

Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u Vladi Republike Hrvatske

# Intenzivnije ulagati u infrastrukturu!

**Siniša Hajdaš Dončić**, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u Vladi Republike Hrvatske, doktorirao je na Ekonomskom fakultetu u Splitu, 2012. godine, magistrirao 2002. godine a diplomirao 1999. godine na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu.

**PUT Plus:** Kako ocenjujete aktuelno stanje u putnoj privredi pre svega Hrvatske, ali i ostalih zemalja s kojima je Hrvatska u susedskim odnosima, s posebnim naglaskom na činjenicu da je Hrvatska članica EU i da se zapravo sada

EU graniči sa Bosnom i Hercegovinom i Srbijom?

**Siniša Hajdaš Dončić:** Trenutačno stanje određeno je gospodarskom situacijom u kojoj se RH nalazi. Pritom je potrebno se osvrnuti na prethodno razdoblje koje su obilježila finansijski neopravdana i neracionalna ulaganja u infrastrukturu, neutemeljena na stvarnim brojčanim pokazateljima i potrebama gospodarstva i stanovništva. Naime, projekti u prometnoj infrastrukturi često su rađeni stihijski, bez pravog temelja i argumenta, predimenzionirani i finansijski neisplativi. To nas je dovelo u situaciju

da smo po dostignutoj razini razvijenosti i gustoće autocestovne infrastrukture četvrti u EU, dok smo u segmentu željezničke infrastrukture na europskome začelju (Eurostat 2014.). S obzirom da RH raspolaže sa suvremenom mrežom autocesta duljom od 1400 km, u slijedećem će se razdoblju investicije usmjeriti na obnovu državnih cesta i županijskih cesta, koje u svakodnevnom životu građani ionako puno više koriste nego autoceste, te revitalizaciju postojeće i izgradnju nove željezničke infrastrukture.

**"Ulaskom Republike Hrvatske u EU započinje proces liberalizacije tržišta, smanjivanja državnih potpora poduzećima, te otvaranja poslovanja usmjerenog na korisnike i konkurentnost".**

Budući da su u Republici Hrvatskoj granice većim dijelom ujedno i vanjske granice Europske unije, u interesu joj je





Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u Vladi Republike Hrvatske

kvalitetno cestovno i željezničko povezivanje sa susjednim državama. Naime, suradnja na području prometa ostvaruje se kroz usklađenost nacionalnih interesa s interesima Europske unije i susjednih zemalja, a tome zasigurno pridonose i koridorski pravci koji RH pozicioniraju kako u odnosu na države srednje i istočne Europe tako i prema zemljama europskoga jugoistoka. Autocestovni pravci od državne granice s Republikom Mađarskom preko Osijeka kroz Bosnu i Hercegovinu do Metkovića i Ploča (koridor Vc), cesta od Rijeke do Ploča (tzv. Jadransko-jonski pravac), te od Zagreba prema granici sa Srbijom (koridor X) sastavni su dio Osnovne prometne mreže EU i u financijskom smislu pogodni za apliciranje za sredstva iz strukturnih fondova i Kohezijskog fonda. Ukupna vrijednost projekata definiranih kroz Operativni program promet 2014. - 2020. godina iznosi oko dvije milijarde eura. RH trenutno provodi 15 projekata, njih 11 već je završeno, a do kraja godine planira se ugovaranje još četiri projekta. Riječ je o projektima modernizacije željezničke infrastrukture, obnove i unaprjeđenja unutarnjih plovničkih putova i lučke infrastrukture te projektima potpore sustavu. Nadalje, sredstva predviđena ovim Programom, RH će koristiti i za obnovu i izgradnju cestovne infrastruk-

ture, uklanjanje uskih grla, razvijanje gradsko-prigradskog javnog prijevoza, ulaganje te širenje zračnih i pomorskih luka.

Ulaskom RH u punopravno članstvo EU-a, hrvatska prometna mreža postala je sastavnim dijelom Trans-europske mreže (TEN-T) i moći će koristiti sredstva predviđena instrumentom CEF (Connecting Europe Facility). Osnovna TEN-T mreža podijeljena je na 10 multimodalnih koridora, a kroz RH prolaze dva – Mediteranski i riječni koridor Rajna-Dunav. Mediteranski koridor je cestovni i željeznički, a njegov je sastavni dio i pravac Rijeke-Zagreb-Budimpešta. Na Mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac Zagreb-Slovenija, preko kojeg je RH spojena i na Baltičko-jadranski koridor.

Od ukupno 29.3 milijarde eura koliko iznose sredstva CEF-a, 23.2 milijarde namijenjeno je za prometni sektor, 5.12 milijardi za energetska infrastrukturu, a jedna milijarda za telekomunikacijski sektor odnosno razvoj širokopojsnih mreža i digitalnih usluga. Riječ je o in-

strumentu kojim će se u sljedećem sedmogodišnjem razdoblju 2014.-2020. financirati prekogranično prometno povezivanje, dovršetak nedostajućih dionica i rješavanja uskih grla na transeuropskim pravcima i koridorima.

Iz ovog će Instrumenta Republici Hrvatskoj samo za promet biti na raspolaganju 456 milijuna eura bespovratnih sredstava. Ta će se sredstva izdvajati za radove na željeznici, unutarnjim plovnim putovima, za kopnene prometne veze prema lukama i zračnim lukama, za raz-

voj luka i multimodalnih platformi, smanjenje buke željezničkog teretnog prometa opremanjem postojećeg voznog parka, usluge teretnog prometa, sigurna parkirališta na cestama osnovne mreže, te za autoceste, sustave upravljanja prometom i prekogranične cestovne dionice.

Dodatna suradnja će se ostvariti kroz inicijative Europske unije koje se provode u sklopu

TEMa (Trans europske autoceste), Dunavske strategije i regionalnih inicijativa, poput Jadransko-jonske inicijative i prekogranične suradnje.

**"RH trenutno provodi 15 projekata, njih 11 već je završeno, a do kraja godine planira se ugovaranje još četiri projekta. Riječ je o projektima modernizacije željezničke infrastrukture, obnove i unaprjeđenja unutarnjih plovničkih putova i lučke infrastrukture te projektima potpore sustavu".**



**PUT Plus:** Da li je i koliko aktuelna kriza uticala na proces održavanja i razvoja/investiranja u putnu i železničku privredu? Imajući u vidu posledice, šta je plan Vlade Republike Hrvatske i posebno Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture u predstojećem periodu?

**Siniša Hajdaš Dončić:** Dugotrajna gospodarska kriza odrazila se, očekivano, i na razinu ulaganja u održavanje i izgradnju prometne infrastrukture. U cilju smanjenja državnog deficita (smanjenja javnog duga) te rješavanja nepovoljnih kredita iz prethodnog razdoblja (kako HAC-a i ARZ-a, tako i drugih nepovoljnih kredita iz područja zdravstva, brodogradnje...), a koji idućih godina dolaze na naplatu i zbog čega je cijena koštanja gradnje autocesta vrlo visoka i raste zbog

**"Hrvatska građevinska operativa može u obliku know-how-a ponuditi svoje usluge na regionalnom tržištu i tako pripomoći u razvoju međusobnih gospodarskih odnosa".**

kamata, Vlada RH pristupila je postupku monetizacije autocestovne infrastrukture (više od 1000 km). Autoceste bi se dale u koncesiju na upravljanje, ne na prodaju, a ključni je cilj dobiti jednokratnu uplatu za koncesiju u svrhu stabilizacije državnih financija.

S obzirom na razinu izgrađenosti autocestovne infrastrukture, u slijedećem će razdoblju više pažnje biti posvećeno ulaganjima u mrežu državnih cesta (npr. prekogranični prijelazi prema Bosni, uska grla u prijevozu, prijelaz do otoka Čiovo, splitska zaobilaznica, razvoj kapaciteta luka (D-403)). Pritom je od iznimnog značaja rješavanje pitanja prometne povezanosti krajnjeg juga Republike Hrvatske (početkom 2015. projekt će biti apliciran prema EU fondovima). Naime, predviđa se da će upravo ta inve-

sticija, vrijedna oko 200 milijuna eura, utjecati na ponovni rast građevinskog sektora te tako pripomoći oporavku gospodarstva Dubrovačko-neretvanske županije ali i ostatka Republike Hrvatske.

Inače, ukupna vrijednost projekata u pripremi cestovne infrastrukture iznosi 7.3 mlrd. kuna, dok se vrijednost projekata u provedbi kreće oko 18.5 mlrd. kuna.

Globalna financijska kriza koja je počela 2008. godine pogoršala je financijsku situaciju željezničkih tvrtki u državnom vlasništvu (HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo). Pridodamo li tome višedesetljetna neulaganja, zapuštenost i nekonkurentnost željeznica, jasno je zašto je investicije trebalo preusmjeriti s cestovne na željezničku infrastrukturu.

Naime, ulaskom Republike Hrvatske u EU započinje proces liberalizacije tržišta, smanjivanja državnih potpora poduzećima, te otvaranja poslovanja usmjerenog na korisnike i konkurentnost. Iz tih razloga, ali i mnogih drugih, započeta su intenzivna ulaganja u revitalizaciju i podizanje prosječne brzine vlakova te povećanje ukupnih kapaciteta željeznice. Tako će se samo u 2014. godini na željeznicu i prateću infrastrukturu utrošiti 2.7 mlrd. kuna, a do kraja 2021. godine 18.4 mlrd. kuna za izgradnju novih te nadogradnju, rekonstrukciju i obnovu postojećih željezničkih pruga.

**PUT Plus:** Kakva je situacija u poduzećima u Hrvatskoj koja pokrivaju putnu i železničku industriju?

**Siniša Hajdaš Dončić:** Uzimajući u obzir nepovoljna gospodarska kretanja, smanjeni opseg građevinskih radova, pad prihoda, nelikvidnost na domaćem



tržištu, otežanu naplatu potraživanja, jasno je da se sve navedeno odrazilo i na poslovanje građevinskih poduzeća iz područja niskogradnje te na poštivanje zadanih rokova kod izvođenja radova. S druge pak strane, iskustvo stečeno na domaćim gradilištima otvara mogućnosti nastupa na tržištima zemalja jugoistočne Europe. Naime, hrvatska građevinska operativa može u obliku *know-how*-a ponuditi svoje usluge na regionalnom tržištu i tako pripomoći u razvoju međusobnih gospodarskih odnosa.

U segmentu željezničkog prometa, bitno je navesti najveću nabavu motornih vlakova u povijesti Republike Hrvatske. Naime, poduzeću HŽ Putnički prijevoz d.o.o., tvrtka KONČAR - Električna vozila d.d. isporučit će 44 nova motorna vlaka, 32 elektromotorna, te 12 dizel-električnih motornih vlakova. Ukupna vrijednost nabave iznosi 1,63 milijarde kuna. Nadalje, u slijedećih 15 mjeseci u HŽ Putničkom prijevozu bit će implementiran novi integralni sustav prodaje i rezervacija karata prilagođen modernom tržištu ukupne vrijednosti 43,3 milijuna kuna.

**PUT Plus:** Posmatrano sa stanovišta daljeg razvoja, koji bi to bio pristup u strategiji i sprovođenju ekonomske politike u ovom segmentu s kojim se Hrvatska može da pohvali i što bi moglo da se preporučiti kao primer i ideja vodilja drugim ex-yu zemljama u njihovim politikama i strategijama u putnoj i željezničkoj privredi? Da li je to koncept javnog i privatnog partnerstva, koncesionarstva, bankarske podrške, jakog državnog uticaja u kreiranju uslova poslovanja?

**Siniša Hajdaš Dončić:** Vlada RH zagovara razvoj moderne prometne infrastrukture, koja će služiti razvoju gospodarstva i turizma, potrebama stanovništva i integraciji Hrvatske u prostor Europske unije. Kao prometni prioriteti definirani su područje željezničke infrastrukture, riječnih i morskih luka, te onaj dio cestovne infrastrukture koji se odnosi na svladavanje "uskih prometnih grla". Na tragu toga je i izrada prvog sveobuhvatnog strateškog dokumenta, Strategije prometnog razvoja RH. Sukladno

Strategiji, temeljna polazišta u daljnjem razvoju infrastrukture moraju biti: jačanje tržišnih mehanizama u izgradnji i korištenju infrastrukture, moderan sustav upravljanja infrastrukturom temeljen

na informacijskoj tehnologiji i održiv sustav financiranja izgradnje i održavanja. U provedbi zadanih ciljeva ključnu ulogu ima Ministarstvo i pravne osobe iz njegove nadležnosti koje upravljaju prometnom infrastrukturom.

Zaključno, cilj Strategije jest potaknuti gospodarski razvoj uspostavom učinkovitih

i usklađenih prometnih sustava koji će omogućiti brzu i učinkovitu trgovinu i komunikaciju sa susjednim državama.

**PUT Plus:** Koja bi, po Vašem mišljenju i proceni, bila najbolja i najprihvatljivija strategija u vezi sa daljnjim razvojem putne i železničke privrede posmatrano sa stanovišta odnosa Hrvatske i susjednih, ex-yu zemalja, kao i posmatrano kroz prizmu Hrvatske kao granične zemlje EU i Balkana? S tim u vezi, šta bi bili prioriteti i rokovi za njihovu realizaciju?

**Siniša Hajdaš Dončić:** Plan Vlade Republike Hrvatske je visoko razvijen, efikasan, siguran, ekološki prihvatljiv i moderan prometni i komunikacijski sustav, potpuno integriran u mrežu glavnih međunarodnih prometnih pravaca,



Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u Vladi Republike Hrvatske

koji najbolje iskorištava prometni i geografski položaj Republike Hrvatske i zadovoljava potrebe teretnog i putničkog prijevoza, kako cestovnog tako i željezničkog. Prioritete sam već nabrojao, a kad govorimo o rokovima, oni ovise o dinamici financiranja. Oni koji su sufinancirani iz EU fondova i ulaze u Operativni program prometa bit će realizirani do 2020. godine. Mi sada projektiramo infrastrukturne projekte, najviše u željeznici, čija će realizacija, gradnja, intenzivnije krenuti ove godine.

**PUT Plus:** Konačno, imajući u vidu posledice raspada Jugoslavije, koliko je





od putne i željezničke mreže bivše zemlje ostalo kao potencijal za dalji razvoj dobrih ekonomskih odnosa novonastalih zemalja?

**Siniša Hajdaš Dončić:** Naslijedena je najviše željeznička infrastruktura koja je kroz dva desetljeća jako zapuštena, i nju sada obnavljamo kako bismo vratili brzine vlakovima. Prema relevantnim istraživanjima Svjetske banke i Svjetskog ekonomskog foruma primjetno je infrastrukturno zaostajanje zemalja s prostora bivše Jugoslavije. Neke od država slijednica u pojedinim segmentima stoje bolje, poput Slovenije i Hrvatske, no generalni je zaključak da se u postojeću infrastrukturu nedovoljno ulaže te da bi samo intenzivnija ulaganja u obnovu postojeće te izgradnju nove, mogla podići trenutačnu razinu prometa i na taj način pridonijeti jačanju međusobnih ekonomskih odnosa.

U prilog jačanja međusobnih ekonomskih odnosa zemalja u regiji, sredinom ožujka 2014. godine, održan je sastanak predstavnika tvrtke HŽ Cargo i Željeznica Federacije BiH (ŽFBiH) sa svrhom poboljšanja suradnje u segmentu teretnog željezničkog prometa (luka Ploče), uz istodobno pokretanje inicijative za obnovom Unske pruge. Naime, revitalizacija pruge pridonijela bi bržem povezivanju

Zagreba s najvećom hrvatskom srednjodalmatinskom lukom – Splitom, a što je od zajedničkog interesa za teretni promet obje zemlje. Nadalje, u travnju 2014. godine potpisan je sporazum tvrtke ALTPRO d.o.o. iz Zagreba i STEP d.d. iz Sarajeva o zajedničkoj proizvodnji i isporukama kompletnih sustava željezničko cestovnih prijelaza, razine sigurnosti SIL4, te njihovom izvozu u treće zemlje. Navedeni primjeri ohrabruju, te istovremeno ukazuju na važnost suradnje poduzeća iz javnog i privatnog sektora.

U travnju je u Slavonskom Brodu održan inicijalni sastanak vezan uz nacrt Programa prekogranične suradnje u oblasti

**"Cilj Strategije prometnog razvoja RH jest potaknuti gospodarski razvoj uspostavom učinkovitih i usklađenih prometnih sustava koji će omogućiti brzu i učinkovitu trgovinu i komunikaciju sa susjednim državama".**

cestovnog prometa između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Program je izradio Sektor za EU projekte i programe Hrvatskih cesta u suradnji s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture. Svrha Programa jest definiranje liste projekata od zajedničkog interesa

za lokalnu zajednicu s obje strane međudržavne granice. Svi bi se projekti financirali sredstvima Europske unije. ■

