

Okrugli stol: "Kako Rijeku globalno pozicionirati?"

"Kako Rijeku globalno pozicionirati?" naslov je okruglog stola održanog 22. travnja 2013. u dvorani Transadrie u Rijeci. Ovo je prvi u seriji okruglih stolova koji predstavljaju završnu fazu Razgovora o Rijeci 2020. u kojima su na inicijativu Vojka Obersnela građani i stručnjaci zajednički razmatrali neposrednu budućnost i razvoj Rijeke.

Obersnel: Dobar dan svima! Dozvolite mi da počnemo. Prije svega, zahvaljujem se na odazivu, a jednako tako zahvaljujem se i svim sudionicima Okruglog stola koji su se odazvali pozivu da sudjeluju na Okruglom stolu, raspravljajući o vrlo važnoj temi za Rijeku, temi koju sam sažeo kao : „Kako Rijeku globalno pozicionirati?“.

Vjerujem da se mnogi slažu da je zasigurno najbolji, najbrži i najjednostavniji način za globalno pozicioniranje Rijeke vezan upravo uz njezin prirodni položaj duboke luke i dobre povezanosti s unutrašnjošću. Drugim riječima, ono zbog čega se Rijeka i razvila u 19 stoljeću, kada je i započeo proces njene industrijalizacije, nije se desilo zato što je nekome u Rijeci bilo lijepo nego zato što je tada izgrađena i riječka luka, tada je izgrađena i nova željeznica od Zagreba do Rijeke, i to je ustvari omogućilo vrlo intenzivan razvoj Rijeke.

Vjerujem da smo sada vrlo blizu točki kada ćemo ponoviti taj dio iz naše prošlosti. Upravo sam zato, da bih potakao razmišljanja o tome kako vidimo razvoj Rijeke, pogotovo u kontekstu ulaska Hrvatske, pa time i Rijeke u Europsku uniju, pred nekoliko mjeseci pokrenuo jednu inicijativu, koja je rezultirala Razgovorima o Rijeci 2020. U tim je Razgovorima sudjelovao veliki broj građana, ali jednako tako i veliki broj stručnjaka, dakle ljudi koji su profesionalno vezani uz teme o kojima su se ti dijalozi vodili.

Prva tema Razgovora je bila upravo ona o kojoj ćemo i danas raspravljati na ovom okruglom stolu. U želji da proširim krug uključenih, osim dijela onih koji su već ranije bili uključeni u te razgovore, pozvao sam i neke nove sugovornike. Vjerujem da će Okrugli stol završiti sa zaključcima koji će na neki način predstaviti i moje daljnje aktivnosti u definiranju razvoja Rijeke do 2020 godine.

Zahvaljujem još jednom svima koji su se do sada uključili u razgovore o Rijeci. Naravno, zahvaljujem i svim sudionicima Okruglog stola koji su prihvatili moj poziv i odlučili sudjelovati u njemu.

Kako ne bi previše govorio, prepustit ću riječ Miodragu Šajatoviću, glavnom uredniku Lidera, iskusnom novinaru koji se niz godina bavio, i još uvijek se bavi, prije svega ekonomskom problematikom kako Hrvatske tako i šire. Smatrao sam da je on

najpogodnija osoba da moderira ovaj okrugli stol, pa njemu prepuštam riječ. Mišo, izvoli.

Šajatović: Još jednom zahvaljujem g. Obersnelu što me pozvao. Pozdrav u ime redakcije Lidera. S g. Obersnelom surađujemo zadnjih godina dosta intenzivno, kao predsjednikom Udruge gradova i gradonačelnikom Rijeke na našoj konferenciji "gradonačelnici i poduzetnici".

Zapravo me je gradonačelnik u prvom trenutku doveo u jednu neugodnu situaciju. Naime, nakon 20-30 godina pisanja o ekonomiji, jedna od tema koju doživljavam kao alergičnu jest – geostrateški položaj Hrvatske. Uglavnom, kada političari opće prakse nemaju rješenje, onda kažu: mi imamo genijalan geostrateški položaj i na tome možemo graditi svoj razvoj. I naravno, onda se dogodi da Hrvatska ostane bez industrije i bez iskorištenog geostrateškog položaja.

Naravno, Rijeka je izuzetak od ove cijele priče. Mislim da se u Hrvatskoj treba raditi na industriji za izvoz – ali kao što se i kaže u ovim Razgovorima o Rijeci 2020 – logistika je za Rijeku logična. Moram vam priznati – potvrdu te priče smo čuli na jednoj konferenciji o obiteljskim tvrtkama koju smo imali prije 2 tjedna.

Glavni gost je bio jedan 2-3 milijarde dolara težak indijski poduzetnik, koji posjeduje i tvornicu Lukaps u Ludbregu. Kad smo u jednoj pauzi razgovarali što smatra interesantnom investicijom u Hrvatskoj, naravno da je rekao da je to luka Rijeka, riječki pravac i da to u dugoročnom razvoju mora biti nekakvo mjesto preko kojega će indijske robe ulaziti u Europsku uniju.

Osobno bih volio da se svi ovi planovi o kojima će ovdje biti riječi ostvare, da se uska grla maknu i da riječki pravac postane zaista kvalitetan i punog kapaciteta. I naravno, ne bih volio da isključivo strane robe prolaze kroz Hrvatsku. Volio bih da barem 30% tih kapaciteta budu hrvatske robe koje će preko riječkog pravca ići u svijet, da taj geostrateški položaj iskoristimo na način da postanemo izvozna sila. Sa zanimanjem ću pratiti što će ovi naši eminentni sugovornici ovdje govoriti.

Da ih predstavim; s nama je: g. Siniša Hajdaš Dončić, ministar pomorstva i prometne infrastrukture. Prije tjedan dana je ovdje također bio na skupu. Zatim je s nama g. Pavao Komadina, profesor na Pomorskom fakultetu u Rijeci, predsjednik Upravnog vijeća Lučke uprave i predsjednik Nadzornog odbora Jadrolinije. Tu je i g. Darko Peričić, predsjednik Uprave HŽ infrastrukture. G. Stjepan Gabrić, predstavnik Svjetske banke u Hrvatskoj, g. Dražen Žgaljić, Klaster intermodalnog prijevoza i, I naravno, g. Obersnel kao domaćin.

Dogovor je da nakon ovog uvodnog dijela i našeg razgovora, koji će trajati otprilike sat vremena, pola sata odvojimo za vaša pitanja. Međutim, ako u bilo kom trenutku imate nekakvo pitanje, kratku opservaciju – slobodno se javite. Mislim da je ovo i

zamišljeno ne kao ex-katedra predavanje, nego kao razgovor u kojem svi zajedno raspravljamo, a samo stjecajem okolnosti je raspored za mikrofona ovakav kakav je. G. Obersnel, jeste li još nešto imali za dodati na svoj uvod.?

Obersnel: Ne, hvala.

Šajatović: Dobro. Gospodine ministre? Ekonomiju pratim zapravo već 30-ak godina. Dosada se ministara pomorstva i prometa promijenilo jedno 20-tak, 30... ako ne i više. Jeste li vi jedan u nizu u čije će vrijeme samo se razgovarati, ili nam možete zapravo reći što će biti sa riječkim prometnim pravcem, što za vas on sve podrazumijeva? Možete li nam malo objasniti paket projekata za investitore? Nedavno je i u novinama izašao jedan prijedlog o privatizaciji Luke Rijeka po jednom novom modelu. Predlažem da nas na neki način uvedete u ovu našu raspravu.

Siniša Hajdaš Dončić: Zahvaljujem! Dobar dan svima prisutnima na ovom vrlo važnom stručnom skupu ticano riječkog prometnog pravca.

Prije svega: koja je najznačajnija vrijednost neke države? Osobno smatram da je to prostor koji je nastao kao prirodni fenomen, ali isto tako prostor koji je nastao kao artificijelni skup činidbi koje su se u tom prostoru dogodile tijekom nekog vremena. Tako prostor poprima obilježja okoline, ali isto tako i okolina poprima obilježja prostora.

Ako pratimo europske politike prometnog povezivanja, važno je da se Republika Hrvatska uključi u jednu od 10 TENT mreža. Ako zamislimo prostor i mogućnosti investiranja u primarnu infrastrukturu, a pri tome mislim na željeznicu, ceste, pomorske luke – možemo zamisliti jedna 3 velika kruga. Najveći krug čini jednu sveobuhvatnu mrežu Europske unije do 2050. godine, tako zvanu „Comprehensive Network“. Tu se iz Republike Hrvatske nalazi uistinu svašta. Ako smanjimo taj krug na period do 2030., dobivamo koridore. Znači, tu je već jedan da tako kažemo strateški pristup smanjen.

Ono što nas zanima je zapravo najmanji krug, onaj koji obuhvaća razdoblje od 2014-2020. što strateški odgovara, nazovimo to tako, financijskoj omotnici Europske unije – dakle sredstvima koja su namijenjena za razvoj primarne infrastrukture.

Vrlo je interesantno da jedan od tih ključnih koridora bude i tako zvani Riječki prometni pravac, dakle željeznički pravac od Rijeke, Zagreba pa do Botova. Dakle, bivši PP trebao bi danom ulaska Hrvatske u Europsku uniju, a možda čak i ranije, postati sastavni dio Europskog mediteranskog koridora. To je zapravo uloga politike.

Ja vjerujem da smo mi u pregovorima u zadnjih 8-10 mjeseci sa g. Kallasom, koji je ujedno i potpredsjednik Europske komisije i povjerenik za promet usuglasili da riječki prometni željeznički pravac bude sastavni dio Mediteranskog koridora.

To je važno jer na taj način omogućava se financiranje, bolje rečeno sufinanciranje u iznosu do 85% ulaganja u primarnu infrastrukturu, što znači u željeznicu.

Paralelno s tim – HŽ infrastruktura kao zasebno poduzeće iz bivšeg HŽ Holdinga uspjelo je kao zasebno poduzeće uspjelo – stoga čestitam Darko – ugovoriti projektiranje do razine građevinske dozvole, što je naravno provjerljivo, dakle od Skradnika pa do Botova. Znači, to je ukupna vrijednost od nekih 2 milijarde eura, s time da na jednoj dionici – a to je Dugo Selo – Križevci, što je opet sastavni dio riječkog prometnog željezničkog pravca, radovi već počinju ove jeseni. To je vrijednost od oko 200 milijuna eura. I svi ti podaci se daju provjeriti.

Od Skradnika pa do Rijeke nismo bili neracionalni. Imali smo isključivo da tako kažemo, ja ću to nazvati "radnu etiku". Nismo išli na izgradnju kompletno nove pruge iz jednog prostog razloga: sadašnji kapaciteti Luke Rijeke su vam prosječno oko do 150.000 TEU-a, dakle kontejnerskih jedinica. Izgradnjom, to jest završetkom, i Brajdice i Zagrebačke obale –taj kapacitet se diže na 1.200.000 TEU-a, a postojeća pruga... dakle govorim od Skradnika do Botova dvotračna pruga, a od Skradnika pa do Rijeke u najvećem je dijelu također dvotračna pruga, po postojećoj trasi i više nego dostatna da izvuče sav teret iz Luke Rijeke. Dakle, nema nikakvih potreba za trošenjem državnog novca. Mi smo u principu taj cijeli projekt optimizirali.

U budućnosti, što ovisi o Lučkoj upravi i o operaterima – ako nastane potreba uvijek se može razgovarati o novom terminalu na otoku Krku. Tu govorim o nekakvim planovima vjerojatno za 15-tak godina. Možemo razgovarati onda i o aneksu te pruge, ali za sada smo vrlo jasno zacrtali dionicu: Rijeka-Skradnik kao postojeća, a zatim Skradnik-Botovo kroz Zagreb kao dvotračna pruga, za što smo već ugovorili i izvedbu projektne dokumentacije do građevinske dozvole.

Paralelno s time, htio bih naglasiti: što će nam pruga ako nemamo razvijenu primarnu lučku infrastrukturu. Dakle, uz sve što je rečeno o željeznici, već 2017-2018. planiramo i završetak Zagrebačke obale, te puni kapacitet Brajdice. Time stvaramo, po prvi puta u povijesti, neku harmonizaciju ulaganja i u luku, i u željeznicu, i u državnu cestu D 403, koja je također potrebna za punu valorizaciju same luke Rijeke.

S druge strane, slažem se s moderatorom: bez robe, bez stvaranja dodane vrijednosti, nema smisla ni razvoj cjelokupnog projekta riječkog prometnog pravca. Bez punih kapaciteta Škrljeva, Matulja, tj. Bakra kroz stvaranje, nazovimo to tako, logističkih centara – ali ipak sa dodavanjem one dodane vrijednosti, možemo u punoj funkciji zadovoljiti materijalne i ljudske kapacitete te zaposliti ovdje ljude.

Gospodin. Mezak, ravnatelj Lučke uprave, je u kontaktima s potencijalnim respektabilnim prijevozničko-logističkim tvrtkama u maritivnom prijevozu kojima su riječka luka i zaleđe interesantni. A zaleđe im je interesantno upravo zbog stvaranja mogućnosti za finalizaciju proizvoda.

Vi ste spomenuli kompanije iz Indije. Mi razgovaramo s kompanijama iz Kine. Samo, moramo biti svjesni da 1. srpnja ulazimo u Europsku uniju i za sve je potreban javni natječaj i koncesija, što u nekim zemljama nije uobičajeno. Taj proces je zapravo malo složeniji i dugotrajniji, ali vjerujem da će 2017-2018. riječki prometni pravac u smislu roba porasti bar na 700-800 tisuća TEU-a, te da će se u zaleđu Rijeke dakle razvijati industrija uslužnih djelatnosti ili neke više dodane vrijednosti.

Time bi riječki prometni pravac, dakle prije svega Luka Rijeka dobila puni smisao. Sad ne bih opet ulazio u činjenicu daje 6 dana kraći prijevoz od Sueskog kanala do Rijeke nego do Hamburga, ali Rijeka ima prostorne šanse, lokacijske šanse, diferencijalne rente i svakako je u prednosti i nad Koprom i nad Ravenom i nad Venecijom. Ja u to vjerujem. Hvala.

Šajatović : Zahvaljujem ministru na konciznim i jasnim porukama. Gospodine Obersnel, jeste li vi zadovoljni suradnjom sa sadašnjom vlašću oko cijelog projekta? Dugo čekate?

Obersnel: Zadovoljan sam i to ne govorim samo zato što ministar sjedi kraj mene. Jednako sam tako vrlo jasno odgovarao da nisam zadovoljan kad sam sjedio kraj nekih drugih ministara. Mnogi mi zamjeraju štošta, ali sigurno mi ne mogu zamjeriti da nisam uvijek jasno govorio ono što sam i mislio.

Da, zadovoljan sam i stoga što je nakon onog perioda Račanove Vlade 2000-2003. godine ovo prva Vlada koja prepoznaje pojam riječkog prometnog pravca, koji podrazumijeva ne samo ulaganja u luku, nego upravo i u sve ovo o čemu je ministar malo prije govorio.

Dakle, sama ulaganja u luku – bez izgradnje željeznice, bez izgradnje logističkih centara jednostavno nemaju smisla. To treba promatrati kao jedan integralni logistički sustav i to je ono što u meni budi optimizam.

Vrlo često me ljudi pitaju: dobro, a što si ti radio, mislim, 13 godina si gradonačelnik, pa evo - kako si se sada toga sjetio?

Šajatović: Neki su napravili autocestu do mora, točnije u more...

Obersnel: Nije baš da sam se sjetio sada. Podsjetit ću na činjenicu da sam 2004. godine zajedno sa tadašnjim gradonačelnikom Općine Matulji g. Marmilićem pokrenuo inicijativu za osnivanje intermodalne logističke zone Miklavlje i da sam tada po prvi puta okupio i predstavnike Lučke uprave, predstavnike Luke, predstavnike željeznice, predstavnike Hrvatskih cesta, a pozvao sam i predstavnike Ministarstva – koji naravno nisu došli. Međutim, tada u Ministarstvu nismo imali s kime o tome razgovarati.

Jednostavno, od 2004. do danas nitko nije želio razgovarati o važnosti tog jednog cjelovitog intermodalnog pristupa kada je promet u pitanju, a da ne govorim da se propustilo strašno puno vremena neaktivnošću prethodnih hrvatskih Vlada koje nisu htjele uzeti aktivnije učešće upravo u ovome o čemu je ministar govorio – a to je važnost uzdužnog prometnog pravca kroz Hrvatsku, tj. pravca Rijeka-Zagreb-

Mađarska granica kao pravca koji je apsolutno prioritetan. Jednostavno su zakazali u tim međunarodnim aktivnostima.

Naprosto je smiješna činjenica da sam vrlo često sam ili s mojim suradnicima bio prisutan na raspravama o europskim koridorima i da je recimo jedini predstavnik Hrvatske u jednom projektu kojeg financira Europska unija – a zove se South East Transport Exit, koji upravo promovira riječki prometni pravac, dakle da su jedini predstavnici iz Hrvatske bili Grad Rijeka i Hrvatska akademija tehničkih znanosti.

Bila je to pomalo apsurdna situacija: na tim sastancima koje smo imali uglavnom u ovom krugu jugoistočnih zemalja slušao sam Austrijance, Mađare i Nijemce kako govore o važnosti riječkog prometnog pravca, o važnosti izgradnje pruge kao osnovnog preduvjeta valorizacije tog pravca – a istovremeno tamo nije sjedio nitko iz hrvatske vlade.

Dakle da skratim – kratko i jasno... da, zadovoljan sam.

Šajatović: Dobro. A sad, pitanje: kakvo je dakle značenje izgradnje zapadnog lučkog terminala za razvoj Luke, ali meni možda još i daleko važnije: planirani rokovi realizacije i model upravljanja terminalom. Možete li detaljnije vi ili..?

Komadina: Hvala vam lijepo. Dobar dan, pozdravljam svih i zahvaljujem što smo se u ovakvom broju odazvali.

Naime kad čovjek ovo sve čuje, jasno sve ovo ima mjesta. Postoje ozbiljni razlozi zašto se Luka desila ovdje gdje se desila. Dakle to je onaj prvi razlog kraćeg puta za brodove ili robe koje dolaze s Dalekog istoka. Rijeka je u tom smislu zaista najbliže srednjoeuropskim državama. I to je ono što treba valorizirati.

Ali, bio bih vam bio dužan reći što se u ovom trenutku zaista dešava. Mi nemamo vremena više se dogovarati, istraživati. Napisane su tisuće stranica elaborata i knjiga da bi se ovo dokazalo. Danas se pojavio još jedan novi element. Naime, ako pogledamo gradnju Zagrebačke obale, o čemu je sklopljen Ugovor o gradnji već u travnju prošle godine, i ako to povežemo s Konačnim ugovorom o projektiranju i građenju do kraja 2016. godine, ako pogledamo da je zapravo u ovom trenutku završen i istočni dio Brajdice – onda zapravo nalazimo jedno zajedništvo za sve te terminale. Nalazimo zajedništvo u dubini mora na terminalu.

Dakle, prvo nam se desila Brajdica s 11,2 dubinu mora. Pa smo išli graditi istočni dio sa 14,2 m. A onda dolazi jedna Brajdica sa 18-20 m. To se zaista poklapa s onim što se dešava u brodarstvu, gdje velike kompanije, koje kane dolaziti u sjeverni Jadran jedino u Trstu mogu naći nekakve zadovoljavajuće uvjete.

Međutim, imate jednu Veneciju s 13 m, imate jedan Kopar s još manje od toga – i sa željama da dođu na 14,5 m – a mi ćemo zapravo izgraditi Zagrebačku obalu s 18-20

metara. Moram kazati da je najveći brod na svijetu u ovom času kontejnerski brod Marko Polo sa 16.000 kontejnerskih jedinica – TEU-a jedinica, s 396 m duljine, s 54 m širine i s gazom do 16 metara.

Dakle, mi gradimo jedan terminal gdje će brodovi svih veličina moći pristajati. Mi stvaramo uvjete da ti brodovi mogu doći u našu luku. Mislim da je to, uz sve ovo što smo danas govorili – uz željeznicu, uz cestu, uz ovih 1.200.000 TEU-a – nešto gdje smo mi doskočili problemu.

Pitali ste gradonačelnika kako je zadovoljan? Pa – kako ne bi bio zadovoljan nakon svega što smo učinili u godinu dana: porinuli smo projekt Zagrebačke obale, završavamo projekt istočnog dijela Brajdice, na putu za jadranske luke su 2 post-panamax dizalice sa zahvatom od 18 kontejnera bočno i 4 zapravo portalna prijenosnika za ukrcaj na cestovna vozila te 2 za ukrcaj na željeznička.

S druge strane, BIP – Border inspection post, dakle mjesto gdje će se kontrolirati svi tereti koji su biljnog i životinjskog porijekla prije ulaska u Europsku uniju je dovršeno. Svi su tvrdili i uvjerali g. Mezaka da to neće biti gotovo. Ali sad je to gotovo.

Dakle, gdje god se okrenete čini mi se da smo uspjeli riješiti sve one probleme izlazno-ulaznog trakta koji zapravo samo radi papira i birokracije već godinu i pol dana čeka da bude upotrijebljen.

Svugdje nalazite jednu atmosferu uspješnosti. U silnim godinama mog sjećanja, a volio bi da se manje sjećam – imate svih na jednom mjestu, skoro tjedno, svih zajedno. Imate ministarstvo, imate Lučku upravu, imate Grad, imate Županiju, imate Pomorski fakultet, imate Sveučilište. Svi zapravo rade na jednom te istom problemu. Ja mislim da je teško da to ne urodi plodom.

Šajatović: Gospodine Obersnel, ovo je odlično ovako čuti. Danas je rijetka situacija da neki projekt ovako dobro ide. Što može biti opasnost. Da li nešto vidite kao opasnost u ovom cjelokupnom projektu? Neko usko grlo, nešto gdje bi se sve moglo zakomplicirati?

Obersnel: Iskreno rečeno, ne vidim opasnosti. Rokovi za realizaciju većine ovih projekata jesu 2017. godina: i završetak radova na Zagrebačkoj obali, i završetak izgradnje ceste D 403, koja mora povezati čvor Škurinje sa Zagrebačkim terminalom. Ta cesta je važna za Rijeku općenito, ne samo zbog terminala, nego i zato jer će ta cesta predstavljati stvarni, tj. zapadni ulaz ili izlaz u Rijeku. Vezat će se na glavne riječke prometnice.

Paralelno s time – o tome će sigurno gospodin Peričić više govoriti – bit će već i gotov dio dvotračne željezničke pruge kroz centar grada pa sve negdje do Škrljeva odnosno do Delnica, što će omogućiti da oba ova terminala, i Brajdica i Zagrebačka obala, budu u punoj funkciji.

Ono što može ubrzati taj proces je eventualni dolazak investitora koji će se uključiti u realizaciju izgradnje nekog od ovih terminala putem modela koncesije u smislu dodatnih sredstava za opremu kao što je to filipinska kompanija učinila na Brajdici – primjerice u slučaju ovih dizalica o kojima je govorio prof. Komadina, a koje su vrijedne 170 milijuna kuna i koje za koji dan stižu u Rijeku. To je, defakto, kapital te tvrtke koja je odlučila ulagati. Dakle, sumnjam da bi netko uložio 170 milijuna kuna svojih sredstava i još tome platio drugih 100 milijuna kuna za dobivanje prava da koristi terminal Brajdica – a da ne očekuje u nekom relativno kratkom vremenskom intervalu povrat tih sredstava.

Ne vidim što bi moglo usporiti ovaj proces. S druge strane interes stranih investitora, bez obzira koja to kompanija bila, Indijci o kojima je govorio gospodin Šajatović ili Kinezi o kojima je ministar govorio dobro je došao. Mislim da to samo može ubrzati ovaj proces.

Šajatović: Zahvaljujem. Prije nego prijedemo na ostale sudionike, možda još samo jedno pitanje za ministra, a s obzirom na posljednje objavljene vijesti: da li ćete, da li možete potvrditi da će se ići u model privatizacije Luke Rijeka na način da država zadrži 5% dionica, a da do 30% ili ne znam koliko ide nekim strateškim investitorima?

Hajdaš Dončić: U doba konjunktura, što je sada slučaj u Hrvatskoj, uvijek se zapravo prodaju udjeli ili traže strateški partneri. Dakle, uvijek je bolje poduzeće restrukturirati, i financijski, dići mu vrijednost. Idemo naći partnera bilo kroz proces same privatizacije, dokapitalizacije.

Poduzeća koja su strateška, kao što je HŽ infrastruktura nikad se neće prodavati, jer je ulaganje u infrastrukturu osobito željeznicu zapravo posao države.

Sve ostalo što nije, da upotrijebim engleski „buzz word“, sve što nije „core business“ države, dakle nije prijevozništvo, nije logistika - valja pripremiti za nekoliko etapa do privatizacije.

U slučaju koji ste spomenuli a to je Luka Rijeka d.d. – mi ćemo odabrati model postepene privatizacije. U prvom trenutku to će ići kroz dokapitalizaciju, dizanje vrijednosti same tvrtke za što, nadam se i vjerujem, slijedom razgovora koji su obavljani, postoji zainteresiranost hrvatskih mirovinskih fondova.

Zašto to kažem? Zato što su hrvatski mirovinski fondovi – fondovi u koje mi svi uplaćujemo i imaju višak kapitala, a trenutno u Hrvatskoj što zbog zakonskih ograničenja HANFA-e, postoji problem plasmana viška financijskih sredstava, tako da hrvatski mirovinci traže zanimljive investicije. Njima je Luka Rijeka d.d., uz recimo zračnu luku Dubrovnik, zračnu luku Split pa i ACI vrlo interesantna. Vrlo interesantna.

Naravno, oni će u nekom vremenskom periodu dignuti vrijednost tvrtke, i onda naravno uz pravo prvo otkupa države u jednom će trenutku izići. Samim time stvara se mogućnost pronalaska i strateških partnera –kroz dizanje potencijala Luke Rijeka d.d., a to je i pretpostavka za dovlačenje ili privlačenje operatera koji imaju ne europski , nego svjetski doseg. Kratak odgovor: Da. U konačnici.

Šajatović : Moram reći da meni ovi okrugli stolovi služe i da si pribilježim teme za novine, a ova tema oko ulaganja mirovinaca mi je isto dobro sjela.

Hajdaš Dončić: Mi sada već radimo restrukturiranje HC-a. Samim tim dižemo im vrijednost. Meni bi bilo puno lakše, ne tražim opravdanje, da sam bio resorni ministar prije 4-5 godina, Znači to je ona priča o dionicama. Tko je bio pametan prodao je u pravo vrijeme. Treba pronaći pravi trenutak. U ciklusu čovječanstva, u ciklusu životnog vijeka, ljudi prolaze kroz 7-8 kriza. Samo treba znati u kom trenutku ulazite, znači gdje je ekonomija na onom usijanju, kad počne padati. To je ključno. U tom trenutku prodaje se nešto na čemu možete zaraditi najviše novaca za to.

Šajatović: Idemo mi dalje s našim pitanjima. Već nekoliko puta je spominjana HŽ infrastruktura. Gospodin Darko Peričić je predsjednik Uprave. Dobio je i pohvale za svoj posao, pa je pitanje dakle: kakva će biti zapravo ta velika ulaganja u željezničku infrastrukturu, mogućnost korištenja EU fondova i neke dodane vrijednosti za Grad Rijeku?

Darko Peričić: Lijepi pozdrav svima. HŽ infrastruktura će u narednim godinama sigurno biti najveći investitor u Hrvatskoj. Dobro vam je poznato da je jedna od onih točaka u Planu 21 ove Vlade i željeznica i rijetko ćete naći neko Povjerenstvo na čijem je čelu premijer – kao što je Povjerenstvo za željeznicu, koje vrlo marljivo radi i nije spavalo ovih proteklih godinu dana.

Moram reći da je situacija koju smo zatekli bila katastrofalno loša. I koliko god se nije htjelo pričati o onome kako je bilo, bilo je tako da nismo imali projekata, da su pruge u užasno lošem stanju. A one se ne mogu popraviti preko noći.

Za vašu informaciju, pruga prema Rijeci od Zagreba dugačka je 229 km. Da bi se vratila u prvobitno stanje, treba napraviti remont. A 1 km remonta košta otprilike 1 milijun eura. Znači, 229 milijuna eura samo da bi ona bila onakva kakvom su ju Mađari napravili. A pruga je u ovih 20-ak godina hrvatske države sustavno zapušтана i u nju nije ulagano gotovo ništa.

Ono čime se mi sada bavimo je da je stavimo u takvo stanje da može servisirati Luku Rijeka do ovih novih zbivanja, do otvaranja Zagrebačke obale, novih terminala, dolaska novih dizalica na Brajdicu i slično.

Uspjeli smo protekle godine završiti izmjenu sustava elektro-vučne, vrijednosti oko 636 milijuna kuna, što je posao koji se rastezao nekih 7-8 godina. U ovoj godini još

uvijek završavamo taj posao. I na završeni posao potrošit ćemo još 100-tinjak milijuna kuna. Znači elektro-vučne stanice u Fužinama i u Matuljima trebaju se staviti u funkciju. Zahvaljujući tome što Luka Rijeka nema dovoljno prometa, nije nam bilo nužno potrebno da sustav pustimo u promet. Popravili smo evo između Fužina i Lokava prugu, digli natrag brzinu. Primjerice, samo most u Fužinama limitira kompletnu situaciju na 20-tonski osovinski pritisak. Cijela ostala dionica pruge je 22,5 tone. Mi ćemo ove godine i taj most promijeniti. Sve te sitnice nešto koštaju. Taj most košta preko 18 milijuna kuna.

Ministar je tu rekao gotovo sve. Obersnel je nadopunio. Komadina, koji je i sam bio zamjenik ministra, odlično poznaje situaciju. Teško je nakon njih reći nešto novo, ali ja ću probati. Kada je riječ o samoj Rijeci, o Luci Rijeka: kad su se prije 150 godina Mađari i Austrijanci u ondašnjoj monarhiji takmičili tko će prije doći do Rijeke, oni su i tada u monarhiji imali Kopar i druge luke. Izabrali su baš Rijeku. Znali su zašto su je izabrali.

Mi garantiramo da, kad je riječ o Europi 2020. godine, koja je naš nekakav cilj, da će Rijeka imati novu modernu željeznicu. Željeznicu koja će stvarno moći servisirati i Brajdicu i Zagrebačku obalu, i kompletno sav teret koji se planira da bi se mogao ostvariti u Luci Rijeka. Sav taj teret moći će se otpremiti u bilo kojem smjeru, bilo u smjeru zapada prema Ljubljani, bilo u smjeru Zagreba, znači prema istoku.

Definitivno radi se na svim dionicama. U 7 mjesecu bit će pokrenuti prvi natječaji. Za nas su to strašno veliki novci: Dugo selo-Križevci 42 km, dvokolosječna pruga, moderniziranje postojećeg kolosijeka, 85% nepovratnim sredstvima.

U projektiranju je pruga između Zagreba i Ogulina. 2015. očekujemo da će se raspisati natječaj za njezinu izgradnju. Vrijednost projektiranja kojeg financira Europska unija je preko 15 milijuna eura. Vrijednost izgradnje same pruge te dionice 1.100.000.000 eura. I Rijeka je u fazi projektiranja.

Moram reći da pred godinu dana nismo imali ništa od tih projekata, da se sada intenzivno radi i da će do druge polovice 2015. Rijeka biti veliko gradilište.

Šajatović: Od kuda nama ti novci, od poreznih obveznika ili kroz zaduženje?

Peričić: Ministar je već rekao da, ako je riječ o koridorima – oni ulaze u europsko financiranje. Znači 85% su nepovratna sredstva Europske unije. Sve se sada u projektiranju, u ovim fazama, radi po kriterijima Europske unije. Ništa nije zaboravljeno.

Šajatović: Još jedno pitanje: tko će graditi sve to? Imamo li načina da na soft-varijanti dobiju naši ljudi tu poslove, ili će se ići ka nekim drugim varijantama? Kod nekih željezničkih pravaca prema istoku Hrvatske, prije par godina, naši su bili drugi ili treći podizvođači. Da li su strane tvrtke zapravo većinu tih sredstava povukle nazad sebi?

Peričić: Iskreno rečeno, naši će stvarno morati biti najbolji da bi dobili te poslove. Kriteriji Europske unije su izuzetno strogi i tu nema nikakvog povlađivanja bilo kome. Gledajte, mi i sada imamo situacije da radimo nekakve dionice pruga sa sredstvima Europske unije. Konkretno, dionicu Okučani-Novska. Izvođač je talijanska tvrtka. Podizvođači su svi hrvatske tvrtke. Naši moraju konačno shvatiti da je potrebno udružiti se, staviti glave skupa i zajedno izlaziti na natječaje. Ne konkurirati jedni drugima, ne rušiti jedni druge, jer se onda u tom poslu obično pojavljuje stranac koji dobije te poslove. Znači to ipak nije do nas, do HŽ Infrastrukture.

Šajatović: Dobro, slažem se. Samo sam htio da dođemo do ove poruke na kraju krajeva. Zahvaljujem za sada. S nama je i gospodin Stjepan Gabrić iz Svjetske banke. Recite nam nešto o projektu Rijeka Gateway; kako vi gledate na sve ove priče iz svjetske perspektive? Vi imate i ovu domaću perspektivu, ali imate instituciju koja stoji iza vas, odnosno koju vi zastupate.

Gabrić: Pa ja ne bi rekao da Svjetska banka možda ima nekakvu svjetsku perspektivu koju ljudi u Hrvatskoj nemaju. Mi ovdje sami vrlo dobro znamo i svoje potencijale i svoje mogućnosti. Ono što bilo koja međunarodna institucija donosi u projekt – to su znanja i iskustva iz nekih drugih zemalja, tako da ne moraš učiti nužno uvijek i samo na svojim greškama.

Kad smo danas popodne dolazili iz Zagreba, prošli smo preko D8 izgrađene u sklopu projekta, preko D404 izgrađenu u sklopu projekta, pa smo izbili na Brajdicu izgrađenu u sklopu projekta. Moram priznat da je to dobar osjećaj. Dobar je osjećaj vidjeti što je sve napravljeno u ovih proteklih niz godina, a u isto vrijeme znati da je Zagrebačka u projektiranju, da je D403 u projektiranju. Moram isto tako reći da je ponos i privilegija kad imaš priliku učestvovati u ovako velikom i značajnom projektu u jednom razdoblju koje za Republiku Hrvatsku nije bilo tako jednostavno. Međutim, sve to što je do sada napravljeno neće vrijediti ništa ako na tome ne budemo imali super strukturu koja će to staviti u funkciju i osigurati kvalitetnu uslugu i povoljnu cijenu.

U krajnjem slučaju, znate, bilo kojeg poduzetnika i bilo koji prirodni subjekt u središnjoj Europi i regiji će prvenstveno interesirati koja je cijena vaše usluge i koja je kvaliteta vaše usluge.

Beton, sjajne dizalice i tako dalje, sve to nosi određene prednosti. Dubina mora je apsolutno prednost. Ali, ponavljam: ključ uspjeha ili neuspjeha na kraju ovoga svega što ovdje radimo će biti da li ćemo uspjeti pronaći, angažirati operatere i da li će operateri koji će doći na sve te objekte koje ćemo izgraditi, odnosno koji su već izgrađeni, da li će oni biti na svjetskom nivou. Tu ćemo pokazati da li je na kraju Luka Rijeka jedna svjetska luka ili će ostati samo regionalna luka. Ja se iskreno nadam da će to biti ovo prvo.

Koncesije na Brajdici je po meni bio apsolutno korak u pravom smjeru. Nadam se da ćemo imati jednako uspjeha sa Zagrebačkom obalom. Koncesija je u ovom trenutku u pripremi. Očekujemo da će krenuti do kraja godine jer – nemojmo se zavaravati – Kopar je jedna izvanredna luka. Kopar neće spavati idućih 4-5 godina dok mi dovršavamo ovo što radimo. Da, oni imaju pliće mora i da – moraju jaružati morsko

dno kako bi imali one prirodne predispozicije koje mi imamo, ali oni su vrlo dobra luka. Imaju vrlo dobru kvalitetu i nisu spavali u prethodnom razdoblju niti će spavati u budućnosti.

Znači, moramo jako puno raditi, moramo se jako se puno truditi, učiti na iskustvima drugih i onda vjerujem da imamo šanse da na kraju Luku Rijeka vratimo na onu poziciju u mapi regije odnosno da ju podignemo na poziciju na mapi središnje Europe koju ona zaslužuje.

Šajatović: Kako se to radi? Uvozom kadrova, educiranjem kadrova?

Gabrić: Pa znate što – moj stav je uvijek da je školovanje ljudi jedan proces. Uvijek nastojimo, kad implementiramo jedan projekt – kroz njegovu implementaciju razvijati i znanje. Znači ako nemate neka znanja, normalno da ćete ih uvesti. Uvesti ćete stručnjake koji već su gotovi stručnjaci, ali ćete onda vrijeme isto tako iskoristiti kako bi njihovo prisustvo i njihovo znanje upotrijebili da bi vaši ljudi, koji su već dio sustava, koje dovedete u sustav, koji će ostati tu – izgrade svoja vlastita znanja tako da mogu dalje preuzeti upravljanje pogonom.

Šajatović: Gospodine Obersnel, ovdje je riječ o ljudima. To je vaš sektor, na neki način.

Obersnel: Pa točno je ovo što govori gospodin Gabrić. Međutim, ja bih možda na nekim primjerima naveo da mi nismo nimalo inferiorni u odnosu na strane stručnjake. Zadržimo se samo na projektu Rijeka Gateway i infrastrukturi koja je napravljena za Riječane: cesti D 404 ispod Pećina, riječka zaobilaznica, izgradnja čvora Orehovica, skroz do Sv. Kuzma. Prije svega moramo znati da je to projekt koji je jednim dijelom isfinancirala Svjetska banka, a kojeg su pripremili i u konačnici na kraju i realizirali hrvatski stručnjaci.

Problem je u tome što je sve pripremljeno, i Ugovor sa Svjetskom bankom je potpisan 2003., upravo ovdje u Rijeci. Potpisali su ga tadašnji ministar financija Mate Crkvenac i tadašnji direktor Svjetske banke za ovu regiju. Na žalost, osim ovog cestovnog dijela nije se napravilo puno toga, a i taj cestovni dio se na žalost rastezao duže nego što je trebalo.

Želim reći da ne sumnjam da mi imamo kvalitetne ljude koji mogu pripremiti projekt, koji ga mogu realizirati – ali je pitanje, htjeli mi to priznati ili ne, političke volje i podrške da se neki projekt realizira i da ga se vrednuje kao nacionalni projekt. To je na žalost nešto što dosada mi u Rijeci nismo imali prilike vidjeti.

Mislim da je ovo jedna izuzetna šansa u kojoj imamo jednu usuglašenost politike na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini, s jasno definiranim prioritetima. Ne zato što je Rijeka važna, što smo mi Riječani i ja gradonačelnik Rijeke – nego zato što je riječ o jednom strateškom opredjeljenjem, koje hrvatska Vlada mora prepoznati. Vjerojatno nema važnijeg koridora u Hrvatskoj, osim onog kroz Slavoniju.

Do sada tu nismo imali te podrške, a sada kad ju imamo, sve ovo ostalo će doći. Evo, navest ću jedan primjer. Jedan od mojih prvih poslova 2000. godine je bio pregovor s Europskom bankom za obnovu i razvoj koja ima vrlo složena pravila, gotovo kao i Svjetska banka, u pripremi projekta i odabiru izvođača. Na njihove

projekte, ovisno o veličini, mogu se javiti tvrtke izvana. Dakle i tada, godine 2001. kada je bio raspisan tender, bio je raspisan u europskim okvirima i ipak je u toj tada europskoj konkurenciji posao dobio konzorcij naših tvrtki i taj kolektor, vrijedan negdje 12 milijuna eura, tada je u rekordnom roku je izgrađen.

Ja se ne bojim toga da mi nemamo ljudi, struke, znanja. Ali, naravno da moramo imati jasnu strategiju, koju prije svega donosi hrvatska Vlada. Moramo imati i političku potporu u realizaciji važnih nacionalnih projekata. Naglašavam – nacionalnih. Jer ovo o čemu mi danas govorimo, pozicioniranje Rijeke na globalnoj karti, je nacionalni projekt.

To nije projekt koji je važan samo za Rijeku. Naravno da je važan za nas jer se dešava ovdje, ali govorimo o nečemu što podrazumijeva koridor od Rijeke preko Zagreba do mađarske odnosno slovenske granice. I to je pitanje nacionalnog interesa i prepoznavanje nečega što mora biti od nacionalnog interesa.

Šajatović: Vezano za ovo što je gospodin Gabrić spomenuo. Tu nisam nikakav stručnjak, ali kako se upravlja tim cijelim projektom? Da li to treba napraviti holding za jedan cijeli taj pravac ili tako nešto? Evo, gospodin Hajdaš Dončić se javio.

Hajdaš Dončić: Hvala. Dakle, mi smo imali jedan veliki problem koji smo za sada uspješno riješili. Naš ključni problem je bilo da je zadnja prometna strategija ili strategija prometnog razvitka u Republici Hrvatskoj bila iz 1999. i ona je zapravo prestala važiti 2009-e.

Od 2009. do sada mi smo se našli u vakuumu i mi nemamo strateški polazni dokument koji onda može biti inkorporiran u europsku bijelu knjigu i operativne programe prometa.

Dana 8. kolovoza 2012. mi smo potpisali, slijedom natječaja, Ugovor s konzultantima za izradu strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u vrijednosti od 1.600.000 eura, s 85% sufinanciranja od strane EU. I mi ćemo zapravo tek krajem ove godine, dakle u listopadu, imati strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014-2024. To je jedan temeljni, bazni dokument. Kroz tu strategiju se definira i riječki prometni pravac, koji je od prioriternih hrvatskih pravaca.

Pazite, u željeznici mi imamo samo 2 prioriteta pravca, a jedan od njih je riječki prometni pravac koji postaje dio mediteranskog koridora, dakle : Rijeka-Zagreb, Zagreb-Botovo-Budimpešta.

Sad ću se malo referirati na prethodno izlaganje. Kako to Slovenci rade? Tako da je strategija države u što većoj mjeri razvijati luku Kopar i susjedne zemlje i pritom suptilno blokirati druge u razvoju nekih prometnih pravaca koji bi išli na štetu luke Kopar. To je njihovo legitimno pravo. Ja podržavam da se nacije tako bore u 21. stoljeću za nacionalne interese. To je apsolutno pošteno i fer.

Obersnel: Mogu samo dodati: o Slovencima sve najbolje.

Hajdaš Dončić: Dakle, Slovenci na to imaju apsolutno legitimno pravo. I mi sada imamo jedan problem jer pokušavamo dio 10A koridora – čime bi opet digli vrijednost same Luke Rijeka – od Zagreba gurnuti na Maribor, Graz i dalje prema

Češkoj, za što imamo podršku i Austrije i Češke i Njemačke, ali nemamo podršku Slovenije. I to je problem, jer ukoliko prekogranične države ne postignu konsenzus – taj koridor ne može ući u osnovnu mrežu.

Dakle, ovaj riječki dio koji se tiče Rijeke-Botova će postati dio mediteranskog koridora, a bivši željeznički koridor 10 od granice sa Slovenijom do granice sa Srbijom postaje sastavni dio koridora Baltik -Adriatic. Znači, isti su parametri kao i za riječki prometni pravac.

Zaključno, profulali smo dobrih 5, 6, 7 godina kao država. To su činjenice. Ja govorim samo činjenice zbog kojih se nismo bolje i detaljnije pozicionirali na europskoj prometnoj mapi. To je onaj ključni nedostatak. Vjerujem da smo sada uspjeli ubrzati ovo sve to što se tiče željeznice –koja nam je prioritet, i da ćemo onda u razdoblju 2014-2020 biti gotovi s tim. Ustvari rekao bih da će većina biti gotova 2017-2018. Opet naglašavam – za kargo promet, ne za putnički, je brzina 160 km/h, a samim time ako se putničkim vlakom vozite potencijalno od Rijeke do Zagreba 160/h, opet postajete konkurentni autobusnom prometu.

Svi se pozivaju nešto na europsku uniju, a ja se pozivam na čistu zdravu logiku: osim zagrebačke aglomeracije, imamo vrlo malo mogućnosti za bilo kakvo sufinanciranje – zbog položaja, zbog broja stanovnika i tako dalje i tako dalje.

Ali, mi smo završili s natječajem, to jest HŽ putnički je završio s natječajem za nabavu 30+20+14 novih vlakova. I gle čuda: natječaj je dobio domaći konzorcij.

Dakle, ipak se može. Evo i gospodin Komadina zna – i Jadrolinija je raspisala natječaj za 4 nova trajekta i opet je natječaj dobila domaća tvrtka. Bili su najbolji. Znači može se, ukoliko se želi.

Šajatović: Zahvaljujem. Gospodine Žgaljić, ovdje je bilo riječi upravo o konzorcijima, udruživanju i tako dalje. Vi ste zapravo tu na svom području – dakle klaster za logistiku. Koliko je to značajno za riječki prometni pravac? U Rijeci je već formiran. U tijeku je formiranje nacionalnog klastera za promet. Ja moram priznati da mi je klaster jedna od riječi na koje sam malo alergičan. Ja sam postao kroz 30 godina alergičan na puno riječi; investicije, javno privatno partnerstvo – sve ono što vremenom postaje neka moda pa to će nas spasiti i tako dalje.

Dajte nam recite oko tih klastera, je li to tako samo da se nešto radi ili tu ima koristi od toga. Ispričavam se, malo da razbijemo preozbiljnu atmosferu, možda neformalno možete odgovoriti.

Žgaljić: Zahvaljujem se pozivu i mogućnosti sudjelovanja. Nadam se da ću u ovih par minuta koliko imam uspjati odgovoriti što je to klaster i zašto smo ga osnovali. Postoje 2 vrste udruživanja. To je klaster grupacije, agencija, udruživanje grupa – zovite ga kako god želite – dvije vrste u transportu. Jedna je ona koja organizira transport i ona je odgovor na tržište. Teret kaže: ja se trebam prebaciti od ovuda do tamo. Onda se organizira neka grupa, grupacija, klaster – koja to prebacuje i organizira uz najbolji mogući učinak.

Druga vrsta takvog udruživanja je razvojni klaster. Zašto razvojni? Teret, odnosno promet, je jedan od generatora razvoja svakog gospodarstva. Međutim, on nije održiv jer ima 2 negativna učinka na društvo.

Da malo pojednostavim, da bude lakše prihvatljivo, probajmo uzeti ovakav primjer: Riječka luka trenutno radi promet od npr. 150.000 TEU-a, i nitko ne bi bio sretniji kada bi to sljedeće godine bilo 300.000. Ja bi prvi potpisao da to bude 300.000. I bilo bi odlično, jer bi špediteri, agenti, luka, lučka uprava, željeznica...svi bi profitirali. Svi bi zaradili. Društvo u Rijeci bi zaradio.

Međutim, stvorio bi se veliki problem kada bi duplo veći promet kamiona morao proći kroz Grad Rijeku, kada bi duplo veći promet kamiona morao voziti našom autocestom, kada bi imali vjerojatno duplo veći broj nesreća, veću buku, veću razinu stresa. U konačnici, tu je i onaj negativni efekt je utjecaja na okoliš – imali bi nešto veće emisije ispušnih plinova u odnosu na drugi način, ako taj teret prevozimo intermodalnim putem. Što to znači? Da ćemo više koristiti more, željeznicu, unutarnje plovne putove.

Zašto se klasteri javljaju? Mi ne želimo uništavati društvo. Moramo razvijati promet, ali ćemo onda uništavati društvo. Razvijajmo promet na nešto prihvatljiviji način. Prebacimo ga na intermodalni prijevoz. Tu se onda pojavljuje neko udruženje koje mora potaknuti prebacivanje tereta sa ceste na te druge alternativne načine prijevoza. Na koji način? Vrlo teško. To je borba, jer 3 odrednice prijevoza koji put ključno određite: da teret... neki pravac diktira cijenu kuda će teret ići. Cijena, pouzdanost tog servisa i fleksibilnost tog servisa.

Trenutno u sve tri odrednice pobjeđuje cestovni prijevoz. Fleksibilniji su, lakše se prilagođavaju uvjetima i promjenama na tržištu, pouzdaniji su. U konačnici vi nazovete nekog talijanskog prijevoznika – on vam kaže gdje je. I znate gdje je. A i cijena mu je jeftinija jer jedan kontejner prevesti brodom nije baš isplativo, već se treba udruživati da bi se to uspjelo.

Što je nama u interesu? Ako sagradimo fantastičnu infrastrukturu lučku – ove drive portove, terminale negdje u zaleđu, željeznice... to samo po sebi neće generirati promet, to neće dovesti teret. Dakle, moramo podignuti razinu usluge. Usluga će dovesti do toga da teret koristi ovaj naš pravac, a ne drugi.

Čuli smo već malo prije da nacionalno mi nemamo industriju koja može generirati količine, koja može proizvesti količine. Mi smo praktički prepušteni tranzitu. Svi pravci kroz Hrvatsku u većem su tranzitu.

I sada dolazim do onoga što bi htio da bude poanta mog prezentiranja u ovom trenutku: za razvoj riječkog prometnog pravca nije bitno da smo mi udruženi samo u Rijeci, da razvijamo i napravimo fantastične stvari. Nije bitno ni da to bude nacionalno, već to mora biti na razini koridora.

Dat ću nekoliko primjera. Ukoliko želimo spustiti cijenu, jer jedan od tri uvjeta uspjeha je cijena, jedan od modela je liberalizacija tržišta. Dopustimo da bude veća konkurentnost. Dopustimo da se ta konkurentnost bori za svoje mjesto. To će neminovno dovesti do povećanja kvalitete, ali i do nižih cijena.

Ako radimo na optimizaciji transportnog procesa u svim njegovim dijelovima: pomorskom, u luci, željezničkom dijelu, cestovnom, na nekim terminalima, i to će podignuti razinu kvalitete i spustiti cijenu.

Možemo koristiti europske fondove. Svjetska banka je tu na neki način konkurencija europskim fondovima – ali moramo koristiti i jedno i drugo.

Postoje 2 programa Europske unije čija je direktna i isključiva namjena poticaj razvoja transporta i to na stranu intermodalnog prijevoza. Jedan je program za razvoj infrastrukture, a drugi je Marko Polo program. On nam daje do 35% svih troškova prijevoza na nekom pravcu ako se koristi željeznica, more ili unutarnji promet. Dakle, smanjuje cijenu i već smo tako utjecali na jedan od 3 konkurentna elementa. Drugo je pouzdanost. Ponovo: liberalizacija podiže konkurentnost, podiže kvalitetu pravaca, diže se pouzdanost. Ukoliko na nekom pravcu razvijamo specijalističke operatere s intermodalnom organizacijom – on će biti pouzdaniji.

Ukoliko napravimo neki menadžment na intermodalnom servisu – i to diže pouzdanost. Ali to mora biti regionalno. To mora biti od točke od kuda je teret krenuo do kuda je završio. Ako je naš teret krenuo danas iz Luke Rijeka i ide za Budimpeštu, premda je fantastična usluga pružena u Hrvatskoj, ako u Mađarskoj nije jednako takva, nema nikakve koristi.

Jedan od elemenata podizanja konkurentnosti nekog pravca je omogućiti onome tko vam je dao teret da ga prevozite – da on ima uvid gdje je taj teret, da on zna što se s njegovim teretom dešava. Pogotovo ako se radi o kontejnerima koji imaju hlađenje, da znate što je s vašim teretom? Mi informaciju gdje je teret imamo. Hrvatska je napravila nacionalni sustav praćenja brodova na Jadranu. I točno znamo u metar gdje je koji brod koristeći.

Na kontejnerskom terminalu prošle godine koncesionar je uveo jedan fantastičan informacijski sustav u svrhu optimizacije, tako da točno u metar zna gdje je kontejner, u svakom trenutku.

Međutim, bilo bi fantastično kad bi mi tu uslugu pružili na način da se do krajnjeg korisnika na metar zna gdje je teret. Međutim, kada teret pređe na željeznicu, mi ne znamo više gdje je teret – u metar. To je u Hrvatskoj slučaj.

Dobili smo novce od Marka Pola za pravac Rijeka-Beograd. Dođem do granice Srbije – nestane struje na željeznici. Što ćemo sad? Mislím, struje ima – ali nema informacijskog sustava. Mora postojati informacijski sustav do Beograda.

Poanta bi trebala biti: razvijajmo riječki prometni pravac – ali na razini koridora.

Ajmo se udružiti na razini koridora, pa radimo sve ovo što radimo sada tu radimo na razini koridora, odnosno onog tržišta koje želimo zahvatiti.

Šajatović: Sve u redu. Uvjerili ste me da ovaj klaster ima smisla. Prije nego vam dam riječ, možda još gradonačelnik Obersnel može nešto reći oko dvije teme. Jedna je stavljanje željeznice u funkciju javnog gradskog prijevoza, a druga je tema novi riječki waterfront, nove atraktivne zone uz more, i tako dalje – tako da od ovih teških tema prometnih pređemo na nešto ugodnije.

Obersnel: Mi već dugo planiramo uključivanje željeznice u javni gradski promet i moram priznati da smo nešto počeli raditi sa Upravom željeznice još 2002-2003. godine, ali nakon promjene i vlasti i Uprave željeznice svi su ti razgovori prestali, odnosno jednostavno su prekinuti.

Uz ovaj dio koji je bitan za gospodarstvo i koji je bitan na nacionalnoj razini – izgradnja dvokolosječne pruge praktički kroz cijelu Rijeku omogućit će nam i jedan drugi benefit. Osim u ovom teretnom prometu, osim u defakto udvostručenju kapaciteta koji je bitan za riječku luku i cijeli riječki prometni pravac, nama će omogućiti da uvedemo željeznicu, dakle vlak, u javni gradski prijevoz. I na tome smo nastavili razgovore sa gospodinom Peričićem i njegovim kolegama.

Dapače, kroz Generalni urbanistički plan predvidjeli smo na području Rijeke 17 stanica javnog gradskog prijevoza u smjeru istoka prema zapadu i obratno, kako kome paše. Dapače, čak je jedno stajalište te buduće javne gradske željeznice već izgrađeno iza Teatra Fenice, u sklopu izgradnje one nove prometnice Ivana Pavla II. koja je napravljena iznad pruge. Ispod pruge je već napravljeno, u osnovnim elementima, to prvo stajalište nove javne gradske željeznice.

Mislim da će to biti veliki dobitak prije svega za građane, zbog specifičnog položaja Rijeke. Najveći broj stanovnika se nalazi upravo na tom koridoru koji se proteže od istoka prema zapadu i praktički svi oni od Škrljeva preko Vežice, Pećina, Centra grada pa nakon toga Krnjeva, Kantrida, pa sve do Matulja – moći će koristiti taj javni gradski prijevoz željeznicom. Onda ćemo ove autobuse iskoristiti za uzdužno povezivanje na tu željeznicu.

To je jedan izuzetan projekt koji će bitno unaprijediti kvalitetu života u gradu. Ali, naravno, mi ga ne možemo razviti sami bez opet jedne suradnje, bez jedne sinergije sa željeznicom, a upravo ovaj projekt izgradnje dvokolosječne pruge će to u svakom slučaju omogućiti.

Drugi značajan projekt je izgradnja tako zvanog waterfronta, odnosno izgradnja Delte i Porto Baroša. Nama Riječanima su svi ti termini poznati. Dakle, to je projekt koji također razvijamo u suradnji sa Svjetskom bankom. Nažalost, dugo su trajale pripreme na realizaciji tog projekta. Sada smo konačno s novim ljudima u Lučkoj upravi uspjeli naći rješenje i vrlo skoro, već u razdoblju od narednih tjedan-dva, bit će donesena i Odluka o pokretanju Natječaja za uređenje te zone.

Ideja je da dio prostora koji više nije toliko interesantan za lučke djelatnosti, dakle najveći dio Delte, najveći dio Porto Baroša pretvorimo u Marinu – u područje s hotelima, kongresnim centrom, stanovanjem i naravno velikim parkom – dakle najvećim parkom na Delti. Dakle, cijelo ono područje današnjeg parkirališta na Delti pa sve do ceste D404 bit će najveći gradski park u samom centru grada.

To je jedan projekt koji će nesumnjivo promijeniti način života u Rijeci. Nakon puno, puno godina stvorit ćemo na samom moru jedan potpuno novi kvart, gradski kvart koji će biti otvoren moru, u kojem ćemo konačno moći doći do mora i shvatiti da smo grad koji živi uz more i za more.

Šajatović: Zahvaljujem. Evo sada smo došli do onog dijela gdje ćemo biti otvoreni za pitanja iz publike. Izvolite. Mikrofon ću prepustiti ovim organizatorima. Tko se javi, molim da se i vrlo kratko predstavi, ako je moguće.

Gledatelj (Mataja): Dobar dan. Ja sam samo htio napomenuti – vidio sam ovdje neke dubioze neke ili riječi koje kažu: pa valjda će to netko prepoznati Rijeku. Gospodo, 40 godina radim u tome i radim vani. Ja vam ponavljam da Rijeka nije samo strateški najjuvčeniđi dio mora u kopno, strateški dobro za srednju Europu. Ovakvu poziciju nema nitko na svijetu.

Ne bi htio otkrivati toplu vodu, ali ću vam samo napomenuti: imam studiju iz 80-ih godina o Kvarnerskom zaljevu od cca 100-injak stranica koju je načinila Asocijacija zapadno europskih luka. Oni su Rijeku prepoznali još onda. Tko god je pročitao, a ne znam kome je bila dostupna ova studija, sve su mu dubioze otklonjene. S time apeliram i na svjetsku banku i na bilo kakvog investitora koji bi to znao prepoznati. Tu su 4 vrlo bitna faktora. Zašto? Jer je Kvarnerski zaljev otvoren prema sjevernim i zapadnoeuropskim luke. Nemamo plima i oseka, more je zatvoreno. Drugim riječima, nemamo onih poteškoća s kojima se trebamo boriti kao što se cijela sjeverna i zapadna Europa bori. Imamo i taj gaz koji možemo postići od preko 20 metara. Tuga me obasipa kada čujem da smo postigli 14 metara i da je Kopar postigao 14 metara.

Šajatović: Zahvaljujem.

Gledatelj (Mataja): Rijeka mora imati preko 20 metara. Nitko joj ne može konkurirati. Slovenija može blokirati što god hoće, ali 20 metara... Kopar može biti jako napredan. Ja poznam Kopar ko svoj džep – ali zapamtite, nikad Kopar neće imati dubinu 20 metara. Pa brod Marko Polo može pristati samo na 20 metara. Evo toliko. Inače bi još puno toga imao reći

Šajatović: Zahvaljujem.

Gledatelj (Mataja): Molim vas gospodine Peričiću, svaki cent uložen u željeznicu vrijedi. Možemo imati najveći kontejnerski terminal na svijetu – ali ukoliko ga ne podržava željeznica i nisu kompatibilni željeznica i kapacitet kontejnerski, sve pada u vodu. Željeznica, željeznica, željeznica. A i ceste – o tome bi se dalo puno govoriti.

Hajdaš Dončić: Vi se gospodine potpuno slažete s nama. Mi smo sve rekli racionalno, vi ste još dodali strast. Super.

Obersnel: Mislim da za ovim stolom nema nikoga koji sumnja u budućnost razvoja Rijeke upravo u ovom pravcu, ali ono što se dešavalo do sada najbolje dokazuje koliko je ustvari bitna sinergija, koliko je bitno strateško donošenje odluka – a te strateške odluke se donose u Vladi Republike Hrvatske. Poznavali mi Kopar ili ne, nažalost činjenica je da nas u ovom trenutku Kopar sa svim svojim nedostacima ubjedljivo šiša. Zašto? Zato što je slovenska država, odnosno slovenska vlada, prepoznala ono o čemu je ministar govorio: da je potrebno strateški ulagati u promet, strateški ulagati u luci.

Nažalost, mi smo to kroz dugi niz godina zapostavili i sada se nalazimo tu gdje jesmo, bez obzira što je apsurdno da imamo tri puta bolje prirodne karakteristike od Kopra, ali u ovom trenutku Kopar ima 3 puta tereta više nego mi. Siguran da će ovi ljudi za stolom to uspjeti promijeniti.

Gledatelj: Poštujem moga kolegu koji je bio prije mene. Potpuno ga shvaćam. Mi Riječani smo vjerovali našem Obersnelu, našem gradonačelniku sve ove godine i vjerujemo mu i sada. Jer, kada sam sada vidio tko je sve došao od učesnika na Okrugli stol – onda sam se uvjerio stvarno da je to super. Došli su stručnjaci, došao je naš ministar kojeg posebno pozdravljam. Poštujem vas sve.

Svaki je put obećanje našeg gradonačelnika potpuno ispunjeno i ne moramo se zavaravati: vi ćete potvrditi da sve što je do sada u svom mandatu – ne da ga sada hvalim – pokušavao napraviti ispalo dobro. Bilo je onih koji su rekli neće biti bazena, neće biti ovog i onog, a sve se to ostvarilo, a tako će – vjerujem – i ovaj projekt. Ukratko: ministre, hvala vam što ste došli u Rijeku, vaše izlaganje je bilo odlično. Prenesite to vašim kolegama i našem premijeru u Vladu. Rijeka će sve što bude se od nje tražilo sigurno napraviti pod ovim vodstvom i ovom upravom – a vi samo malo požurite. Požurite. (smijeh i pljesak)

Šajatović: Ministar vam je iz Zagorja, on malo navija za Zagorje – ali vjerujem da je ovo prejaka stvar da bi podbacio. (smijeh) Imamo dalje? Izvolite.

Gledatelj: Mene je prošli puta bila trema ulovila, ali ja bi puko da se ovaj put ne javim. Prvo da vas sve lijepo pozdravim i da vam se zahvalim na ovako divnom izlaganju. Međutim – Rijeka će se vratiti kući kada bude industrija onakva kakva je bila 80-ih godina, jer nekada je Rijeka mogla sama izdržavati cijelu Hrvatsku pa i šire – a sada je na koljenima kao i cijela Hrvatska.

Šajatović: Zahvaljujem. Ako ja smijem samo sekundu... Nedavno su nam bili na konferenciji kolege iz Češke, i zapravo kad se prevelo sve što su napravili ispalo je ovako: prvo su napravili puno tvornica, onda su proizvodi iz tih tvornica zakrčili ceste pa su išli graditi ceste. Dakle, što je prije, kokoš ili jaje... o tome smo govorili. Imamo li komentara od nekoga?

Obersnel: Da. Ja bi komentirao, vrlo rado, jer je to i inače dio priče koji se svako toliko pojavljuje oko toga da li Rijeci treba industrija ili ne. Prije svega, je apsolutno neistina da u Rijeci nema industrije. Pred neki dan smo bili zajedno, bio je i ministar Hajdaš Dončić, u pogonima Jadran Galenskog laboratorija koji je u ovih 20 godina od jednog malog priručnog laboratorija izrastao u respektabilnu farmaceutsku industriju koja danas zapošljava preko 700 ljudi u Hrvatskoj i gotovo 300-tinjak ljudi u 34 zemlje svijeta. Dakle to je dokaz da se može i da se zna, ako se ima dobar proizvod.

E sad – htio to netko prihvatiti ili ne želio prihvatiti, ali s time se mora suočiti. Možemo uspjeti samo s dobrim proizvodima. Nije dovoljno napraviti tvornicu. I sigurno tvornicu neću graditi niti ja, niti ministar, niti Pave Komadina, niti Stipe Gabrić, niti ostali za stolom. Jer – da imamo svog kapitala i da nam je to bilo životno

opredjeljenje onda bi se u tom kontekstu bavili poduzetništvom. Prema tome, naše je da stvorimo preduvjete.

Ja ću vam ponoviti ono što sam govorio u uvodu. Dakle, nije se industrija u 19. stoljeću razvila u Rijeci zato što je nekome bila lijepa klima u Rijeci. Industrija se u 19. stoljeću, kada je započela industrijalizacija u Rijeci, razvila upravo zato što je tada izgrađena luka u Rijeci i izgrađena je željeznica. Pred 140 godina nastale su i željeznica i luka koje koristimo još i danas. To je bio okidač za razvoj industrije u Rijeci.

Kad uspostavimo sve o čemu sam govorio – onda će se razviti i industrija, vjerojatno drugačija – industrija bazirana na nekim novim tehnologijama, industrija bazirana na preradi dijela robe koji će prolaziti kroz riječku luku. Desit će se isto ono što se desilo i u 19 stoljeću.

A ta prazna priča o tome kako treba graditi tvornice – to je ništa drugo nego politička demagogija. Tvornice grade onda oni koji imaju kapitala, kada prepoznaju mjesto na kojem se treba graditi tvornica – a to mjesto će biti recimo logistička zona u Miklavju i logistička zona u Kukuljanovu. Zašto? Zato što ćemo imati novu prugu, imat ćemo novu luku, imat ćemo puno veći promet roba nego što imamo sada.

Prema tome, vjerujem da će uz stvaranje ovih preduvjeta koje smo na neki način pokušali predstaviti kroz ovaj okrugli stol imati u konačnici za cilj i otvaranje novih radnih mjesta u različitoj prerađivačkoj industriji. Mislim da je netko o tome i govorio da je upravo to i potrebno. Dakle da je to nešto što će činiti neku dodatnu vrijednost. S time se svi mi slažemo: promet, bilo brodom, bilo željeznicom neće sam po sebi otvoriti neki značajniji broj radnih mjesta koji nam treba – ali bez valorizacije riječkog prometnog pravca neće biti tih logističkih zona, industrijskih zona – kako god ih zvali – koji će otvarati nekakve nove pogone.

I nemojmo više stalno pričati o svakome tko je bogat kao tajkun. Zašto je Bill Gates uspješan čovjek i svi mu se dive, a svatko u Hrvatskoj tko ima neke novce na raspolaganju ili tko dođe i želi uložiti u Hrvatskoj – on je tajkun. Mislim da su to deplasirane teme i da trebamo govoriti o tome da su nam potrebne investicije, da nam je potreban svatko tko želi svoj kapital uložiti u razvoj Hrvatske, u razvoj Rijeke.

Hajdaš Dončić: Ako mogu dati još samo nekoliko osvrta. Rekao sam da nam je od 2014-2020. na raspolaganju negdje preko 12 milijardi eura. Znamo da će od bespovratnih sredstava koja su namijenjena za Hrvatsku 30% biti namijenjeno za operativni program promet – a to je 3,6 tj. 3,7 milijardi. Većina tih sredstava je zapravo namijenjena za željeznicu. Sto se tiče željeznice, ja sam u vrlo visokoj razini sigurnosti, da tu modeli financiranja nisu upitni za riječki prometni željeznički pravac. Što se tiče proizvodnje, gledajte: nekad, u 17-18. st. je prosječna osoba tijekom svog cijelog života imala informacije koliko danas prosječna osoba pročita u Jutarnjem listu. Nekoć je tvornica automobila Ford imala 52 mjeseca za stvaranje novog modela. Danas je to ispod 12 mjeseci. Zara, kao proizvođač odjeće koji je namijenjen mlađoj i srednjoj populaciji – danas svakih 14 dana izbacuje novu kolekciju. Što to govori? Digitalizacija i generalne promjene, osobito promjene tehnologije... dakle i logističkog koncepta i proizvodnog koncepta, su brze. I naravno da će

poslovni nastanak nekog proizvodnog subjekta, što sam naglasio 3 puta, dakle ova tri prostora, tri poslovne zone bit će dinamičan. Što to znači? To znači da će se 5 godina montirati kašer sunčani kolektori. Za pet godina će se montirati na istom prostoru nešto drugo.

Sjetite se vi sami. Većina je ovdje starija od mene. Tijekom osnovne škole svi smo nosili Borosane iz Borova i nismo ih mijenjali. Bio je jedan proizvodni ciklus koji je trajao po 10 godina.

Digitalizacija i informatizacija to sve mijenja. Gospodin Mezak koji je ovdje prisutan, komunicira s kineskim partnerima. Njima je interesantna proizvodnja dodane vrijednosti što je zapravo montiranje i stvaranje nekakve dodatne komponente za ulazak u europsko tržište. Taj proizvodni ciklus će trajati 3-4 godine. Onda će doći nešto drugo.

To je 21 stoljeće. Jednostavno u tome živimo, tome se moramo prilagoditi. Hvala. I samo još jedna stvar kad je riječ o povlačenju novaca iz Europske unije: činjenica je da Hrvatska ima obavezu participirati i uplaćivati sredstva u Europsku uniju, bez obzira koliko bila uspješna u njihovom povlačenju.

Prije dolaska ove vlade povlačilo oko 30% sredstava koja su bila na raspolaganju za povlačenje. Za proteklu godinu podatak govori da je povučeno preko 60%. Kad je riječ o željezničkom infrastrukturi – mi uspješno povlačimo 100% sredstava. Imamo odličan tim ljudi koji rade na projektima i sva sredstva uspješno povlačimo iz tog budžeta.

Hrvatska ove godine ima otprilike sedam projekata koji bi mogli kandidirati za sredstva Europske unije. Od tih sedam, tri su projekta HŽ infrastrukture koja će zasigurno biti spremna, a putem kojih možemo povući preko 300 milijuna eura. Na raspolaganju nam je 650 milijuna do kraja ove godine.

Šajatović: Zahvaljujem. Polako ulazimo u završnicu. Izvolite gospodine.

Gledatelj: Htio bi vas sve pozdraviti. Ovo je jako lijepo i ako bude ostvareno pola rečenog bit će idealno. Svi smo malo nervozni jer dugo nije bilo velikih investicija, a imamo puno želja. Imam pitanje za ministra: Rekli ste da pruga ide od Dugog sela prema Rijeci, zašto ne bi bilo obrnuto? Od Rijeke prema Zagrebu, a potom će veliki investitori uvidjeti kako u Rijeci treba pojačati radove. Hvala lijepo.

Peričić: Sad se spuštamo na mikro razinu. Rijeka će dobiti dva nova moderna teretna kolodvora i jedan novi moderni putnički kolodvor ispod kojega će prolaziti brza cesta. Svaki metar u Rijeci zahtjeva posebno planiranje, stoga prije 2015 neće biti moguće započeti gradnju. Pod time podrazumijevam novi kolodvor, nivelaciju Krešimirove, novi tunel, pomicanje nasipa na Školjiću i širenje pruge prema Pećinama. Sve su to izuzetno veliki i skupi zahvati. Ovaj novi izlazak iz Rijeke, novi kolodvori i pruga do Delnica koštaju 575 milijuna Eura. To je ogroman zahvat.

Šajatović: Zahvaljujem. Smatram kako je sada pravo vrijeme da zaključimo naš Okrugli stol. Gosp. Obersnel je na početku rekao kako će mu ovaj okrugli stol i naša rasprava služiti da se definiraju zaključci koji će ga obvezivati. Gosp. Obersnel – što ste zaključili iz ove naše rasprave i koji su to zadaci koje preuzimate?

Obersnel: Tema Okruglog stola bila je odgovoriti na pitanje kako globalno pozicionirati Rijeku. Smatram da je iz svih rasprava – i danas na Okruglom stolu i na onima koje su sada odrađene putem interneta, postignuto suglasje da je za pozicioniranje Rijeke apsolutno najvažniji sektor prometa.

Kad govorim o prometu govorim i integralnom prometu, onom koji podrazumijeva i razvoj Luke i razvoj željeznice, jer ceste su manje-više već riješene. Danas nismo stigli puno govoriti o aerodromu, ali planiramo i razvoj te modernizaciju riječkog aerodroma.

Sve to možemo postići uz visok stupanj sinergije svih partnera u cijelom procesu, počevši od Vlade Republike Hrvatske odnosno nadležnog ministarstva, do željeznica, luke, lučke uprave i sveučilišta.

U mnogim projektima do sada pratile su nas međunarodne financijske institucije poput Svjetske banke ili Europske banke za obnovu i razvoj. Vjerujem da možemo računati na njihovu potporu kao što možemo računati na našu sposobnost i spremnost da povučemo i odgovarajući dio sredstava iz Europskih fondova.

Držim da uz sinergiju koju je između ostalog pokazala i ova rasprava možemo biti sigurni u dobru i obećavajuću budućnost Rijeke.

Šajatović: Zahvaljujem. Smatram ovo odličnim završetkom Okruglog stola. Hvala vam na koncentraciji i dovidenja.