka Bagu. Končar bi za njih mogao proizvoditi vlakove. Usto, značajnija ulaganja planiraju u signalizaciju, što je također izazov našim tvrtkama. U Indoneziji svoju poslovnu priliku imaju i Hrvatske autoceste koje bi također mogle svoja znanja projektiranja transferirati u tu zemlju. Uskoro u posjet Indoneziji odlazi i predsjednik Ivo Josipović i s njegovim izaslanstvom ići će i predstavnici HAC-a. Jeste li se sastali u Indoneziji i sa Sumadijem Kusumom, vlasnikom Global Putre, koji ovih dana najavljuje velika ulaganja u Hrvatsku?

Sastali smo se i s njime. Njega zanimaju zračne luke Osijek i Rijeka te Luka Rijeka i Luka Ploče. Kusuma posjeduje ugljenokope u Indoneziji. S Lukom Ploče razgovara o uvozu ugljena, ali i o mogućnosti gradnje termoelektrane. Razgovarat će i s upravom Luke Rijeka. Što se tiče zračnih luka, on bi ili Osijek ili Rijeku. No za to će morati pričekati natječaj koji pripremamo s konzultantima za prodaju, davanje u koncesiju ili ustupanje udjela u tim dvjema zračnim lukama, a koji bi trebao biti raspisan krajem godine. Uvijek ističem kako kod nas nema po-

godbi, svi se moraju javiti na natječaj. Koliko su Indonežani spremni ponuditi za CA? Jednu kunu?

Vidjet ćemo kad se jave na natječaj koji će imati dva kruga. U prvom ćemo tražiti iskazivanje interesa i modela. Netko će ponuditi privatizaciju i minimalnu uplatu u državni proračun, a drugi dokapitalizaciju. U drugi će krug ući najkvalitetniji ponuđači s kojima će se pregovarati u natječajnom postupku. Za CA je možda dokapitalizacija najbolje rješenje jer bi dobio svjež novac.

**U Indoneziji je ne tako davno bila diktatura, a Garuda je donedavno imala zabranu letova u Europu zbog sigurnosnih razloga. Niste li mogli naći nekog boljeg za CA?**

To nam je poznato, no Garuda danas nije ta ista tvrtka. Uložila je puno u kvalitetu i sigurnost, a i lani je proglašena najboljom svjetskom kompanijom u ekonomskoj klasi. Želim još jednom naglasiti, nitko ne jamči da će Garuda i pobijediti na natječaju. **A tko bi se još mogao javiti?**

Gospodin Kasuma ima udio u četvrtom najvećem kineskom avioprijevozniku Hainan Airlinesu, koji je inače naručio 100 novih zrakoplova. On nam je rekao kako ima informacije da bi se i Hainan mogao javiti.

**I tko još?**

Možda će se javiti i Turkish Airlines sudeći prema najavama koje su do nas došle da bi i ta kompanija imala interes. Možda će se javiti i Ethihad, koji je, kako sam doznao iz razgovora sa slovenskim ministrom prometa, zainteresiran privatizirati Adria Airways.

**Osjećate li se vi kao trgovački putnik? Letite okolo po svijetu i sve živo prodajete iz vašeg resora.**

To ste vi rekli. Nema se razloga osjećati trgovačkim putnikom jer se uopće ne prodaje sve. Kad govorimo o prodaji, ona se odnosi samo na CA i HŽ Cargo. Jadropolov i ACI spremni su za dokapitalizaciju s mirovinskom fondovima. Također, idemo u dokapitalizaciju Luke Rijeka. Osim toga, Svjetska banka spremna je za ulaganje u Lučku upravu Rijeka, a u koncesiju ćemo dati Zagrebačku obalu. Može se samo reći da sam bio trgovački putnik kad sam bio u posjetu kineskoj tvrtki COSCO, upravo zbog navedene teme. Sad imam saznanja da će se COSCO javiti na natječaj za Zagrebačku obalu. I to je super. Više se osjećam kao ministar turizma jer propagiram Hrvatsku po svijetu i govorim da smo dobra i prijateljska destinacija za ulaganja. Smatram da je za sve što nije strateški nacionalni resurs, poput šuma, voda i prometnih infrastrukture, puno bolji privatni vlasnik nego državni i to ću pokušati prodati ili kroz dokapitalizaciju privući hrvatske mirovinske fondove u neku od tih tvrtki.

**A prodaja autocesta?**

Autoceste se ne prodaju! Što se tiče poduzeća koje upravljaju autocestama, tu smo napravili veliku reorganizaciju i time racionalizaciju te utabali dobar smjer njihovoj modernizaciji i pozicioniranju na tržištu. Na temelju njihova restrukturiranja možemo najaviti da će se do 31. listopada spojiti ARZ Održavanje i naplata cestarine s HAC – Održavanje i naplata cestarine u zajedničku tvrtku. Iz obje je tvrtke dosad izašlo 376 radnika, a kad se spoje, bit će 2992 zaposlena. No, odmah počinje proces racionalizacije i idemo na optimalnih 2640 radnika, što je i europski prosjek od 2,1 radnik po kilometru. Godišnja ušteda će na plaćama zaposlenih bit 20 milijuna kuna. I kome se onda ne bi isplatilo koncesioniranje takve tvrtke koja će imati 750 milijuna rashoda i 2,1 milijarde kuna prihoda od cestarine. HAC postaje vrlo kvalitetna projektantska

NASTAVAK NA SLJEDEĆOJ STRANICI



U Indoneziji poslovnu priliku imaju i Hrvatske autoceste koje bi također mogle svoja znanja projektiranja transferirati u tu zemlju



Sumadi Kusuma će za preuzimanje zračne luke Osijek ili Rijeka morati pričekati natječaj koji će biti raspisan krajem godine



## INTERVJU

LIPE IZ GORIVA

HAC-ovih 60 lipa podijelit će se na Hrvatske ceste i HŽ Infrastrukturu

NASTAVAK S PRETHODNE STRANICE

tvrtka, koja već ima ugovore s Ministarstvom financija za projektiranje graničnih prijelaza, a nudit će usluge i HŽ Infrastrukturu.

Što će biti sa 60 lipa koje se iz litre goriva izdvajaju za HAC?

Krećemo u zakonsku proceduru da do kraja godine podijelimo tih 60 lipa tako da HAC-u ostane 20, 20 lipa Hrvatskim cestama, a 20 HŽ Infrastrukturi.

Pa HC već dobiva svojih 60 lipa iz cijene goriva.

HC-u to sad podižemo na 80 pa zatim na 90 lipa.

Zašto?

Pa pogledajte status njihova duga, trostruko su zaduženiji nego što iznosi njihov proračun. HC ima spremne projekte vrijedne tri do četiri milijarde kuna. Ako ćemo graditi pelješki most, možemo dobiti 75-80 posto potrebnog novca iz fondova EU, a za ostalo treba nam vlastiti novac. HC sad nema taj ostatak. Kako će HAC vraćati svoje dugove sa samo 20 lipa?

Prema procjenama i HAC će se zadužiti kako bi pokrio razliku od 40 lipa. A nakon monetizacije, koja bi se trebala završiti u rujnu sljedeće godine, i tih 20 lipa će se podijeliti na HC i Infrastrukturu, svakom po 10.

Novac od monetizacije neće biti dovoljan za pokrivanje svih kredita HAC-a i ARZ-a. Imate li računicu koji će se točno pokriti?

Mi ćemo se truditi da pokrijemo sve nepovoljne kredite. A koji su to?

Točno ćemo znati kroz proces monetizacije, jer se to pitanje tiče i poslovnih banaka HAC-a i ARZ-a. Ministarstvo financija ima razrađen plan. Većina kredita HAC-a i ARZ-a su povoljni krediti, a kroz monetizaciju nam je cilj pokriti nepovoljne. Ostali će ostati na trošak HAC-a i ARZ-a. HAC-u će ostati 20 lipa za vraćanje i reprogram, a dio će ići na teret državnog proračuna.

A kako će ARZ vraćati kredite, oni nemaju ni 20 lipa?

ARZ će kroz državni proračun imati predviđena sredstva, otprilike 30 milijuna kuna godišnje, za vraćanje tih kredita. Stječe se dojam da se restrukturiranje, o kojem se cijelo vrijeme govori, svelo samo na otpuštanja. Nije točno. Ne radi se samo o otpuštanjima. Primjerice, Hrvatske pošte napustilo je 1000 ljudi i prvi put ta tvrtka ima optimalni broj zaposlenih, ispod 10.000. S druge strane nudi nove proizvode na tržištu poput Evo TV-a i druge nove usluge. Optimalizacija procesa i plića struktura su donijeli uštede u ukupnim troškovima. Drugi primjer je HŽ Putnički prijevoz upravo je završio natječaj za informatizaciju sustava vrijedan otprilike 40 milijuna kuna, a nadam se da ćemo u sljedećih nekoliko dana završiti pregovore s bankama i potpisati ugovore za 44 nova vlaka, vrijedan 220 milijuna eura. Infrastruktura je uložila 1,3 milijarde kuna u obnovu pruga. Dakle, nije samo otpuštanje. Ali bi postavio pitanje nerazumnog zapošljavanja koje se dosad događalo.

Zašto javnosti nisu predstavljene detaljno i ostali modeli monetizacije, a ne samo koncesija? Konzultanti su razmatrali uz koncesiju još i sekuritizaciju te privatizaciju. Najpovoljnije za Hrvatsku je koncesija, to su pokazale ekonomske analize koje su nam dostavili jer tako možemo dobiti najviše novca, a da ne mijenjamo vlasništvo. Konzultanti su timu za praćenje njihova rada predložili sve tri opcije i koncesiju, kao rezultat istraživanja tržišta kojeg su proveli, argumentirali kao nama najpovoljniju. Čak je 90 potencijalnih investitora bilo za koncesiju. Mi

# Nisam razmišljao o tome da budem premijer, fokusiran sam na ovaj posao



Budućoj hrvatskoj vladi bit će dobro jer će biti spremni projekti u željeznici vrijedni dvije milijarde eura



Mislim da nemam visoki rejting u javnosti jer je ovo resor u kojem se događaju šahovski i prometne nesreće, a za što ja prihvaćam odgovornost



Ne mogu nijednu odluku pripremiti za manje od tri do četiri tjedna kako bih bio siguran da je sve po zakonu. Zato sam siguran da nitko od nas neće završiti u Remetincu

Bavimo se idejom i da u konzorciju koncesionara bude i naša tvrtka za naplatu i održavanje, HAC-ONC kojem će se uskoro pripojiti održavanje i naplata ARZ-a

ćemo tvrtku za naplatu i održavanje zadržati kao pravni subjekt koji će za budućeg koncesionara održavati autoceste i naplaćivati cestarinu. Zar neće o tome koncesionar sam odlučivati?

Neće jer će uvjeti tendera biti takvi da naša tvrtka za održavanje i naplatu to radi. Zato radimo dodatno restrukturiranja te tvrtke HAC-ONC-a. Ali hoće li to biti prihvatljivo koncesionaru da mu se nameće operator?

Hoće. Zar dečki iz HAC-a i ARZ-a nisu sposobniji nego oni iz, primjerice, Egisa?

Ali onda isključujete iz natječaja tvrtke koje se bave time?

Bavimo se idejom i da u konzorciju koncesionara bude i naša tvrtka za naplatu i održavanje, HAC-ONC kojem će se uskoro spojiti održavanje i naplata ARZ-a, a koja će nakon pripajanja biti nazvana zajedničkim imenom, nismo još odredili. To je također logično, posebice znamo li za jasne direktive EU o sigurnosti prometa koje se moraju poštovati. Oni koji sad održavaju autoceste ne mogu se pohvaliti da to rade uspješno, pa šahovski pucaju po autocestama, a tu su još i oni koji su se zbrinuli menadžerskim ugovorima...

Koncesionar će moći revidirati sve ugovore i imati pravo postaviti svoju upravu. Ovdje je bitno da su radnici zaštićeni. Uprava me ne zanima. No tek ćemo nakon prvog kruga natječaja znati koji je model najbolji.

Hoće li biti problema s koncesionarima na autocestama kao što je ih je bilo, i još ih ima, s Francuzima koji su dobili koncesiju za Zračnu luku Zagreb?

Neće. Veći su problemi kad se koncesionara nešto što nije sagrađeno. Kod Francuza postoji sukob u samom konzorciju jer građevinska tvrtke želi za što manje novca sagrađiti terminal, a tvrtka koja upravlja želi da terminal bude funkcionalan.

Ali u ugovoru o koncesiji jasno je napisano što treba napraviti, dugo ste im gledali kroz prste, a zatim i ponegdje popustili.

Na krucijalnim stvarima nismo im popustili.

Hoće li novi terminal biti gotov do kraja vašeg mandata?

Hoće.

A pelješki most?

Do kraja prvog ne, ali hoće do kraja drugog.

Hoće li autoceste imati koncesionara do kraja vašeg mandata?

Hoće. Sljedeće godine.

Hoće li Croatia Airlines postojati kad završi vaš mandat? Da, i pronaći će strateškog partnera.

Hoće li HŽ Cargo preživjeti do kraja vašeg mandata?

Hoće.

Što će biti s vašim resorom do kraja mandata, hoće li išta ostati od njega?

Neke će se tvrtke privatizirati ili koncesionirati. Napraviti ćemo značajne stvari, donijeti prvi put prometnu strategiju Hrvatske, koja je zapravo prava prometna reforma i dugoročno održiva te kompatibilna s prometnim razvojem Europe. Do kraja mandata željeznicama će voziti više od 25 novih vlakova, bit će uređene pruge, početak će radovi na koridorskoj pruzi.

Smatrate li se uspješnim ministrom?

Ne mogu ja suditi o tome. Neka drugi sude. Smatram da solidno upravljam svojim resorom u kojem su 52 tvrtke i koji je vrlo slojevit. Mislim da se neki pomaci ipak vide pa makar i u onome što se trenutno doživljava lošim putem otpuštanja i monetizacije. Jesam li uspješan ili ne, o tome se može govoriti za deset godina.

Kako vas javnost percipira?

Ne znam. Mislim da nemam visoki rejting u javnosti jer je ovo resor u kojem se događaju šahovski i prometne nesreće, a za što na kraju ja prihvaćam odgovornost. Ljudi očekuju da će se stvari brže rješavati, ali ako želim raditi zakonito, a na tome inzistiram, onda procedura traje malo dulje. Ne mogu nijednu odluku spremniti za manje od tri do četiri tjedna kako bi se prošle sve stepenice da budem siguran da je sve po zakonu. I zato sam siguran da nitko od mojih suradnika, kao ni ja, nećemo završiti u Remetincu. Neki u vašoj stranci vas smatraju vrlo uspješnim i sposobnim, govori se da imate osobno povjerenje premijera. Biste li vi voljeli biti premijer jednog dana?

Premijer? Nisam nikad ni razmišljao o tome.

Nikad?

Ne, zato što sam fokusiran na ovaj posao koji sad radim. Ovo je posao koji traje četiri godine, a hoće li još četiri, ne znam. Nisam razmišljao o tome.

Hoćete sad početi?

Neću. Ne želim razmišljati o tome. Jeste li se čuli sa svojim prethodnikom Zlatkom Komadinom?

Kolegu Komadinu vidam svaku drugu srijedu na predsjedništvu SDP-a.

Jeste li ga pitali za neki savjet?

Nisam, ali se vidamo i normalno komuniciramo.

Je li vas Komadina pohvalio?

Pa nismo djeca u vrtiću da se međusobno hvalimo.

Što radi vaš zamjenik Zdenko Anđelić?

Zamjenik mijenja ministra kad ga nema. On radi svoj posao, odlazi u Sabor i na odbore. Zamjenik ima vrlo važnu ulogu, brani zakone u Saboru.

HDZ će se okupiti u Velikom Trgovišću kako bi spremio napad na Vladu. Hoćete li se uspjeti obraniti?

Trgovišće je tijekom povijesti dalo mnoge antifašističke revolucionare. Nemamo se što posebno braniti, jer nitko ništa ne skriva. Da, gospodarski pokazatelji nisu dobri, brojke su loše, ali imamo porast državnih investicija. Vidi se utjecaj investicija HC-a i Hrvatskih voda na BDP, a pad bi bez njih bio veći. Za buduću hrvatsku vladu dobro je što će biti spremni projekti u željeznici vrijedni dvije milijarde eura pa će moći krenuti kopati odmah, a ja nisam mogao kopati ništa odmah jer ništa nije bilo pripremljeno.

Hoće li SDP na sljedećim parlamentarnim izborima imati slogan: Rasprodali smo Hrvatsku, idemo dalje?

Neće jer nismo i nećemo rasprodati ništa. Samo ćemo prodati ono što nije strateški državni interes i resurs. A sačuvali smo pritom javne financije, osigurali im rast te da ljudi i dalje primaju plaće i mirovine.

Zašto ste ljude strašili time da će, ako se autoceste ne daju u koncesiju, ostati bez plaća i mirovina?

Nisam ih strašio, ali ispričavam se ako su koji put moje riječi pregrube. Ne želim strašiti nikoga, samo je situacija u proračunu teška zbog teških grijeha iz prošlosti. Kad bi nam netko drugi radio konsolidaciju proračuna, sigurno bi rezao socijalne transfere.