



HAC

2,73

milijarde kuna trebali bi biti HAC-ovi ovogodišnji prihodi. Manje od pola prihoda - 1,24 milijarde - oni su od cestarina, a prihodi od naknade od goriva iznose 1,39 milijardi

Restrukturiranje tvrtke bolje rješenje od koncesije

I koncesija i prodaja mirovinskim fondovima bolje je rješenje od 'statusa quo'. No najbolja bi varijanta bila kad bi se sustav naplate osuvremenio, a HAC depolitizirao i pretvorio iz socijalne ustanove u tvrtku koja donosi siguran profit

piše **ANTONIJA KNEŽEVIĆ**

antonijska@hrt.hr

Koncesija, prodaja mirovinskim fondovima ili 'status quo' Hrvatskih autocesta. Oko te tri opcije posljednjih dana lome se koplja, a stručnjaci, političari i sindikati uključili su se u raspravu koji je model dugoročno najisplativiji za Hrvatsku. Odmah nakon Čačićeva plasiranja ideje o ulasku mirovinskih fondova u posao s Autocestama tom modelu pronađene su brojne mane, od zakonskih ograničenja do sposobnosti fondova da se bave upravljanjem autocestama, dok su opciju koncesije koja bi državi donijela 3,5 milijardi eura sindikati dočekali na nož.

Kako onda riješiti problem golemog duga Hrvatskih autocesta koji bi se do kraja godine trebao popeti na 22,7 milijardi kuna? HAC iz redovitog

poslovanja ne može otplaćivati dugove i investirati u gradnju novih dionica autoceste, zbog čega se svake godine mora dodatno zaduživati. U 2011. HAC tako treba otplatiti 5,2 milijarde kuna kredita i 1,25 milijardi kamata, a kako bi u tome uspio, zadužit će se za 6,7 milijardi kuna.

Stave li se sve te brojke na papir, računica australske investicijske banke Macquaire da država za HAC, odnosno 30-godišnju koncesiju, može dobiti 3,5 milijardi eura i novo ulaganje u autoceste od 500 milijuna eura, zvuči fantastično.

Tko bi 'keširao' 3,5 mlrd. eura? No novinski napisi u kojima su iznesene te impozantne brojke ne otkrivaju detaljnije uvjete te koncesije, primjerice preuzima li koncesionar HAC-ove dugove?

Financijski stručnjaci smatraju kako je nemoguće da bi koncesionar tek tako 'iskeširao' 3,5 milijardi eura, već je vjerojatnije da bi preuzeo HAC-ove

dugove, a državi isplatio razliku do 30 milijardi kuna. Dakle, država bi dobila 3,5 milijardi kuna, a koncesionar bi uz to uložio pola milijarde eura u gradnju nove autoceste.

Čak i s takvom računicom, pri čemu koncesionar ukupno ulaže oko 7,3 milijarde kuna i preuzima dugove, ostaje upitno koliko bi mu s postojećom cijenom cestarine i prihoda to ulaganje bilo lukrativno. Naime, na godinu HAC uprihodi 2,73 milijarde kuna (ta brojka na godinu se povećava za oko jedan posto kako se postupno povećava promet, ali i potrošnja goriva), a troškovi zaposlenih i redovitog održavanja iznose oko 780 milijuna kuna. Uz pretpostavku da bi se koncesionar riješio oko 1000 zaposlenih viška i poradio na drugim troškovima na godinu bi mogao uštedjeti 200 milijuna kuna. No treba računati i na to da će, preuzme li HAC-ove dugove i restrukturira ih, na godinu morati plaćati i oko 1,14 milijardi kuna za kamate i glavnice (uz iznimno povoljnu



Stjepko Boban, predsjednik Uprave HAC-a

22,7 milijardi kuna ukupno je HAC-ovo zaduženje. Ove godine zadužuje se 6,7 milijardi kuna kako bi otplatio 5,2 milijarde kuna kredita i financirao gradnju novih cesta

2 milijarde kuna HAC je u 2011. planirao uložiti u gradnju novih dionica autoceste, a za izvanredno i redovito održavanje autocesta potrošit će oko 386 milijuna kuna

880 ljudi zaposleno je na naplati cestarina. Ukupno su u HAC-u 2844 zaposlena. U Sektoru za održavanje autocesta zaposleno je 1577 ljudi

kamatnu stopu). Na godinu bi, dakle, koncesionar u džep mogao staviti milijardu kuna, odnosno 30 milijardi u 30 godina. Na prvi pogled to zvuči odlično za početno ulaganje od 7,3 milijarde kuna, ali treba uzeti u obzir da je riječ o godišnjem prinosu manjem od pet posto kojim će se teško zadovoljiti ozbiljni investitori.

Uostalom, i iz mirovinskih se fondova ovih dana, kada je u javnost iznesena ideja o njihovoj ulaganju u Autoceste, moglo čuti da ne pristaju na godišnji prinos manji od 6,5 posto.

Začkoljice u ugovoru Postavlja se, dakle, pitanje bi li ugovor vlade i koncesionara sadržavao neke 'začkoljice' koje bi mu jamčile veću dobit i sigurnost povrata uloženog. Primjerice, s austrijskim Strabagom za dionicu Zagreb - Macelj sklopljen je koncesijski ugovor kojim se država odrekla PDV-a na cestarinu i zajamčila da će nadoknaditi neostvareni prihod od cestarine ako padne promet na autocesti.

Upravo zbog nepoznavanja detalja kad je riječ o koncesiji za autocestu te zbog činjenice da koncesionar nužno mora zaraditi na koncesiji većina stručnjaka skeptična je u vezi s privatizacijom HAC-a. Smatraju da je bolje provesti njegovo restrukturiranje negoli dati Autoceste drugima na upravljanje.

- Ideju davanja Autocesta mirovinskim fondovima usporedio bih s poslovicom 'besposlen pop jariće krsti'. HAC-u je jedino potrebno racionalnije poslovanje i restrukturiranje, a to, među ostalim, podrazumijeva smanjenje broja ljudi,

osobito u području naplate - ističe prometni stručnjak i profesor **Ivan Dadić** koji se zauzima za uvođenje vinjeta, a poslije i satelitsku naplatu cestarine. Tako bi se, objašnjava Dadić, ostvarile velike uštede jer od 100 kuna cestarine čak 40 odlazi na njezino ubiranje.

Trebamo sami tražiti rješenja koja će donijeti veću zaradu za državu. U slučaju davanja Autocesta u koncesiju profit će otići u privatne ruke - rekao je Dadić te dodao da je samo pitanje ima li politika hrabrosti provesti potrebne rezove u HAC-u.

S njim se složio i ekonomski stručnjak **Ljubo Jurčić** koji kaže da koncesija znači samo kratkoročan dobitak za državu, no dugoročno će na Autocestama zaraditi koncesionar.

- Koncesiju na autocestu isplati se davati pri njezinoj gradnji, a ne kada je gotova. Danas za autoceste ne možete dobiti ni 50 posto vrijednosti uloženog novca jer promet nije zadovoljavajući da bi ta investicija bila isplativa. Najveći je HAC-ov problem prevelik broj ljudi - zaključio je Jurčić. I dok većina stručnjaka smatra da bi se boljom organizacijom posla i uvođenjem modernijeg sustava naplate HAC mogao riješiti velikog dijela ljudi, čelnik najjače sindikalne organizacije u HAC-u **Mijat Stanić** smatra da se za gotovo sve radnike HAC-a može naći posla.

- Potrebno je najprije spojiti HAC i Autocestu Rijeka - Zagreb. Tim spajanjem u administraciji bi se pojavio višak ljudi, no velik broj djelatnika mogao bi se angažirati na pojačanom održavanju autocesta i sličnim poslovima koji se sada daju

vanjskim tvrtkama, s obzirom na to da je znatan broj zaposlenika HAC-a prije radio u Bechtelu, Konstruktoru i drugim građevinskim tvrtkama. Postoji mogućnost i da HAC djelatnost proširi na održavanje vozila. HAC ima velik potencijal, a osnovni je preduvjet za njegovo iskorištavanje depolitizacija tvrtke - smatra Stanić koji kaže da HAC-ovi dugovi ne bi bili tako veliki kada bi se vratio sav novac koji je pokraden te kada bi se iz bilance maknule investicije koje nemaju veze s autocestama, kao što su zadarska 'Kalmetina' ili pristupne ceste do Ploča koje je sufinancirao HAC.

Unovčavanje nesposobnosti? U takvu reorganizaciju i učinkovitije poslovanje HAC-a dok je on u državnom vlasništvu ne vjeruje ekonomski stručnjak **Damir Novotny** koji smatra da autoceste treba ostaviti u državnim rukama, ali ne i upravljanje njima.

- Operativno upravljanje Autocestama treba dati onomu tko će znati efikasnije i modernije gospodariti njima. Hrvatska ne može biti neprivatizirani otok u Europi - smatra Novotny.

Iako se mišljenja o tome tko u budućnosti treba upravljati HAC-om razlikuju, svi naši sugovornici slažu se u jednome - dosadašnji model poslovanja te tvrtke nije održiv i HAC-u je nužno restrukturiranje. Jedino je pitanje hoće li politika i dalje tu tvrtku promatrati kao socijalnu ustanovu i kroz nju gubiti novac ili će problem prebaciti na koncesionara koji će unovčiti nesposobnost hrvatskih političara. ■