

ZLATKO KOMADINA, MINISTAR POM

ISTINA, NEDOVOLJNO SAM PRIPREMLJEN ZA SVOJ NOVI RESOR.

Ali, to je bilo neizbježno s obzirom na stanje. Dočekali su me enormni dugovi javnih poduzeća i nedostatak reformi!

Zlatko Komadina, nakon punih 10 godine provedenih na funkciji župana, jedan je od najiskusnijih ministara u novoj Vladi. Bilo je logično, a bila je to i njegova želja, da preuzme jedan od najvažnijih resora, promet i infrastrukture. No da je znao ono što danas zna, a to i sam nezavršno priznaje, pitanje je bi li pristao na takvu raspodjelu ministarskih mandata. Uz svog sugrađanina Slavka Linića i Radimira Čačića, Komadina u ovoj Vladi ima daleko najteži posao. Restrukturirati velike tvrtke gubitake kao što je HŽ, spriječiti bankrot cestovnih javnih poduzeća, a pritom gurati velike infrastrukturne projekte jer je Milanovićeva Vlada sve karte za izvlačenje države iz duboke krize bacila upravo na nove investicije. U "Kocniku", gdje je sjedište njegova ministarstva, dolazi ranom zorom i odlazi kasno navečer, djeluje umorno i zabrinuto. Još uvijek muku muči i s kadrovima, on je jedini ministar koji je izgubio pomoćnika, Vladimira Ferdeljija, prije nego što je ovaj i započeo s radom.

● **Poznato je da ste jedva uspeli ekvipirati tim suradnika u ministarstvu, a jednog ste već izgubili. Jeste li razočarani zbog toga?**

Gospodina Ferdeljija predložio sam da upravlja planiranjem, pripremom i provedbom strateških prometnih infrastrukturnih projekata koji se u najvećoj mjeri provode kroz javna trgovačka društva i koncesijskim modelom. Po mom sudu, upravo mu je njegovo višegodišnje iskustvo u poslovstvu trebalo biti glavna prednost, no pokazalo se da se upravo iz tog razloga nije uklopio u ulogu pomoćnika ministra.

● **Imate li već novog kandidata za tu pomoćničku funkciju?**

S obzirom na složenost ministarstva u smislu stru-

Gradnja nizijske pruge vrijedne oko 5 milijardi eura najvažniji je projekt u razvoju čitavog riječkog prometnog pravca

U posljednjih osam godina HŽ je iz proračuna dobio više od 16 milijardi kuna, a restrukturiranje nikad nije provedeno

Zbog sezonskog intenziteta prometa razmotrit ćemo opciju da cestarine budu niže u zimskom periodu, a više tijekom ljeta

no je da prostora za smanjenje cestarina nema. Zbog sezonskog intenziteta prometa razmotrit ćemo opciju da cestarine budu u određenom postotku niže u zimskom razdoblju kako bismo stimulirali veće korištenje autocesta, dok bi ljeti ili pak vikendom one bile nešto više kako bi se smanjile gužve.

● **Kakve su šanse da se projekt Pelješkog mosta, koji je ova Vlada već otpisala, prometno amortizira trajektnim povezivanjem prije stupanja na snagu schengenskog režima?**

Proširenjem luke u Trpinju i uvođenjem većeg trajekta na liniji Ploče-Trpanj ispunjeni su minimalni uvjeti za drugačiji režim prometa koji nastupa ulaskom Hrvatske u EU, no to bez brze ceste preko Pelješca nije pravo rješenje. Razumijem želju juga Hrvatske za izgradnjom mosta, ali nije financijski realno istovremeno rješavati povezivanje Dubrovnika autocestom odnosno cestom preko BiH i brzom cestom preko Pelješca.

Pelješki most nije dovoljno sagledavan s ukupnog prometnog i financijskog aspekta, a previše se o njemu govorilo s političkim predznakom. Smatram da bi neškodljiv prolaz pored Neuma uz rekonstrukciju i dogradnju magistrale bilo najlakše i najpovoljnije rješenje u ovom trenutku.

● **Hoće li u vašem mandatu početi pripreme za gradnju nizijske pruge i koliko je izgledna privatizacija HŽ-a, za što je navodno zainteresiran moćni Deutsche Bahn?**

Izgradnja nizijske pruge vrijedne oko 5 milijardi eura svakako je najvažniji investicijski i infrastrukturni projekt temeljen na razvoju riječkog prometnog pravca. Prva dionica pruge Dugo Selo-Križevci, za koju bi dokumentacija trebala biti go-

kovnih specijalnosti, kao i razlika u primanjima u državnoj upravi u odnosu na trgovačka društva kojima je uprava nadležna, a posebice na privatni sektor, teško je naći kadrove za upravljačke funkcije kojima životne i radne okolnosti dopuštaju takav nimalo lagan političko-stručni angažman.

● **Malo vas ima u javnosti. Zašto?**

Resor koji sam preuzeo spada u red najtežih jer je Ministarstvo nadležno za 50-ak tvrtki, ustanova i agencija. Samo upravljačke i nadzorne funkcije imaju 500-tinjak osoba, bez uprava ministarstva i bez desetaka tisuća zaposlenih u tim pravnim osobama.

U ovom trenutku moj prioritet je urediti sustav koji je zapušten i bez adekvatne koordinacije i subordinacije. Nedostaje još uvijek dio kadrova, procedure i baze podataka. U proteklih mjesec dana radili smo na novom ustroju ministarstva, pripremili proračuna i radi se analizi za zatečenih i budućih projekata. Zato ne možete biti u javnosti i za radnim stolom do osam sati navečer.

● **U medijima vas se kritizira da ste nedovoljno pripremljeni preuzeli vođenje velikog i zahtjevnog resora. Što vi na to kazete?**

U pravu ste, jer je teško biti pripremljen na stanje koje sam zatekao. Tu prije svega mislim na enormne dugove u dijelu javnih poduzeća i

PIŠE NEVENKA HORVAT SNIMIO DRAGAN MATIĆ/CROPIX

neprovedene strukturne reforme.

● **U izradi je proračun u kojem će najveće restrikcije biti na stavci subvencija. Znae li već koliko će u ovoj godini manje novca primiti glavni potrošači državnog novca iz vašeg resora, HŽ i Jadrolinija?**

Očekujem da će subvencije Jadroliniji biti na prošlogodišnjoj razini, dok će, s obzirom na limite Ministarstva financija, najveći proračunski rezovi biti na subvencijama HŽ-u.

● **Najavljuje se restrukturiranje HŽ-a. Kako to mislite provesti? Vaši prethodnici nisu uspjeli.**

Posljednjih osam godina HŽ je iz državnog proračuna primio 16 milijardi kuna, a restrukturiranje nije provedeno. Restrukturiranje je morala i sada mora provesti

Društva koja ne obavljaju osnovnu djelatnost vezanu za prijevoz morat će se postaviti tržišno, nemamo novca za njih

Uprava HŽ-a kako bi taj sustav mogao postati efikasan i spremno dočekati nove uvjete na tržištu ulaskom Hrvatske u Europsku Uniju.

Društva koja ne obavljaju osnovnu djelatnost vezanu za željeznički prijevoz morat će se postaviti tržišno. Nedostatak proračunskog novca za poslovanje i projekte uprave će morati nadomjestiti kreditnim sredstvima paralelno provodeći restrukturiranje tijekom ove godine. Težište ćemo staviti na investicije u željezničku infrastrukturu te modernizaciju i izgradnju voznog parka. Za to također treba angažirati kreditna sredstva kako bi se zapolili kapaciteti Gređelja, Končara i Đure Đakovića, za što je zainteresirana Europska banka za obnovu i razvoj, a o čemu ćemo sljedeći tjedan razgovarati.

● **Zatekli su vas i enormni dugovi u glavnim cestovnim javnim poduzećima, ARZ-u zbog prezaudženo sti prijeti i bankrot, kako ćete te probleme riješiti, refinanciranjem dugova, posezanjem u proračun...?**

Financijsko stanje ARZ-a je zaista ozbiljno jer je društvo odlukama bivše Vlade dovedeno u situaciju da ne može samostalno otplaćivati svoje obveze. To se odnosi na izgradnju riječke obilaznice, kao i na otkup autoceste Rupa-Rijeka, i to nepovoljnim kreditima.

Stoga će se izvesti reprogramiranje kredita, a za osta-

le godine, u slučaju ako se obveze ne preuzmu u javni dug, bit će potrebno produžiti rok i područje koncesije da bi se mogao izvršiti reprogram ili refinanciranje.

● **Jedno od najavljenih rješenja je i koncesioniranje već izgrađenih autocesta. Jeste li već o tome na Vladi konkretnije razgovarali?**

Pitanje davanja autocesta u koncesiju nije prometno pitanje, već pitanje javnih financija i zahtijeva temeljitu stručnu elaboraciju.

Pitanje je bi li Hrvatska kroz taj model u ovom trenutku dobila sav uloženi novac i budući pripadajuću dobit od mogućih zainteresiranih koncesionara. Time se otvara i pitanje poduzeća koja sada upravljaju mrežom autocesta.

● **Hoće li i Hrvatska uvesti vinjete, mijenjati politiku cijena?**

Sustav vinjeta jest predmet rasprava, ali bi podloga morala biti financijska simulacija prihoda. Osobno nisam pobornik ukidanja postojećeg koji se temelji na načelu "koliko voziš, toliko platiš" i uvođenja sustava vinjeta bez sveobuhvatne argumentacije.

Cestarina se godinama nije mijenjala. Radena 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

PRSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE



Otvorni
INTERVJU

Nizinska pruga je vrlo složen i zahtjevan projekt koji se teško može platiti samo iz sredstava EU, pa razmatramo model koncesija

tova do sredine ove godine, trebala bi se graditi EU sredstvima iz Kohezijskog fonda u 2013.

Nizinska pruga je vrlo složen i zahtjevan projekt, koji se teško može financirati isključivo sredstvima EU-a, pa ćemo stoga paralelno razmotriti model koncesioniranja kroz kapital Europe ili Kine. Naime, financiranja se može prihvatiti onaj tko može osigurati tokove roba na tom pravcu te tako opravdati investiciju. Ako bi bilo interesa, mogli bi se skratiti rokovi gradnje u odnosu na fondovsko financiranje.

Riječ je o dosad najsloženijem investicijskom projektu koji nadilazi sva slična hrvatska postignuća, pa tako i ona u cestogradnji. Nizinsku prugu i kontejnerski terminal treba promatrati kao jedinstven projekt, koji se mora vremenski poklopiti s rastom tereta i razvojem pratećih gospodarskih zona.

● **Što će biti sa zagrebačkom zračnom lukom? Hoćete li razmatrati jednu ponudu koja je pristigla za koncesiju ili idete na novi natječaj?**

U tijeku su dodatne stručne analize ponudbene dokumentacije i u postupku je osnivanje povjerenstva za davanje koncesije za Zračnu luku Zagreb na ministarskom nivou.

● **Što je s autocestama, planira li se i dalje gradnja autoceste do Ploča, koridora Vb, ili se staje sa svime?**

Tijekom ove godine radovi će se nastaviti odvijati intenzitetom koji predviđa dovršetak preostale poddionice autoceste od Vrgorca do čvora Ploče, duljine 11 km, do sredine 2013. godine. Predviđena je i daljnja izgradnja dionica autoceste od Zagreba do Siska, od Vrbovca prema Koprivnici i na koridoru Vc, koji uključuje izgradnju mosta Drava.

Za autocestu Rijeka-Žuta Lokva razmatra se moguća dinamika i način zatvaranja financijske konstrukcije. Po stanju pripremljenosti, najprije bi se mogla graditi dionica od Žute Lokve do čvora Senj.

U ovoj godini u planu je puštanje u promet novih 11,5 kilometara autoceste od spoja Metković do graničnog prijelaza BiH i spojne brze ceste Zagvozd-Baška Voda s tunelom Sv. Ilija. ●