

ZASTUPNICI SDP-a U HRVATSKOM SABORU

Zagreb, 26. studenoga 2008.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOG SABORA

Na temelju članka 115. Ustava Republike Hrvatske, te članka 113. Poslovnika Hrvatskoga sabora, zastupnici SDP-a u Hrvatskome saboru podnose Prijedlog za pokretanje pitanja povjerenja ministru mora, prometa i infrastrukture Božidaru Kalmeti.

Za predstavnike predlagatelja koji će sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora određeni su: Josip Leko, Željko Jovanović, Luka Denona, Daniel Mondekar.

PREDSJEDNIK KLUBA

ZASTUPNIKA SDP-a

Zoran Milanović

:

ZASTUPNICI U HRVATSKOM SABORU

Zagreb, 26. studenoga 2009.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

PRIJEDLOG ZA POKRETANJE PITANJA POVJERENJA MINISTRU MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE BOŽIDARU KALMETI

Na temelju članka 115. Ustava Republike Hrvatske, te članka 113. Poslovnika Hrvatskoga sabora (redakcijski pročišćeni tekst – Narodne novine, br. 6/02 – proč. tekst; 41/02; 91/03; 58/04), niže potpisani zastupnici podnose

PRIJEDLOG ZA POKRETANJE PITANJA POVJERENJA

ministru mora, prometa i infrastrukture Božidaru Kalmeti

- 1. Zastupnici u Hrvatskome saboru smatraju da gospodin Božidar Kalmeta, kao resorni ministar, snosi političku odgovornost za sumnje na teške kriminalne i koruptivne radnje u hrvatskoj cestogradnji te u tvrtkama Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i Autocesta Rijeka – Zagreb d.d.;**
- 2. Zastupnici u Hrvatskom saboru smatraju da je gospodin Božidar Kalmeta, kao resorni ministar, snosi političku odgovornost za teško stanje i za sumnje na kriminalne i koruptivne radnje u tvrtci HŽ Holding d.o.o., te za učestale prometne nesreće na hrvatskim željeznicama;**
- 3. Zastupnici u Hrvatskome saboru smatraju da je gospodin Božidar Kalmeta, kao resorni ministar, snosi političku odgovornost za loše stanje na hrvatskom tržištu poštanskih usluga te za stanje u tvrtci Hrvatska pošta d.d.;**

O B R A Z L O Ž E N J E

Prema Zakonu o ustrojstvu i djelokrugu središnjih tijela državne uprave (Narodne novine broj 199/03 30/04 136/04 22/05 44/06 05/08 27/08), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na poštanske usluge, unutarnji i međunarodni pomorski, cestovni, željeznički, zračni i poštanski promet s infrastrukturom tih vidova prometa, predlaže strategiju razvoja svih vidova prometa te obavlja inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe na moru, unutarnjeg i međunarodnoga cestovnog prometa i cesta te sigurnosti željezničkog prometa.

Na čelu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a ranije Ministarstva mora, turizma, prometa i infrastrukture, nalazi se od 2004. godine ministar Božidar Kalmeta te se njega može smatrati najodgovornijom osobom za sva događanja i stanje u resoru prometa, mora i infrastrukture u Republici Hrvatskoj u proteklih 6 godina, kako slijedi:

1) Unutar hrvatske cestogradnje stvorena je sprega svih sudionika u izgradnji cestovne infrastrukture i značajnih investicijskih građevina. Sudionici te koruptivne sprege su Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, tvrtke Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i Autocesta Rijeka – Zagreb d.d., tvrtka Institut građevinarstva Hrvatske d.d. i interesne tvrtke ili njihovi konzorciji koji sudjeluju u cestogradnji.

Poslovi vezani za cestogradnju obilježeni su izigravanjem Zakona o javnoj nabavi, pogodovanjem natječajima koji su unaprijed dogovoreni posebnim uvjetima natječaja, u projektnom, tehničkom, tehnološkom i troškovničkom smislu te na taj način prilagođeni ciljnoj interesnoj skupini (tvrtci ili konzorciju), često uz posebno političko pokroviteljstvo. Na takve natječaje prijavljivalo bi se više subjekata, simulirajući tržišno natjecanje, da bi se po postizanju visoke cijene posao izvršavao u suradnji više subjekata, tj. dogovorno. Ukoliko se tako sačinjen koruptivni plan ne bi uspio realizirati zbog nekog neovisnog ponuđača koji u njemu ne sudjeluje, natječaj bi se poništio te bi se postupak ponovio.

Unatoč takvom umjetnom podizanju cijene radova, u tijeku radova ona se dodatno podiže ugradnjom zamjenskog građevinskog materijala, nepotrebnim novim projektantskim rješenjima i slično.

Na taj način investicijska vrijednost radova nerijetko se povećava preko 30% od realne vrijednosti, a za isti iznos, koji se u proteklih 6 godina mjerio u stotinama milijuna i milijardama kuna, oštećen je Državni proračun Republike Hrvatske.

Za mogućnost sudjelovanja u ovakvim kriminalnim radnjama tvrtke su uplaćivale proviziju, odnosno mito, u iznosu od 5 do 10% ukupne vrijednosti radova, a pored toga izabrane tvrtke imale su obvezu plaćanja i političkog «sponzorstva» kako bi se ušutkale moguće primjedbe iz političke sfere. Manje tvrtke za šutnju su dobivale manje podugovorne poslove čime se koruptivno-kriminalni krug zatvarao.

Iako je bilo indicija da gore navedeni scenarij nije izmišljen nego da se radi o stvarnoj mreži koja dominira u hrvatskoj cestogradnji, čitavo vrijeme mandata ministra Božidara Kalmete, a o čemu su u javnost iz medija dolazile brojne informacije, državne institucije, vjerojatno upravo zbog gore navedenog političkog «pokroviteljstva» nisu reagirale na odgovarajući način.

Tek je nedavnom ostavkom državnog tajnika Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Zdravka Livakovića, smjenom predsjednika i članova Uprave Hrvatskih autocesta d.o.o. Jurice Prskala, Marija Lovrinčevića i Ivice Mlinarevića, akcijom USKOK-a «Nesklad» te uhićenjem njih i direktora sektora građenja HAC-a Gorana Legca, glavnog inženjera na tunelima Željka Kandžiju te direktora splitske tvrtke Skladgradnja Slavena Žužula započela ozbiljnija akcija razbijanja ove koruptivne mreže koja je svoje nezakonite radnje obavljala u svim segmentima hrvatske cestogradnje.

Objašnjenja predsjednice Vlade Jadranke Kosor kako resorni ministar nije znao što se događa u sektoru cestogradnje te kako nije bio upućen u eventualne kriminalne radnje ne mogu se prihvatiti, jer je g. Kalmeta na čelu ovog resora već 6 godina, kroz koje je razdoblje često puta bio upozoravan i putem medija, ali i kroz brojna zastupnička pitanja u Hrvatskome saboru putem kojih je dobio konkretne podatke koji su ukazivali na kriminal i malverzacije u cestogradnji.

Nadalje, i Državna revizija je u svojim izvješćima upozoravala na nepravilnosti u cestogradnji na što je izostala reakcija ministra Kalmete, a jednako tako kroz interni nadzor Ministarstva nije učinjeno ništa da se sankcioniraju i spriječe nepravilnosti.

Izostanak njegove reakcije na ta upozorenja može se smatrati dovoljnim za snošenje političkih posljedica, a posebno je bitno istaknuti da je ministar Božidar Kalmeta predlagao kadrovska rješenja za Nadzorni odbor koji tijekom cijelog razdoblja također nije reagirao na nepravilnosti te za Upravu HAC-a. Iz toga je slijedilo da tijelima zaduženim za borbu protiv korupcije nisu podnošene prijave zbog nepravilnosti.

Čak i nakon razotkrivanja mreže korupcije u HAC-u, ministar Kalmeta ustvrdio je da je Uprava smijenjena zbog «podmetanja» i «nemogućnosti suradnje», a ne zbog kriminalnih radnji, te je čak otvorena mogućnost da donedavni članovi Uprave nakon smjene primaju naknade i visoke otpremnine čime se, pored koruptivnih radnji u hrvatskoj cestogradnji, nanosi i dodatna financijska šteta Državnom proračunu Republike Hrvatske.

Pored navedenog, tvrtke Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. koje se nalaze u državnom vlasništvu, pored svoje uloge u gore navedenim nepravilnostima, postale su i mjesto zapošljavanja kadrova na fiktivna, ali dobro plaćena radna mjesta, za kadrove koji su članovi ili dužnosnici vladajuće stranke, članovi njihovih obitelji ili rođaci, a jednako tako, u brojnim slučajevima za posao u navedenim tvrtkama tražila se naknada, odnosno mito.

O tome su u medijima iznošeni ozbiljni i argumentirani podatci, ali reakcije nadležnih nije bilo. Politička odgovornost za takvu situaciju se također može prepoznati u liku čelne osobe resornog ministarstva, a to je tijekom proteklih 6 godina bio g. Božidar Kalmeta.

2) Izostankom neophodnih ulaganja u Hrvatske željeznice, one su godinama gubile na svojoj temeljnoj djelatnosti, konkurentnosti i isplativosti. Razvoj željeznice u Hrvatskoj u potpunosti je zaustavljen čime je samom sustavu, ali u Republici Hrvatskoj nanesena velika šteta.

Poslovna se orijentacija HŽ-a do 2004. godine temeljila na temeljnim planskim dokumentima uz veliki niz različitih poslovnih odluka u cilju provedbe modernizacije, a prije svega nužan je bio razvojni program utkan u poslovni plan HŽ-a. Bilo je potrebno izraditi jedan sveobuhvatni strateški dokument koji anticipira buduće događaje na željezničkom tržištu EU, projicira poslovne ciljeve, identificira prepreke, opasnosti i rizike za kompaniju u novim okolnostima, postavlja odgovarajuće strategije, daje pregled ulaganja u projektne cjeline kojima se mogu ispuniti postavljeni ciljevi, te vremenski okvir u koji se sve aktivnosti moraju uklopiti radi dobivanja maksimalnih efekata na uloženo. Taj dokument trebao je biti osnovom za izradu budućih srednjoročnih i dugoročnih poslovnih planova, ali i akcijski plan za finalizaciju procesa restrukturiranja. Temeljem njega proizašao je model državnog financiranja infrastrukture, te javnog interesa u prijevozu putnika.

Sukladno navedenom, poslovna orijentacija Hrvatskih željeznica koja je bila definirana poslovnim planovima od 2000. do 2007. godine temeljila se na izgradnji moderne infrastrukture, a osobito na hrvatskim dionicama X, Vb, i Vc koridora, nabavi prijevoznih sredstava visokog standarda i uspostavi moderne organizacije koja treba pružiti kvalitetnu i brzu uslugu.

Sukladno poslovnoj orijentaciji postavljeni ciljevi HŽ-a od 2001. do 2007. godine bili su sljedeći:

- biti među tri regionalna lidera u prijevozu roba i putnika željeznicom do 2007. godine
- prevesti 20 milijuna tona tereta u 2007. godini
- prevesti 40 milijuna putnika u 2007. godini
- povećanje produktivnosti po zaposlenom po stopi 12,4% godišnje
- povećanje prihoda od prijevoza robe i putnika 5,7% godišnje
- smanjenje subvencija u putničkom prijevozu za 2,3% godišnje
- smanjenje broja zaposlenih na 12.600 u 2007. godini
- pozitivan poslovni rezultat u prijevoznim djelatnostima do 2005. godine
- povećanje prosječne tehničke brzine na prugama HŽ-a
- povećanje nosivosti pruga do maksimalnih granica predviđenih propisima i standardima
- povećanje kvalitete prijevozne usluge
- smanjenje troškova održavanja stabilnih i mobilnih kapaciteta po jedinici rada.

Planirana investicijska ulaganja u razdoblju 2001.-2007. godine osiguravala su stvaranje uvjeta za ostvarenje ciljeva do razine definirane godišnjim i petogodišnjim planovima u razdoblju od 2001. do 2007. godine.

Plan ulaganja

Planom investicija u navedenom razdoblju do 2007. godine predviđena su ulaganja koja osiguravaju preduvjete za realizaciju postavljenih ciljeva.

Investicijska ulaganja usmjerena su na održavanje glavne mreže pruga kroz modernizaciju i kapitalne remonte te investicije u gradnju novih pruga, rekonstrukciju i popravak kolosijeka, mostova i tunela, novu elektrifikaciju, signalizaciju i daljinsko upravljanje prometom, ulaganja u sustav za napajanje energijom i telekomunikacijsku infrastrukturu, informatizaciju, zaštitu okoliša te rekonstrukciju i nabavu novih prijevoznih kapaciteta.

Osnovni kriteriji za ulaganja su:

- veća sigurnost i urednost prometa,
- otklanjanje „uskih“ grla na mreži,
- usklađenost razvoja željezničke mreže i prijevoznih kapaciteta,
- brži razvoj pruga s najvećim radom,
- razvoj telekomunikacijske infrastrukture,
- razvoj integralnog transporta,
- rekonstrukcija i nova nabava prijevoznih kapaciteta.

Ulaganja u infrastrukturu te najznačajniji ciljevi koji su se trebali doseći tim ulaganjima su sljedeći:

- povećanje sigurnosti te bitno smanjenje nepredviđenih smetnji u prometu što za posljedicu ima veću redovitost prometa i smanjenje vjerojatnosti broja nastanaka i veličine šteta,
- povećanje kapaciteta pruge a na najiskorištenijim dijelovima i izgradnja drugog kolosijeka, povećanje brzine i smanjenje vremena vožnje čime se, pored ostalog, stvaraju uvjeti za unapređenje prijevoznih usluga i kroz uvođenje vlakova nagibne tehnike,
- racionalizacija poslovanja kroz smanjenje broja djelatnika i smanjenje troškova održavanja stabilnih i mobilnih kapaciteta što će rezultirati i smanjenjem troškova prijevoza,
- daljnji razvoj pozitivnih ekoloških učinaka,
- brz i kvalitetan prijenos velikog broja podataka govora, slike i ostalih neophodnih digitalnih podataka, što će stvoriti uvjete za blagovremeno donošenje poslovnih i operativnih odluka,
- stvaranje uvjeta za razvoj gradskog prometa u većim gradovima i prigradskog prijevoza kroz financiranje uređenja stajališta te kroz učešće u izgradnji prigradskih pruga,
- definiranje potrebnih prostora u čvorovima za daljnji razvoj te usklađivanje sa prostornim planovima lokalnih zajednica,
- stvaranje preduvjeta za razvoj lučkih kapaciteta.

Ulaganja u području prijevoza te najznačajniji ciljevi koji se trebaju doseći tim ulaganjima su sljedeći:

- povećanje kvalitete usluge putničkog prijevoza kroz suvremenija prijevozna sredstva, povećanje broja prijevoznih kapaciteta, smanjenje vremena putovanja i učestaliju ponudu usluga prijevoza,
- povećanje kvalitete usluge teretnog prijevoza kroz osiguravanje dovoljnog kapaciteta vagona za potrebe teretnog prijevoza te prilagodbu strukture vagona potrebama tržišta,
- povećanje pouzdanosti i raspoloživosti prijevoznih kapaciteta te unifikacija održavanja,
- smanjenje troškova održavanja i eksploatacije,
- pozitivni ekološki učinci.

Godišnja poslovna izvješća za 2001., 2002. te 2003. godinu pokazuju da je poslovna orijentacija oživjela državnu željeznički kompaniju, koja je pronašla viziju, koja je otvorila nove poslovne perspektive hrvatskom gospodarstvu kroz dugoročni poslovni i investicijski ciklus, hrvatske pruge su postale atraktivni prometni pravci za sve zainteresirane korisnike u okviru ponude sve kvalitetnijih alternativnih prometnih pravaca, te još niz pozitivnih efekata u cilju modernizacije i restrukturiranja, uz značajan doprinos gospodarskom rastu RH.

Koncem 2003. godine može se ustvrditi da je sustav HŽ-a riješen normativno i to Zakonom, te usklađen sa europskom regulativom. Postignuta je suglasnost oko strateškog plana za period 2003-2007., modernizacija infrastrukture ali i teretnog i putničkog prometa, osigurana su financijska sredstva. Modernizacija usklađena sa procesima restrukturiranja i briga o zaposlenima. Broj zaposlenih smanjen je na ispod 14.900 ali sa preustrojem preko 6.000 zaposlenih u vezana društva neosnovnih djelatnosti. Osigurana je redovita isplata plaća sa prosjecima iznad prosjeka RH te potpisani kolektivni ugovori. Održavana kvalitetna komunikacija između uprave i sindikalnih organizacija. U potpunosti izmireni dugovi prema INA-i i HEP-u a plaćanje prema ostalih vjerovnicima svedeno u ugovorene rokove sa urednim financijskim poslovanjem te povećanjem prijevoznih učinaka. Gubici smanjeni na visinu nedostajućih subvencija iz proračuna.

Promjenom državne vlasti u Republici Hrvatskoj u studenom 2003. godine, a potom i organa društva: Skupštine, Nadzornog odbora i Uprave, nastaje i zaokret u odnosu državne politike prema HŽ-u te je razvojni program odbačen od strane organa društva kao nerealna i preskupa opcija.

Pokazatelji odstupanja

Infrastruktura

U razdoblju od 2000. do 2003. godine kontinuirano se povećavao broj kilometara kapitalnog uređenja pruga duž mreže HŽ-a, tako da je s 40 km modernizirane i kapitalno

uređenje pruge u 2000. godini dosegnuto 150 km modernizirane pruge u 2003. godini. Možemo konstatirati da je u 2004. to ponovno palo na cca 40 km, a u 2005. neće se doseći ni 30 km. To se može potkrijepiti i financijskim pokazateljima. U 2004. godini planom ulaganja u nove projekte predviđeno je cca 340 mil.kn a ostvareno cca 176 mil.kn. Sve ostalo su prenesene obveze iz prethodnih razdoblja kada su i pokrenuti projekti i to cca 1.300 mil.kn. Podaci za 2005. godinu su još poražavajući. Planom za 2005. predviđena su nova ulaganja u vrijednosti od cca 450 mil.kn a stvarna realizacija na novim ulaganjima je do konca 8. mjeseca cca 16 mil.kn.

Mobilni kapaciteti (vagoni, motorni vlakovi i lokomotive)

Poslovnim planom 2003. planirana ulaganja su bila fokusirana na:

- nabavu vlakova nagibne tehnike (13 garnitura),
- nabavu klasičnih motornih vlakova (71 vlak),
- nabavu diesel motornih jednodijelnih polovnih DMV (7 vlakova),
- nabavu 10 vagona za spavanje (WL),
- modernizaciju postojećih (cca 300 kom) i nabavu novih teretnih vagona (cca 1500 kom).

Tijekom 2004. i dobrim dijelom 2005. aktivnosti u investicijskom području bile su bazirane na dovršetak modernizacije ugovorenih putničkih vagona u 2003. godini. U 2005. godini na području putničkih vagona izvršena je modernizacija samo na dva vagon-restorana.

Kompletna modernizacija i nabavka novih teretnih vagona svodi se samo na realizaciju ugovora za 320 novih teretnih vagona iz 2003. godine. Nikakve nove aktivnosti glede nabavke i ugovaranja novih isporuka teretnih vagona raznih serija nisu pokretane u 2004. i 2005. godini, iako je planskim dokumentima bila predviđena nabavka cca 1200 novih teretnih vagona raznih serija kako bi HŽ spremno dočekaao liberalizaciju tržišta. Ovakvom neaktivnošću direktno trpi i hrvatsko gospodarstvo („Đuro Đaković“, „Gredelj“ i drugi), povećava se stopa nezaposlenosti, ruši se standard. Isto se nastavilo i do danas.

POSLJEDICE IZOSTANKA ULAGANJA

ZA HRVATSKE ŽELJEZNICE:

- kontinuirani rast troškova održavanja voznog parka
- smanjenje broja vozila u prometu zbog starosti
- kontinuirani rast troškova prijevoza putnika i roba
- smanjenje broja putnika i količina roba
- potpuna ne konkurentnost teretnog prijevoza u okviru primjena direktiva EU
- rast broja zaposlenih zbog izostanka modernizacije.

ZA REPUBLIKU HRVATSKU:

- kontinuirani rast troškova održavanja infrastrukture za minimalnu razinu prometne osposobljenosti
- izoliranost jadranskih luka bez adekvatne željezničke podrške
- veliki broj gospodarskih subjekata koji surađuje sa željeznicom ostao bi bez značajnog tržišta
- gubitak kvalitetne prijevozne alternative gospodarstva
- velike količine masovnih tereta našle bi se na cestama
- mnoge lokalne uprave i samouprave osjetile bi negativne posljedice poslovne erozije željeznice.

Infrastruktura koja se ne održava ne predstavlja više sigurnost za prijevoz putnika i tereta, a potpuno je izostala i bitka za konkurentnost s ostalim vidovima transporta.

Vlada Republike Hrvatske, iako je to bila obvezna temeljem Zakona o željeznici, nije riješila financiranje razvoja željeznice a niti je osigurala funkcioniranje sustava željeznice.

Ministar Kalmeta osobno je jamčio u ime Vlade da će se nastaviti modernizacija željeznica, a što se nije dogodilo. U 2004. godini ocijenio je neprihvatljivim rast cijena derivata od 0,30 kuna neophodnih za modernizaciju željeznica, a u isto vrijeme Vlada Republike Hrvatske ne poduzima niti jednu mjeru da bi spriječila rast cijena derivata.

No, ono što je neminovni rezultat dugogodišnjeg neulaganja u željezničku infrastrukturu je svakako i značajan pad na području sigurnosti željezničkog prometa koji je u samo nekoliko mjeseci bio uzrok tri željezničke nesreće.

Policija i istražitelji još slažu mozaik o tragičnoj željezničkoj nesreći iz srpnja ove godine u Rudinama pokraj Kaštela u kojoj je poginulo šestero putnika, ali je evidentno da se nesreća dogodila zbog apsolutnog kaosa koji vlada u Željeznicama, posebno u konkretnom slučaju nabave sporne tekućine koja je izazvala nesreću. Zbog teške željezničke nesreće u Rudinama kod Kaštela smijenjeni su svi članovi Uprave HŽ Infrastrukture - predsjednik Mijat Kurtušić te članovi Stjepan Bestijanić i Božo Cerovečki.

Daljnja odgovornost nije se utvrđivala, a resorni ministar nije snosio odgovornost za nju, kao što se ne očituje ni oko iskliznuća teretnog vlaka u Rijeci koje se dogodilo prije nekoliko dana i kojem je došlo do štete «teške» nekoliko desetaka milijuna kuna. Ne treba podsjećati da je bilo i više drugih iskliznuća koja samo pukom srećom nisu rezultirale većom materijalnom štetom ili ljudskim žrtvama.

Paralelno s neulaganjem u sigurnost i razvoj željeznice, Hrvatske željeznice postale su poput drugih javnih poduzeća mjesto zapošljavanja stranački podobnih kadrova bliskih vladajućoj stranci, o čemu su mediji često izvještavali, ali je iz nadležnih institucija izostao

odgovor na te nepravilnosti. Jednako tako postoje indicije da je sustav javne nabave često zloupotreblian za kriminalne radnje, malverzacije i osobno bogaćenje o čemu su mediji također izvještavali.

Ministar mora, prometa i infrastrukture Božidar Kalmeta kao čelni čovjek resora odgovoran je za sve gore navedeno.

3) Nacionalni javni operator nalazi se danas pred najneizvjesnijim razdobljem svoje duge povijesti. Svi kumulirani problemi koji su rezultirali ogromnim gubicima osnovne djelatnosti javnog operatora danas su došli do vrhunca. Naime, dok je gubitak iz osnovne djelatnosti za 2006. godinu iznosio 82 milijuna kuna, isti se u 2007. godine popeo na rekordnih 139 milijuna kuna (povećanje gubitka od 69% !!!), premda je planom poslovanja bio predviđen pozitivan rezultat u iznosu od 0,7 milijuna kuna (Izvor: Račun dobiti i gubitka (RDG) 2006./2007.). Takav osjećaj pojačan je, između ostalog, i zbog činjenice da se Hrvatska približava punoj integraciji u EU i da u okviru nužnih prilagodbi ima za cilj izvršiti temeljne obveze, a zahtjevi nisu mali. Priča o tržištu poštanskih usluga te posljedično i o javnom operatoru, vezana je najmanje za dva izuzetno važna poglavlja: ono o slobodi tržišnog natjecanja, i s tim u svezi određivanja mehanizma financiranja univerzalne poštanske usluge (putem rezerviranog područja, kompenzacijskog fonda, financiranja iz proračuna, dodatka naknadi za pristup mreži i dr.), koji mogu osigurati njezinu prosječnu i zemljopisno neovisnu pristupačnu cijenu, te poglavlja koje se bavi prometnom politikom i s tim u svezi poticajima (Direktiva 1997/67/EC, Direktiva 2002/39/EC) Europske komisije za liberalizacijom tržišta poštanskih usluga kojom će se hrvatski poštanski sektor (poglavito javni operator), u narednim godinama, prilagoditi kriterijima učinkovitosti koji danas egzistiraju na jedinstvenom europskom tržištu.

Dakle, Europska komisija teži postizanju postepene liberalizacije koja će kulminirati potpunim otvaranjem tržišta 2011. godine, a glavni ciljevi direktiva su osiguranje i poboljšanje konkurentnosti poštanskih usluga, sa svrhom osiguranja efikasnih, pouzdanih i kvalitetnih poštanskih usluga svim stanovnicima zemalja Europske Unije po pristupačnim cijenama, putem odgovarajućeg regulatornog okvira. U Hrvatskoj postoji potreba usklađivanja zakonodavstva, kao posljedica obveza iz potpisanog Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Republike Hrvatske i Europske Unije i njezinih država članica, kojim je preuzeta obveza postupnog usklađivanja zakonodavstva RH sa zakonodavstvom Unije uz obvezu hrvatske Vlade da reformira poštanski sektor i javnog operatora na način da on postigne poslovne attribute kao što su rentabilnost, ekonomičnost i produktivnost do razine koja će u narednom razdoblju zahtijevati minimalnu državnu intervenciju definiranu prema kriterijima EU!

Nažalost, hrvatska Vlada dugo je odgađala početak ozbiljnog bavljenja budućnošću poštanskog sektora i javnog operatora, što se poglavito ogledava u činjenici nepostojanja nikakvih razvojnih planova, u činjenici da je u proteklom šestogodišnjem razdoblju (od 2003. do lipnja 2008. godine) opozvano 6 predsjednika Uprave javnog operatora (među kojima i jedan s nagradom CROMA-e za menadžera godine 2005. u kategoriji javnih poduzeća) i čak 12 Članova Uprave, ili pak u činjenici da je Plan poslovanja javnog operatora i Plan ulaganja u trajna sredstva za 2008. godinu usvojen tek

u lipnju 2008. godine. U tom razdoblju javni je operator potonuo u još veće probleme pokušavajući se izvući prodajom imovine i vlasništva nad dionicama drugih poduzeća, primjerice prodajom dionica Tiska u vrijednosti većoj od 100 milijuna kuna. Posebno je zabrinjavajuće, osobito u smislu smanjenja manevarskog prostora u najznačajnijem segmentu očuvanja kontinuiteta obavljanja djelatnosti, a to je ugovaranje novih poslova.

U prilog ovoj tezi je išla i odluka Uprave javnog operatora koja se trudi „otjerati korisnike“ te kojom se diskriminiraju poslovni partneri na način da je istima od 01. rujna 2008. godine ukinut komercijalni popust za usluge prijama pismovnih pošiljaka dok su od iste odluke bili izuzeti korisnici Državnog proračuna.

Također, od 1. siječnja 2009. poskupila je cijena običnog pisma za preko 50%, iako je iz Izvješća o poslovanju HP-a za 2007. godinu vidljivo da od 237 milijuna zaprimljenih komada običnih pisma 87% čine pisma do 20 grama (cijene 2,30 kn), 10% pisma od 21-100 grama (cijene 5,00 kn) itd. Pošta je ukinula kategoriju do 20 grama i pomakla istu na 50 grama, što znači da je 87% običnih i drugih pisama poskupilo za preko 50% (s 2,30 kn na 3,50 kn), dok će svega 5% pisama pojeftiniti s 5,00 na 3,50 kuna. Dakle, moglo bi se reći da je to odgovor javnog operatora, resornog ministarstva i Vlade RH na sve težu gospodarsku krizu koja je zahvatila hrvatsko gospodarstvo te u još većoj mjeri i standard građana Republike Hrvatske.

Sve se to događa u razdoblju u kojem ne postoji nikakav ozbiljan plan restrukturiranja i u kojem vrijeme radi protiv javnog operatora i svaki dan odgađanja rješenja gura Hrvatske pošte u sve teži položaj i slabi inicijalni položaj tvrtke. Podsjećamo, Koalicijskim sporazumom parlamentarne većine definirana je potreba „restrukturiranja HP-a na način da se počnu uvoditi suvremene poštanske tehnologije i razvijaju nove djelatnosti srodne poštanskoj“. Nadalje, „proces restrukturiranja treba provesti u roku od dvije godine, tj. prije liberalizacije poštanskog tržišta u Europi. Tvrtka Hrvatske pošte treba iskoristiti potencijal koji ima i za četiri godine postati regionalni tržišni lider u jugoistočnoj Europi.“

Izrazito malo informacija vezano za restrukturiranje javnog operatora dopijeva u javnost, a slično je i s informiranjem najviših hrvatskih institucija kao što je to, između ostalih, i Hrvatski Sabor. S obzirom na činjenicu da je Zakon o pošti (NN 172/03, 15/04, 92/05, 63/08) donesen još 2003. godine, definirao rezervirane poštanske usluge te na taj način već započeo s liberalizacijom tržišta, postavlja se pitanje zašto je Vladi Republike Hrvatske trebalo čak 5 godina za usvajanje Strategije razvoja tržišta poštanskih usluga u RH, kao i već zakašnjeli Akcijski plan. Podsjećamo, naime da su Strategija i Akcijski plan izrađeni tek u siječnju 2008. godine, a Vlada ih je usvojila u ožujku 2008. godine.

Također, s obzirom na značenje koje za hrvatsko gospodarstvo ima sektor poštanskih usluga (poglavito na tržište komunikacija, oglašavanja i transporta), te s obzirom na ogromni broj direktno i indirektno zaposlenih ljudi i njihovih obitelji čija budućnost ovisi o sudbini poštanskog sektora, ova pitanja smatramo izuzetno bitnima.

Ocjena stanja tržišta poštanskih usluga i javnog operatora

Sektor poštanskih i kurirskih usluga u Republici Hrvatskoj, ostvario je prihod u 2006. godini od 2.1 milijarde kuna. Ova brojka odgovara 1% ukupnog bruto domaćeg proizvoda (BDP) ostvarenog u 2006. godini. Najveći segment tržišta čine poštanske usluge koje čine 45% ukupnih prihoda, kurirske usluge čine oko 30% ukupnog prihoda tržišta poštanskih i kurirskih usluga, a ostatak financijske i druge usluge. Ukupan broj zaposlenih u sektoru poštanskih i kurirskih usluga iznosi preko 14.000 zaposlenika od kojih je 87% zaposleno u javnom operatoru. Broj zaposlenih u ovom sektoru čini 1% ukupno zaposlenih u Republici Hrvatskoj. U 2006. godini, 98,7% svih usluga odnosilo se na pismovne pošiljke, uključujući kurirske usluge, a 1,3% usluga činile su paketske usluge. Prema podacima nacionalnog regulatora prijašnjeg Vijeća za poštanske usluge, danas Hrvatske agencije za poštu i elektroničke komunikacije (HAKOM), segment pismovnih pošiljaka dominira tržištem u pogledu obujma, odnosno broja usluga. Od ukupnog obujma pismovnih pošiljaka, 68% spada u domenu rezerviranih usluga, odnosno pismovnih pošiljaka težine do 100 grama.

Javni operator HP-Hrvatska pošta d.d. u stopostotnom je državnom vlasništvu s gotovo 1.200 poštanskih ureda diljem RH i s 12.000 zaposlenih. Također, HP posjeduje oko 3.000 vlastitih motornih vozila te je vlasnik oko 650 nekretnina ukupne površine 135.000 m². U Republici Hrvatskoj jedan poštanski ured posluje u prosjeku na površini od 47 m², te za 3.746 stanovnika. Javni operator ostvaruje više od 370 milijuna usluga, što čini oko 94% ukupnog tržišta. Uz godišnji prihod od 1.5 milijardi kuna, što čini 72% ukupnog prihoda tržišta, HP to ostvaruje s 12.000 radnika ili s 86% od ukupno zaposlenih u sektoru. Dakle, radnici javnog operatora rade izuzetno mnogo, ostvarujući pritom izuzetno malo (prihoda), dok ostali pravni subjekti na tržištu sa svega 14% radnika sektora i 6% posto usluga ostvaruju gotovo 30% ukupnog prihoda cjelokupnog tržišta!

Koliko je kriza javnog operatora teška najbolje oslikava podatak da je isti u razdoblju od 2003. do 2007. godine ostvarivao godišnji gubitak od osnovne djelatnosti u iznosima od 80-140 milijuna kuna, a u prvih jedanaest mjeseci 2008. godine i dodatnih 100 milijuna kuna, koji se fiktivno anuliraju prihodima od prodaje imovine te računovodstvenim malverzacijama sa stavkama rezerviranja troškova i rizika poduzeća. Primjerice, „Prihodi od sudjelujućih interesa s povezanim poduzećima“ su u 2007. godini iznosili su 169 milijuna kn, iako je planom poslovanja (RDG) predviđeno svega 12 milijuna kuna. Naglašavamo da je o računovodstvenim malverzacijama bio obaviješten i potpredsjednik Vlade gospodin Polančec, dok je bio predsjednik NO HP-a, međutim njegova je reakcija izostala. Kako su financijske informacije o poslovanju vrlo netransparentne, a ne objavljuju se javno u skladu sa Zakonom o računovodstvu (čl. 20.), iste treba uzeti s velikom rezervom.

Netransparentna je i javna nabava u Hrvatskoj pošti d.d. o čemu govori i podatak da je Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave poništila preko 60% nabavi zbog pokretanja žalbenog postupka što svrstava javnog operatora u sam vrh „najčešćih kršitelja zakona“.

Kad su radnici/e u pitanju, u razdoblju od 2003. do 2007. godine broj radnika/ca je povećan za oko 3% (oko 350 radnika) od čega je samo u Direkciji pošta zaposleno gotovo 100 radnika što čini povećanje broja radnika u toj organizacijskoj jedinici od nevjerojatnih 50%! To je posebno važno ukoliko se ima u vidu da su plaće zaposlenih radnika javnog operatora u 2007. godini činile 72% poslovnih rashoda. Nadalje, Planovima ulaganja u materijalnu i nematerijalnu imovinu za 2006. i 2007. godinu planirana su sredstva u iznosu 389 milijuna kuna od čega je realizirano svega 34 milijuna kuna ili 9%!

Kada je u lipnju 2008. prihvaćen Plan poslovanja za 2008. godinu planirana su ulaganja u trajna sredstva u iznosu od 220 milijuna kuna te su u totalnom neskladu s planskim novčanim tijekom od investicijskih aktivnosti za 2008. godinu, a koji prema tom istom planu iznose svega 123 milijuna kuna. Kao kuriozitet usvojenog plana svakako treba spomenuti stavke 38. i 39. iz tabele o nabavi uredskog namještaja i inventara kojima se planiralo opremanje prostorija Uprave (3 sobe) u iznosu od 500 tisuća kuna!

Sadašnje stanje u javnom operatoru, kao posljedica višegodišnjih internih i eksternih utjecaja, opterećeno je kumuliranim gubitcima, tehnološkim zaostajanjem, kao i drugim poteškoćama vezanima uz poslovanje poštanske djelatnosti. Jasno je da nije bilo volje ni hrabrosti da se odgovorne institucije, prije svega Vlada RH i resorno ministarstvo, uhvate u koštac sa svim problemima koji su do toga doveli.

Nažalost, jedini konkretni potezi koji su povučeni od strane Uprave i podržani od strane Nadzornog odbora i nadležnih institucija su povećanje cijena obavljanja usluga i ukidanje svih komercijalnih popusta čime se teret dugogodišnje nebrige vlasnika za HP prebacio na teret korisnika poštanskih usluga. Sljedeća konkretna mjera koju najavljuje Uprava je kupnja konkurentskog poduzeća CityEx-a, iako za to ne postoje nikakvi valjani razlozi. CityEx, naime, nije suvremena kurirska tvrtka visoke razine sofistiranosti u obavljanju kurirskih usluga, niti je u mogućnosti svojim potencijalima doprinijeti razvoju i napretku HP.

Simptomatično je da se odluka o namjeri kupovanja podudara s odlukom o povećanju cijena. CityEx je paralelno s povećanjem cijena HP povećao i svoje cijene i na taj način povećao vlastite prihode, a čemu je posljedica povećanje kupovne cijene poduzeća CityEx. I sve to uglavnom zahvaljujući obavljanju poslovanja u području pošiljaka mase do 100 g. koje je i prema direktivama EU i praksi zemalja članica EU rezervirano za javnog operatora.

Može se s pravom reći da je stanje dovedeno do potpunog apsurdna u kojem poduzeće u vlasništvu države kupuje privatno poduzeće koje je nezakonito ostvarivalo prihode na tržištu koje je zakonom rezervirano za to isto državno poduzeće. Pri tome država sa svojim tijelima i organima nije učinila ništa za sprječavanje takvog nezakonitog poslovanja, a predstavnici državne vlasti u Nadzornom odboru, odnosno od državne vlasti postavljena uprava rade sve da bi ova potpuno neprirodna i neopravdana kupnja bila realizirana.

U takvim uvjetima može se reći da je krajnje vrijeme za poduzimanje sustavnih mjera koje će omogućiti održivi razvoj javnog operatora i njegovu opstojnost na sve zahtjevnijem europskom i svjetskom tržištu.

Koji su uzroci teškog stanja javnog operatora?

Današnje teško stanje javnog operatora rezultat je dugogodišnjeg izbjegavanja da se odgovorne institucije kao i upravljačke strukture suoče s realnim stanjem te da poduzmu odgovarajuće mjere za ozdravljenje ovog nositelja poštanskog prometa u Republici Hrvatskoj. Uz te, primarno unutarnje probleme i uzroke, može se reći da je kriza pojačana i djelovanjem nekih nepovoljnih vanjskih utjecaja o čemu je riječ u nastavku. Kao prvo, unatoč poznatim razlozima i posljedicama vezanih za razdvajanje HPT-a na HP i HT, cjelovito restrukturiranje javnog operatora nije se nikada provelo, i to ne samo u financijskom smislu, već i u svakom drugom: tehnološkom, organizacijskom, proizvodnom, kadrovskom.

Izostanak modernizacije tehnološkog procesa rada uvjetovao je zaostajanje javnog operatora za glavnim konkurentima na regionalnom tržištu, a što je vodilo u neefikasnost, visoke troškove i upitnu razinu dodane vrijednosti koja se u tim uvjetima stvarala. Tako je primjerice nakon razdvajanja HPT-a na HP i HT, javni operator bio deveta po veličini tvrtka u Hrvatskoj, dok je danas na skromnom 38. mjestu s istovjetnim prihodima od prije 10-ak godina te s tendencijom daljnjeg pada. Primjerice, uslugu hibridne pošte (Hybrid mail) danas pružaju sve zemlje u okruženju, a podatak je još poražavajući kad se uzme u obzir i činjenica da u BiH čak sva tri javna operatora, u svakom entitetu (HP Mostar, PTT BiH, Pošta Republike Srpske), posjeduju uređaje za pružanje navedene usluge. poštanskih poduzeća. HP ne pruža uslugu hibridne pošte, iako je ona iznimno zanimljiva jer je ta usluga trenutno jedna od najprofitabilnijih poštanskih usluga, s konstantnim rastom opsega korištenja.

Neuvođenje novih usluga također je jedan od uzroka sadašnjeg lošeg stanja jer, ukoliko izuzmemo uslugu hp-ekspresa koja je uvedena prije 6 godine, sve ostalo je zanemarivo.

Neusvajanje normi od strane Hrvatskog zavoda za norme koje bi opisivale kvalitetu obavljanja poštanskih usluga i prema kojima bi neovisno tijelo trebalo mjeriti kakvoću prijenosa pošiljaka kod javnog operatora. Naime, sadašnji podaci o npr. poštivanju rokova uručjenja, koje javni operator dostavlja HAKOM-u, su dvojbeni.

Nepoštivanje odredbi Zakona koji govore o odvojenom računovodstvu, od strane javnog operatora, te dopuštanje nadležnih institucija države da druge tvrtke pružaju rezervirane usluge (usluge prijama, prijenosa i uručjenja pismovnih pošiljaka do 100 gr), koje prema Zakonu može pružati samo javni operator, što je posljedica nedovoljne administrativne sposobnosti nacionalnog poštanskog regulatora te ne-posjedovanja specifičnih regulatornih znanja i ovlasti za provođenje Zakona također su uzrokovali sadašnje stanje, a poseban problem je i svakodnevni boravak 25% radnika na bolovanju ili dopustu, kao i progresivno povećavanje broja ozljeda na radu.

Unutarnji organizacijski problemi koji su utjecali na nisku produktivnost i neefikasnost u komparaciji s europskim operatorima, ali i u usporedbi sa realno očekivanim

troškovima u uvjetima ponašanja managementa našeg operatora prema načelima „dobrog gospodara“. Ne-optimizacija prijevoznih ruta, prevelikog broja poštanskih centara (trenutni županijski ustroj nije optimalan), prekoračenja rokova uručenja, veliki udjel bolovanja, rasipanje energije i drugih inputa samo su pojačavali dojam o unutarnjim izvorima neučinkovitosti i nesposobnosti Uprave da se s njima nose.

Nemogućnost ostvarivanja prava javnog operatora na podmirivanje troškova iz sredstava Državnog proračuna i nemogućnost redefiniranja cjenovne politike zbog činjenice da isti već godinama nije u stanju izračunati trošak pružanja univerzalne poštanske usluge, zbog nepostojanja odvojenog računovodstva i odvojenog alociranja troškova. Samim tim ne može se izračunati ni profitabilnost pružanja pojedine usluge. Isto je preduvjet i za redefiniranje cjenovne politike koja se nije mijenjala posljednjih 10-ak godina, a da su se pritom, u navedenom razdoblju, troškovni inputi višestruko povećali (gorivo, cestarine, osiguranja vozila, struja, voda, plaće). Recentno poskupljenje cijena usluga nije rezultat kvalitetne, stvarne i realne tarifne politike već produkt neznanja i kako javni operator lažno navodi produkt „prilagodbe europskim normama u obavljanju rezerviranog područja poštanskih usluga“.

Logičan put k ozdravljenju javnog operatora bio bi cjelovito restrukturiranje u funkciji uklanjanja svih danas prisutnih izvora neefikasnosti i nerentabilnosti, kako bi se javni operator pripremio za uspješno poslovanje u uvjetima razvijenog tržišta poštanskih usluga u RH, kao i važećih pravila tržišnog natjecanja na jedinstvenom europskom tržištu.

U tom i takvom procesu restrukturiranja Vlada, Ministarstvo i uprava javnog operatora morali su izraditi program restrukturiranja koji bi dao odgovore na ključna pitanja kao što su:

- povećanje konkurentnosti kroz smanjenje troškova i ukupnu racionalizaciju poslovanja, uključujući i nužno financijsko restrukturiranje, a ne gušenjem tržišnog natjecanja;
- povećanje produktivnosti i učinkovitosti poslovanja u skladu sa zahtjevima slobodne tržišne utakmice;
- u svezi s prethodnim, u sklopu liberalizacije tržišta - obavljanje univerzalne usluge i njezino dugoročno financiranje prije potpune liberalizacije;
- iskorištavanje baze podataka (korisnika) stvaranjem sinergije između poštanskih i kurirskih usluga te ponuda novih usluga s dodanom vrijednosti uz istodobnu primjenu suvremene poštanske tehnologije (hybrid mail, mailroom management, fleet management, e-commerce i dr.);
- značajno unaprjeđenje partnerskih odnosa s Hrvatskom poštanskom bankom d.d. kroz njenu daljnju dokapitalizaciju od strane javnog operatora i proširenjem poslovne suradnje;
- automatizacija sortirnih centara i izgradnja suvremenih logističko-distributivnih centara izvan gradova uz prihvatljivu prometnu poziciju;

- prethodni koncept pretpostavlja zadržavanje *core businessa* u okviru restrukturiranog javnog operatora te privatizaciju svih onih pratećih djelatnosti koje danas funkcioniraju u okviru istog, a imaju kapacitet za poslovanje i izvan tog tržišta;
- veće ulaganje u razvoj novih poštanskih usluga, odnosno inovativnu aktivnost koristeći raspoložive vlastite resurse, kao i resurse fondova za unaprjeđenje kvalitete Svjetske poštanske unije (Quality of Service Fund);
- bolji management javnog operatora koji bi imao snage, volje i hrabrosti uhvatiti se u koštac sa svim današnjim i očekivanim problemima;
- stimuliranje ostanka u javnom operatoru najkvalitetnije radne snage, osobito one u razvojnim timovima, ali i dovođenju u realniji odnos omjera tzv. „proizvodnih“ i „neproizvodnih“ radnika;
- posljedično, očekuje se i priprema kvalitetnijih i realnijih programa zbrinjavanja viška radne snage, u skladu s mogućnosti javnog operatora, a kako bi se izbjegli nepovoljni socijalni učinci mjera za restrukturiranje javnog operatora; razvoj outsourcinga, odnosno izdvajanje non-core poslovanja (poput restorana, odmarališta, održavanje objekata/voznog parka/čistoće, čuvarska služba itd. Radnici na navedenim poslovima čine 5% od ukupnog broja radnika zaposlenih u javnom operatoru., u još većoj mjeri nego što je to danas slučaj, doprinoseći razvoju malog i srednjeg poduzetništva u regijama i državi kao cjelini.)

Međutim, Vlada Republike Hrvatske do sada se nije odlučila za restrukturiranje javnog operatora. Može se slobodno govoriti o tome da je Vlada odugovlačila i odugovlači njegovo restrukturiranje, kao nužan preduvjet bolje prilagodbe novonastalim uvjetima na sve liberaliziranijem tržištu, a sve zbog moguće privatizacije.

Vlada na taj način daje potporu sprječavanju tržišnog natjecanja, i može se postaviti pitanje u čijem interesu, dajući javnom operatoru suglasnost za kupnju najvećeg konkurenta na tržištu.

Također, još uvijek ne postoji Strategija razvoja i plan restrukturiranja javnog operatora (obveza iz Akcijskog plana s rokom izvršenja IV. kvartal 2008. godine).

Još uvijek nisu ispunjene i ostale obveze iz provedbenog Akcijskog plana kojeg je Vlada RH usvojila početkom 2008. godine i to:

- razdvajanje računovodstva i alokacija troškova javnog operatora (rok: III. kvartal 2008. godine);
- izračun aktualnog troška pružanja univerzalne poštanske usluge (rok: III. kvartal 2008. godine);
- donošenje Općeg akta o pristupu poštanskoj mreži javnog operatora (rok: III. kvartal 2008. godine);
- izrada Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o pošti (rok: IV. kvartal 2008. godine).

Nužno je istaknuti i veliku neizvjesnost u pogledu uspješnosti ovakvog pristupa rješavanju problema restrukturiranja javnog operatora, a neovisno o tome tko će biti nositelj restrukturiranja, plan restrukturiranja mora biti održiv.

Nadalje, nije definirano na koji će se način u budućnosti vršiti financiranje pružanja univerzalne poštanske usluge od strane javnog operatora, a ostalo je neriješeno i pitanje rješavanja statusa zemljišta u nekad zajedničkom vlasništvu HPT-a, te pitanje statusa nekretnina na tom zemljištu, a na koje i HP i HT polažu vlasnička prava.

Sve gore navedeno ukazuje na odgovornost ministra mora, prometa i infrastrukture za neučinjeno, čime je nanesena značajna šteta sustavu poštanskih usluga, ali i Republici Hrvatskoj u cjelini.

Na temelju naprijed navedenog podnositelji Prijedloga predlažu Hrvatskome saboru da nakon rasprave o ovom Prijedlogu **d o n e s e**

Odluku o nepovjerenju

ministru mora, prometa i infrastrukture Božidaru Kalmeti.