

Infrastruktura

IDEJA ZA FINANCIRANJE DRŽAVNIH PROJEKATA
U NEDOSTATKU NOVCA IZ PRORAČUNA

Autoceste pred koncesijom zbog gradnje nizinske pruge Zagreb - Rijeka

Sve je izglednije da država nizinsku prugu neće sagraditi prije 2018. i da će se za financiranje tog projekta razgovarati o koncesiji nad autocestama. HAC već priprema dokumentaciju za davanje u koncesiju autoceste A3 Zagreb - Lipovac

Piše: **Dragana Radusinović**
dragana.radusinovic@liderpress.hr

Okako je postalo jasno da će gradnja nizinske pruge Botovo - Zagreb - Rijeka poskupjeti i do stotinu posto u odnosu na njezinu lani predstavljenu cijenu od osam milijardi kuna (što se nitko ozbiljno ne usudi demantirati) i da bi financijski slabija država Hrvatska za blagodat nizinske pruge trebala izdvojiti i do 15 milijardi kuna, uskomešali su se svi mogući lobiji, upregnule su se sve sive stanice pa pokušavaju iznjedrati plan financiranja pruge koji bi zasitio vuka i zadržao sve ovčice na broju. Država čiji će dug ove godine prema službenoj projekciji finacijskog ministra Ivana Šukera prijeći spektakularnih 91 posto BDP-a za nizinsku prugu, jednostavno, nema novca.

Pregovori s Europskom investicijskom bankom

Uzaludna je žalopojka željezničkog lobija iz kojeg se čuje vapaj: 'Željeznica je važna, cestovni je lobi dobio skupe autoceste, sada smo mi na redu.' Među idejama najvratolomnija je, ali ne i nemoguća, ona o davanju autocesta u koncesiju da bi se namaknuo novac za gradnju nizinske pruge.

Kad je država 2001. počela graditi autoceste, što također nije prošlo bez buke, dug je bio 57 posto BDP-a, a s obzirom na to da se država već jedanput zadužila, neki sada tvrde da je logično kapitalizirati autoceste zbog novih infrastruktura

turnih projekata. Tihomir Lažeta, direktor Razvoja i građenja HŽ infrastrukture, odmjereno pak kaže da se, kad je riječ o financiranju nizinske pruge, ne razgovara ni o kakvim opcijama.

- Pregovori se vode s Europskom investicijskom bankom (EIB), koja za takve projekte daje 50 posto iznosa, a možda i 75 posto, a računa se i na novac iz Kohezijskog fonda Europske unije kad postanemo članicom - kaže Lažeta. EIB je, podsjetimo, banka, a ne dobrotvorna zaklada, pa novac koji daje treba vratiti, a vraćanje kredita treba jamčiti država. Kohezijski fond EU

Flomaster-projektanti

Nizinska je pruga, objašnjavaju izvori bliski osmišljavanju novog investicijskog plana, poskupjela zato što su trasu u lani predstavljenom planu crtali 'flomaster-projektanti', a investicija se računala tako da se prosječna cijena kilometra pruge množila s brojem kilometara, pri čemu strukturu terena nitko nije uzeo u obzir. Trasu se trenutačno mijenja, tako da se još ne zna s koje će se strane zaobilaziti Karlovac; postoje tri ili četiri verzije. Kad su nakon pompozne objave gradnje pruge projektanti izašli na teren, shvatili su da se prugu u Vinodolskoj dolini ne može sagraditi zbog problema sa zaštitom okoliša, pa će je morati dizati u brdo i graditi vijadukte i



BOŽIDAR KALMETA: Predviđeni rok dovršetka gradnje nizinske pruge morat će se s 2013. pomaknuti najbliže na 2018.

TOMISLAV JOSIP ALINARIĆ: - Pri izboru koncesionara trebalo bi mu se u obvezu ugraditi i modernizaciju pruge

funkcionira kao i svi drugi Unijini fondovi i podrazumijeva da se novcem isprsi i nacionalni proračun. Bude li tako kako kaže Lažeta, ministar mora prometa i razvitka Božidar Kalmeta morat će se poklopiti ušima i lani predviđeni rok dovršetka gradnje nizinske pruge s 2013. pomaknuti najbliže na 2018.

Kuloari pak potpiruju drugačije ideje financiranja pruge. Jedna prilično logična kaže da bi nizinsku prugu trebalo dati u koncesiju. Tumači se da je riječ o infrastrukturnom projektu koji nema nikakav javni interes i da bi je trebao graditi onaj tko je komercijalno može otplatiti s ob-

tunele. Učrtavanje nove trase otvara mnogo poslovnih mogućnosti vlasnicima zemljišta jer se s pomicanjem pruge nekima smiješi dobra zarada na prodaji zemlje za njezinu gradnju. Na pitanja koja smo postavili ministru Kalmeti vezana uz njegovu odgovornost za loše odrađen posao u povodu prvog predstavljanja investicijskog plana, ministar nije odgovorio, kao što nije odgovorio ni na pitanje o mogućim modelima financiranja pruge niti je htio komentirati ideju davanja autocesta u koncesiju. Tek je njegova glasnogovornica Marina Halužan poslala opširan izvještaj o projektiranju pruge, sasvim nevezan uz Luderova pitanja.

Što je nizinska pruga

- 269 kilometara od Botova preko Zagreba do Rijeke
- brzina putničkog prometa: 200 km/h
- brzina teretnog prometa: 120 km/h

Tri dvojbe

- 1. Zagreb - Karlovac**
Moguća je trasa uz današnju prugu ili odvajanje nove trase od zagrebačkog naselja Horvati uz autocestu Zagreb - Karlovac
- 2. Karlovac**
Nizinska pruga gotovo će sigurno izbjeći prolazak kroz grad. No još je neizvjesno s koje će strane zaobići Karlovac, odnosno koje će se zemljište otkupiti za novu trasu
- 3. Novi Vinodolski**
Prolazak pruge kroz Novi Vinodolski nemoguć je. Treba ga zaobići, odnosno prugu će trebati podići, ali još se ne zna kako će se to izvesti

RADIMIR ČAČIĆ: - Ceste u koncesiju za gradnju pruge? Sve što je oportuno u stručnoj i iskrenoj Vladi, nije oportuno u nestručnoj i korumpiranoj

JURE RADIĆ: - Autoceste se sasvim sigurno može dati u koncesiju, to je jedna od dobrih ideja koju treba razmotriti i napraviti detaljne analize

zirom na to da će ionako biti u funkciji privatnoga prijevoznikog kapitala. Takvo tumačenje diže na noge one koji nizinsku prugu vide kao strateški prioritet nužan za revitalizaciju Luke Rijeka i povećanje njezine konkurentnosti. S aspekta teoretske rasprave o mogućnosti davanja gradnje nizinske pruge u koncesiju, bivši predsjednik Uprave HŽ-a Tomislav Josip Mlinarić, koji se vratio znanstvenom radu na Prometnom fakultetu u Zagrebu, samo upozorava da bi pri izboru koncesionara trebalo imati na umu da mu se u obvezu ugradi i modernizaciju pruge. No kako stvari stoje, izgleda da nitko neće hrvatsku nizinsku prugu u koncesiju, odnosno pronalazak takva ulagača izgleda ravnim pronalazanju igle u plastu sijena. Potrebna visina ulaganja, tumači se, neisplativa je privatnom kapitalu i zbog niskog stupnja razvoja riječke luke, koju bi u tom smislu također trebalo privatizirati, a ta priča nije ni na vidiku.

Koncesije ne moraju povisiti cestarine

U nemogućnosti pronalazanja drugačijeg rješenja voda se polako tjera na mlin davanja autocesta u koncesiju. Ta vratolomija na prvi pogled izgleda nevjerovatno, ali nimalo nije nemoguće da Kalmetina administracija takvu ideju kojoj svi redom odriču autorstvo zapravo razmatra. Neke procjene kažu da bi prihod od davanja autocesta u koncesiju na 30 godina mogao biti čak sedam milijardi eura. Radimir Čačić, predsjednik HNS-a, nositelj lente prvog gradi-

telja autocesta Hrvatske, kaže da su kilometri koje se ugovaralo u njegovo doba, između 2000 i 2003., zlatna koka.

- Naravno da se autoceste mogu dati u koncesiju u različitim segmentima uporabe, održavanja i naplate. Za sve što se ugovaralo dok sam ja bio ministar, od 30-godišnje koncesije država bi bez problema mogla uprihoditi tri milijarde eura - kaže Čačić, koji se pak grozi ideje da takvu akciju izvede njegov suparnik Božidar Kalmeta.

Na pitanje bi li bilo oportuno tako namaknuti novac za prugu, Čačić kaže:

- Sve što je oportuno u stručnoj i iskrenoj Vladi, nije oportuno u nestručnoj i korumpiranoj.

I dok bi mu neki na takvu izjavu rekli: 'Rugala se sova sjenici', Čačić dalje tumači da takav golem projekt zahtijeva pripremu, a dobro pripremljen ne bi nužno povisio cestarine. Nesklon ideji da autoceste u koncesiju daje Kalmeta, Čačić ipak ne demantira da bi bio sklon razmotriti tu mogućnost, no kaže da treba uzeti u obzir kako nizinska pruga možda nije najbolja investicija. Mnogi Liderovi sugovornici s kojima smo razmatrali izvedivost financiranja nizinske pruge davanjem autocesta u koncesiju u toj su ideji tražili onoga komu bi to donijelo najviše koristi, pa je na površinu isplivao Institut građevinarstva Hrvatske (IGH), projektant pruge, i to zato što je kao projektant prvi u lancu izvođača, pa mu je u interesu predložiti održivo rješenje za fi-

ncanciranje pruge. Direktor IGH Jure Radić sve to komentira prilično oprezno.

- Autoceste se sasvim sigurno može dati u koncesiju, to je jedna od dobrih ideja koju treba razmotriti i napraviti detaljne analize. Ne bih išao toliko daleko da komentiram na što bi se tako stečen kapital trebao utrošiti jer je na Vladi da o tome donese odluku - kaže Radić.

Što s novcem od autoceste Zagreb - Lipovac?

Prema neslužbenim se informacijama u Hrvatskim autocestama (HAC) već priprema dokumentacija za davanje u koncesiju autoceste A3 Zagreb - Lipovac, no tu neslužbenu informaciju iz HAC-a ne žele komentirati, pa tako ni potvrditi ni demantirati. Nejasno ipak ostaje kuje li se takav plan da bi se financirala nizinska pruga jer je novca, izgleda, ponestalo i za dovršetak autoceste od Ploča do Dubrovnika, odnosno pitanje je hoće li na taj način Kalmeta premijeru Sanaderu platiti ispunjenje želje - peđeški most. U svakom slučaju, pred hrvatskom bi se javnošću na dnevnom redu uskoro moglo naći razmatranje ideje davanja autocesta u koncesiju jer je državi ponestalo novca za infrastrukturne projekte, a nizinska pruga samo je jedna od rupa bez dna u koju bi se novac od autocesta mogao slići. Ostaje upitno kako to da je državi koja se opredijelila za masovnu privatizaciju svega, s obzirom na to da sebe smatra lošim gospodarom, isplativo graditi nizinsku prugu, a privatnom kapitalu nije. ❊