



PIŠE: JOSIP BOHUTINSKI/VLM

JOSIP.BOHUTINSKI@VECERNJI.NET

Politika / Intervju

SINIŠA HAJDAŠ DONČIĆ

TKO NE ZADOVOLJI, HVALA I DOVIĐENJA

N

ovi ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić u intervjuu Večernjem listu otkriva svoje prve poteze, govori o svojim kolegama, prethodnicima... A jedna od bitnijih novosti koje je najavio moguća je davanje autocesta u koncesije.

:: Koliko radnika ima viška u HŽ-u?

Ne mogu odgovoriti na to pitanje dok ne dobijem pravu sliku stanja od sadašnje uprave. Ja zadajem ciljeve, a cilj je željeznica 21. stoljeća. Od predsjednika uprave HŽ Holdinga Renea Valčića, kao uostalom i od drugih čelnih ljudi javnih poduzeća u resoru koji vodim, tražim da u roku od mjesec dana napravi prijedlog plana restrukturiranja. Hoće li taj plan uraditi sam ili unajmiti neku agenciju nije bitno, ali to ću smatrati njegovim planom.

:: Kad francuski konzorcij ZAIC preuzima upravljanje Zračnom lukom Zagreb i kad počinju plaćati koncesijsku naknadu?

Pročitao sam koncesijski ugovor i među ostalim upravo to približio... Koncesionar na upravljanje preuzima postojeću zračnu luku i započinje gradnju novog terminala nakon zatvaranja financijske konstrukcije i ispunjenja drugih uvjeta. Koncesijska naknada plaća se od dana preuzimanja.

:: Prva dva pitanja bila su mali test na "lapsuse". Komadina je svojedobno izjavio da je u HŽ-u višak 5000 ljudi pa se poslije ispričavao da je to bio lapsus, a zamjenik ministra Zdenko Antešić nakon potpisivanja ugovora o koncesiji za ZLZ nije znao kad Francuzi preuzimaju aerodrom na upravljanje i kad počinju plaćati koncesijsku naknadu, a to je pravdao - lapsusom. Što kažete na to da je Antešić potpisao ugovor a da nije znao što potpisuje?

Teško mi je to komentirati jer mi okolnosti i kontekst danih izjava nisu u potpunosti poznati. Vjerujem da je tim ljudi koji je pripremao koncesijske ugovore to radio u najboljoj zaštiti nacionalnih interesa. Mislim da se zamjenik Antešić nije najbolje pripremio za izjave novinarima.

:: Je li trebao znati barem te osnovne stvari o koncesijskom ugovoru?

Duboko vjerujem da je on to znao. Kolega se vjerojatno zbunio.

:: Možete li obećati da neće više biti lapsusa u vašem ministarstvu?

Trudit ću se da ih ne bude. Što se tiče ključalnih stvari, trudit ću se zbog transparentnosti rada, da javnost bude upoznata sa svim strateškim ugovorima poput ovog za ZLZ.

:: Antešić će dakle biti vaš zamjenik. Zašto se niste odlučili za zamjenika po svom izboru, ovog ste naslijedili? Svima dajem priliku. Smatram da Antešić svojim znanjem i iskustvom meni može pomoći. Za pomoćnike ćemo vidjeti, oni su jako važni u sustavu. Oni koji ne budu pratili moj tempo morat će otići.

:: Zašto pomoćnike preispitujete, a zamjenika ne?

Uloga pomoćnika i zamjenika je potpuno drugačija. Pomoćnici imaju konkretne resore za koje odgovaraju. Što se Antešića tiče, on mi je ok. Znam ga otprije kao dugogodišnjeg gradonačelnika Raba. Mislim da će moja energija i njegova umjerenost biti dobra kombinacija.

:: Što mislite o Zlatku Komadini?

Meni je žao kolege s kojim sam dobro surađivao kad smo oboje bili župani. No zdravlje je najvažnije. Čak suosjećam s njim jer sam i sam imao u

**NOVI MINISTAR:
S ČAČIĆEM I
LINIĆEM NEMAM
PROBLEMA.
SVATKO TKO JE
IMENOVAN DA
VODI JAVNO
PODUZEĆE IZ
MOG RESORA
MORA BITI
TRANSPARENTAN I
IMATI REZULTAT**

DANIJELO BERKOVIC/PIXSSELL

O KOMADINI Žao mi je kolege s kojim sam dobro surađivao dok smo bili

određenoj fazi života zdravstvenih problema koje sam uspješno riješio i znam da čovjeku zdravlje mora biti najvažnije.

:: Neki smatraju da je nespreman preuzeo Ministarstvo i pokazao se nesposobnim? Mislim da je zdravstveno stanje prioritetan razlog njegova odlaska.

:: Što mislite o Božidaru Kalmeti? Ništa.

:: Kako ništa? Pa nasmijao sam se.

:: Čemu? Pa Kalmeti.

:: Pa što mislite o njemu kao ministru resora koji vi sad vodite?

Ne bih htio ništa komentirati o svojim prethodnicima.

:: Je li bio uspješan ministar? Vrijeme će pokazati je li bio uspješan ili nije.

:: Ako se uzme kriterij koliko se afera vezalo uz njega, a da ga nijedna optužnica nije stigla, bio je uspješan ministar?

Vrijeme će o tome reći svoje.

:: Koji će biti vaš prvi potez kao ministra, što ćete prvo učiniti?

Osobito bih htio da Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama što prije dođe u Sabor. Taj zakon smatram ključnim u strategiji razvoja maritivnog dijela Hrvatske, a on će pokriti postulate održivosti i postulate za daljnje investicije. Taj zakon će dati naznake decentralizacije i mogućnosti investiranja, ali i zaštite jadranske obale kako ne bi postala "veliko parkiralište". Postoje projekti koje namjeravam aktivirati u cestogradnji za koje nisu potrebna sredstva poreznih obveznika. Jedan od njih je gradnja zadnjih kilometara autoceste Zagreb – Macelj. Sredstva za to osigurava koncesionar. Odmah ću obaviti razgovor i s HAKOM-om i pomoćnikom za telekomunikacije jer me zanima ulaganje u širokopojasni internet. Zanima me i ulaganje Hrvatske pošte u novi logistički centar. HP se mora hitno dislocirati iz centra Zagreba i napraviti logistički centar, inače će loše završiti jer početkom 2013. godi-

Uvođenje širokopojasnog interneta do svakog mjesta i sela u Hrvatskoj bit će jedan od novih projekata

ne počinje deregulacija tržišta malih pošiljaka.

:: Što će biti s upravama javnih tvrtki iz vašeg resora? Dok je Komadina bio ministar, već se znalo i govorilo kako kadrovsku politiku u tim tvrtkama vođe Slavko Linić i Radimir Čačić. Kako ćete se odnositi prema njima?

Mislim da će mi Linić i Čačić biti dobri suradnici uz dvije najvažnije osobe u mojoj priči, a to su Branko Grčić zbog EU fondova koji se vežu i na cestogradnju i luke i željeznicu, te Veljko Ostojić zbog zajedničkog upravljanja ACI-jem i postulate da se promet stavi u funkciju turizma. S Linićem i Čačićem nemam problema u dosadašnjem radu. Ali svaki je ministar odgovoran za svoje ministarstvo. Svatko tko je imenovan da vodi javno poduzeće iz mog resora mora imati business plan, rezultat, učinke i biti transparentan. Tko zadovolji – zadovolji, tko ne zadovolji – hvala i dovidenja.

GRADNJA AUTOCESTA BILA JE POLITIČKA ODLUKA

SVAKA AUTOCESTA treba završavati u luci, a luka u željeznici. Autoceste – da, ali u funkciji turizma. Prvi problem s kojim ću se suočiti je Pelješki most

:: Hrvatske autoceste paralizirane su unutarnjim sukobima smijenjenih i onih koji su došli na funkcije, a bili su smijenjeni kad je HDZ došao na vlast. U HAC-u se bave samo međusobnim obračunavanjem i uglavnom nitko ništa ne radi.

Za takvo ponašanje u HAC-u nisam čuo, ali ako je tako, ono je neprihvatljivo. Autoceste čekaju velik izazov. Imam nacrt plana za autoceste, treba ga provjeriti analizama. Kao što će kolege iz HZ-a imati određeni rok, tako će i kolege iz HAC-a, Autoceste Rijek – Zagreb, Hrvatskih cesta..., imati svoje ciljeve i rokove. Ali ovaj put ti će ciljevi dolaziti iz Ministarstva, a ne iz javnih poduzeća. Ministarstvo daje ciljeve i prati njihovu provedbu. Moj prijateljski savjet svima u mom resoru je: rad, rad, rad i ciljevi. Nemojmo trošiti energiju na nepotrebne stvari.

:: Koji će biti novi projekti koje ćete pokrenuti?

Širokopojasni internet do svakog mjesta i sela u Hrvatskoj bit će jedan od novih projekata. On bi omogućio mnogima da posao obavljaju u svome mjestu. Od novih projekata to će biti još željeznica, redefiniranje cestogradnje, povezivanje zračnih luka s centrima gradova. Jedan od prioriteta će mi biti stavljanje prometa u funkciju turizma. Primjerice, u kontinentalnom dijelu Hrvatske toplice kao generator zapošljavanja zaslužuju dobru prometnu infrastrukturu. Treba zatim riješiti crne točke na hrvatskim cestama... Prije svega, potrebno je izraditi novu prometnu strategiju razvoja Hrvatske.

:: Što će biti sa starim projektima, poput pelješkog mosta, podravskog ipsilona, autoceste Zagreb – Sisak? Smatram da za većinu tih projekata trebaju dodatne cost-benefit analize. Neki od njih su neperspektivni.

:: Koji? Podravski ipsilon? Smatram da je gradnja te autoceste bila politička odluka bivše vlade. Za stanovnike tog područja bolja je brza cesta nego autocesta. Koprivnica i Bjelovar se trebaju povezati sa Zagrebom brzom cestom jer je potrebno povezivati regije sa Zagrebom. Pogledajte autocestu Zagreb – Macelj, koliko je njoj pao promet lokalnog stanovništva. Za njih je bolje da imaju dobru državnu cestu. Svaka autocesta treba završavati u luci. A luka u željeznici. Autoceste – da, ali u funkciji turizma.

:: Kako riješiti problem ugovora za autoceste vrijednih oko sedam milijardi kuna, koji su potpisani prije nekoliko godina, ali autoceste se ne grade jer nema novca?

Rješavat ćemo to korak po korak. Nemam čarobni štapić. Prvi problem s kojim ću se suočiti jest pelješki most. To će mi biti jedan od prvih izazova.

:: Izvođači radova pokrenuli su spor s Hrvatskim cestama jer imaju potpisan ugovor za taj most koji se ne gradi. Kako se izvući iz te situacije? Razgovorima, ako oni ne budu išli, onda arbitražom. Koliko znam, neki su izvođači za pelješki most dobili avans. Imao sam razgovore s HC-om o tom problemu i oni mi za sljedeći tjedan

pripremaju moguća rješenja.

:: Kad će Hrvatska biti spremna za gradnju tog mosta?

To je pitanje prioriteta. Kad nam poraste BDP na 20 tisuća eura po stanovniku.

:: Jesu li autoceste bile prevelik zalogaj za nas ako se pogleda da je sad ARZ pred kolapsom jer ne može vraćati kredite, HAC je došao do granice zaduživanja. Jesmo li pretjerali?

To je pitanje održivog razvitka i odgovor nije jednostavan. Imali smo trenutke u našoj povijesti kad se nije ulagalo u cestogradnju pa se u kratkom vremenu uložilo u ono nužno. Bilo gdje u svijetu dva najveća grada u državi moraju biti povezana autocestom. Logično je da se povezuju luke. Pitanje je samo vremena te usklađivanje budućeg troška i prihoda. Smatram da su sve autoceste bile potrebne. Ali uvijek je pitanje dinamike u gradnji.

:: Što će biti s ugovorima za koje nije osiguran novac?

Sigurno je da se više neće događati da se ugovaraju neki radovi za koje nisu osigurana sredstva. Za mene je nedopustivo da obmanjujemo javnost da će se nešto graditi. Postoji zakon o fiskalnoj odgovornosti. Meni to ulazi i u područje kaznene odgovornosti. Nisam pravnik, no pitam se kako možete nešto ugovarati ako imate 100, a ugovarate nešto za 200. To je kriminal jer vežete uz te ugovore građevinski sektor, ljudi krenu u nešto i onda shvate da za to nema novca. To se više neće raditi. Nijedan direktor u mom resoru neće ugovarati poslove ako mi ne argumentira da ima osiguran novac.

:: Što mislite o koncesijama?

Koncesije mogu pripadati jednom od oblika javno-privatnog partnerstva. Cost-benefit moj odgovor.

:: Imamo primjer Istarskog ipsilona, znate li koliko je RH dobila koncesijske naknade od koncesionara?

Vjerojatno malo, ne znam napamet.

:: Nula kuna. Znači li koliko je država dala koncesionaru? Godišnje oko 17 milijuna eura. Govori li nam to nešto o koncesijama? Koncesionar na autocesti Zagreb – Macelj dosad je platio zanemariv iznos.

Ali su u okviru ugovora sagradili obilaznicu Zagreb – Jankomir koja nije ušla u koncesijsko područje.

:: Uzeli su u koncesiju i na upravljanje odmah već izgrađenih 40 kilometara autoceste.

To je stvar koncesijskog ugovora. Koncesije su stvar ponude i potražnje, ako je konjunktura, lakše je naći partnera. Ako je recesija, ponuda i potražnja se mijenja. Ne odbacujem koncesiju kao model. U smislu monetarizacije u nekim segmentima prometa može biti i dobra, no kroz koncesijski model treba zaštititi i nacionalne interese. Treba rasteretiti proračun ako se nađe win-win situacija, zašto ne? Nisam u načelu protiv koncesija.

:: Što mislite o koncesiji za zagrebački aerodrom?

Koncesijski ugovor je dobar. Mislim da treba postojati jedan odjel koji se samo bavi koncesijama i koji mora zahtijevati plaćanje koncesijske naknade. Hoće li ona biti iz bruto prometa, profita... to je stvar dogovora. Važno da država ne gubi.

:: Što mislite o ideji da se već izgrađene autoceste daju u koncesije?

Razmišljam o kompletnom sustavu autocesta koji uključuje HAC i ARZ. Prije svega treba napraviti cost-benefit analizu, moramo vidjeti što je to core business, a što su to takozvana zavisna društva, a za koja bih onda vezao ugovor s koncesionarom na određeni broj godina. Pogledajte usporedbu troškova održavanja i usluge AZM-a po kilometru s troškovima HAC-a. Razlika je jedan prema tri.

:: Znači, izdvojili biste upravljanje autocestama i dali u koncesiju?

U slučaju koncesije treba naglasiti da nitko neće uzeti autocestu i negdje je



Zalažem se za trasiranje ceste do Dubrovnika u zaleđu Neuma. Stoga će jedan od prvih mojih zadataka biti razgovor s resornim kolegom iz BiH i rješavanje brze ceste do Dubrovnika. Zašto bi građani plaćali autocestu do Dubrovnika kad već postoji do Ploča?



Sigurno je da se više neće događati da se ugovore neki radovi za koje nisu osigurana sredstva. To je kriminal jer vežete uz te ugovore građevinski sektor, ljudi krenu u nešto i onda shvate da za to nema novca. To se više neće raditi



Vlada Zorana Milanovića je vrlo, vrlo nacionalno svjesna i štiti suvremene nacionalne interese, a to je gospodarstvo. Branimo i branit ćemo nacionalne interese. Ako mi ne iskoristimo svoju lokacijsku prednost, iskoristit će je netko drugi

odnijeti. To je stvar upravljanja. A o tome treba donijeti političku odluku. Ako imamo razdoblje od 30 godina, znamo koji su prihodi i rashodi, ako zbog pokretanja investicijskog ciklusa ponovno krećete u cestogradnju, a trebate 3,4 milijarde da si popravite platnu bilancu, ponekad je bolje takve stvari dati u dugotrajnu koncesiju nego imati ekonomsku stagnaciju i pad zaposlenosti idućih 30 godina.

:: Usporedili ste troškove AZM-a i HAC-a, ali isto tako AZM ima znatno veću cijenu cestarine nego HAC, zar ne?

Ako krenete u bilo kakav budući koncesijski ugovor, a naglasak je na ako, naravno da će se onda definirati i početna cijena korištenja autoceste, sve se može koncesijskim ugovorom riješiti.

:: Hoće li biti poskupljenja cestarine?

Prije analize ne mogu ništa reći o tome.

:: Hoćete li spajati ARZ i HAC?

Razmišljam o tome.

:: Zašto opet raspravljamo o trasi autoceste do Dubrovnika kad smo to već apsolvirali prije nekoliko godina, kad je donesena odluka da trasa ide kroz Dubrovačko primorje, napravljeni su projekti i ugovoreni radovi?

Za strateške nacionalne projekte treba postojati konsenzus, ali isto tako ponekad je bolje stopirati projekt koji će vam u budućnosti donijeti veću štetu nego korist i čiji će trošak gradnje biti veći nego da se ti projekti mijenjaju. Dubrovnik je primarno u turizmu ili aviodestinationska ili kruzerska destinacija. Za trasiranje sam ceste do Dubrovnika u zaleđu Neuma. Stoga će jedan od prvih mojih zadataka biti razgovor s resornim kolegom iz BiH i rješavanje brze ceste do Dubrovnika.

:: Znači, neće biti autocesta nego brza cesta?

To će biti doprinos građana Hrvatske Jugu, to je pitanje i demografske politike. Zašto bi građani plaćali autocestu do Dubrovnika ako postoji autocesta do Ploča? Zašto ne bi bila brza cesta do Dubrovnika, ona ima dva traka sa svake strane.

:: Što će biti prioriteta u željeznici? Prioritet je pruga Rijeka – Zagreb. Imam ideju da se u Koprivnici napra-

- Što mislite o Kalmeti? Kalmeti? Ništa. - Kako ništa? Pa nasmijao sam se - Čemu? Pa Kalmeti.

vi tzv. željeznički hub. Zašto bi to manipulativno čvoriste bilo u Mađarskoj kad može i kod nas? Nizinska pruga gradit će se isključivo po koncesijskim modelima, znači na rizik privatnog partnera. Mi ćemo dati u taj projekt prostor, koridor, ali nećemo ulagati nacionalna sredstva u tako skup projekt. Hoće li taj koncesionar biti iz Kine, Indije... sasvim je svedjedno.

:: Neki kažu da u EU nisu skloni da se nizinska pruga da u koncesiju nekam izvan EU, pogotovo ne Kinima?

To je zbog luke Hamburg, to je stvar nacionalnih interesa.

:: Hoćete li u tom slučaju braniti hrvatske nacionalne interese?

Da. Vlada Zorana Milanovića je vrlo, vrlo nacionalno svjesna i štiti suvremene nacionalne interese, a to je gospodarstvo. Branimo i branit ćemo nacionalne interese. Ako mi ne iskoristimo svoju lokacijsku prednost, iskoristit će je netko drugi.

župani. Zdravlje je najvažnije, suosjećam s njim jer sam i ja bio bolestan