

SHSDANIJEL MILETA, DRŽAVNI TAJNIK U
MINISTARSTVU MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

PRUGE BIVŠE JUGE

konkurirat će željeznicama EU-a

PIŠE

DAVORKA BLAŽEVIĆ

Danijel Mileta, 35-godišnji Šibenčanin, nedavno je imenovan za državnog tajnika u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture. Tek što je dužnost preuzeo, dopalo ga je voditi "vrući projekt" svojevrstnog reintegriranja željeznice na području dezintegrirane ex Jugoslavije. Kada će projekt zaživjeti, što znači za nacionalne željeznice i je li to, kako neki odmah sumnjičavo vrte glavom, novi pokušaj stvaranja nekakve jugosfere, jer, eto, spominje se i povezivanje aviokompanija u regiji? Sve smo to pokušali saznati u razgovoru sa državnim tajnikom Miletom, inače diplomiranim inženjerom elektrotehnike koji je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu završio i poslijediplomski znanstveni studij "Organizacija i menadžment".

Preplaćeni HŽ menadžment

Koji su argumenti za objedinjavanje željeznica i osnivanje "Željeznice SHS" (Srba, Hrvata i Slovenaca) i koliko su oni dominantno ekonomski?

– Osnovni i jedini razlozi za povezivanje s kompanijama u regiji su poslovne, tj. ekonomske prirode. Znam da određene asocijacije postoje kad se spomenu u zajedničkom kontekstu Slovenija, Hrvatska i Srbija, ali ovaj put nema govora o političkom udruživanju ili administrativnoj zajednici država. Države u ovome slučaju samo pružaju

podršku domicilnim željeznicičkim kompanijama, odnosno njihovoj zajedničkoj kompaniji pri prelasku tereta preko granice, ubrzavajući administrativne procedure. Druga zadaća država je da održavaju željezničku infrastrukturu na visokom nivou, odnosno da grade novu. Sve to skratilo bi vrijeme transporta i podiglo konkurentnost. U Hrvatskoj kreće novi zamah u gradnji i obnovi željezničkih pruga, sve više temeljen na financijskim sredstvima fondova EU-a. Sad je bitno u kratkom roku pripremiti natječajnu dokumentaciju.

Činjenica je da HŽ prolazi godinama duboku krizu, da je tamošnji menadžment preplaćen, trom i neefikasan, no uporno ostaje na svojim pozicijama. Zbog čega se najprije ne mijenja Uprava tvrtke, a potom i poslovna politika?

– U HŽ-u, uključujući tvrtke-kćeri i ovisna društva, ima više od 18.000 zaposlenih. To je sustav koji se stvarao desetljećima, samim tim ima određenu korporativnu kulturu koja se ne može promijeniti preko noći. Svi znamo kako završe jednodnevne revolucije. Članovi Uprava u HŽ-u suse u zadnjih nekoliko godina i te kako promijenili; pomaci nabolje vide se u većem dijelu tvrtki. Dio ovisnih društava jest u vrlo lošem stanju, ali planovi za njih postoje. Ono na što se HŽ treba pripremiti jest liberalizacija tržišta preko koje će ući konkurencija pokušavajući uzeti dio tržišta, samim time dodatno nagristi nacionalne željeznice. U tijeku je natječaj za izradu Programa održivosti i konkurentnosti željezničkog sektora u RH, na koji su se javile vodeće svjetske konzultantske tvrtke. To bi bila druga i završna faza u restrukturiranju HŽ-a.

U kojoj su fazi pregovori s ministrima u Srbiji i Sloveniji o povezivanju željeznica i

kakvi su očekivani financijski učinci toga? Smeta li vama, ili komu drugome u Vladi, što će budućom zajedničkom tvrtkom upravljati Slovenija?

– Zajednička tvrtka naziva "Cargo 10" pred administrativnim je završetkom osnivanja i prvi teret bi trebala prevesti početkom listopada. S obzirom na to da je Slovenija već u Europskoj uniji, bilo je najprikladnije smjestiti sjedište tvrtke u Ljubljani. To ne znači da će Slovenija upravljati tvrtkom, nego će to činiti tročlani odbor direktora sastavljen od predstavnika svih triju željeznica. Naknadno će biti izabran izvršni direktor koji će usko surađivati s odborom direktora. Iznovački kapital od 100.000 eura podijeljen je na tri jednaka dijela.

Je li točan, ili samo propagandan, podatak da bi svaka od triju željeznica mogla godišnje zarađivati 50 milijuna eura?

– To je podatak iz nečijeg "rukava". Očekivano povećanje prihoda hrvatske tvrtke HŽ Cargo d.o.o., koja participira u ovome poslu, jest oko 50 milijuna kuna na godišnjoj razini. Mnogi u Hrvatskoj drže da je udruživanje željeznica, potom možebitno i aviokompanija itd., početak stvaranja neke nove "jugosfere"? Koliko je opredjeljenje za povezivanje prometne infrastrukture autentična regionalna zamisao koju diktira ekonomska potreba i računica triju država, a koliko rezultat političkog pritiska iz EU-a? Sportski i kulturni djelatnici odavno surađuju, ali se to nekako ne računa pod "državnu, službenu politiku".

– Motiv udruživanja željeznica je potreba zajedničkog nastupa na prijevoznom tržištu kako bi se na X. paneuropskom koridoru ostvarila konkurentnost u odnosu na druge oblike prijevoza, te kako bi se konkuriralo IV. paneuropskom koridoru ko-

Za ulazak u zajedničku slovensko-hrvatsko-srbijansku tvrtku zainteresirane su i Makedonske željeznice, a interes pokazuju i Željeznice Crne Gore. Osnovni i jedini razlozi za povezivanje su ekonomske prirode, nema govora o političkom udruživanju ili administrativnoj zajednici država, tvrdim da nema nikakvoga političkog pritiska iz EU-a. Uostalom, zajednička tvrtka "Cargo 10" će u dogledno vrijeme konkurirati željeznicama država Europske unije

ji također povezuje istočnu i zapadnu Europu, ali prolazi preko drugih država – Mađarske, Rumunjske i Bugarske – koje time ostvaruju gospodarsku korist. Za ulazak u ovu zajedničku tvrtku zainteresirane su Makedonske željeznice, a interes pokazuju i Željeznice Crne Gore. Odgovorno tvrdim da nikakvoga političkog pritiska iz EU-a na ovu temu nema. Uostalom, zajednička tvrtka "Cargo 10" će u dogledno vrijeme konkurirati željeznicama država Unije.

Na dužnost državnog tajnika imenovani ste u lipnju, a već se spekulira da biste mogli naslijediti Ivana Mišetića u "Croatia Airlinesu". On, kažu, odlazi u Atlantic grupu?

– Ivan Mišetić proveo je 18 godina u "Croatia Airlinesu", od čega 13,5 godina kao glavni direktor; po stažu je jedan od najstarijih čelnika neke od europskih aviokompanija. Logično je da se umorio i zasitio tog posla. Pod njegovim rukovodstvom obnovljena je cijela flota, povećao je kapacitete i prihode, dobio sve potrebne certifikate i, što je najvažnije, poslovali su bez jednog ozbiljnoga sigurnosnog incidenta. Počasćen sam što kruže informacije o meni kao budućem glavnom direktoru nacionalnog avio prijevoznika, no one su, ipak, neistinite.

Jesu li informacije o vašem prelasku u CA bile motivirane željom da se hrvatska zračna kompanija privoli na udruživanje s kompanijama u regiji (ex Jugoslaviji), čemu se Mišetić žestoko opirao?

– Udruživanje s kompanijama u regiji mora počivati isključivo na poslovnim razlozima. Uprave su te koje odgovaraju za cjelokupno poslovanje i iniciraju taj vid udruživanja. Argumenti koje aktualno vodstvo CA ima govore u korist neudruživanja sa, primjerice, JAT-om. Udruživanja nisu nužno vezana uz fizi-

ko spajanje kompanija; mogu biti nešto poput aktualnog osnivanja nove regionalne željezničke kompanije, uz nesmetan nastavak rada matičnih kompanija, ili se udružiti na marketinškom i prodajnom planu.

Štrajkovi u CA

Koje to argumente ima Uprava CA koji priječe potencijalno udruživanje s nekad moćnim JAT-om?

– Prije svega, službenih i dokumentiranih inicijativa o bilo kakvom udruživanju ovih dviju kompanija nije ni bilo. Priča je potekla nakon suradnje željeznica Slovenije, Hrvatske i Srbije. "Croatia Airlines" je po prometnim učincima veći prijevoznik od JAT-a, a Hrvatska je na pragu ulaska u EU, što poziciju CA čini bitno kvalitetnijom u pogledu konzumacije prometnih prava. Podaci govore da je 2009. godine CA prevezla 1.751.000 putnika, Adria Airways (Slovenija) 1.143.000, a JAT 1.051.000 putnika. CA je nedavno obnovila svoju zračnu flotu, što se ne može reći za JAT. CA je članica Star Alliance koja na svijetu preveze svakoga četvrtog putnika.

Nedavno je u CA bio štrajk zaposlenika, a kompanija bilježi i gubitke. Koliko je za to odgovoran direktor Mišetić?

– Zadnje dvije godine su zabilježene serije štrajkova u europskim zrakoplovnim kompanijama, pa ne čudi takav oblik pritiska na upravu i u CA. Da, CA bilježi gubitke u prošloj godini i prvom polugodištu ove godine. Naravno da je Uprava najodgovornija za poslovanje kompanije i dogadjanja u njoj, ali su i globalna kriza, ovogodišnja erupcija vulkana i druge neprilike napravili svoje. U posljednjih nekoliko godina propao je nemali broj europskih aviokompanija, a prošlogodišnji gubitak avioindustrije je na razini 11 milijardi dolara.



Mileta: Zajednička tvrtka "Cargo 10" prvi teret trebala bi prevesti početkom listopada ANTE ČIŽMIĆ/CROPIX

