

Evidencijski broj / Article ID: 14299528
Vrsta novine / Frequency: Dnevna
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska
Rubrika / Section: Naslovnica



UPITNA PRODAJA

**Ako Rumunji
danas ne plate
100 milijuna
eura, HZ Cargo
ide u stečaj** →STR. 4-5



Evidencijski broj / Article ID: 14299528
 Vrsta novine / Frequency: Dnevna
 Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska
 Rubrika / Section: Naslovnica



ISTRAŽUJEMO Zbog čega je upitna prodaja HŽ Carga

Sve financijske obaveze kod preuzimanja HŽ Carga

800
milijuna kuna
preuzimanje državnih jamstava

230
milijuna kuna
jednokratna uplata u državni proračun



150
milijuna kuna
za investicijski ciklus.
Ta sredstva namijenjena su obnovi voznoga parka koja bi se mogla odvijati u hrvatskim tvrtkama. Osim toga, dijelom će biti potrebna nabava novih vagona i lokomotiva.

70
milijuna kuna
za tekuću likvidnost. HŽ Cargo već duže vrijeme nema novca za plaće. Sredstva posuđuje od drugih HŽ-ovih tvrtki i pokušava prodati vagona u staro željezo

PIŠE
KREŠIMIR
ŽABEC



STOICA DANAS MORA DATI JAMSTVA ZA 800 MILIJUNA KUNA ILI ĆE HŽ CARGO U STECAJ

● Vlada od Grampet grupe traži da prije potpisivanja kupoprodajnog ugovora riješi višak od 1500 zaposlenih u HŽ Cargu; Rumunji bi to kreditirali, ali bi to značilo pustiti ih u tvrtku prije privatizacije

Rumunjska Grampet grupa, koja želi kupiti 75 posto HŽ Carga, najkasnije danas mora predati garancije banaka za preuzimanje Vladinih jamstava u visini 800 milijuna kuna. U suprotnom, Ministarstvo prometa prekinut će pregovore s rumunjskom tvrtkom, a natječaj će najvjerojatnije biti poništen, doznaje Jutarnji list. Riječ je o jamstvima koja je tijekom prošlih godina Vlada izdala na ime kredita koje je HŽ Cargo podizao, a rumunjska tvrtka obvezala se da će ih preuzeti. Kako doznajemo, predstavnicima Grampet grupe još je prije nekoliko tjedana rečeno da moraju predati bankovne garancije ili čvrsti dokaz da će im biti izdane ili ništa od cijelog posla. Doznajemo da su upravo bankovne garancije u ovom trenutku glavni problem u pregovorima između rumunjske kompanije i Vlade o kupoprodajnom ugovoru za HŽ Cargo. Osim toga, Grampet grupa od Vlade traži da prije potpisivanja kupoprodajnog ugovora riješi višak od 1500 radnika.

Kako HŽ Cargo za to nema novca, Rumunji su spremni to kreditirati. No, to je Vladi neprihvatljivo jer bi time i prije završetka privatizacije Grampet grupu pustili u tvrtku. Predstavnicima Grampet grupe u srijedu su novinarima deciderano rekli da ne odustaju od kupnje HŽ Carga, ali da se cjelokupni proces pregovora oduljio zbog toga što su se tijekom unutarnjeg snimanja stanja tvrtke otvorili problemi na koje nisu računali.

Misija snimanja iznutra

Tako se spominju nejasne financijske obveze HŽ Carga, problemi s tvrtkom kćeri AGIT. Rumunje muči i to tko će morati vratiti državne subvencije ako Europska komisija to naloži. No, iz Grampet grupe poručuju da će, bez obzira na to hoće li kupiti HŽ Cargo ili ne, ući na hrvatsko tržište željezničkog prijevoza robe. Naime, nakon ulaska Hrvatske u Europsku uniju i liberalizacije tržišta prijevoza, bilo koja cargo tvrtka iz Europske unije može prevoziti robu željeznicom u Hrvatskoj.

U tom će slučaju Grampet grupa od Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga zatražiti dozvolu za ulazak na hrvatsko tržište te sa

zainteresiranima sklopiti ugovore o prijevozu. To praktički znači da bi rumunjska tvrtka mogla u budućnosti sklopiti ugovor s, primjerice, Inom o prijevozu naftnih derivata. Najava dolaska Grampeta u Hrvatsku na ovaj ili onaj način daje za pravo onima koji tvrde da Rumunji zapravo nikada i nisu imali namjeru kupiti HŽ Cargo. Pojedini naši sugovornici tvrde da su Rumunji javili se i pobijedivši na natječaju dobili priliku unutarnjeg snimanja tvrtke.

Legalna špijunaža

Sada imaju detaljan uvid u njeno stanje, komercijalne ugovore, stanje tehnike, stručnog kadra itd., nakon čega jednostavno mogu odu-

statiti od kupnje i za nekoliko se mjeseci pojaviti na tržištu kao konkurent HŽ Cargu. Prema njihovim riječima, to bi se moglo nazvati legalnom poslovnom špijunažom.

Pomalo neočekivano u srpnju ove godine najbolju ponudu za kupnju 75 posto HŽ Carga dala je rumunjska Grampet grupa. Svi su tipovali na češki AWT i austrijski Rail Cargo, no svojom ih je

Grampet grupa može odustati od kupnje i za koji se mjesec pojaviti kao konkurencija HŽ Cargu

ponudom pretekao rumunjski poslovni čovjek Gruia Stoica.

Olaka obećanja

On se obvezao da će ispoštovati zahtjeve iz natječaja Ministarstva prometa koji nisu bili nimalo laki - preuzimanje jamstva Ministarstva financija u iznosu od 800 milijuna kuna, jednokratna isplata u državni proračun između 210 i 230 milijuna kuna odmah po potpisivanju kupoprodajnog ugovora, ulaganje 150 milijuna kuna za pokretanje investicijskog ciklusa te još 70 milijuna kuna za tekuću likvidnost i plaće zaposlenih. Poslije su najavili i isplatu oko 20 tisuća eura za otpremnine za svakog od oko 1500 viška zaposlenih. Dakle, obve-

zali su se da će platiti oko milijardu kuna za posmrli HŽ Cargo. Rumunji su najavljivali da će pregovori o kupoprodajnom ugovoru trajati dva do tri mjeseca i da će HŽ Cargo preuzeti u studenom ove godine.

Susreti s ministrom

No, unutarnje snimanje stanja tvrtke pokazalo im je da je stanje teže nego što se mislilo. Dijagnosticirali su 30 glavnih problema među kojima su glavni - status nekretnina koje koristi HŽ Cargo, tužbe i protutužbe koje su u sudskom postupku, radna prava članova braniteljske udruge u HŽ Cargu, oko 20 milijuna kuna novih dugovanja koja su stvorena od potpisivanja natječaja d...ncij-

ske stanje AGIT-a, tvrtki kćeri HŽ Carga, o čemu nikako nisu mogli dobiti izvještaje. Dodatni problem je tko će platiti subvencije koje je proteklih godina hrvatska Vlada dala HŽ Cargu ako Europska komisija zatraži povrat tog novca. Kad su pregovori zapeli, u njih se uključio i ministar prometa Siniša Hajdaš Dončić koji se s Gruiom Stoicom sastao tri puta i tvrdio da su svi problemi rješivi. No, istovremeno rumunjska tvrtka nije riješila pitanje bankovnih garancija za preuzimanje državnih jamstava. U Ministarstvu prometa tu su obvezu rumunjskog kupca stavili na prvo mjesto te su tražili garancije da će to biti ispunjeno. Na ispunjavanju ovog uvjeta u Ministarstvu su posebno inzistirali nakon što Grampet grupa u Rumunjskoj nije uspjela kupiti tamošnju željezničku cargo trtku CFR Marfa.

Proizvodnja gubitaka

Iako je kupnja bila praktički dogovorena, banke koje imaju plasirane kredite u toj tvrtki nisu odobrile promjenu vlasničke strukture i transakcija je propala. Stoica je nakon tog debakla tvrdio da će privatizacija HŽ Carga biti uspješan posao i za njega i za hrvatsku Vladu. U Grampet

REZERVNI SCENARIJ STOICE U PREGOVORIMA S VLADOM

LIBERALIZACIJA USLUGA JE TAJNI ADUT RUMUNJA

Krajem prošlog mjeseca ministar prometa Siniša Hajdaš Dončić javno je rekao da u slučaju neuspjeha procesa zbrinjavanja viška od 1500 radnika HŽ Carga tvrtka odlazi u stečaj. Kako sada stvari stoje, tvrtka je sve bliže tom scenariju. Rumunjski partner, koji želi kupiti 75% tvrtke, traži od Vlade da ona riješi višak zaposlenih, ali za to se nema novca. Procjenjuje da bi otpremnine po radniku iznosile oko 150 tisuća kuna. Grampet grupa spremna je to kreditirati preko neke od svojih tvrtki, ali za Vladu to nije prih-

vatljivo. I čini se kao da se zatvorio magični krug. Nakon što nije uspjela privatizacija Croatia Airlinesa, još jedna neuspjela privatizacija s crnim raspletom u njegovu sektoru Hajdašu Dončiću sigurno ne bi dobro sjela. Rumunji, pak, s druge strane tvrde da ne odustaju od kupnje, ali imaju i rezervni adut u rukavu, a to je liberalizacija željezničkih usluga. Ako na kraju ne postanu vlasnici HŽ Carga, oni će sa svojim vagonima i lokomotivama svakako stići u Hrvatsku. Sklopiti će ugovore o prijevozu roba i sasvim legalno obavljati svoj

posao. U tom slučaju HŽ Cargo im zasigurno više neće biti konkurencija jer ga na tržištu više neće biti. Tvrtka koja dnevno proizvodi milijun kuna gubitaka, tvrtka kći joj duguje oko 140 milijuna kuna, nema raščišćene nekretnine i praktički ne može otpustiti oko 900 zaposlenih zbog posebnih kolektivnih ugovora jednostavno nema šanse za uspjeh na tržištu. Kad se tome doda i oko milijardu kuna obveza prema bankama i dobavljačima, poslovna smrt je zagaranirana. ●



Ministar Hajdaš Dončić sastao se sa Stoicom tri puta i tvrdio: 'Svi su naši problemi rješivi'. Očito nisu



rumunjskoj Grampet grupi



Gruia Stoica vlasnik je Grampet grupe

Car pruga od Azije do Jadrana

Gruia Stoica osnovao je Grampet grupu 2000. godine. To je najveći željeznički operater u Europi. Danas njegova tvrtka posluje u devet europskih zemaja. Kako je sam naveo, cilj mu je svojim vagonima povezati Sjeverno more s Jadranom i Crnim morem. Najavljuje širenje na Bliski istok i Aziju.

Tvrtka više nema od koga posuditi novac za plaće, a banke joj ne daju kredite niti uz Vladina jamstva

grupi su tvrdili da će kupnja HŽ Carga ići još lakše jer imaju na raspolaganju 202 milijuna eura koje su trebali uplatiti za Marfu, no u protekla dva mjeseca bankovne garancije nisu stigle u Zagreb. A dok su trajali pregovori, HŽ Cargo je svaki dan proizvodio gubitak od oko milijun kuna. Mjesečni prihodi bili su mu 30, a rashodi 60 milijuna kuna. Prema izvješću o stanju društva, HŽ Cargo je u prvih osam mjeseci ove godine ostvario gubitak od 76 milijuna kuna.

Ukupni gubitak tada je bio 273,1 milijun kuna pa je akumulirani gubitak dosego više od polovice temeljnog kapitala društva, čime su se ostvarili svi preduvjeti za otvaranje stečajja. Zbog tako teškog stanja u tvrtki resorni ministar je smijenio tročlanu upravu HŽ Carga i na čelo tvrtke postavio Danijela Krakića, načelnika Sektora željeznica u Ministarstvu prometa i predsjednika Nadzornog odbora HŽ Carga. Od nove Uprave zatražio je provođenje bolnih rezova. - U mjesec dana mora se zbrinuti 1500 od 2800 zaposlenih i srezati troškovi. Ako se to ne učini, tvrtka odlazi u stečaj - poručio je ministar prije 23 dana.

Zbrinjavanje radnika

Prema neslužbenim informacijama, po tom pitanju nije puno učinjeno i teško je očekivati da će ispoštovati zadani rok. Jedna od ideja je da se višak zaposlenih zbrine kroz željeznički fond i na taj način održi likvidnost tvrtke. Da bi se neki radnik zbrinuo kroz taj fond, mora potpisati pristanak. Time bi mu se plaća smanjila na oko 4 tisuće kuna bruto. Na taj način Uprava želi osigurati likvidnost tvrtke kako bi osigurala barem isplatu plaća. Isplata plaća pokušava se osigurati i prodajom starih vagona u staro željezo. Natječaj za prodaju vagona poništen je krajem prošlog mjeseca nakon što je utvrđeno da su ljetos u starom željezu završili i neki novi vagoni. Kako je tvrtka nelikvidna, više nema od koga posuđivati novac za plaće, a banke joj više ne žele davati kredite ni uz državna jamstva. Svakodnevno se stvaraju novi gubici. ●

HŽ CARGO
Gubici, zaposleni, oprema
1 milijun kn dnevni gubitak
1 milijarda kn trenutačne obveze prema dobavljačima i bankama
90 mil. kuna gubitak u 2012.
2800 zaposlenih
1500 višak zaposlenih
3500 vagona

GRAMPET GRUPA
Carstvo u vagonima i lokomotivama
9000 zaposlenih u Rumunjskoj i inozemstvu
16.700 vagona za prijevoz nafte, šljunka, čeličnih materijala
400 lokomotiva na raspolaganju
45% tržišta pokrivaju u Rumunjskoj
120 mil. eura godišnji promet