

Демократски фронт
Клуб посланика
Подгорица, 25.03.2014. год.



CRNA GORA
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	25. 03 20 14 GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	00-61-2/14-13
VEZA:	
EPA:	
SKRAĆENICA:	PRILOG:

СКУПШТИНА ЦРНЕ ГОРЕ

На основу члана 187.Пословника Скупштине Црне Горе

ВЛАДИ ЦРНЕ ГОРЕ

Постављам следеће

ПОСЛАНИЧКО ПИТАЊЕ:

1.С обзиром да садашњи власник Контејнерског терминала и генералног терета, турска компанија „Глобал Портс“ већ на самом почетку газдовања луком не поштује Колективни уговор што је био један од битнијих услова за приватизацију и склапање Уговора о купопродаји и Уговора о концесији, питао бих вас шта ћете предузети да приморате садашњег власника да поштује уговорима утврђене обавезе, односно да ли ћете покренути поступак раскида поменутих уговора о купопродаји и концесији због непоштовања Колективног уговора.

Постављено питање образложићу на сједници Скупштине Црне Горе посвећеној посланичким питањима, а одговор тражим и у писаној форми.

Посланик:
Јанко Вучинић



CRNA GORA
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	20__ GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	
VEZA:	
EPA:	
SKRAĆENICA:	PRILOG:



Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

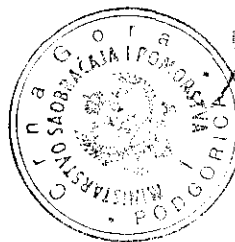
Broj: 01-1473/2
Podgorica, 22.04.2014. godine

SKUPŠTINA CRNE GORE

PODGORICA

U skladu sa Poslovníkom Skupštine Crne Gore, u prilogu dostavljamo odgovor na poslaničko pitanje poslanika Janka Vučinića, koje je postavljeno u pisanoj formi prije sjednice Skupštine Crne Gore, zakazane za 27. mart 2014. godine.

S poštovanjem,



MINISTAR

Ivan Brajović
Ivan Brajović



Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

Broj: 01-1473/2
Podgorica, 22.04.2014. godine

SKUPŠTINA CRNE GORE

PODGORICA

PREDMET: Odgovor na poslaničko pitanje

Prije sjednice Skupštine zakazane za 27. mart 2014. godine, poslanik Janko Vučinić dostavio je u pisanoj formi, sljedeće

Poslaničko pitanje

“ S obzirom da sadašnji vlasnik Kontejnerskog terminala i generalnog tereta, turska kompanija “Global ports” već na samom početku gazdovanja lukom ne poštuje Kolektivni ugovor što je bio jedan od bitnijih uslova za privatizaciju i sklapanje Ugovora o kupoprodaji i Ugovora o koncesiji, pitao bih vas šta ćete preduzeti da primorate sadašnjeg vlasnika da poštuje ugovorima utvrđene obaveze, odnosno da li ćete pokrenuti postupak raskida pomenutih ugovora o kupoprodaji i koncesiji zbog nepoštovanja Kolektivnog ugovora.”

Na postavljeno poslaničko pitanje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva daje

O d g o v o r

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva preko Lučke uprave u stalnoj je komunikaciji sa predstavnicima Global Portsa i sve informacije kojima raspolažemo , potvrđuju da smo dobili dobrog partnera za kompaniju Kontejnerski terminal i generalni tereti (KTGT) u Baru.

Kao i Vi, upoznat sam sa istupanjem jednog od (podsjećam da u KTGT postoje dva) Sindikata oko navodnog kršenja Kolektivnog ugovora (KU). U komunikaciji sa

investitorom, dobio sam uvjerenja da su upoznati sa svim obavezama koje su preuzeli potpisivanjem Kupoprodajnog ugovora.

Ipak, u odnosu na Vaša pitanja, nema niti jednog razloga da ne dam krajnje precizan odgovor. Na pitanje da li ćemo pokrenuti postupak raskida Ugovora o koncesiji i Ugovora o kupoprodaji akcija zbog nepoštovanja Kolektivnog ugovora-odgovor je vrlo jasan:da. Znači, odmah ćemo pokrenuti raskid, ali u slučaju kada je do kršenja Ugovora zaista i došlo, te da budu i nesporno utvrđena u proceduri predviđenoj i samom Kolektivnim ugovorom i Ugovorom o kupoprodaji akcija.

Podsjetiću da mi treba da znamo gdje se nalazio KTGT i kakvi su uslovi bili prije privatizacije. KTGT je imao akumulirani gubitak u iznosu od 14 miliona eura, a poslovanje u 2013. godini završeno je sa gubitkom od 650.000 eura. Pored toga, Kompanija ima obavezu prema dobavljačima, uključujući i obaveze prema državi za neisplaćene poreze i doprinose na zarade u iznosu od oko 1,2 miliona eura.

I pored rasta obima pretovara u 2013. godini, u odnosu na 2012. godinu, produktivnost zaposlenih je veoma niska i na nivou je 50% standarda u djelatnosti. U Kompaniji radi trenutno oko 570 zaposlenih, pri čemu sadašnji obim poslovanja može da se obavlja i sa 260 zaposlenih.

Ne mogu da ne primjetim da je klima i u postupku koji je prethodio samoj privatizaciji KTGT, da ne ulazim u razloge, bila vrlo negativna, te da su se mogle i unaprijed čuti "osude" investitora vezane za socijalni program i kolektivni ugovor, prije nego smo mu uopšte i dali priliku da postane novi vlasnik većinskog paketa akcija Kompanije. Podsjetiću, takođe, da za ovakav nastup nije postojalo utemeljeno obrazloženje, s obzirom da je riječ o ozbiljnoj Kompaniji, koja upravlja sa tri vodeće komercijalne i kruzinge luke u Turskoj, od kojih se jedna bavi kontejnerskim terminalom, te nismo imali razloga da sumnjamo da smo dobili pouzdanog partnera i da ćemo u prvom redu poboljšati poslovanje Kontejnerskih terminala i generalnog tereta.

Takođe, podsjetiću i da je Global Ports jedina Kompanija koja je do kraja ostala zainteresovana da uopšte privatizuje KTGT, s obzirom na akumulirane višemilionske gubitke KTGT-a i veliki broj viška zaposlenih. Nažalost, dešava se ne po prvi put, da odmah po ulasku investitora u Kompaniju, dio javnosti ne želi da sagleda pozitivne efekte privatizacije, nego se nakon svega nepunih 3 mjeseca od privatizacije traži i očekuje raskid Ugovora.

Kao resorni ministar, moram reći, a to je i dio odgovora na Vaše pitanje, da lično nemam nikakvu dilemu da li ugovore koji se ne poštuju treba raskidati. Ponavljam-da, bez ikakve rezerve, ali opet ističem u slučajevima gdje nedvosmisleno i u skladu sa pozitivnim pravom, zaista utvrdimo da se Ugovor ne primjenjuje. Podsjetiću i da sam

inicirao raskidanje Ugovora o kupoprodaji akcija AD Marina Bar, jer nije bilo očekivanog investiranja.

I pored toga, smatram da sam, javnosti radi, dužan predočiti određene klauzule Ugovora o kupoprodaji akcija koje se odnose upravo na socijalni program i kolektivni ugovor. Kupac-Global Ports je Ugovorom preuzeo obavezu da obezbijedi da Društvo implementira socijalni program, kao i da primjenjuje i postupa u skladu sa odredbama Kolektivnog ugovora. U slučaju da je utvrđeno neispunjenje obaveza iz člana 7.1 (gdje je, pored ostalih, utvrđena i obaveza implementacije socijalnog programa i poštovanja kolektivnog ugovora) od strane revizorske kuće, Prodavac je ovlašten da zatraži od Kupca da u dodatnom roku ispravi nedostatke utvrdjene u revizorskom izvještaju. Nakon isteka trideset (30) kalendarskih dana, odnosno devedeset (90) dana u slučaju obaveza iz Investicionog Programa, od isteka dodatnog roka, na trošak Kupca biće pripremljen dodatni revizorski izvještaj od strane iste ili druge revizorske kuće navedene u članu 7.1.1.4. U slučaju da se dodatnim revizorskim izvještajem utvrdi neispunjenje obaveza iz člana 7.1, Prodavac će imati pravo da raskine ovaj ugovor ili da od Kupca naplati ugovornu kaznu u skladu sa ovim ugovorom (100% iznosa odstupanja od socijalnog programa). Takođe, u skladu sa članom 9.2 Ugovora o kupoprodaji akcija, Prodavac je ovlašten da jednostrano raskine ugovor, podnošenjem Obavještenja o raskidu ugovora, u slučaju da Kupac ne izvršava Socijalni program iz svoje ponude na način kako je to predviđeno Kolektivnim Ugovorom. U tom slučaju, vlasništvo nad akcijama bilo bi vraćeno Prodavcu, i Kupac je saglasan da se na Osnovu Obavještenja o jednostranom raskidu ovog ugovora i potpisanog naloga za prenos akcija može izvršiti prenos akcija sa vlasničkog računa Kupca na vlasnički račun Prodavca kod CDA. Takođe, u tom slučaju, Kupac gubi pravo na povraćaj bilo kojeg ulaganja u Društvo koje je nastalo prije dana prestanka ugovora a na ime ispunjenja obaveza predviđenih Investicionim programom i neće imati pravo na povraćaj ili obeštećenje za iznose, stvari ili prava koja su prenijeta na Društvo prije dana prestanka ugovora. U slučaju raskida po osnovu člana 9.2.1.2. (kada Kupac ne izvršava Socijalni program iz svoje ponude na način kako je to predviđeno Kolektivnim Ugovorom) Prodavac bi zadržao 50% Kupoprodajne cijene.

Vjerujem da je javnosti, nakon iznošenja ovih vrlo konkretnih podataka o obezbjeđenju države, odnosno prije svega prava zaposlenih kroz Ugovor, sa jedne strane, te obaveza i odgovornosti investitora sa druge strane, sasvim jasno, ne samo laičkoj nego i stručnoj javnosti, da bi ulog Global Portsa bio isuviše veliki da se ne pridržava relaizacije socijalnog programa ili primjene kolektivnog ugovora. Takođe, iz navedenog jasno proizilazi da ne možemo samo na osnovu pojedinih mišljenja kako se kolektivni ugovor ne poštuje, raskidati bez pravnog utemeljenja ugovor, nego bi to podrazumijevalo prethodni zvanični revizorski izvještaj.

Naravno, kao neko ko je i sam bio poslanik, izuzetno uvažavam i cijenim brigu o položaju radnika KTGT-a, ali vjerujem da u konkretnom slučaju nema dovoljno razloga zbog kojeg bi u ovom momentu trebali dovesti u pitanje uspješnost ove privatizacije, niti prava zaposlenih. U prilog tome, idu i konkretni pokazatelji:

-obračun plata u Kompaniji obavljen na isti način kao i kada je većinski vlasnik bila država. Kolektivni ugovor predviđa da može doći do smanjenja plata u uslovima otežanog poslovanja, i ova mogućnost je iskorišćena dok je država bila većinski vlasnik. kako bi Kompanija nastavila da posluje, uz dogovor oko dinamike isplate poreza i doprinosa na zarade.

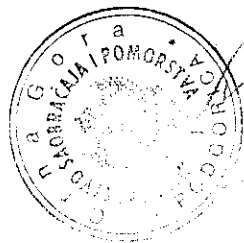
-novi većinski vlasnik je ponudio socijalni program koji je potpuno usklađen sa prethodnim programom racionalizacije broja zaposlenih u KTGT koji je realizovan u saradnji sa EBRD-om.

- do sada je oko 130 zaposlenih prihvatilo ponuđeni socijalni program, i isplata je planirana za 31.03. Po ovom osnovu, novi većinski vlasnik će isplatiti oko 3 miliona EUR.

Podsjetiću, takođe, da se za socijalni program dat u iznosu od 6,5 miliona eura i sindikat kompanije AD Kontejnerski terminal i generalni tereti Bar, kao učesnik u dijelu pregovora koji su prethodili privatizaciji, saglasio da je jedan od kvalitetnijih načina rješavanja viška radnika.

Na kraju, pozvao bih ipak da sačekamo da prođe izvjesno vrijeme pa da podijelimo mišljenje da li privatizacija KTGT-a jeste dobra, da li je Kompanija u boljoj situaciji nego što je bila u momentu privatizacije, jer kažu da će investirati u prvoj godini 80% investicija koje su planirali za tri godine; da Global Ports jeste ozbiljan partner, koji poštuje crnogorske zakone i Ugovor i da je obim poslovanja značajno uvećan i sistem rada unaprijeđen, da je socijalni program uspješno realizovan, kao i da je postignut dobar privredni efekat privatizacije KTGT-a. Ukoliko vrijeme pokaže da su Vaše sumnje opravdane, država sigurno neće bježati od mehanizama koji joj stoje na raspolaganju shodno Ugovoru.

S poštovanjem,



MINISTAR

Ivan Brajović
Ivan Brajović