

Gostujuće predavanje: prof. dr. sc. Vladimir Skendrović o monetizaciji hrvatskih autocesta

Jedna od trenutačno najaktualnijih tema u hrvatskoj javnosti jest monetizacija autocesta. Pitanje je to koje je izazvalo, i dalje izaziva, brojne polemike. S jedne strane, vlada zagovara takvu mogućnost tumačeći kako se ničega ne odričemo, ono što je naše ostaje naše, ali smatra opravdanim privremeno dati nekome na korištenje hrvatsku javnu imovinu kako bi novcem dobivenim zauzvrat otplatila dio sve većeg javnog duga. Opozicija se s tom idejom ne slaže, a najglasniji glas protiv takvog rješenja udruženo su dala dva cestarska sindikata, sedam organizacija civilnog društva i pet sindikalnih središnjica. Njihov je stav da javna infrastruktura i treba ostati javna, pod kontrolom hrvatske vlade i poreznih obveznika koji su je dijelom i financirali. Ističu da svako gospodarenje javnom imovinom koje bi se dalo u ruke privatnog sektora ne bi bilo u interesu hrvatske javnosti. Kako bi se izborili za svoje stavove, sindikati su čak u razdoblju od 11. - 25. listopada 2014. organizirali referendum pod nazivom Ne damo naše autoceste. Referendumom je prikupljeno preko 500.000 potpisa, čija je verifikacija upravo u tijeku.

A tko je zapravo u pravu? Kako bi odgovorili na to pitanje, u sklopu kolegija Financijski menadžment, prof. dr. sc. Ksenija Čulo organizirala je 20. listopada 2014. gostujuće predavanje koje je održao prof. dr. sc. Vladimir Skendrović, cijenjeni stručnjak s višegodišnjim iskustvom u infrastrukturnim projektima u zemlji i inozemstvu.

U svom predavanju profesor je prije svega naglasio da infrastruktura nikada ne može biti u privatnom vlasništvu jer ona služi općem dobru. Međutim, problem proizlazi iz činjenice da su infrastrukturni projekti u pravilu projekti vrlo visoke vrijednosti i teško ih je financirati. Naime, opće dobro financira se primarno iz proračuna, ali s obzirom na vrijednost infrastrukture, takvi projekti samo se manjim dijelom mogu osloniti na proračunska sredstva, dok većinu treba namiriti iz drugih izvora. Sljedeći potencijalni izvor su krediti, ali to je prije svega komplicirano jer infrastrukturni objekti nemaju realnu tržišnu vrijednost. U drugom koraku, ako se krediti ipak ishode, oni povećavaju nacionalni javni dug, koji u hrvatskom slučaju već ima zabrinjavajuće razmjere i potrebno je razmatrati sve opcije njegova smanjenja. Kao jedno od rješenja svakako je koncesija, kao način korištenja privatnog kapitala za javno dobro.

Profesor Skendrović je objasnio da je koncesija posebni pravni institut kojim javna vlast dozvoljava određenom subjektu, fizičkom ili pravnom, domaćem državljaninu ili strancu, da upotrebljava ili iskorištava određena dobra, izvodi određene radove ili obavlja kakvu djelatnost. Kao takva, koncesija je izuzetno korisna i predstavlja model koji se koristi još od rimskog doba. Model koncesije se u javnoj raspravi u kontekstu hrvatskih autocesta uglavnom javlja pod nazivom monetizacija. Tim izrazom želi se zapravo dodatno naglasiti da će se davanjem prava na korištenje određenog dobra (autocesta) pretvoriti manje likvidna imovina u novac, jer vlada namjerava natječaj za koncesiju autocesta postaviti tako da budući koncesionar mora odmah na početku ugovora uplatiti zbroj koncesijskih naknada, koje su inače predviđene sukcesivno, tijekom cijelog razdoblja trajanja koncesijskog ugovora. Tim novcem mogao bi se servisirati dio duga, a po isteku ugovorene koncesije, autoceste bi opet bile vraćene na gospodarenje hrvatskoj državi.

Završavajući svoje izlaganje, profesor je rekao da se može zaključiti jedino da je koncesija vrlo dobar način financiranja, ali je li prikladan način na koji je taj model zamišljen u konkretnom primjeru hrvatskih autocesta, ne može se suditi dok ne bude objavljena Studija opravdanosti davanja koncesije. Takvu studiju nužno izrađuje tim stručnjaka za svaku pojedinu koncesiju zasebno, posebno uzimajući u obzir javni interes, financijske učinke koncesije na državni proračun, odnosno proračun jedinica lokalne i

područne (regionalne) samouprave, usklađenost s gospodarskim razvojnim planovima i planovima davatelja koncesije, ali i utjecaj na okoliš, zaštitu prirode i kulturnih dobara.

Za e-GFOS pripravila:
dr.sc. Ivana Šandrak-Nukić

Predavanje „Arheologija i prometnice“

Drugu godinu zaredom, u okviru kolegija Donji ustroj prometnica na I. godini sveučilišnog diplomskog studija – smjer Prometnice, 3. prosinca 2014. godine održano je zanimljivo predavanje vezano uz temu odnosa arheologije i izgradnje prometnica u našoj zemlji. Predavanje su održale Slavica Filipović, prof., viša kustosica i voditeljica Arheološkog odjela Muzeja Slavonije u Osijeku i Oto Čamagajevac, član tima koji sudjeluje na arheološkim iskapanjima.



Na početku predavanja prikazan je zakonodavni okvir zaštite i očuvanja kulturnih dobara u našoj zemlji tumačenjem odredbi Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara (NN 69/99). Prema Zakonu, ako se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru nađe na arheološko nalazište ili nalaze, osoba koja izvodi radove dužna je prekinuti radove i o nalazu bez odgađanja obavijestiti nadležno tijelo (Ministarstvo kulture ili Konzervatorski odjel u Osijeku).



Prof. Filipović pojasnila je studentima ugovorne odnose između investitora i izvođača radova na arheološkim istraživanjima i iskapanjima te konzerviranja arheološkog nalazišta. Na primjeru izgradnje dionice državne ceste D-2 – obilaznica Slatine, prikazala je tijek i etape izvođenja arheoloških istraživanja i način suradnje arheologa i izvođača radova na izgradnji ceste.

Tijekom predavanja studenti su imali priliku upoznati se s arheološkom dokumentacijom koja se vodi tijekom istraživanja - u kojoj se pomno bilježe svi podatci o lokalitetu. Primjere dokumentacije i pojašnjenja vezana za njezin sadržaj, prikazao je Oto Čamagajevac. Istaknuo je da se pokretni arheološki materijal, nakon evidentiranja u dokumentaciji, privremeno pohranjuje u lokalne muzeje i priprema za daljnju obradu, dok se lokaliteti, ako je potrebno, nakon završetka arheoloških istraživanja konzerviraju.

U nastavku predavanja prof. Filipović prikazala je način provedbe terenskog pregleda trase i arheološkog nadzora trase ceste te način obilježavanja nalaza. Opisala je rad terenskih arheologa koji se, između ostalog, sastoji od iskapanja nalaza i njegovog detaljnog snimanja, fotografiranja te kasnije digitalizacije. Naglasila je da su arheolozi, kao i građevinska struka, izloženi vremenskim (ne)prilikama koje mogu značajno utjecati na brzinu i kvalitetu rada.

Predavanje je bilo vrlo uspješno te se zahvaljujemo gostima i nadamo se da će se ova suradnja i dalje nastaviti.

Za **e-GFOS** pripremile:
izv.prof.dr.sc. Sanja Dimter
doc.dr.sc. Zlata Dolaček-Alduk