

# STUDIJA SLUČAJA: POKLANJANJE POMORSKE KOMPANIJE INOSTRANOM PARTNERU



"Kontejnerski terminal i generalni tereti" iz Bara

**I: UVOD:** Najznačajniju pomorsku kompaniju „Kontejnerski terminal i generalni tereti“, koja se nalazi u Baru i bavi se pretovarom kontejnerskih i generalnih tereta, Vlada Crne Gore prodala je turskom investitoru znatno ispod njene stvarne vrijednosti.

Studija slučaja prikazuje sve elemente štetnosti privatizacionog aranžmana između Vlade i inostranog kupca, te niz kršenja crnogorskih zakona, kojima je Vlada pribjegla kako bi izašla u susret

investitoru. Istovremeno, studija pokazuje da je bilo ekonomski neopravdano prodati kompaniju koja ima perspektivu za uspješno poslovanje i tako se odreći vrijednog resursa na štetu javnog interesa.

**II: NASTANAK KOMPANIJE 2009. GODINE:** Vlada Crne Gore odlučila se u martu 2008. godine za restrukturiranje „Luke Bar“,<sup>1</sup> najznačajnije pomorske luke u zemlji, koja je zapošljavala oko 1,4 hiljade radnika, kako bi obezbijedila njenu lakšu privatizaciju. Prvobitna Vladina namjera podrazumijevala je da u okviru jedinstvenog preduzeća „Luka Bar“ ostanu kontejnerski terminal, kao i terminali za generalne i rasute terete, dok bi istovremeno bilo formirano pet sitnijih, zavisnih preduzeća, koja bi obavljala servisne lučke djelatnosti na terminalima.<sup>2</sup> U narednoj fazi zavisna preduzeća bila bi u potpunosti privatizovana, a država bi zatim prodala svoj većinski paket akcija u „Luci Bar“.

Međutim, godinu kasnije Vlada je odustala od tog plana, uz obrazloženje da je globalna ekomska kriza uticala na smanjenje obima pretovara u „Luci Bar“, te da bi međusobno obračunavanje poreza na dodatu vrijednost između novoformiranih i postojećeg društva opteretilo njihov finansijski položaj. Stoga je odlučila da iz sastava „Luke Bar“ izdvoji posebno preduzeće pod nazivom „Kontejnerski terminal i generalni tereti“, koje bi se bavilo pretovarom kontejnerskih i generalnih tereta.<sup>3</sup>

Uoči izdvajanja firme, ukupni akcionarski kapital „Luke Bar“ iznosio je 133.958.144 eura, dok je nominalna vrijednost akcije bila 2,3 eura. Najveći vlasnik bila je država sa 54 odsto kapitala, zatim građani sa 23,2 odsto, radnici „Luke Bar“ posjedovali su 9,2 odsto, privatizacioni fondovi 8,8 odsto i pravna lica 4,2 odsto kapitala.<sup>4</sup> Nova firma „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ zvanično je registrovana u septembru 2009. godine, sa akcionarskim kapitalom od 65.196.596 eura (nominalna vrijednost akcije utvrđena je na 1,1 euro) i sa 1.109 zaposlenih.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Program restrukturiranja Luke Bar iz marta 2008. godine

<sup>2</sup> Predlog uslova i načina odvajanja uz osnivanje novog društva, iz juna 2009. godine

<sup>3</sup> Zaključak Vlade Crne Gore broj 03-3086, od dana 10. aprila 2008. godine

<sup>4</sup> Odluka Odbora direktora AD „Luka Bar“ broj OD/LXIV-5 od dana 27. juna 2009. godine, Odluka Odbora direktora broj 0D/LXIV-2 od dana 27. juna 2009. godine

<sup>5</sup> Rješenje o restrukturiranju odvajanjem uz osnivanje novog društva broj 02/3e-30/2-09 od dana 04. septembra 2009. godine

POSLEDICE RAZDVAJANJA	JEDINSTVENA „LUKA BAR“	NOVA „LUKA BAR“	„KONTEJNERSKI TERMINAL I GENERALNI TERETI“
Aкционарски капитал	133.958.144 E	68.761.548 E	65.196.596 E
Vrijednost akcije	2,3 E	1,2 E	1,1 E
Broj zaposlenih	1.331	222	1.109

Tabela 1: Efekti razdvajanja nekada jedinstvene „Luke Bar“ iskazani u brojkama

U pogledu ekonomskih projekcija poslovanja nove firme, analize su pokazivale da bi na godišnjem nivou ostvarivala pozitivan rezultat od 3,6 miliona eura.

**III: PRVI JAVNI POZIV ZA PRODAJU BARSKE KOMPANIJE:** Mjesec nakon što su „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ i zvanično registrovani kao posebna kompanija, Savjet za privatizaciju je krajem oktobra 2009. godine raspisao tender za prodaju državnog paketa akcija od 54 odsto udjela i dodjelu koncesije na 30 godina, uz obavezu investicionog ulaganja.<sup>6</sup>

Od učesnika na tenderu se zahtijevalo da su na godišnjem nivou ostvarili pretovar od najmanje dva miliona tona generalnog tereta ili najmanje 100.000 kontejnera u jednoj od poslednjih pet godina, da su u poslednjoj poslovnoj godini ostvarili prihod od 250 miliona eura i da su u poslednje tri godine poslovali sa profitom. Ponuđači, koji su mogli nastupiti i u konzorcijumu, morali su kumulativno ispuniti najmanje dva uslova (prvi i treći, ili drugi i treći).

Rok za dostavljanje ponuda bio je februar 2010. godine. Kako niko nije dostavio ponudu za kupovinu barske kompanije, to je poziv produžen do marta. Međutim, ni tada nije bilo zainteresovanih, pa je tender na kraju propao.

**IV: DODJELA DRŽAVNE POMOĆI I DOKAPITALIZACIJA:** Nakon neuspjelog tendera, Vlada je naprasno odlučila da firmi obezbijedi državnu pomoć i poveća svoj vlasnički udio dokapitalizacijom u iznosu od 10.618.500 eura.<sup>7</sup> Prema namjeri Vlade, 8.500.000 eura za dokapitalizaciju bi bilo obezbijeđeno iz kredita Evropske banke za obnovu i razvoj, a ostatak od 2.118.500 eura iz budžetskih sredstava. Sav novac je trebalo da bude iskorišten za socijalni program kako bi se smanjio broj radnika u kompaniji i za nabavku nove opreme, a sve sa ciljem da se kompanija što bolje privatizuje.

Vladin plan o povećanju akcijskog kapitala realizovan je zahvaljujući državnoj pomoći koja je odobrena za „Kontejnerski terminal i generalni tereti“.<sup>8</sup> Naime, krajem 2010. godine Vlada je zatražila državnu pomoć za barsku kompaniju u iznosu od 2.118.500 eura, navodeći pri tome da će ona kreditnim aranžmanom obezbijediti dodatnih 8.500.000 eura. Uslov da bi Vlada obezbijedila ukupnu sumu (od 10.618.500 eura) bio je da „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ posjeduje dio sopstvenih sredstva za ulaganja, što nije bio slučaj. Međutim, Vlada je „problem“ premostila na način što je obavezala „Luku Bar“ da odobri kratkoročni zajam „Kontejnerskom terminalu i generalnim teretima“ u iznosu od 2.118.500 eura, a zatim

<sup>6</sup> Javni poziv Savjeta za privatizaciju za prodaju državnog paketa akcija u AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti“; Izmjena javnog poziva Savjeta za privatizaciju za prodaju državnog paketa akcija u AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti“

<sup>7</sup> Ugovor o kreditu između Vlade Crne Gore i Evropske banke za rekonstrukciju i razvoj od dana 20. decembra 2010. godine

<sup>8</sup> Obrazac Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija broj 04-2214/4 od dana 17. decembra 2010. godine

je cesijom preuzela potraživanje.<sup>9</sup> Na taj način je bio ispunjen uslov da se Komisiji za kontrolu državne pomoći može podnijeti zahtjev za dodjelu državne pomoći barskoj firmi.

GODINA	DRŽAVNA POMOĆ	SVRHA DRŽAVNE POMOĆI	DOKAPITALIZACIJA DRŽAVE
2010.	10.618.500 E	Socijalni program i oprema	6.051.803 E

Tabela 2: Vlada 2010. godine traži državnu pomoć za kompaniju

Međutim, državna pomoć je dodijeljena potpuno nezakonito, jer je kao pravni osnov iskorišten „podsticaj regionalnom razvoju“ koji suštinski znači pomoć za otvaranje novih radnih mjesta, dok se na primjeru barske kompanije zapravo radilo o smanjenju broja radnika kroz isplatu otpremnina.<sup>10</sup> Pored toga, iako je bila najavlјena u znatno većem obimu, dokapitalizacija je na kraju izvršena u iznosu od 6.051.803 eura (nominalna vrijednost emitovanih akcija bila je 0,50 eura po akciji, koliko je u tom trenutku bila prosječna cijena akcije ne berzi), pa je kapital kompanije povećan na 71.248.399 eura, odnosno državni paket akcija je uvećan na 62 odsto vlasništva.<sup>11</sup>

**V: NOVI JAVNI POZIV ZA PRODAJU:** Krajem jula 2012. godine, Savjet za privatizaciju je objavio novi poziv za iskazivanje interesovanja ponuđača za prodaju većinskog državnog paketa akcija u lučkoj kompaniji, uz dobijanje koncesije na period od 30 godina. Privatizacioni postupak obuhvatio je dvije faze: pretkvalifikacionu i fazu dostavljanja ponuda, dok su potencijalni ponuđači morali dostaviti potrebnu dokumentaciju do 01. avgusta 2012. godine. Istovremeno, iz pretkvalifikacionog poziva je jasno da je, tri godine nakon pokretanja prvog javnog poziva, država znatno snizila kriterijume za izbor kupca. Tako je ponuđač morao da posjeduje ili kontroliše najmanje jedan kontejnerski terminal sa godišnjim prometom od 100.000 kontejnera, da ima godišnji pretovar generalnog tereta od 200.000 tona, da je sposoban da obezbijedi (putem duga ili postojećim kapitalom) minimum 50 miliona eura za finansiranje projekta, kao i da je finansijski zdrav.

KVALIFIKACIONI USLOVI	2009. GODINA	2012. GODINA
Pretovar generalnog tereta	2.000.000 t	200.000 t
Pretovar TEU	100.000	100.000
Poslovni prihod	250.000.000 E	/
Profit	Poslednje tri godine	/
Finansiranje	/	50.000.000 E

Tabela 3: U drugom pozivu Vlada znatno snizila kvalifikacione kriterijume

**VI: PRODAJA TURSKOJ KOMPANIJI:** Vlada u avgustu 2012. godine, kada je završena pretkvalifikaciona faza, nije javno objavila koje kompanije su pokazale zainteresovanost za kupovinu „Kontejnerskog terminala i generalnih tereta“, već je tek 01. jula 2013. godine, kada je okončana kvalifikaciona faza, saopštila da je jedinu ponudu dostavila turska kompanija „Global Ports Holding“ iz Istanbula.<sup>12</sup> Savjet za privatizaciju tada je saopštilo da je ta kompanija za državni paket akcija ponudila cijenu od 7,1 miliona eura, kao i investicioni program od 13,5 miliona, koji bi realizovala u roku od tri godine. Krajem jula

<sup>9</sup> Ugovor o cesiji od dana 28. decembra 2010. godine

<sup>10</sup> Obrazac Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija broj 04-2214/4 od dana 17. decembra 2010. godine

<sup>11</sup> Finansijski izvještaj za AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ za 2010. godinu

<sup>12</sup> Saopštenje sa sjednice Tenderske komisije Savjeta za privatizaciju od dana 01. jula 2013. godine

Savjet je saopštio da je prihvatio predlog kupoprodajnog ugovora sa turskim partnerom i da je ponuda poboljšana.<sup>13</sup> Tada je objašnjeno da će kupac platiti osam miliona eura za državni paket akcija, investicioni program ostaje na nivou od 13,5 miliona, ali se predviđa dodatni investicioni program u iznosu od 7,6 miliona, koji bi se realizovao u roku od pet godina, nakon završetka prvog investicionog ciklusa.

Dakle, Vlada je prodala svoj većinski paket akcija u kompaniji, čiji kapital vrijedi 71 milion eura, za svega osam miliona.<sup>14</sup> Štaviše, svoj paket akcija prodaje po cijeni čak nižoj nego što se dvije godine ranije zadužila da bi radnicima isplatila socijalni program i kompaniji omogućila nabavku nove opreme, kada je taj potez pravdala potrebom da firmu što bolje proda. Takođe, kada se uporedi nominalna vrijednost akcija kompanije, koja iznosi 1,1 eura, proizilazi da turski kupac jednu akciju plaća nepunih 19 centi. On istovremeno preuzima kompaniju u kojoj je prepolavljen broj radnika - u maju 2012. godine bilo je zaposleno 593 radnika.

ULAGANJE VLADE 2011.	PRODAJA „GLOBAL PORTS“ 2013.	NOMINALNA VRIJEDNOST AKCIJE	CIJENA AKCIJE ZA „GLOBAL PORTS“
10.681.500 E	8.000.000 E	1,1 E	0,18 E

Tabela 4: Tabela prikazuje ko je dobitnik, a ko gubitnik privatizacije lučke kompanije

Kupoprodajni ugovor je potписан u oktobru 2013. godine i sadrži niz štetnih odredbi. Naime, ugovor uopšte ne predviđa obavezu kupca da dostavi činidbenu garanciju za investicije i socijalni program, iako je nacrtom kupoprodajnog ugovora, kao dijelom tenderske dokumentacije, bila propisana obaveza da kupac garanciju dostavi u iznosu od 100 odsto ponuđenog investicionog i socijalnog programa.

Takođe, kada je riječ o investicionom programu suštinski nije riječ o kapitalnim investicijama od 21 miliona eura koje će biti uložene u barsku kompaniju, već o svega dva miliona. Naime, osnovni investicioni program od 13,5 miliona predviđa dva miliona ulaganja u infrastrukturu i ostalo u kupovinu nove opreme. Vlada je pristala da nova oprema, za čiju kupovinu je predviđeno 11 miliona eura, bude u isključivom vlasništvu turskog partnera, koji je nakon isteka koncesionog roka može prodati ili odnijeti iz Bara. Dakle, „Global Ports Holding“ ulaze u sebe samog i ne može se govoriti o pravim kapitalnim investicijama u barsku kompaniju. Takođe, turska kompanija ima pravo da stavi hipoteku, zaduži se ili na drugi način optereti svoju opremu kako bi obezbijedila finansije, a istovremeno joj je dato pravo sticanja vlasništva nad postrojenjima koje bi sagradila sopstvenim sredstvima.

Kada je u pitanju dodatni investicioni program od 7,5 miliona eura, on je uslovan i do njegove realizacije će doći samo ukoliko turski partner ispunji ciljani obim prometa kontejnera i generalnih tereta.

USTUPCI TURSKOJ KOMPANIJI
<b>1. Investicioni program svega dva miliona eura</b>
<b>2. Kupljena oprema ostaje njen vlasništvo</b>
<b>3. Ne plaća godišnju naknadu u prve tri godine</b>
<b>4. Prihod od lučkih naknada ide kupcu u prve tri godine</b>
<b>5. Ugovor ima „primat nad zakonom“</b>

Tabela 5: Niz dogovorenih rješenja u interesu kupca, a ne države

<sup>13</sup> Saopštenje sa sjednice Tenderske komisije Savjeta za privatizaciju od dana 27. jula 2013. godine

<sup>14</sup> Ugovor o kupoprodaji akcija društva AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ od dana 15. novembra 2013. godine, sa pratećim prilozima

**VII: ŠTETNOST KONCESIONOG UGOVORA:** Privatizacija lučke kompanije je paralelno obuhvatila izdavanje koncesije novom vlasniku na period od 30 godina, na osnovu čega je donijet koncesioni akt i potpisani koncesioni ugovor.<sup>15</sup> Prema crnogorskom Zakonu o lukama, koncesioni akt mora sadržati niz bitnih elemenata, poput predmeta koncesije, procjene visine investicije, roka trajanja koncesije i slično. MANS je utvrdio da je koncesioni akt za korišćenje lučkih usluga u „Luci Bar“ nezakonit, jer ne sadrži nekoliko bitnih elemenata i to: procjenu finansijske i tehničke izvodljivosti lučkih usluga ili privrednih djelatnosti, analizu procjene uticaja na životnu sredinu, parametre za određivanje koncesione naknade i naročito ne sadrži garanciju za predloženi investicioni program od 21 miliona eura.

#### NEZAKONITOST KONCESIONOG AKTA

- 1. Ne sadrži procjenu finansijske i tehničke izvodljivosti lučkih i privrednih usluga**
- 2. Ne sadrži analizu procjene uticaja na životnu sredinu**
- 3. Ne sadrži parametre za određivanje koncesione naknade**
- 4. Ne predviđa garanciju za investicioni program**

Tabela 6: Elementi nezakonitosti koncesionog akta

Istovremeno, koncesioni ugovor sadrži niz odredbi koje su na štetu javnog interesa, a u korist turskog investitora. Prije svega, Vlada se obavezala da će nakon potpisivanja koncesionog ugovora utvrditi ekološko stanje područja i ona finansirati njegovu sanaciju ukoliko nivo zagađujućih materija bude veći od dozvoljenog.

Kada je riječ o koncesionim naknadama, fiksna je uvrđena na iznos od pola miliona eura godišnje, a varijabilna pet eura po kontejneru, odnosno 20 centi po toni generalnog tereta. Međutim, Vlada je u prve tri godine oslobodila kupca obaveze plaćanja godišnje koncesione naknade, uz obrazloženje da je to pomoći investitoru radi ulaganja u operativnu infrastrukturu, čime se odrekla iznosa od 1,5 miliona eura.<sup>16</sup> Vlada se pri tome pozvala na član 58 Zakona o koncesijama koji propisuje da se koncesionaru može pružiti podrška radi ostvarivanja odgovarajućeg javnog interesa, ali je rješenje u konkretnom slučaju krajnje neopravdano, jer se radi o strateškom kupcu, kojem je lučka kompanija prodata kako bi investirao u nju, a ne da mu se već na startu daju privilegije. Štaviše, u prvih tri godine turska kompanija ima pravo na prihod od lučkih naknada radi ulaganja u izgradnju, rekonstrukciju i održavanje lučke infrastrukture, koji su, prema Zakonu o lukama, prihod državnog budžeta.

Takođe, posebno je zakonski problematična odredba koncesionog ugovora kojom se definiše da će turska kompanija plaćati sve poreze i carine shodno primenljivom pravu, osim ukoliko je drugačije utvrđeno ugovorom, čime se zapravo ugovor stavlja iznad zakona. U pogledu sudskog spora utvrđena je nadležnost arbitraže u Beču.

**VIII: PLAN TURSKE KOMPANIJE U BARSKOJ LUCI:** Barska kompanija „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ prostire se na površini od čak 518.790 kvadrata. Prema zvaničnim podacima, procijenjeni godišnji kapacitet za generalne terete je 2.139.800 tona, a za kontejnerski terminal 50.000 kontejnera. MANS-u dostupni podaci pokazuju da je 2008. godine u „Luci Bar“ pretovareno 1.030.000 tona generalnih tereta i

<sup>15</sup> Ugovor o koncesiji za lučke djelatnosti, opravke, finansiranje i održavanje kontejnerskih terminala i generalnog tereta između Vlade Crne Gore i AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti“ od dana 27. decembra 2013. godine

<sup>16</sup> Zaključak o davanju saglasnosti na predlog odluke o dodjeli koncesije za privredno korišćenje lučkih terminala za pretovar kontejnera i generalnih tereta na području KO Novi Bar, koja je objavljena u Službenom listu dana 09. januara 2014. godine (Sl.list broj 1/14)

44.704 tone kontejnera, da bi 2012. godine kontejnerski promet iznosio 30.798 kontejnera i 293.000 tona generalnog tereta.<sup>17</sup>

Turska kompanija kao minimalne početne kapacitete u barskoj „Luci“ u 2014. godini projektuje godišnji pretovar od 42.768 kontejnera i 479.000 tona generalnih tereta. Do 2018. godine ona planira da poveća kontejnerski promet na 82.389 kontejnera, a do 2020. godine promet generalnih tereta na 529.000 tona. Iz tehničke ponude turske kompanije može se vidjeti da namjerava da u narednih deset godina pet puta poveća kontejnerski promet i to na 254.234 tone, ali ne i za generalni promet, jer će u toj godini njega zadržati na nivou od 534.000 tona, što je četvrtina ukupnih kapaciteta barske „Luke“.

Ti podaci impliciraju da „Global Ports Holding“ neće razvijati najvredniji resurs luke, odnosno terminal generalnih tereta, već da bi, s obzirom da se dominantno bavi kruzerskim turizmom, barsku „Luku“ mogao pretvoriti u kruzersku destinaciju.

BARSKA LUKA	RASPOLOŽIVOST KONTEJNERSKOG TERMINALA	ISKORIŠTENOST KONTEJNERSKOG TERMINALA	RASPOLOŽIVOST GENERALNOG TERMINALA	ISKORIŠTENOST GENERALNOG TERMINALA
<b>2008. godina</b>	50.000	44.704 teu	2.139.800 t	1.030.000 t
<b>2012. godina</b>	50.000	30.798 teu	2.139.800	293.000 t
<b>2025. godina</b>	?	254.234 teu	?	534.000 t

Tabela 7: Turska kompanija neće razvijati promet generalnih tereta, iako je to najvredniji resurs

**IX: TURSKI INVESTITOR POVEĆAO GUBITAK KOMPANIJE:** U 2013. godini, dok je Država Crna Gora još imala većinsko vlasništvo u „Kontejnerskom terminalu i generalnim teretima“, nepokriveni gubitak kompanije iznosio je oko 14,4 miliona eura,<sup>18</sup> da bi u 2014. godini, odnosno godini kada je turski investitor preuzeo upravljanje kompanijom on bio iskazan u iznosu od 20,2 miliona eura<sup>19</sup> (novi investitor je naziv preuzeća istovremeno promjenio u „Port of Adria“<sup>20</sup>).

Kompanija je ostvarila ujednačen poslovni prihod kao i u prethodnoj godini kada je Država Crna Gora bila većinski vlasnik u preduzeću (na nivou od oko sedam miliona eura), ali je po osnovu socijalnog programa iskazala vanredni rashod od blizu četiri miliona eura. Sredstva za socijalni program novi vlasnik je pozajmio od majke kompanije „Global Ports Holding“.

Pozajmica od Global Ports Holding	Iznos
Pozajmica za socijalni program	3.855.947
Pozajmica za investiciju u IT sistemu	135.691
Pozajmica-ostalo	44.662
Obaveza za osiguranje	115.015
<b>Ukupno:</b>	<b>4.151.315</b>

Tabela 9: Pozajmice od povezanog pravnog lica u 2014. godini

<sup>17</sup> Podatak za 2008. godinu iskorišten je iz dokumenta „Uslovi za odvajanje posebnog društva iz Luke Bar“, dok su podaci za 2012. godinu iskorišteni iz tehničke ponude „Global Ports Holding“, koja je posjedovala pokazatelje o prometu kao učesnik tenderskog postupka

<sup>18</sup> Tačan iznos gubitka iskazan je u iznosu od 14.439.287 eura

<sup>19</sup> Tačan iznos gubitka iskazan je u iznosu od 20.237.596 eura

<sup>20</sup> Podaci sa sajta „Berza“ pod nazivom “Kontejnerski terminali postali Port of Adria” od dana 24. juna 2015. godine, <http://www.bankar.me/2015/06/24/kontejnerski-terminali-postali-port-of-adria/>

Takođe, Ministarstvo finansija je u 2014. godini turskom investitoru omogućilo odloženo plaćanje poreskog duga u devet jednakih mjesecnih rata, i to u iznosu od 1.113.602 eura.<sup>21</sup>

**X: KO JE TURSKA KOMPANIJA:** Kompanija „Global Ports Holding“ posluje u sastavu investicione holding kompanije „Global Investment Holdings“, sa sjedištem u Turskoj.<sup>22</sup> Na čelu „Global Investment Holdinga“ nalazi se biznismen Mehmet Kutman, koji ima pojedinačno najveće vlasništvo od 25 odsto kapitala.

Prvi poslovi holding grupacije, koja je registrovana 2004. godine, vezuju se za berzansko poslovanje i tržište kapitala, dok je nakon toga počela investicije u luke, energetiku, tržište nekretnina i finansijski sektor. Prema izvještaju holding grupacije za 2012. godinu, emitovani kapital je oko 75 miliona eura, dok je ovlašćeni kapital nešto preko 300 miliona eura.

Kada je u pitanju kompanija „Global Ports Holding“, ona gazduje sa ukupno tri luke u Turskoj i to: kruzerskim lukama u gradovima Kusadaši i Bodrum i kruzersko-kontejnerskom lukom u Antaliji. Površina na kojoj se prostire ta kontejnerska luka iznosi 166.778 kvadrata. Istovremeno, luka ima kapacitet kontejnerskog pretovara od pola miliona kontejnera, pet miliona tona generalnih i rasutih tereta. Zvanični podaci iz finansijskih izvještaja pokazuju da turska kompanija u Antaliji ne koristi ni polovinu raspoloživih kapaciteta.

**XI: PROTEST RADNIKA U BARU:** Nakon što je turska kompanije privatizovala “Kontejnerski terminal i generalne terete”, oko 250 zaposlenih je tužilo preduzeće zbog nezakonitog obračuna zarada za period od januara 2011. godine do februara 2014. godine, tvrdeći da su na taj način oštećeni za 2,2 miliona eura. Prema njihovim riječima, tajno je donijeta odluka o smanjivanju obračunske vrijednosti koeficijenta u bruto iznosu sa 90 na 74 eura.<sup>23</sup> Takođe, oni su optužili novog vlasnika da nije poštovao kolektivni ugovor.<sup>24</sup>

Nakon podnesene tužbe od strane radnika, sud je uvažio pritužbe i presudio u korist oštećenih radnika. Međutim, uprkos pravosnažnih sudske presuda oko 500 radnika nije dobilo razlike u zaradi, pa su tokom 2015. godine organizovali proteste<sup>25</sup>, a protest je radikalni vid dobio u januaru 2016. godine, kada je više radnika tog preduzeća štajkovalo glađu ispred Ministarstva rada i socijalnog staranja u Podgorici.<sup>26</sup>

Podgorica, april 2016. godine  
Autor: istraživački centar MANS-a

---

<sup>21</sup> Pregled pravnih i fizičkih lica kojim je omogućeno odloženo plaćanje, odnosno plaćanje u ratama poreskog duga za period od 01. januara do 31. decembra 2014. godine

<sup>22</sup> Sajt turske kompanije, pretraga sa kraja 2014. godine; link: <http://www.globalports.com.tr/>

<sup>23</sup> Podaci sa sajta “Berza”, “Radnici KTGT tužili firmu”, od dana 06. februara 2014. godine; link: <http://www.bankar.me/2014/02/06/radnici-ktgt-tuzili-firmu/>

<sup>24</sup> Članak u dnevnom listu “Večernje Novosti” pod nazivom “Turci krše ugovor” od dana 17. marta 2014. godine; link: <http://www.novosti.rs/vesti/planeta.300.html:483131-BAR-Turci-krse-ugovor>

<sup>25</sup> Članak u dnevnom listu “Dan” pod nazivom “Zbog nezakonitog smanjenja plate zakinuti 2,2 miliona”, od dana 29. oktobra 2015. Godine; link: <http://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&datum=20151029&clanak=516609&naslov=Zbog%20nezakonitog%20smanjenja%20plate%20zakinuti%202,2%20miliona>

<sup>26</sup> Članak u dnevnom listu „Vijesti“ pod nazivom „Štrajk radnika KTGT-a: Ostaju do ispunjenja zahtjeva“ od dana 18. januara 2016. godine; link: <http://www.vijesti.me/vijesti/strajk-radnika-ktgt-a-ostaju-do-ispunjenja-zahtjeva-870607>