



BOŽIDAR KALMETA, MINISTAR MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE:

Vlada će prijevoznicima sufinancirati kupnju novih vozila

Od zahtjeva za podizanje konkurentnosti hrvatskih prijevoznika rješavaju se tri problema: utvrđivanje količinskog popusta za upotrebu autocesta, smanjenje visine naknade za upotrebu cesta i postizanje dogovora s Inom da udruge prijevoznika odnosno klasteri dobiju popust pri nabavnoj cijeni goriva i odgodu plaćanja

Razgovarali: Marijan Banelli i Željka Laslavić

Osnutkom 'novoga' Ministarstva mora, prometa i infrastrukture stvara se pretpostavka za rasterećenje ministra Božidara Kalmeta, koji bi tako mogao više pozornosti posvetiti prometnoj industriji. U razgovoru za Prijevoznik Kalmeta je objasnio u kojoj su fazi započeti projekti, kakva će biti budućnost prijevoznništva nakon ulaska Hrvatske u EU i kako se ministarstvo koje vodi i Vlada namjeravaju uključiti u rješavanje gorućih problema prijevoznika, koji se suočavaju sa svakodnevnim smanjenjem konkurentnosti. Za razliku od europskih prijevoznika, koji prosvjeduju uglavnom zbog povećanja cijene goriva, hrvatski imaju mnogo više razloga za izlazak na ulicu, ali su razjedinjeni da bi donijeli takvu odluku.

• U prošlom mandatu imali ste prilično uspješne sezone otvorenja novih prometnica i prometno-gospodarskih objekata. Što nas ove godine očekuje u gradnji prometne infrastrukture u svim vrstama prometa?

- U ovoj godini u promet će se puštiti nešto manje od 90 kilometara autocesta, i to najprije u srpnju 37 kilometara dopune do punog profila

od Oštrovice do Vrbovskog na autocesti Rijeka - Zagreb. Do kraja godine bit će gotove dvije dionice na autocesti Zagreb - Split - Dubrovnik, i to Šestanovac - Zagvozd u dužini od 13 kilometara i Zagvozd - Ravača od 27 kilometara, te devet kilometara brze ceste Ploče 1 - Luka Ploče. Gradimo drugu cijev tunela Sveti Rok i Mala Kapela, koji bi trebali biti gotovi i prije roka, planiranog do turističke sezone 2009., tako da će još ove godine vozači morati biti strpljivi u špici sezone. Radi se i na smjeru Zagreb - Sisak i intenzivno na koridoru V. c kroz Slavoniju, gdje početkom iduće godine očekujemo otvorenje dionice Đakovo - Osijek. Uskoro ćemo početi raditi na Istarskom ipsilonu, na dopuni za puni profil.

• Hrvatski otoci još nisu adekvatno povezani s kopnom, što je uteg za lokalno stanovništvo i turističke djelatnike, koji ovisi o pomorskim prometnim vezama. Ima li kakvih novosti u pomorskom prijevozu?

- Dobra pomorska prometna povezanost otoka s kopnom i otoka međusobno najvažniji je segment života i uvjet ostanka na otocima, u čemu je u posljednjih nekoliko godina napravljen velik iskorak. Ove će godine Jadrolinija do kraja lipnja u floti imati još tri gotovo nova trajekta koje je ne-

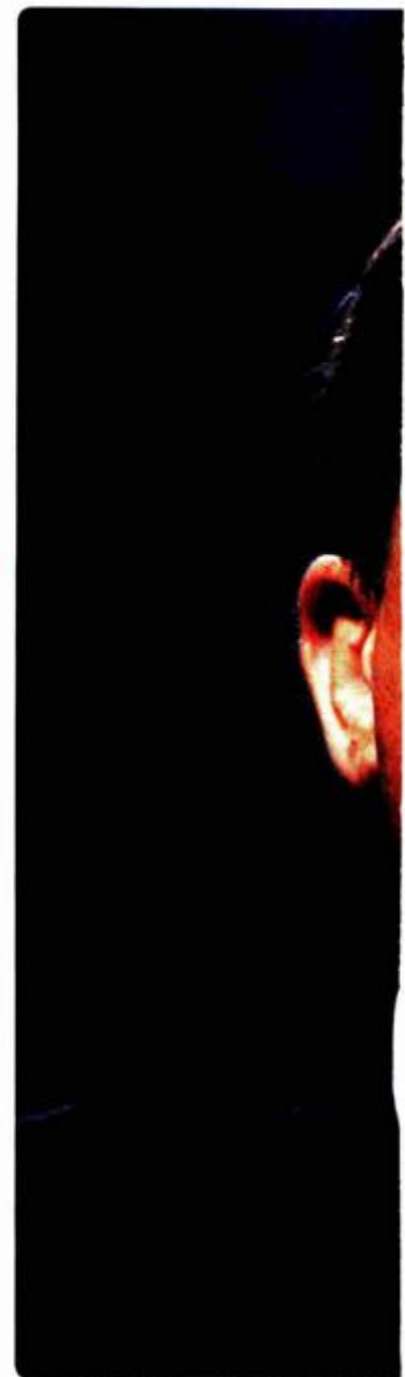
давно nabavila u Grčkoj.

Za dobru povezanost otoka važne su i luke. U državnim lukama posljednjih nekoliko godina traje investicijski zamah u gradnji nove i modernizaciji postojeće infrastrukture. Ministarstvo u 2008. u luke Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik planira znatno uložiti, i to otprilike 213 milijuna kuna, a u ribarske luke, da bi se osigurali potrebni vezovi za ribare, 12-ak milijuna.

Kad je riječ o ulaganjima u luke važne za županije, u posljednje četiri godine sagrađene su i obnovljene 54, od kojih su 37 u funkciji prometnog povezivanja otoka, a ove su godine potpisani su ugovori za modernizaciju još 21 luke, od kojih su 14 trajektne, a drugih sedam nisu u funkciji izravnog prometnog povezivanja, ali imaju veliko gospodarsko značenje.

• Vaše je ministarstvo počelo podupirati projekt gradnje intermodalnog sustava logističko-distributivnih centara u RH u skladu s prometnom politikom EU. Naručili ste dvije studije na tu temu koje se trebaju prezentirati Vladi RH radi donošenja odluke o strateškoj važnosti tih projekata. Kad se može očekivati prezentacija u Vladi?

- S obzirom na stalan rast prometa robe Hrvatska ima potencijala da po-



stane pretovarno-logističko središte u ovom dijelu Europe i tako rastereti zakrčene europske ceste i pritom, naravno, financijski profitira. Postoji prijedlog da kolodvor bude na mjestu današnjega ranžirnoga željezničkog kolodvora, na 350 tisuća četvornih metara, s mogućnošću proširenja na još toliku površinu južno od obilaznice prema Zračnoj luci Pleso i zemljišta na tom potezu. Riječ je o ključnom strateškom mjestu za intermodalni prijevoz jer je na sjecištu X. i V. europskog koridora, ima vezu s riječkom lukom te željezničku i cestovnu mrežu prema visokim europskim standardima. Na toj bi lokaciji bio moguć



izravan silazak vozila sa zagrebačke obilaznice, na kojoj se sijeku putni smjerovi istok-zapad i sjever-jug. Važna je i blizina zračne luke Pleso i blizina rijeke Save kao potencijalnoga plovnog puta kao i blizina luke Sisak uz dobru cestovnu i željezničku infrastrukturu te spajanje na plovni put Sava - Dunav. Zahvaljujući takvu položaju to bi bilo pravo središte skladištenja, pretovara, obrade, dorade i distribucije robe u sklopu intermodalnog sustava prijevoza.

• U kojoj je fazi je gradnja nizinske pruge Zagreb - Rijeka i kad se može očekivati njezin završetak?

- U tijeku je projektiranje i izrada studijske i tehničke dokumentacije za nizinsku prugu. Posebna pozornost posvetit će se rješavanju prometne problematike u čvorištima Zagreb i Rijeka jer su to veoma kompleksne prometno-tehničke cjeline. Za zagrebačko čvorište izrađuje se prostorno-prometna studija cjelokupnoga prometnog sustava. U njoj bi valjalo odrediti potrebe i predložiti rješenja i za cestovni i za željeznički promet u zagrebačkom čvorištu, a isti model primijenit će se i na rješavanje prometne problematike u riječkom čvorištu. Projekti za dva najveća tunela (Kapela 1 i Kapela 2, svaki u dužini

od 14,5 km, na dionici Novi Vinodolski - Josipdol) bit će završeni ove godine. No s obzirom na problem vezan uz izmjenu prostornih planova Primorsko-goranske i Karlovačke županije teško je odrediti datume objave natječaja odnosno početka izvedbe radova na dionici južno od Karlovca. Nizinska pruga dimenzionirana je na temelju planiranoga razvoja riječke luke. To znači da će se njome moći prevesti sav teret koji će stizati u riječku luku ili će se iz nje otpremati. Jednako tako nizinska će pruga moći prihvatiti sve putnike i svu robu koji će u Rijeku stizati prugom što će prolaziti kroz budući tunel ispod Učke i kojom će se spojiti željezničke pruge u Istri, kao i teret koji će drugim prugama stizati do Zagreba i odatle se otpremati prema Mađarskoj i dalje. Osim toga, očekuje se da će se nakon 2025. kapaciteti u riječkoj luci proširiti na prijevoz kontejnera do novih odredišta. U skladu s time prognozira se da će se 2031. novom prugom prevoziti više od 31 milijun tona tereta na godinu.

• Da bi zadržali istu količinu CEMT-ovih dozvola u 2009., prijevoznici moraju kupiti kamione i prikolice vrijedne otprilike 64 milijuna eura. Namjerava li Vlada pomoći prijevoznicima subvencijama koje su zatražili u svojim zahtjevima?

- Vlada se sprema financirati izradu studije o sufinanciranju kupnje novih vozila za prijevoznike teretnog i putničkog prometa iz sredstava Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, koji ima prihode od naknade za okoliš za vozila na motorni pogon. Stoga bi se dio od tog iznosa trebao upravo na taj način vratiti u cestovni promet radi doprinosa zaštiti okoliša, čime bi se pomoglo prijevoznicima pri kupnji novih vozila.

• Prije točno godinu dana Koordinacija prijevoznika i komora s vama je potpisala Protokol o Akcijskom planu za dizanje konkurentnosti hrvatskih cestovnih prijevoznika. Od 12 prijevoznika zahtjeva do danas je uspješno riješen samo jedan, s time da je u međuvremenu pridodano još gomilu novih zahtjeva. Ima li Ministarstvo dovoljno snage i mogućnosti za raščišćavanje nagomilanih problema u prijevozništvu i postoji li mogućnost formiranja stručnog tima koji bi ih rješavao?

- Od zahtjeva za podizanje konkurentnosti hrvatskih prijevoznika trenutno se rješavaju tri goruća pro-

blema: utvrđivanje količinskog popusta za upotrebu autocesta, smanjenje visine naknade za upotrebu cesta koju se plaća pri registraciji motornih vozila i postizanje dogovora s naftnom kompanijom Inom da udruga prijevoznika odnosno klasteri dobiju popust pri nabavnoj cijeni goriva i odgodu plaćanja. Na sastanku u naftnoj kompaniji Ini prijevoznici su izrazili zadovoljstvo, pa uskoro očekujemo i potpisivanje ugovora. Naravno, Ministarstvo ima snage i volje za rješavanje tekućih problema i svakodnevnim radom pomaže hrvatskim prijevoznicima u sklopu svoje nadležnosti, pa čak i više.

• Prijevoznici u Europi prosvjeduju protiv poskupljenja nafte i bogaćenja naftnih kompanija. Hrvatski prijevoznici dosta su razjedinjeni u vezi s time treba li prosvjedovati ili ne treba. Kontinentalci (Istrani i Primorci) su za prosvjede, a tradicionalno buntovni Dalmatinci protiv njih. Kako objašnjavate taj fenomen?

- S prijevozničkim smo udrugama stalno u kontaktu i svi se slažemo da je energetska kriza globalni problem jer cijena nafte pogada sve slojeve stanovništva i sve grane gospodarstva. Usprkos teškim uvjetima poslovanja naši prijevoznici ne namjeravaju prosvjedovati, nego zajedno s Ministarstvom rade na realizaciji svojih zahtjeva, i to, prije svega, na podizanju konkurentnosti.

• Imenovali ste članove Savjeta za promet pri MMPJ-ju. Zašto bi i kada Savjet počeo raditi?

- U tijeku je priprema za sazivanje sjednice Savjeta za promet na kojoj će se izabrati predsjednik i dva potpredsjednika i tako stvoriti sve pretpostavke za rad tog tijela.

• Mislite li da će odluke iz poglavlja 14., usklađene sa zakonima i propisima EU, koje je vaše ministarstvo uspješno odradilo, pozitivno utjecati na gospodarstvenike u prijevozu kad uskoro uđemo u EU?

- Možemo konstatirati da je hrvatsko zakonodavstvo danas potpuno usklađeno s pravnom stečevinom EU s obzirom na pristup djelatnosti i tržištu cestovnog prijevoza tereta i putnika. S tim u svezi hrvatski će prijevoznici s danom pristupanja u EU imati otvoreno tržište pri obavljanju cestovnog prijevoza, što im je danas ograničeno kvotama dozvola koje to ministarstvo na svim pregovorima uspješno povećava. ■