



P O L I T I K A SUDBINA HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG DIVA



KONAČNA CIJENA JE NEPOZNANICA
Gruia Stoica, vlasnik rumunjske Grampet grupe u sklopu koje posluje i Feroviar, tvrtka koja je jedina dala obvezujuću ponudu za kupnju 75 posto udjela u HŽ Cargo, sada u pregovaračkom postupku pokušava dobiti što bolje uvjete, što bi u konačnici moglo značiti veći trošak za državu

Domaće tvrtke nude

Đuro Đaković Holding dio je konzorcija hrvatskih tvrtki i fondova koji želi preuzeti HŽ Cargo ako propadnu pregovori s rumunjskim Feroviarom koji postavlja Vladi sve veće zahtjeve, pa bi na kraju od početnih 140 milijuna eura državi od prodaje mogao ostati tek dio novca. Vlada još ima opciju da se zbog zaštite nacionalnih interesa otvore direktni pregovori s domaćim strateškim partnerom



KAKO SE RIJEŠITI VIŠKA RADNIKA?

Ministar Siniša Hajdaš Dončić još ovog ljeta je govorio da je nakon zbrinjavanja 700 radnika iz HŽ Carga, ostalo još 500 do 600 ljudi viška, da bi sada smijenio Upravu i naredio im da u roku 30 dana riješe višak od 1500 ljudi. U ministarstvu tvrde da to nema nikakve veze s uvjetovanjem Rumunja, već da se Vlada bori da HŽ Cargo ne ode u stečaj

rješenje za HŽ Cargo

ZNAPISALA/ ORHIDEA GAURA HODAK /
 orhidea.gaura-hodak@aktual.hr

U slučaju neuspjele privatizacije HŽ Carga od strane rumunjske tvrtke S.C. Grup Feroviar Roman S.A., Vlada će imati na raspolaganju dva rješenja: ili najvjerojatniji stečaj HŽ Carga ili uzimanje u obzir ponude domaćeg konzorcija u koji je uključena i tvrtka Đuro Đaković Holding d.d. kao ključni partner za proizvodnju vlakova. Tvrtka Đuro Đaković Holding uputila je još 19. rujna ministru gospodarstva Ivanu Vrdoljaku pismo u kojem su iskazali interes za preuzimanje određenog dijela vlasničkog udjela u procesu privatizacije tvrtke HŽ Cargo d.o.o. kao dio konzorcija ključnih zainteresiranih strana za opstanak HŽ Carga. U taj bi konzorcij ušli i veliki gospodarski subjekti poput Ine, Đure Đakovića, Hrvatskih šuma, Petrokemije, Vira i Cemexa koji su ključni korisnici usluga HŽ Carga, dva Fonda za gospodarsku

suradnju Nexus i Quaestus te zaposlenici kojima bi bile ponudene udjele.

U pismu stoji sljedeće:

"Ovim putem iskazujemo spremnost kao ključni dobavljač vagona za prijevoz tereta HŽ Cargo d.o.o. zajedno s:

konzorcijem tvrtki ključnih kupaca i dobavljača HŽ Cargo d.o.o.

FGS fondova kao ulagača u dio vlasničkog udjela društva HŽ Cargo d.o.o.

Zaposlenika tvrtke HŽ Cargo d.o.o. (sadašnjih i bivših) kao ulagača kroz ESOP sustav u dio vlasničkog udjela HŽ Cargo d.o.o.

Vlade RH kao predstavnika vlasnika HŽ Cargo d.o.o.

Započetih razgovore s Vladom RH oko preuzimanja određenog dijela vlasničkog udjela pri privatizaciji tvrtke HŽ Cargo."

Uz Đuro Đaković Holding domaći konzorcij čine i hrvatski fondovi za gospodarsku suradnju Nexus Private Equity Partneri d.o.o. za fond Nexus FGS i Quaestus Private Equity d.o. za fond Quaestus Private Equity Kapital

II. Oni su svoj interes iskazali i ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture još 19. ožujka i to u obliku prezentacije o ulaganju. Učinili su to na temelju javnog poziva koje je ministarstvo objavilo 8. siječnja. U tom dokumentu naveli su da bi nakon detaljnog uvida u poslovanje HŽ Carga mogli izložiti svoj prijedlog restrukturiranja i ulaganja u to društvo, a s ciljem dugoročnog održanja kompanije i zadržavanja njezine leaderske pozicije u transportu roba željeznicom na području RH.

U kombinaciji s povećanjem kapaciteta hrvatskih luka, prvenstveno luke Rijeka i luke Ploče, te rekonstrukcijom pruga s naglaskom na prugu Rijeka-Zagreb-Budimpešta, teretni željeznički prijevoz postat će u skoroj budućnosti jedna od najperspektivnijih gospodarskih grana. No, HŽ Cargo u sadašnjem stanju nije spreman natjecati se na tržištu cargo prijevoza koje je od 1. srpnja liberalizirano. Osim toga, budući da radi gubitke, za državu predstavlja i trošak pa je Vlada najjednostavnije rješenje vidjela u prodaji 75 posto udjela >



te tvrtke. Iako je o ovogodišnjem natječaju na kojem je pobijedio rumunjski Feroviar u javnosti bilo dosta riječi, malo je poznato da je Vlada, odnosno Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture još negdje sredinom (ili u svibnju) prošle godine uputila pozivni natječaj za prodaju HŽ Carga na adresu četiri renomirane europske željezničke kompanije. U Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture kažu da to nisu bili natječajni već uobičajeni pozivi za iskazivanje interesa. Poziv je upućen njemačkim željeznicama ili Deutsche Bahnu, talijanskim željeznicama odnosno tvrtki Trenitalia, austrijskoj kompaniji Rail Cargo Austria i češkom AWT-u (Advance World Transport). Nijemci nisu pokazali ozbiljan interes, Austrijanci su odustali, Talijani su pokazali interes, ali su postavili neka dodatna pitanja, dok je jedina ozbiljna ponuda došla od češkog AWT-a. AWT je najveći privatni željeznički prijevoznik u Europi koji posluje u sklopu velike BXR grupacije koja u svom portfelju ima brojne poljoprivredne, energetske i financijske kompanije, a zapošljava 35 tisuća ljudi. Tvrtka AWT je u 2011. imala 348 milijuna eura konsolidiranih prihoda, a u voznom parku ima više od 160 lokomotiva, 6 tisuća vagona, više od 300 kilometara vlastite željezničke infrastrukture, 2500 zaposlenika i poslove u Češkoj, Slovačkoj, Mađarskoj, Austriji i Poljskoj. Poslovni dnevnik u to je vrijeme pisao kako su Česi spremni u Hrvatsku vrlo brzo dovesti veće količine tereta, posebice ugljena, budući da u vlasništvu imaju i nekoliko rudnika te da u razvoj logističkih centara u regiji i modernizaciju namjeravaju uložiti 2 milijarde dolara.

PREKINUTI PREGOVORI

AWT je još u toj fazi, dakle, još prošle godine, započeo pregovore s Vladom s namjerom da izvrši due diligence odnosno dubinsko snimanje HŽ Carga. Predsjednik Uprave AWT-a Derk Stikker i izvršni direktor tvrtke Pierre Timmermans uputili su još u listopadu 2012. strogo povjerljivo pismo ministru Siniši Hajdaš Dončiću u kojem su istaknuli svoje ozbiljne namjere za strateško preuzimanje HŽ Carga. Presliku tog pisma posjeduje i Aktual. U njemu se ističe niz prednosti AWT-a koji bi u kombinaciji s poslovanjem HŽ Carga mogao dodatno ojačati poziciju Hrvatske i luka Rijeka i Ploče kao vrlo konkurentnu mediteransku poveznicu za središnju i istočnu Europu. AWT je od ministra tražio i detaljne financijske podatke o poslovanju HŽ Carga kako bi mogli procijeniti vrijednost investicije te su dobili zeleno svjetlo za početak due diligencea.

Ono što je puno važnije, AWT je garantirao napraviti temeljito rekonstruiranje HŽ Carga uz zadržavanje maksimalnog broja ljudi i modernizaciju vagona i to na način da će u sljedećih pet godina od Đure Đakovića kupiti 1500 vagona po tržišnim cijenama, ali i da će preko AWT-a otvoriti Đuri Đakoviću europsko

tržište. Isto tako, iznijeli su plan kojim bi preko paneuropskih koridora u Hrvatsku doveli između 16 i 18 milijuna tona roba godišnje, a obvezali su se i na poticanje razvoja luka Ploče, Zadar i Rijeka. Bili su spremni pomoći i oko prodaje uglja za potrebe termoelektrane Plomin pri čemu bi Cargo imao zaradu od oko 3 do 4 milijuna eura godišnje samo na prijevozu ugljena.

LIST PAPIRA U ZNAK PROTESTA

U korespondenciju s AWT-om uključio se i ministar gospodarstva Ivan Vrdoljak koji im je 20. prosinca poslao jedno kurtoazno pismo.

Međutim, nakon što je AWT već gotovo izvršio dubinsko snimanje HŽ Carga, Vlada je naprasno prekinula daljnje pregovore i oglašom u Financial Timesu objavila novi natječaj za prodaju HŽ Carga. Na tom natječaju ponovno se pojavio AWT. U ministarstvu tvrde da se AWT na natječaj javio doslovno s jednim listom papira te se takva ponuda nije ni mogla razmatrati. Od izvora bliskog AWT-u, pak, doznajemo da su oni smatrali da su već bili u postupku pregovora pa je njihovo slanje "jednog lista papira" na natječaj bio samo znak svojevrstnog protesta zbog izigravanja procedure. Oni su smatrali da ne mogu dati obvezujuću ponudu prije konačnog dubinskog uvida u stanje tvrtke, a od njih se navodno tražilo da konačnu ponudu predaju do 15. prosinca. Drugim riječima, ministarstvo je na natječaju zahtijevalo obvezujuću ponudu iako ponudaci još nisu izvršili dubinsko snimanje.

Isto tako, u ministarstvu kažu da se u to vrijeme jednako, kao i s drugim zainteresiranim stranama, razgovaralo i s Đuro Đaković Holdingom, ali da su se u vrijeme raspisivanja natječaja oni "javili da neće sudjelovati".

Zbog roka od 15 dana domaći konzorcij u startu je bio ELIMINIRAN NA NATJEČAJU, a nisu ni mogli dati obvezujuću ponudu 'naslijepo'

U poslovnim krugovima, pak, kažu da oni nisu mogli dati obvezujuću ponudu u roku 15 dana, kakav je bio uvjet, i da su to u ministarstvu morali znati, budući da skupštine Fondova za gospodarsku suradnju, čiji je 50-postotni vlasnik država, takve odluke donose u složenoj proceduri koja traje 90 dana. Smatra

RADNICI HŽ CARGA već su upozoravali na teško stanje u tvrtki i neodgovorne političare



se da su postavljanjem tako kratkog roka Fondovi u startu izbačeni iz igre.

Druge dvije tvrtke koje su se javile na natječaj bili su austrijski RCA i rumunjski Feroviar, a Vlada je kao jedinu prihvatljivu ponudu odabrala onu rumunjske tvrtke u vlasništvu poduzetnika Gruia Stoice kojem su mediji odmah dali epitet "kontroverzni". On je de facto dao obvezujuću ponudu prije uvida u stvarno stanje HŽ Carga, a sad u pregovaračkom postupku pokušava za sebe dobiti što bolju poziciju.

"Da, stigle su tri ponude, češkog AWT-a, rumunjskog Feroviara, odnosno Grampet grupe, i austrijskog Rail Cargo Austria. Mogu reći da je rumunjska ponuda jedina zadovoljila uvjete natječaja. Naši su uvjeti bili da se preuzmu jamstva Ministarstva financija od oko 600 milijuna kuna kredita, te da se u državni proračun jednokratno i odmah uplati 210 do 230 milijuna kuna, da se u tvrtku unese 150 milijuna kuna za investicijski ciklus, te 70 milijuna kuna za tekuću likvidnost i plaće. Dakle, vrijednost 75 postotnog udjela bit će oko 1,1 milijardu kuna", izjavio je ministar Siniša Hajdaš Dončić ovog ljeta u Globusu.

Tada je isto tako rekao da očekuje da postupak ugovaranja završi do Velike Gospe.

"Treba napomenuti da je HŽ Cargo u dosadašnjem planu restrukturiranja zbrinuo već 700 radnika, no kako ta tvrtka, u usporedbi s europskim kompanijama ovog tipa, i dalje ima tehnološki višak, očekujem zbrinjavanje još 500 do 600 radnika", istaknuo je dodatno ministar.

No, u međuvremenu je u sklapanju posla između Vlade i Feroviara došlo do niza komplikacija, a ministar Siniša Hajdaš Dončić smijenio je cijelu upravu HŽ Carga te najavio da novi ljudi u roku 30 dana moraju zbrinuti 1500 od 2800 zaposlenih.

Kako je od maksimalno 600 ljudi viška u



međuvremenu došlo do 1500 ljudi viška, nije jasno, ali može se steći dojam, da je to bio jedan od uvjeta Feroviar grupe. U ministarstvu tvrde da to nema nikakve veze s Rumunjima već s činjenicom da se neovisno o pregovorima s budućim kupcem naprosto radi sve što je moguće da HŽ Cargo ne ode u stečaj. S obzirom da je prema programu restrukturiranja do 2016. u ovoj fazi HŽ Cargo potrebno maksimalno 1100 ljudi, točnije 1064, svi ostali koji trenutačno nemaju posla bit će prebačeni u Željezničarski fond gdje bi im na period od maksimalno tri godine bila osigurana minimalna plaća. Ukoliko dode do povećanja opsega posla, dio njih bi prema potrebi ponovno bili vraćen u HŽ Cargo.

No, još uvijek nije jasno što će se s tim radnicima dogoditi ako i kad HŽ Cargo preuzmu Rumunji. Trenutno, naime, plaće za radnike koji će biti prebačeni u Željezničarski fond također idu s računa HŽ Carga. Teško da će rumunjski investitor pristati na takav aranžman.

Prema onome što su pisali hrvatski mediji, Rumunji su ionako počeli hrvatskoj Vladi postavljati razne uvjete.

Kao glavni uvjet navodi se upravo otpuštanje oko 1500 do 1700 radnika čiju bi isplatu otpremnina, a riječ je o ukupno oko 200 milijuna kuna, trebala osigurati država. Rumunji su zahtijevali i raskid sporazuma HŽ Carga s udrugom branitelja prema kojem članovi udruge praktički ne mogu dobiti otkaz. Sporne su točke bile i pokrivanje novoga gubitka od 20 milijuna kuna, otpis kredita PBZ-a od 28 milijuna eura, jamstvo Vlade za sudske sporove koji se vode, rješavanje upisa nekretnina u vlasništvo HŽ Carga i jamstvo Vlade za cijenu trase u sljedećih pet godina. Kad se svi ti zahtjevi zbroje, očito je da je iznos koji bi Rumunji u konačnici platili bio znatno manji od zahtjeva koji je Vlada postavila na početku odnosno iznosa od oko 140 milijuna eura.

Rumunji su čak predlagali da novac za investicije POSUDE HŽ Cargu, iako je investiranje bio jedan od glavnih uvjeta

Osim toga, izgleda da rumunjski investitor u početku nije imao namjeru ni uložiti 20 milijuna eura u investicije i modernizaciju HŽ Carga, što je bio jedan od uvjeta u natječaju. Prema izjavi ministra Hajdaš Dončića na početku pregovora koju je objavio Jutarnji list, taj dio dogovora će se najteže sklopiti.

"Naša je pozicija da Grampet Grupa ta sredstava uplati direktno u HŽ Cargo. Oni, pak, predlažu da taj novac uplate jednoj od svojih tvrtki u Rumunjskoj koja bi onda taj novac posudila HŽ Cargu koji bi on onda kasnije vraćao", izjavio je ministar tada. Taj detalj, u najmanju ruku, ne odgovara zahtjevu iz natječaja jer bi to značilo da će HŽ Cargo sam snositi troškove svoje modernizacije, a ne da će iznos od 20 milijuna eura platiti investitor. U međuvremenu taj je problem navodno riješen, ali sama činjenica da se rumunjski investitor "natezao" oko jednog od ključnih uvjeta natječaja, ne daje dobru sliku o rumunjskim namjerama. To isto tako daje mogućnost Vladi da odbaci njihovu ponudu kao neozbiljnu.

ZNAKOVI PANIKE

Svi ovi naknadni rumunjski zahtjevi upućeni su ministru Hajdaš Dončiću nakon što vlasnik Feroviara i Grampet grupe Gruica Stoica nije uspio privatizirati ni rumunjski državni željeznički cargo CFR Marfa i to zato što banke koje su imale plasirane kredite u toj tvrtki nisu odobrile promjenu vlasničke strukture. Stoica je CFR Marfu trebao kupiti za 202 milijuna eura, a još 200 je trebao uložiti u tvrtku. Informacija o propasti tog posla, kao i njegova prethodna neuspjela kupnja crnogorskog carga, brzo se proširila i u Hrvatskoj te se počelo špekulirati i tome da Stoica odustaje i od kupnje HŽ Carga, ali je on to demantirao na sastanku s ministrom Sinišom Hajdaš Dončićem koji je u međuvremenu hitno otputovao u Bukurešt. Takav hitan posjet hrvatskog ministra rumunjskom ulagaču mogao se protumačiti i kao znak panike, iako je Siniša Hajdaš Dončić rekao da je u Bukurešt išao na već ranije dogovorenu konferenciju kineskih investitora i bankara.

U intervjuu za Aktual koji je dao nedugo nakon toga, ministar Siniša Hajdaš Dončić rekao je da bi do potpisivanja kupopradajnog ugovora s Rumunjima mogli proteći mjeseci jer program restrukturiranja HŽ Carga mora odobriti i Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja u Bruxellesu.

Na pitanje o tome zašto se nije uzela u obzir

i ponuda domaćeg konzorcija za preuzimanje HŽ Carga, ministar je u intervjuu za Aktual odgovorio: "Savršeno. Samo su se trebali javiti na natječaj, ništa drugo. Jedina ponuda koja je došla i koja je bila sukladna Zakonu o javnoj nabavi te udovoljila uvjetima natječaja, bila je ponuda Grampet Grupe. Uplatili su bankovnu garanciju i s njima se sada i pregovara. Druge ponude se nisu razmatrale, jer nisu ni postojale. Ja isto mogu napisati pismo namjere, mogu otići u Bugarsku i reći da želim kupiti njihovu zračnu luku. Što to sad znači? Ništa."

Odgovor ministra Hajdaš Dončića mogao bi se, međutim, promijeniti ukoliko propadne dogovor s rumunjskim investitorom. Iako u ministarstvu tvrde da im je u slučaju propasti pregovora s Rumunjima jedina opcija raspisivanje novog natječaja, Aktual doznaje da nije baš tako. Naime, Zakon o upravljanju državnom imovinom daje mogućnost da se izravnom pogodbom odredi strateškog partnera ako je tvrtka u teškoćama. S obzirom da je ovdje u pitanju zaštita nacionalnog interesa i sudbina 3000 radnih mjesta, otvaranje pregovora s konzorcijem domaćih tvrtki nitko ne bi dovodio u pitanje.

U domaći konzorcij koji je zainteresiran za preuzimanje HŽ Carga uključene su i velike hrvatske tvrtke koje znatan dio prijevoza svojih roba obavljaju upravo preko HŽ Carga. O ponudi domaćeg konzorcija, osim ministra gospodarstva Ivana Vrdoljaka, obaviješteno je i Gospodarsko-socijalno vijeće, ali i sindikati. Nije zanemariva činjenica da se u procjenama viška radnika u HŽ Cargu koje je iznio domaći konzorcij govori o samo 400 ljudi. To je, doduše, procjena prije dubinskog snimanja tvrtke, ali konzorcij je već u startu izrazio namjeru o zadržavanju najvećeg dijela zaposlenih. No, u svakom slučaju, uključivanje domaćeg konzorcija u kupnju HŽ Carga imalo bi i niz drugih prednosti.

Aktivirao bi se novac hrvatskih investitora koji su spremni odmah započeti investicijski ciklus, odnosno već u prvoj godini u modernizaciju uložiti od 200 do 250 milijuna kuna, a u petogodišnjem razdoblju višestruko više. Putem Fondova za gospodarsku suradnju država bi i dalje indirektno sudjelovala u projektu odnosno dijelila 50 posto budućih ekonomskih efekata. Kao posljednji, ali ne i zanemariv razlog navodi se zadržavanje djelatnosti cargo prijevoza u hrvatskim rukama i njeno inkorporiranje u širi strateški okvir razvoja RH u dijelu transporta. ■