

**PRVI**

**PRIVATNI**

**ŽELJEZNIČAR**

Tvrtka Adria

transporti postala

je prva privatna

hrvatska kompanija

s dozvolama za

obavljanje teretnog

željezničkog

prometa

MARIO  
MATAŠ

**'Nismo došli  
srušiti HŽ Cargo, došli  
samo mu dati posla'**

# 'Nismo došli srušiti HŽ Cargo

## PRVI PRIVATNI ŽELJEZNIČAR

Tvrtka Adria transporti postala je prva privatna hrvatska kompanija s dozvolama za obavljanje teretnog željezničkog prometa: njen direktor i vlasnik Mario Mataš govori o poslovnim planovima, svojoj privatnoj investiciji i europskim gospodarskim iskustvima njegove domovine Slovačke

Pravilima Europske Unije propisana liberalizacija željezničkih usluga ovih dana napokon postaje stvarnost: hrvatska tvrtka Adria transporti, u vlasništvu slovačkog poduzetnika Marija Mataša, prikupila je sve potrebne dozvole od Agencije za sigurnost željezničkog prometa i postala prvi ovlašteni privatni igrač na željezničkom tržištu.

S vlasnikom i direktorom Adria transporta Marijom Matašem susreli smo se u uredu tvrtke u sklopu zagrebačke poslovne zone, za koji kaže da su ga privremeno iznajmili zbog blizine Agencije za sigurnost željezničkog prometa, u koju su stalno morali odlaziti. Sada će se, kaže, preseliti bliže gradu.

Mataš je neprestano nasmiješten i tečno govori hrvatski jezik, čak i kad je o stručnim pitanjima riječ. Tek poneka riječ i malo naglasaka odaju ga kao stranca, da je Slovak teško bi bilo pogoditi.

"Danas nekih 10 milijuna tona robe godišnje u željezničkom prometu zaobilazi Hrvatsku. Ne možemo računati da ćemo za godinu dana sve to vratiti u Hrvatsku, ali dio hoćemo. Mi smo startup, mala firma. Počet ćemo s malim kapacitetom. Želimo u prvoj godini povući jednu desetinu toga, milijun tona. S našim kapacitetima možemo prevesti do pola milijuna tona, i tu nam je jako važan naš strateški partner, za kojeg smatramo HŽ Cargo.

Uopće nam nije cilj HŽ Cargo eliminirati oduzimanjem njihove robe koju danas voze. Upravo suprotno, cilj nam je što ne možemo prevesti od robe koju vratimo na hrvatsko tržište dati HŽ Cargo da vozi.", govori Mataš.

Usporedbe radi, kroz Hrvatsku u željezničkom transportu godišnje ukupno prođe devet milijuna tona robe. Kroz Mataševu domovinu Slovačku, dvadeset i pet milijuna tona.

### Liberalizacija

Mataš kaže da je njegov interes za ulazak na Hrvatsko tržište rastao s približavanjem pristupanja Hrvatske Europskoj Uniji 1. srpnja prošle godine. Znao je da je jedan od uvjeta koje svaka članica mora ispuniti liberalizacija željezničkog prometa. Kako na hrvatsko tržište još uvijek nije ušao nitko od u regiji jakih tvrtki, koji su mahom globalni igrači, tržište je posve nezasićeno. Usporedbe radi, prema hrvatskom jednom privatnom prijevozniku, u Slovačkoj ih ima trideset, u Mađarskoj šezdeset, a u Češkoj osamdeset.

"Na projektu smo počeli raditi tom projektu prije tri godine. Tvrtka je osnovana u ožujku 2012. samo s ovim ciljem. Ne bavimo se trgovinom niti bilo kakvim drugim dodatnim djelatnostima. Cilj nam je postati prvi privatni željeznički operater na teritoriju RH. Do danas je in-



MARIO MATAŠ,  
vlasnik i direktor  
Adria transporta

FOTO SASA ZINAJA

*Hrvatska nije jedina država u kojoj smo prisutni. Osim Slovačke, koja nam je **DOMOVINA**, imamo svoje tvrtke u Srbiji i Sloveniji*

vestirano 2 milijuna eura. To je čista strana investicija, i to mog privatnog novca.", kaže Mataš.

Za svoju poslovnu karijeru kaže da je cijela vezana uz željeznicu, iako nikad prije nije imao vlastitog teretnog prijevoznika. Počeo je Slovačkoj s malom tvrtkom koja je kupovala rabljene vagona, obnavljala ih i zatim preprodavala ili iznajmljivala. S vremenom je prešao na lokomotive, prvo dizelske, jer su jednostavnije, akasnije i na električne. Uskoro je ušao i u infrastrukturu o putnički promet, i sada, kaže, teretnim prijevoznikom zatvara cijeli željeznički krug.

"Hrvatska nije jedina država u kojoj smo prisutni. Osim Slovačke, koja nam je domovina, imamo svoje tvrtke u Srbiji i Sloveniji. Preko ove tri države operiramo na kompletom teritoriju bivše Jugoslavije. Jedino gdje smo došli do nivoa teretnog operatera je Hrvatska, jer su se tu uspostavili uvjeti koji su nam zanimljivi. Teretni operater je za nas prirodan završetak cijelog ciklusa. Kad smo počeli s popravljavanjem vozila, posao nas je vukao da idemo dalje i dalje. Što možete više imati od vlastite željeznice?", kaže Mataš. Ako se planovi Adria transporta obistine, tijekom

iduće dvije godine predviđeno je još dva milijuna eura izravnog ulaganja u Hrvatsku. S procijenjenih milijun tona prevezenih roba očekuje se zapošljavanje sto ljudi, od strojovođa i pregledavača vlakova, do ljudi koji će raditi u financijama, fakturirati i tako redom. Prednost Adria transporta, smatra Mataš, bit će u tome što će svi ti ljudi biti zaposleni u Hrvatskoj. Ako na tržište uđu konkurenti, njihovi će računovođe sjediti u Austriji ili Mađarskoj, kod nas će se zapošljavati samo strojovođe, a možda niti oni, jer slovenski strojovođe poznaju jezik i mogu raditi na našim

# Jo, došli smo mu dati posla'

”

*Uopće nam nije cilj HŽ Cargo eliminirati ODUZIMANJEM NJIHOVE ROBE koju danas voze. Upravo suprotno, cilj nam je što ne možemo prevesti od robe koju vratimo na hrvatsko tržište dati HŽ Cargo da vozi, govori Mataš*

Prenosimo iz novog broja tjednika Aktual

'Nismo došli srušiti HŽ Cargo, došli smo mu dati posla'



prugama. Zaposlit će se mladi strojovođe koji su školovani u Hrvatskoj i ima ih određeni broj nezaposlenih, ali svoju priliku će u Adria transportima vjerojatno potražiti i dio iskusnijih željezničkih djelatnika koji će uskoro zbog restrukturiranja raznih tvrtki pod kapom Hrvatskih željeznica ostati bez posla.

Osim izravnih investicija, Mataš najavljuje da će, kad Adria transporti kupi svoje lokomotive, za njima doći i ulaganja proizvođača lokomotiva, koji će morati u Hrvatskoj izgraditi servisni centar, zaposliti ljude, kupiti alate, zakupiti hale i tako redom.

Ipak, na početku će se koristiti iznajmljene lokomotive. Na pitanje je li riječ o lokomotivama HŽ Putničkog prijevoza o kojima se ranije pisalo medijima, Mataš kaže: "Naš ugovor s Putničkim prijevozom je veoma ograničen.

Svatko tko ispunji kriterije i prijavi se, može dobiti takav ugovor. Sličan ugovor s njima imaju HŽ Cargo i HŽ Infrastruktura, nama kao privatnoj firmi uvjeti su puno lošiji. HŽ Putnički prijevoz nam sada služi kao podrška u kriznim situacijama. Ne možemo se oslanjati na njih."

Puno je vjerojatnije da će se lokomotive unajmiti od Mataševih slovačkih partnera, s kojima su već sklopljeni ugovori o zakupu. Mataš kaže da danas na tržištu vladaju neprirodni uvjeti. Roba putuje 300-400 kilometara dužim pravcem i zaobilazi Hrvatsku na europskom koridoru X,

povezujući Srbiju preko Mađarske sa Slovenijom i Austrijom. Pati i lučka industrija, jer mnogo više robe iz središnje Europe putuje do luke Koper nego do luke Rijeka.

Na pitanje kako namjera vratiti izgublenu robu u Hrvatsku, Mataš kaže, nižom cijenom i boljom kvalitetom, odnosno kraćim rokovima isporuke.

"Nama je draga svaka konkurencija koja je na tržištu. Monopol je loš za tržište, jer cijeli lanac postaje nekonkurentan i ne pati samo željeznica, nego i luke. Svaka konkurencija koja dođe je nama draga.

Procjenjujemo da u Hrvatskoj ima prostora za deset do petnaest privatnih operatera. Samo neka svaki od njih dovede svoju novu robu, ne ovu koja danas ide preko Hrvatske, jer na taj način će eliminirati HŽ Cargo, a to je velika opasnost za tržište. Mi nećemo dirati robu koju HŽ Cargo danas vozi. Nije nam cilj isisati tržište i pobjeći, nego razviti ga.", kaže Mataš. Nije smisao srušiti postojeći lanac, nego ojačati ga, smatra on.

Ono što je najvažnije, smatra Mataš, jest činjenica da je Adria transporti hrvatski operater. Mora biti dio hrvatskog lanca i raditi za hrvatske interese, a među njima su razvoj luka u Rijeci i Pločama, kao što je Slovenija stavila u središte svoje nacionalne prometne strategije usmjeravane cijelog prometa na luku Kopar.

Tvrtka Adria transporti danas ima nove dozvole za sigurnost prometa prema europskim standardima, koje nema niti jedan drugi operater u državi. HŽ-ove tvrtke još rade prema starom zakonu i imaju rok do kraja tekuće godine da steknu dozvole prema novim propisima. Kaže da je za stjecanje dozvola bilo

potrebno dvije godine. Tako dugi rok nije, kako bi se očekivalo u Hrvatskoj, posljedica sporosti birokracije, nego izrazito opsežnog posla pripreme dokumentacije koja se predaje Agenciji za sigurnost željezničkog prometa.

"Očekujemo da bismo mogli biti primjer za Hrvatsku jer ćemo ekspandirati prema vani. To što susjedi pokušavaju napraviti Hrvatskoj, mi ćemo napraviti njima. Voziti ćemo s našim lokomotivama u Mađarskoj i Sloveniji. Ako će u Srbiji prevoziti privatni operater, bit ćemo sigurno među prvima", najavljuje Mataš.

## Problem birokracije

Kaže da mu Hrvatska nije zanimljiva samo zbog sektora prijevoza, nego i zbog drugih prilika. Želja mu je privući u Hrvatsku poduzetnike iz Slovačke i Češke, ali i iz Poljske, u kojoj također ima izvrsne poslovne veze.

Na pitanje o usporedbi poslovne klime u Hrvatskoj i Slovačkoj, koja je poznata po otvorenosti prema stranim investicijama kaže: "Nije da Slovačka nije radila greške, ali ono dobro što se dogodilo je bitno znati i implementirati. Ima i država koje nisu u Europskoj Uniji, a koriste dobro poznate alate uspješno korištene u Slovačkoj, primjerice Srbija.

Država se mora otvoriti prema stranim investitorima. Mora pojednostavniti birokraciju i tražiti način kako od svog gospodarskog tržišta napraviti zanimljivo gospodarsko tržište. Slovačka je išla putem darivanja. Velikim investitorima, onima koji su uložili više od sto, dvjesto, tristo milijuna eura, darovane su specijalne tarife za porez, zemljišta, hale, infrastruktura, specijalni ulaz na zavod za zapošljavanje, poticaji. Posto-

ji puno alata i ne apliciraju se svi na svakoga, ali za pojedinačne investitore se odaberu najbitniji. Odabirom tih alata za privlačenje investitora se postigne i da je država bude zadovoljna.", kaže Mataš.

Objašnjava da zadovoljstvo države ne proizlazi iz opozreivanja investitora, jer on dolazi tamo gdje će imati najveći profit. Država u Slovačkoj profitira posredno Đ kad u nekoj regiji nova tvornica zaposli pet tisuća ljudi, oko njih se zaposli još tri ili četiri tisuće u uslužnim djelatnostima. Na kraju svi oni moraju negdje stanovati, kupovati hranu, pokrene se građevina i maloprodaja. Na taj način država na kraju profitira od razvoja regije i poreza koje plate građani.

Koliko je slovačka država koncentrirana na strane investicije Mataš dokazuje primjerom iz vremena izbijanja globalne ekonomske krize 2008. godine. Tada je Slovačka bila teško pogođena jer je imala najviše investitora iz automobilske industrije, a te je godine globalna prodaja osobnih vozila jednostavno zastala. Da bi stvari bile još gore, Volkswagen je u Slovačkoj proizvodio isključivo najluksuznije modele, čija je prodaja u krizi najviše pala. Slovački je premijer odmah otputovao na sastanak sa čelnicima Volkswagena i zatražio da Slovačka dobije pogon za proizvodnju jeftinijeg vozila. VW je pristao u Bratislavi otvoriti pogon za proizvodnju malog gradskog automobila Up, jer je bio zadovoljan tadašnjim odnosom slovačkih vlasti. Suradnja s atomobilskim koncernima VW, PSA i Kia spada u temeljne poslove slovačke Vlade.

"US Steel je htio zatvoriti cijelu proizvodnju u Europi. Slovaci su hitno krenuli tražiti poticaje koji bi ga mogli održati na tržištu, i uspjeli su. Naravno da to državu nešto košta, ali na kraju je država u profitu jer nije dobit države samo porez, nego i zaposleni ljudi", kaže Mataš.

Marko Čustić

marko.custic@aktual.hr

”

*Država se mora otvoriti PREMA stranim investitorima, mora pojednostavniti birokraciju i mora napraviti zanimljivo gospodarsko tržište*