

Evidencijski broj / Article ID: 11166569  
Vrsta novine / Frequency: Dnevna  
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska  
Rubrika / Section: Naslovnica



30 GODINA OPTIMIZMA DENIS VUKOREPA, PREDSEDNIK UPRAVE LUKE RIJEKA O ULASKU STRATEŠKOG PARTNERA NA

# Filipinskim novcem stvaramo povijest

Tvrtka ICTS iza koje stoji svjetski kapital uložiti će u Brajdicu i Luku 100 milijuna eura, a ovo je prvi takav projekt u hrvatskim lukama. Našim novim partnerima je Rijeka veliki izazov, jer žele učiniti sve da dokažu kako u Europi mogu igrati važnu ulogu

Razgovarao Darko PAJIC, snimio Petar FABIJAN

Prošle subote potpisan je ugovor o strateškom partnerstvu između riječke luke i filipinske tvrtke International Container Terminal Services, koja je dobila 51 posto dionica u tvrtki Jadranska vrata, čija koncesija na Brajdicu traje do 2041. godine. Po prvi put u bližjoj povijesti u riječku luku ulazi strani privatni kapital, što je povod za razgovor s predsjednikom Uprave Luke Rijeka Denisom Vukorepom. On dugoročnu vrijednost financijske strane ugovora procjenjuje na iznos od približno sto milijuna eura.

Mi ovih dana zao-kružujemo dokumentaciju za prijenos dionica Jadranskih vrata na strateškog partnera, koji će uplatiti 92,9 milijuna kuna na račun »Luke« d.d. i dodatnih 15 milijuna eura na račun Jadranskih vrata. Ta sredstva su već rezervirana na posebnim računima, čeka se samo procedura. Tome treba pridodati najmanje 70 milijuna eura ulaganja kroz koncesijsko razdoblje. Ukupno je to gotovo 100 milijun eura. Već u prvim kontaktima vidimo da će ti iznosi biti i veći, kao i da će velika većina investicija biti realizirana u prvih 3 do 5 godina.

U što taj novac ima biti utrošen?

Čeka se izgradnja obale na koju idu dva nova postpanamax kontejnerska mosta, novi skladišni sustav s osam RTG kontejnerskih dizalica i sve što ide uz to. Oprema će biti na razini najmodernijih

svjetskih luka i time će se povećati ukupni skladišni i ostali kapacitet. Tu je i godišnja koncesijska naknada za povrat utrošenog iz kredita Svjetske banke. Nakon izgradnje stari i novi dio terminala će se morati dimenzionirati u jednu površinu i taj proces će se brzo odvijati. Brajdicu treba dodati i Škrljevo, kojeg će Luka iznajmiti Jadranskim vratima, pa će taj prostor biti u funkciji kontejnera s brzom cestovnom vezom do terminala preko ceste D-404. Time želimo čuvati prostor Brajdice, koji je jako vrijedan, jer ga ima premalo.

## Pad dionica

Sad kad se ugovor potpisao krenule su i dvojbe o tome je li uopće trebalo najvrjedniji dio riječke luke dati strancima?

To je jako dobar posao. Kontejneri su 30 posto prometa riječke luke. Slažem se da su važniji od nekih drugih tereta, jer je danas moderna luka bez kontejnera nezamisliva. Međutim, ne zaboravite da ICTS dobiva 51 posto kontejnerskog terminala, a ostatak i dalje ima Luka. Ujedno će dolazak partnera na Brajdicu imati jak i vrlo pozitivan utjecaj na sve ono što će se događati na ostalim terminalima. Prodalim smo drugome pravo na rad i nismo ništa izgubili, upravo suprotno, dobili smo partnera s kojim ćemo zajedno raditi i dignuti kvalitetu lučkog sustava na jednu novu razinu, te donijeti nove linije, brodare i količine tereta. Ulazak privatnih operatera bila je obveza i prema ugovoru sa Svjetskom ban-

kom i ugovoru o koncesiji iz 2001. godine. Pogledajte luke u svijetu, pa ćete vidjeti da gotovo nijedna nema monopol. Svi se udružuju, brodari također. Mi u Rijeci stvaramo povijest, jer je ovo prvi takav projekt u lukama RH.

Gotovo svi najveći svjetski operateri natjecali su se za Brajdicu. U završnom krugu bili su Hamburg i APM Terminals, koji su ugledniji i veći od ICTS-a. Je li na natječaju pobjedu odnijela najslabija tvrtka?

Pobijedila je najbolja tvrtka. ICTS je dao najbolje uvjete, najbolju financijsku ponudu. Svi su kandidati unaprijed znali kriterije. U zadnjem najužem krugu ostali su APM Terminals i ICTS. Kriteriji su bili toliko precizni i jasni da nije postojala mogućnost izbora na neki drugi način. Na kraju ni Hamburg ni APM nisu imali primjedbi na postupak odabira. Zaključili su da nisu bili dovoljno konkurentni, iako su sve tri ponude bile vrlo kvalitetne. I Hamburgu i APM-u je žao što nisu pobijedili. Sada mogu otkriti da su sve tri kompanije morale dati bankovnu garanciju na 250.000 eura, jer smo željeli da nitko ne odustane od natjecanja nakon što se odabere preferirani partner s kojim će se prvo ići u završne pregovore. Ti su pregovori bili uspješni i ugovor je potpisan, ali je moglo biti i drugačije. Onda bi se pregovaralo s drugoplasiranim na natječaju. Drago mi je da smo na kraju od ljudi iz ICTS-a čuli kako je ovo bio najtransparentniji na kojem

su sudjelovali.

Unatoč svemu u prvih nekoliko dana nakon potpisa ugovora cijena dionice Luke bilježi pad na Zagrebačkoj burzi?

– Jedan moj kolega je ko-

**Socijalni paket za radnike bit će minimalno na sadašnjoj razini**

mentirao cijene na burzi, pa je dobio opomenu od HANFE. Dugoročno je sigurno da mi kao tvrtka dobivamo stabilnost u tvrtki i cijeni dionica. A hoće li cijena dionice ponovo biti na razini rekorda od 999 kuna iz 2007. godine ne mogu komentirati.

## Bolji od Kopra

Tko na kraju stoji iza ICTS-a, američki ili filipinski kapital?

– Ja bih rekao da je to svjetski kapital. Oni kotiraju na burzi u Manili. Vlasnik tvrtke ima američko državljanstvo, kao i čovjek koji je bio odgovoran za ovaj projekt. ICTS je u jednoj ekspanziji. To je relativno nova tvrtka ako znamo da egzistira svega 20-tak godina. Opet, imaju najveći rast u zadnjih deset godina. Nji-



Po istom principu tražit ćemo strateškog partnera na drugim terminalima – Denis Vukorepa

ma je Rijeka veliki izazov, jer žele učiniti sve da dokažu kako u Europi mogu igrati važnu ulogu. Oni su na istoku najjači, ali Europa je izazov svima, pa tako i njima.

Kada će Brajdica biti izgrađena i opremljena sa svime što se planira?

– Čim budu gotova gradnja nove obale na njoj moraju biti dva mosta. U tijeku su dogovori o tome upravo kako bi se stvari ubrzale koliko je to realno moguće. Kapacitet će ići iznad 500.000 TEU jedinica kao što se i planiralo.

Iz ICTS-a se spominjala brojka od 600.000 TEU-a

mosta. Zasad je to ideja.

Koliko je realan plan da Rijeka postane vodeća kontejnerska luka na sjevernom Jadranu? Kopar je već došao do 500.000 TEU-a prošle godine?

– Sve što radimo daje nam za pravo imati ambiciju da budemo na razini Kopra ako ne i bolji. Međutim, ne treba se s tim previše zamarati, treba raditi, dizati promet i stvarati novu vrijednost.

Tko će biti u novoj Upravi Jadranskih vrata?

– Ne bih zasad špekulirao. Bit će to stvar dogovora. Vjerojatno predsjednik i jedan član Uprave iz ICTS-a i jedan naš član.

Jeste li vi ili bilo tko u »Luci« dobili proviziju za ovaj ugovor o strateškom partnerstvu sa ICTS-om?

– Nikada o tome nitko nije ni razgovarao, jer se znalo da toga ne može biti. Odgovor je kategorično ne. Nikakve provizije nije bilo.

Vi ste odnedavno i član Nadzornog odbora HŽ Holdinga. Što bi se moralo popraviti u željezničkim kapacitetima da se željeni kontejnerski promet ostvari?

– HŽ ima svoj investicijski ciklus u nabavki novih lokomotiva, elektrifikaciji i početku izgradnje nizinske pruge Rijeka-Zagreb-Botovo. Mislim da će dolazak strateškog partnera na Brajdicu ubrzati sve ove postupke u HŽ-u, te dugoročno ubrzati i opravdati gradnju nizinske pruge.

## Više zaposlenih

Što je sa socijalnim dijelom ugovora sa ICTS-om? Koliko će ljudi raditi na Brajdicu, s kojim plaćama i drugim pravima?

– Socijalni paket za radnike bit će minimalno na sadašnjoj razini. Dio ljudi iz Luke prijeći će u Jadranska



ICTS dobiva 51 posto kontejnerskog terminala, a ostatak i dalje ima Luka

## Kirinčić u Sremskoj Mitrovici

Kako napreduje terminal u Srbiji?

– Distributivni kontejnerski terminal u Sremskoj Mitrovici u Legetu u Srbiji je u završnoj fazi. Imenovali smo pomoćnika komercijale Luke Rijeka Brunu Kirinčića za direktora i on je otišao u Leget organizirati posao. Prvi tereti bit će tamo najkasnije do ljeta.

## Stipendiraju siromašnu djecu

Može li se bar malo rasvijetliti priča o učešću ICTS-a u životu Rijeke. Najzanimljivije je zazvučala priča o sponzorstvu u NK Rijeci?

– Oni već sudjeluju u životu Rijeke, iznajmili su tu stanove. Svugdje su u svijetu nastojali biti dio života lokalne zajednice. Znam da imaju praksu stipendiranja školovanja za djecu iz siromašnih obitelji, koji su dobri učenici. O NK Rijeci ili nečem drugom teško mogu govoriti. Tek treba vidjeti kako će se to odvijati.

## godišnje. Je li to realno?

– Jest. To pokazuju i ponude sva tri operatera koji su ušli u završni krug odabira. Svi su oni imali konzervativan pristup i planirali su otprilike isti promet. Sada razgovaramo i o rekonstrukciji Samsungovih kontejnerskih mostova kako bi se povećao njihov doseg i kapacitet tako da bismo na Brajdicu imali četiri postpanamax



**PROVIZIJA** Nikada se nije ni razgovaralo o proviziji za ovaj posao, jer se znalo da toga ne može biti

## KONTEJNERSKI TERMINAL BRAJDICA S KONCESIJOM DO 2041. GODINE



### Uskoro automobilski terminal

Što je s planom izgradnje automobilskog terminala na prostoru bivše koksare u Bakru?

– Lučka uprava sada radi na uređenju i stavljanju tog prostora u status slobodne zone. Nakon toga će se ići u realizaciju. Imamo interes partnera i planiramo kapacitet od 50.000 automobila za početak. Nadam se da će realizacija početi što prije, recimo do kraja ove godine, opet na temelju koncesije za ovu djelatnost. Tu svakako očekujemo i zapošljavanje određenog broja ljudi.

vrata. Ako bude nedostajalo određenih kadrova moguće je i novo zapošljavanje.

**Jesu li u ICTS-u spremni dati i više od onoga što propisuje kolektivni ugovor Luke?**

– To je minimum. Na Brajdici sada imamo 21. zaposlenika, a ostalo su radnici Luke. U prvih šest mjeseci broj radnika Jadranskih vrata povećat će se na 80, a kako bude rastao promet, ta brojka porast će na 200 radnika. Te su brojke također bile identične kod sva tri kandidata u završnoj ponudi. Terminal će raditi 365 dana punim intenzitetom u tri smjene i tu moramo imati dovoljan broj ljudi, najviše u operativu, ali i u pratećim djelatnostima. Luka danas ima

876 radnika, ali je tu važno reći da rad riječke luke generira dodatnu zaposlenost u svom okruženju u špediciji, kod agenata, prijevoznika i drugim djelatnostima.

**U isto vrijeme na koljenima je najveća riječka špediterska kuća Transadria. Kako to komentirate?**

– Nadam se da će se oni konsolidirati i prebroditi postojeće probleme.

**U financijskom smislu što će Luka dobiti od ovog ugovora?**

– Mi ćemo s tim novcima krenuti u jedan novi investicijski ciklus i podignuti kvalitetu na ostalim terminalima, na mehanizaciji, obalnim prekrcajnim sredstvima, itd.

**Što je s privatizacijom na ostalim terminalima? Tu je**

**i manje prometa, vjerojatno i manje interesa potencijalnih partnera?**

– Po istom ili sličnom principu tražit ćemo strateškog partnera na drugim terminalima. Konkretno za silos postoji interes za ulazak strateškog partnera. Krenut će se i tu u natječajni postupak, identično kao i za Brajdicu. Pritom napominjem da je Luka vlasnik oko 500.000 četvornih metara vrlo kvalitetnog zemljišta kao što je Škrljevo ili Rešetari, gdje se planirala gradnja stanova. To će uvijek biti u vlasništvu Luke d.d., kao jedan od temelja vrijednosti tvrtke, a svi partneri na terminalima dobit će prije svega pravo na rad, odnosno udio u koncesiji.