

INTERVJU sa Sinišom Hajdaš Dončićem, ministrom pomorstva, prometa i infrastrukture, Hrvatska

## **Zajedničko planiranje infrastrukture kao i pristup EU i međunarodnim financijskim institucijama su od velikog značaja za jugoistočnu Europu**

**Poštovani ministre, po Vama, gdje se nalazi jugoistočna Europe uopćeno govoreći, a i Vaša zemlja konkretno, kada govorimo o transportu sa aspekta Europske Unije i njenih zahtjeva?**

Jugoistočna Europa je, kao i Hrvatska, za Europsku uniju kontinuirano gubila prometni značaj u prethodnih 20 godina i velikim dijelom je njenu ulogu preuzela sve veća zona gravitacije sjevernoatlantskim lukama. Razlozi za to dolaze iz tri osnova – prvi je, naravno, prekid izazvan devedesetih godina prošlog stoljeća, drugi je zaostajanje u tehnološkoj opremljenosti raspoložive infrastrukture, a treći u administrativnim i organizacijskim neefikasnostima koje, u odnosu na jedinstven prostor EU, imaju sve zemlje u našoj regiji, u većoj ili manjoj mjeri. To zapravo znači da su zahtjevi prometnog tržišta EU vrlo visoki i na njih možemo djelovati na dva načina. Prvo, ono što odmah prepoznamo, su poboljšanja infrastrukture - cestovne, a osim toga i još u većoj mjeri – željezničke. Ta poboljšanja zahtijevaju vrlo velika financijska ulaganja, ali, čak kada i budu napravljena ovise o organizaciji odvijanja prometa na toj infrastrukturi. Naime, velikim ulaganjima u željezničku infrastrukturu moguće je postići da se brzina prijevoza na nekoj dionici podigne sa, recimo 40 km/sat na 100 i više km/sat, da se neki prijevoz obavi za 10 sati umjesto za dva dana. A potom, tereti na graničnim prijelazima čekaju fitosanitarne kontrole, obavljaju carinske i druge granične formalnosti dulje nego što bi trajalo vrijeme prijevoza po onoj staroj, neobnovljenoj infrastrukturi. Europska unija, kao ni globalizirana ekonomija, za to nema razumijevanja. I zato smo, više nego zbog neodgovarajuće infrastrukture, postali regija koja je izgubila (u velikoj mjeri nepovratno) svoj prometni značaj u Europi.

Jedini način kojeg imamo za poboljšanje svog prometnog položaja je harmonizacija s tržištem Europske unije. I to, kako u smislu ulaganja u infrastrukturu, tako i u smislu podizanja efikasnosti naših prometnih sustava. Zajedničkim podizanjem standarda prometnih djelatnosti. U tome je Republika Hrvatska, kroz proces pristupanja EU učinila dosta u harmonizaciji legislative, njenoj primjeni i nadzoru primjene. Ostaje dosta prostora za poboljšanja, naravno, u podizanju produktivnosti naših prijevoznika i prijevoznih usluga. U tome, mišljenja sam, možemo dosta učiniti prenošenjem međusobnih iskustava, te regionalnom suradnjom na pojedinim prometnim područjima.

Naime, da bismo sudjelovali na prometnom europskom tržištu, nije neophodno biti punopravnom članicom EU. Već i po potpisanim ugovorima (o stabilizaciji ili stabilizaciji i pridruživanju) koje uglavnom imaju sve zemlje u regiji, za nas proizlaze neka prava na tržištu EU. Naravno, prvenstveno je to pravo ravnopravnog sudjelovanja na prometnom tržištu uvjetovano ujednačavanjem uvjeta koje smo za pristup tržištu i za socijalne uvjete propisali nacionalnim zakonodavstvima. Drugim riječima, ako naš prijevoznik, recimo, cestovni – svoju politiku cijene formira temeljem nelojalne konkurencije – tjeranjem vozača da voze desecima sati, takva nacionalna legislativa neće omogućiti da naši prijevoznici uđu na europsko tržište. A to tržište nam je svima, vrlo značajno.

## **Do kog stupnja je regionalna suradnja u smislu infrastrukture, sigurnosti na cesti i planiranja infrastrukture važna za prosperitet pojedinačnih zemalja?**

Kao što sam već rekao, jedini način kojeg imamo za poboljšanje svog prometnog položaja je harmonizacija s tržištem Europske unije. Infrastruktura je, naravno, velik izazov. Dobra strana našeg prostora je zadana postojećim zemljopisnim, geostrateškim položajem i prilično razvijenom mrežom prometnica. Loša strana, naravno, je stanje u kojima se nalazi pojedina infrastruktura. A i labave, nedifinirane mjere koje se tiču sigurnosti prometa. Na tome, regionalno, možemo učiniti dvije stvari. Prva je – nedvosmisleno utvrđivanje prioriteta infrastrukture. Pri tom određivanju prioriteta treba biti vođen ciljem ekonomičnosti. Odrediti prioritete na ekonomskim temeljima i ulagati prvo u onu infrastrukturu koja će donijeti najbrži povrat. Veze s multimodalnim čvorovima, morskim i riječnim lukama, svakako moraju imati prioritet nad lokalnim, pojedinačnim interesom. Greške koje smo u tome radili u proteklom razdoblju, sve nas izuzetno skupo koštaju. Spomenut ću primjer jedne hrvatske luke u kojoj smo uz velika ulaganja počeli izgradnju terminala. Koji nije povezan željeznicom na odgovarajući način. I sad, osim što smo dužni početi otplaćivati kredite za terminal, sredstva ne dobivamo iz eksploatacije tog prometnog pravca, jer nam ulaganje u poboljšanje željezničke veze – tek predstoji.

Na regionalnom nivou, nedostajuće karike u infrastrukturi dobit će i podršku europskog financiranja samo i isključivo ako imaju međudržavni karakter. U tom smislu, i planiranje infrastrukture zahtijeva regionalni pristup.

Drugi je aspekt, kao što ste spomenuli – sigurnost. Ne samo na cesti, rekao bih, iako je taj segment prometa najosjetljiviji. Dio sigurnosti prometa na cestama leži u infrastrukturi i tehničkoj ispravnosti vozila, svakako. Ali mnogo je veći problem u odredbama koje reguliraju ponašanje sudionika u prometu. Odnosno, još i više u neprimjenjivanju ili neodgovarajućoj primjeni tih odredbi. Problem neprilagođene brzine, vožnje bez odgovarajućih odmora vozača, upravljanja vozilom pod utjecajem opojnih sredstava, problem mladih vozača, osjetljivih sudionika u prometu, prometa u gradovima. Razmjenom dobrih iskustava između zemalja u regiji mogli bismo doći do ujednačenijeg provođenja zakona koji reguliraju ta područja u pojedinim zemljama.

Ta pitanja su izravno povezana s prosperitetom svake zemlje, jer su neizmjerne štete koje u ljudskim životima i invalidnosti donosi loša sigurnost u prometu. Stoga nam je jako važno surađivati na tom području. Znete ono – prođete naše autoceste sa preko 180 km na sat, a onda se u Europskoj uniji – držite propisa o ograničenju brzine. To ne mora biti tako.

## **Kako bi ste ocijenili efekte nastavka Programa primjene jedinstvenog Europskog neba (ISIS) i nedavnu odluku o izradi studije izvodljivosti o protoku zračnog prometa u jugoistočnoj Europi, kako na avionski transport u Vašoj zemlji tako i za cijeli region?**

Republika Hrvatska je u tijeku procesa pristupanja Europskoj uniji, između ostalog, preuzela i obvezu implementacije pravne stečevine Europske unije iz područja zračnog prometa. Jedan od ključnih elemenata u tom smislu je i implementacija zakonodavnih paketa Jedinstvenog europskog neba I i II. Uzevši u obzir činjenicu da je jedan od ciljeva ISIS projekta upravo unaprijediti provedbu zakonodavnih paketa Jedinstvenog europskog neba u Jugoistočnoj Europi Republika Hrvatska vrlo aktivno sudjeluje u svim programima sadržanih u ISIS projektu od njegovog početka, siječnja 2010. Uzevši u obzir da je u trenutku pokretanja

navedenog projekta proces implementacije pravne stečevine Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske poprilično uznapredovao kroz suradnju s upravljačkim tijelima ISIS projekta dogovoren je usmjereniji i konkretniji pristup određenim temama. Ovo je između ostalog rezultiralo organizacijom specijaliziranih tečajeva osposobljavanja za NSA osoblje te nizom posebnih aktivnosti prilagođenih potrebama država korisnica ISIS projekta.

Ciklus ISIS projekta završava krajem ove godine i smatram da bi pokretanje novog ciklusa bilo od velike koristi svim državama u regiji, dosadašnjim korisnicama ISIS projekta. Dosadašnji rezultati pokazuju napredak u transponiranju zakonodavnih paketa Jedinog europskog neba kao i u vidu implementacije konkretnih odredbi sadržanih u predmetnom zakonodavstvu koje se odnose na djelatnosti kao obavljanje nadzora nad pružanjem usluga u zračnoj plovidbi, optimizacija korištenja ljudskih potencijala i resursa, ujednačavanje raznih operativnih priručnika, procedura i ostale dokumentacije ključne za postizanje ciljeva određenih u inicijativi Jedinog europskog neba. Imajući u vidu očekivano punopravno članstvo Republike Hrvatske u Europskoj uniji od 1. srpnja 2013., te prava i obveze koje iz toga proizlaze kao i vrlo visoku razinu implementacije zakonodavnih paketa Jedinog europskog neba I i II u naše zakonodavstvo izvjesno je da u tom slučaju Republika Hrvatska ne bi bila korisnica novog, nastavljenog ISIS projekta. O ovome smo već obavili razgovore sa stručnim službama Europske komisije te dajemo punu podršku nastavku ISIS projekta. Zrakoplovne vlasti Republike Hrvatske već dulje vrijeme usko surađuju sa zrakoplovnim vlastima država u regiji te su također spremni tu suradnju dalje intenzivirati ukoliko je to moguće i potrebno i u sklopu nastavka ISIS projekta.

Zaključno, tijekom drugog sastanka ISIS Upravljačkog tijela održanog 7. rujna 2011. vođena je rasprava o pokretanju studije o izvodljivosti o protoku zračnog prometa u jugoistočnoj Europi i jedan od komentara delegacije Republike Hrvatske odnosio se na opseg i način provedbe takve studije. Naime, nije bilo jasnih pokazatelja da se prilikom njezine izrade u obzir uzimaju konkretne obveze koje su određene države preuzele međudržavnim ugovorima. Ovdje je konkretno riječ o Sporazumu o uspostavi Funkcionalnog bloka zračnog prostora Središnje Europe (FAB CE), potpisanog 5. svibnja 2011. u Brdu pri Kranju u Sloveniji, čije su države ugovornice, između ostalih, Republika Hrvatska i Bosna i Hercegovina. Uspostava funkcionalnih blokova zračnog prostora je jedan od najvažnijih proizvoda zakonodavnih paketa Jedinog europskog neba I i II te samim time i ISIS projekt ne smije svaku takvu inicijativu dovesti u pitanje ili dovesti države korisnice projekta u situaciju da nisu u mogućnosti izvršavati svoje međunarodno pravne obaveze. Nastavno na raspravu, prijedlog delegacije Republike Hrvatske je bio da se aktivnosti usmjere na izradu procjene trenutne situacije zračnog prostora država korisnica ISIS projekta u odnosu na potrebe i obveze koje proizlaze iz inicijative Jedinog europskog neba. Naš stav vezan uz izradu studije o izvodljivosti o protoku zračnog prometa u jugoistočnoj Europi je ostao isti, što iz upravo navedenih razloga te i naprednoj fazi koju je došla FAB CE inicijativa što onda proizvodi daljnje obveze za sve države članice te inicijative, a za ovaj slučaj relevantne Republiku Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu.

**Po Vašem mišljenju, koja su to pitanja, u oblasti transporta i infrastrukture uopće, koja zahtijevaju hitnu pažnju regije?**

Po mom mišljenju, suradnja u planiranju infrastrukture i zajednički nastup pred tijelima EU i međunarodnim financijskim institucijama može biti od velike važnosti, kao i suradnja na razmjeni iskustava u harmonizaciji legislative i dobrim praksama pojedinih zemalja. Možda

najprije – priprema zajedničkih prekograničnih projekata i za infrastrukturu i za poboljšanje efikasnosti prekograničnog prometa.

**Vaša ocjena uloge Vijeća za regionalnu suradnju u smislu podrške regionalnim inicijativama i projektima?**

Vijeće za regionalnu suradnju bi trebalo pronaći svoje mjesto čak i u iniciranju regionalne suradnje. Iako nisam potpuno upoznat s aktivnostima Vijeća, mišljenja sam da u prometnoj politici ima dosta prostora za vaš budući rad.