

Evidencijski broj / Article ID: 12043432  
Vrsta novine / Frequency: Dnevna  
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska  
Rubrika / Section: Naslovnica



MINISTAR ZLATKO  
KOMADINA

# Cestarine bi zimi mogle biti niže

Str. ►► 10. i 11.

ZLATKO KOMADINA: MINISTAR POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, MINISTARSTVA KOJE OKUPLJA OKO 50

# Cestarine bi ljeti mogle

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 osvrtni na svog prethodnika Božidara Kalmetu, kaže da o prethodnicima nije pristojno loše govoriti, ali potvrđuje 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 kadrovanjem, 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 za posluživanja 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 radova na koridoru 5c u Slavoniji koji su u tijeku, te onaj dio na istom koridoru od granice BiH do Ploča. Također će u plan izgradnja dionica autoceste od Zagreba do Siska te od Vrbovca prema Koprivnici. Za autocestu Rijeka-Žuta Lokva je u planu izrada cjelokupne projektne dokumentacije, kao i početak gradnje

dionice Žuta Lokva-čvor Senj. Vjerujete li da će gradnja te dionice biti pokrenuta 2013.?

– Sudeći po pripremljenosti projekta, to je moguće. Sljedeća faza je izgradnja dionice od Križišća prema Novom Vinodolskom, čime bismo riješili obilaznice Crikvenice i Novog Vinodolskog, te ujedno približili Liku i podvelebitsko Primorje.

Kako će se raspletjavati priča o napretku autoceste prema Dubrovniku? Tu je dosta otvorenih pitanja, od izmjene trase na sjever na teritorij BiH od odustajanja od izgradnje Pelješkog mosta?

– U ovom trenutku sigurno nemamo mogućnosti krenuti u sve što bi pojedine sredine u RH očekivale i morat će se dio planova revidirati za naredne četiri godine. U razgovorima s predstavnicima BiH moramo vidjeti kakvo je rješenje moguće, a da pritom zadovoljimo interese građana Dubrovačko-neretvanske županije. Tu su

**” 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 kvalitativno povežati 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 finansijskog 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 prijeđe 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 Primorskegoranske 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 autoceste 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 državnim 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. Vodenje 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 autoceste. Treba razmišljati 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 autoceste 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-



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 nauštrb susjeda mogli prolaziti. Našu mrežu autoceste potrebno je povežati 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 u 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.

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

TVRTKI I INSTITUCIJA, A OD KOJEG SE OČEKUJE DA POKRENE ZAMAŠNJAK INVESTICIJA I VELIKIH POSLOVA

# biti veće, a zimi niže

## Riješit ćemo pitanje brzine na obilaznici

Hoćete li nešto poduzeti s ograničenjem 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 različito 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. Rađena 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

## Izgleđnija je kopnena veza s Dubrovnikom bez Pelješkog mosta

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.

## 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

## 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 području u špici turističke sezone.

obnovljena dionica Vinkovci-Tovarnik, koja je prvi projekt financiran iz fondova EU-a. U planu je obnova i modernizacija pruga Novska-Okučani i Novska-Ivančić Grad. Planira se i gradnja regionalnih i lokalnih pruga dužine od 10 do 15 km. Treba pokrenuti odgodenu 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 Đure Đakovića 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 tijekom odabir partnera. Naša ideja je da se HŽ infrastruktura izdvoji kao posebna tvrtka iz sustava HŽ-a, dok bi dio koji upravlja prometom trebalo pripremiti 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 probleme misli usmjeravati na Ministarstvo može odmah otići. Sugovornik sindikata u poduzećima, pa tako i u HŽ-u, su uprave i njihov je posao da sješavaju, 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



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

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 zajednička 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 sred-

stva 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 neopodrižno 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 nat-

## Ječaja?

– 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. Jadroliniju vidim kao snažnu i modernu kompaniju, koja će i dalje biti garancija kvalitete u povezivanju otoka i kopna.