**Zagreb, 9. svibnja 2017.**

**Predmet: priopćenje Konferencija „Željeznica – generator rasta? Da ili ne?“**

**Svim uredništvima**

**Na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu danas, u utorak 9. svibnja 2017. održana je konferencija „Željeznica – generator rasta? Da ili ne?“ na kojoj se okupilo oko 180 predstavnika znanosti, struke i industrije vezane uz željeznicu, te politike. Svrha konferencije bila je aktualizacija teme željeznice u hrvatskoj javnosti te poticanje donositelja odluka na strateško promišljanje i aktivno rješavanje problema željezničkog prometa, kao i ukazati na ekonomsku i društvenu važnost željezničkog sustava, kao i prateće industrije. Konferenciju je organizirao Savez za željeznicu uz potporu Hrvatske gospodarske komore, FPZ-a i Hrvatske zajednice županija te desetak sponzora, a medijski pokrovitelj bio je Privredni vjesnik. U ime pokroviteljice Konferencije, predsjednice RH Kolinde Grabar Kitarović, skup je pozdravio predsjednik Hrvatskih izvoznika i direktor „Končara“ Darinko Bago.**

Generalni odgovor na pitanje koje je konferencija postavila bio je: **da, željeznica može i mora biti generator rasta jer ima golemi multiplikacijski faktor.** To praktično znači da svaka kuna uložena u razvoj željeznice donosi dodatne prihode za gospodarstvo i građane kroz mobilnost stanovništva te kroz teretnu logistiku. Time se može utjecati na rast BDP-a i na smanjenje iseljavanja. Ali, naglašeno je da se nikako ne smiju ponoviti greške koje su se desile sa građevinskim sektorom, koji je nakon izgradnje hrvatskih autocesta otišao u stečaj, jer se istodobno nije pripremio za nastup na međunarodnom tržištu.

Konferencija se odvijala kroz dva panela. Na prvom su sudjelovali predstavnici željezničkih tvrtki i željezničke industrije, ekonomski analitičari, znanstvenici i predstavnici HGK. Na drugom su sudjelovali predstavnici političkih stranaka HDZ-a, SDP-a, Živog zida, ORAH-a, jedan nezavisni župan i predsjednik Saveza za željeznicu. Na prvom panelu pokušali su se dijagnosticirati razlozi zaostajanja željeznice u Hrvatskoj, u odnosu na parametre EU te ponuditi rješenja za bolju željeznicu. Na drugom su političari – neki i bivši dužnosnici - pokušali opravdati svoje dosadašnje odluke vezane uz željeznicu, a aktualni dali obećanja da će željeznica sada biti prioritet.

**Kao ključne riječi koje bi mogle pridonijeti boljoj željeznici, na oba panela istaknute su:** **dugoročna strategija i kontinuitet u njenom poštivanju, bolja koordinacija među dionicima vezanim uz željeznički promet, te odgovorno upravljanje sustavom željeznica.** Naime, svi sudionici istakli su da nije problem u novcu – novca ima samo ga se ne koristi racionalno. Do 2020. godine u europskim fondovima osigurano je 10 milijardi kuna za željeznicu, ali, kako je rekao pomoćnik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture **Josip Bilaver**, Hrvatska je u EU ušla nespremna i nema gotovih projekata na koje bi se taj novac potrošio. Ekonomski analitičar **Damir Novotny** istakao je to da tih 10 milijardi kuna znači i 20.000 novih radnih mjesta. Zamjenik predsjednika Saveza za željeznicu i direktor tvrtke Altpro **Zvonimir** **Viduka** rekao je to da domaća željeznička industrija vidi svoju šansu u tim projektima jer je preživjela dosadašnjih dvadeset i pet godina premalog ulaganja u domaću željeznicu isključivo zbog toga što se okrenula stranim tržištima. Prodekan Fakulteta prometnih znanosti **Tomislav Josip Mlinarić,** kao temeljni problem naveo je realizaciju prošle prometne strategije (1999.- 2010.) u kojoj se na željeznice potrošilo samo 7 posto ukupnog novca, a preko 80 posto potrošeno je na autoceste. „Izmučeni bjesomučnim investicijama u ceste“ sada imamo kvalitetne i prazne ceste sa fiskalnim dugom koji prijeti državnoj likvidnosti i loše željeznice koje ne mogu nadoknaditi izgubljene godine. Kao rješenje predložio je formiranje agencije koja će upravljati investicijama u željeznice, kako bi one postigle očekivani efekt – a to je konkurentna prijevozna usluga i kvalitetan prijevozni proizvod.

Admiral **Davor Domazet Lošo** naveo je to da u svijetu postoji 17 geostrateških prometnih točaka, a Luka Rijeka jedna je od tih sedamnaest (i jedna od samo 4 u Europi). Ali ta prednost nije iskorištena i sami smo sebe izolirali jer nismo napravili nizinsku prugu. Ne postoji dilema treba li se ona graditi ili ne, nego samo pitanje tko će je prije i brže napraviti.

Akademik **Ivan Miloš** ustvrdio je to da se i ovakvim željeznicama koje trenutno imamo, učinkovitost može povećati za 500 posto, uvođenjem integriranih sustava praćenja prometa, umrežavanjem svih dionika na jednoj platformi, samo kad bi se birokracija prestala opirati novim rješenjima.

Bivši direktor HŽ-a **Marijan Klarić** optimistički je sa prisutnima podijelio svoje iskustvo dugogodišnjeg željezničara i čelnika u dva mandata, na način da je pohvalio tisuće vrijednih ljudi koji strpljivo i vrijedno rade na željeznici, čekajući da ona postane državni prioritet. I on se složio s konstatacijom da novca ima, samo se struka i politika trebaju dogovoriti oko scenarija, strategije i ciljeva i svi zajedno, bez podjela i optuživanja, krenuti raditi.

Potpredsjednica HGK **Mirjana Čagalj** objasnila je ulogu HGK u povezivanju industrije i željeznice, a **Sanja Vučić**, zamjenica direktorice razvoja HŽ Infrastrukture iznijela je podatke o ulaganjima u infrastrukturu koja se financiraju iz EU fondova.

Na „političkom panelu“ bilo je vrlo živo. **Tihomir Lukinić**, glavni tajnik Živog zida rekao je to da kad Živi zid dođe na vlast „ ministra prometa tražit će na Fakultetu prometnih znanosti“, a za izradu ukupne strategije Hrvatske formirat će „Odbor za budućnost“, koji će odrediti smjer kojim Hrvatska treba ići. Saborski zastupnik SDP-a **Siniša Hajdaš Dončić** rekao je to da ćemo sve projekte koje smo osmislili u strategiji moći ostvariti tek onda „..kad izmislimo čarobnu formulu financiranja“. Predsjednik ORAH-a **Mladen Novak**, podsjetivši na stav jednog ministra financija RH iz devedesetih - da je rješenje za željeznicu da se ona zatvori, a radnike pusti kući i isplaćuje im plaća - okarakterizirao je to kao prosječan stav dosadašnje politike prema željeznici. U drugom panelu sudjelovao je i župan bjelovarsko-bilogorski **Damir Bajs** koji je ispričao svoje iskustvo dvadesetogodišnjeg lobiranja za prugu Gradec - Sveti Ivan Žabno (dio pruge Zagreb-Bjelovar) čija bi gradnja trebala završiti ove godine. Istakao je i važnost željeznice za lokalnu zajednicu jer omogućava mobilnost stanovništva i zaustavlja iseljavanje.

Zaključujući konferenciju, predsjednik Saveza za željeznicu **Zoran Maršić** rezimirao je ciljeve organizacije ovakvih diskusija koje će Savez nastaviti i dalje:

* Dvadeset pet godina ponavljamo istu priču o željeznici kao generatoru gospodarstva. U tom razdoblju broj željezničara smanjen je za 30.000. I danas je upravo 41 radnik ostao bez posla u HŽ Cargu, a istodobno Njemačke željeznice zapošljavaju 10.000 novih radnika. **Ali unatoč tomu, još nije kasno, moramo sačuvati ono što imamo, od infrastrukture do ljudi, ne smijemo mijenjati strategije sa svakom promjenom vlasti, na vodeća mjesta moramo postavljati stručne, odgovorne i moralne ljude, a češće pitati korisnike što očekuju od željeznice i raditi u njihovom interesu. Moramo prestati trošiti novac na način da od njega nemamo ništa. Zato će Savez za željeznicu nastaviti sa ovakvim javnim razgovorima i dalje. Želja je nastaviti pritisak na donositelje odluka u cilju stvaranja moderne i učinkovite željeznice, kao nositelja integriranog prijevoza putnika te intermodalnog prijevoza tereta, odnosno željeznice kao važnog dijela održivog prometnog sektora Hrvatske.**

**kontakt za medije:**

Vlatka Škorić, CSOJ

PR@projekt menadžer Saveza za željeznicu

Mob: 098 211 166

**Organizatori:**

Savez za željeznicu, [www.szz.hr](http://www.szz.hr);

Fakultet prometnih znanosti, [www.fpz.unizg.hr](http://www.fpz.unizg.hr);

Hrvatska gospodarska komora, [www.hgk.hr](http://www.hgk.hr);

Hrvatska zajednica županija, [www.hrvzz.hr](http://www.hrvzz.hr)

**Pokroviteljica:**

predsjednica RH, Kolinda Grabar-Kitarović, <http://predsjednica.hr> (izaslanik **Darinko Bago**)

**Zlatni sponzor:** HŽ Infrastruktura d.o.o., [www.hzinfra.hr](http://www.hzinfra.hr)

**Srebrni sponzori:** ALTPRO, d.o.o., [www.altpro.hr](http://www.altpro.hr); Pružne građevine d.o.o., [www.prg.hr](http://www.prg.hr); Radionica željezničkih vozila Čakovec d.o.o., [www.rzv.hr](http://www.rzv.hr)

**Brončani sponzori:** HŽ Putnički prijevoz, [www.hzpp.hr](http://www.hzpp.hr); Kotonteks, [www.koptonteks.hr](http://www.koptonteks.hr), Sindikat hrvatskih željezničara, [www.shz.hr](http://www.shz.hr); Sindikat željezničara Hrvatske, [www.szh.hr](http://www.szh.hr); Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica, [www.sihz.hr](http://www.sihz.hr)