

**LUČKA UPRAVA RIJEKA**



**GODIŠNJI PROGRAM RADA I  
FINANCIJSKI PLAN  
ZA 2017. GODINU**



---

Rijeka, prosinac 2016. godine

## **Sadržaj**

1. Uvod
2. Osnovne odrednice razvoja luke Rijeka
3. Ciljevi razvoja luke Rijeka
  - 3.1. Organizacija Lučke uprave Rijeka
  - 3.2. Specifični ciljevi razvoja terminala
  - 3.3. Značajni koncesionari
  - 3.4. Ostvareni promet i projekcije prometa
4. Razvojni programi i njihovo financiranje
  - 4.1. Projekt obnove riječkog prometnog pravca (RGP)
  - 4.2. Projekti financirani sredstvima fondova Europske unije
  - 4.3. Gradnja i održavanje objekata lučke podgradnje u lukama od državnog značaja
  - 4.4. Ostala kapitalna ulaganja
5. Razvojni projekti
  - 5.1. Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište.
  - 5.2. Kontejnerski terminal Jadranska vrata
  - 5.3. Prostor Delte i luke Baroš.
  - 5.4. Informatički sustav lučke zajednice (PCS)
  - 5.5. Objekti Pomorskog putničkog terminala.
  - 5.6. ID kartice i video nadzor.
  - 5.7. Ro-Ro terminal i terminal za drvo Bakar
  - 5.8. Terminal za generalne terete Raša
  - 5.9. Zaštita okoliša – sustav upravljanja okolišem.
6. Finansijski plan Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu
  - 6.1. Plan prihoda i rashoda s obrazloženjem
  - 6.2. Plan investicijskih ulaganja
  - 6.3. Plan zaduživanja i otpłata
  - 6.4. Plan novčanog tijeka

## 1. Uvod

Osnovna uloga Lučke uprava Rijeka upravljanje je razvojem i korištenjem područja luke Rijeka, luke otvorene za međunarodni javni prijevoz koja je zbog svoje veličine i važnosti proglašene lukom od posebnog međunarodnog i ekonomskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Temeljem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Lučka uprava Rijeka obavlja poslove koji obuhvaćaju:

- brigu o izgradnji, održavanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje; osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, te osiguranje reda u luci;
- davanje koncesija i dozvola te usklađivanje i nadzor rada koncesionara na lučkom području;
- donošenje odluka o osnivanju i upravljanju slobodnim zonama na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone,

Kao državna ustanova te kao neprofitna organizacija Lučka uprava Rijeka je dužna izraditi, a Upravno vijeće odobriti, godišnji program rada i finansijski plan za njegovu provedbu. Finansijski plan neprofitne organizacije sastoji se od: (i) plana prihoda i rashoda; (ii) plana zaduživanja i otplata; (iii) obrazloženja finansijskog plana.

## 2. Osnovne odrednice razvoja luke Rijeka

Luka Rijeka razvojno je opredijeljena luka s lučkim bazenima specijaliziranim po vrstama tereta i upravljanim od strane visoko motiviranih i kvalitetnih koncesionara-operatera sposobnih za akviziciju dostačnih količina tereta i putnika koji će osigurati popunjenošnost modernih i konkurentnih lučkih kapaciteta.

Razvoj luke Rijeka baziran je, prije svega, na strateškim dokumentima koje je donijela Vlada Republike Hrvatske (i) Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, i (ii) Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, te na dokumentima prostornog planiranja jedinica lokalne samouprave (iii) Razvojna strategija Primorsko-goranske županije od 2016. do 2020. godine, i (iv) Razvojna strategija Grada Rijeke za razdoblje 2014 - 2020. godine.

*Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine* predstavlja polazišnu točku u procesu planiranja prometnog razvoja Republike Hrvatske, u kojoj se ističe da glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku. Hrvatske morske luke povoljno su smještene i olakšavaju pomorski promet između središnje i istočne Europe i južne Azije, Australije i Oceanije i Europe (preko Sueskog kanala). Omogućuju skraćivanje putovanja od pet do osam dana ili minimalno 2.000 km u usporedbi s lukama sjeverne Europe. Trenutno na tržištu Europske unije na jadranske luke otpada samo 3% ukupnog tereta što govori o velikom potencijalu za rast teretnog prometa u

svim jadranskim lukama. Luka Rijeka je glavna luka osnovne TEN-T mreže i dio Mediteranskog koridora: Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – Ukrainska granica. Budući da daljnji razvoj luke Rijeka ovisi o unapređenju povezanosti željeznicom, najvažniji projekt u sektoru teretnog pomorskog prometa predstavlja razvoj i izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske.

*Strategija pomorskog razvijanja i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine* definira jasne pravce razvoja pomorstva kao jedne od najznačajnijih gospodarskih grana Republike Hrvatske, u cilju povećanja bruto domaćeg proizvoda, definiranja razvoja na načelima održivosti, promicanja kulture, sigurnosti i zaštite morskog okoliša. Njezin opći cilj je razvijeno i konkurentno pomorstvo Republike Hrvatske dok su Strateški ciljevi (1) održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva u području: brodarstva i usluga u pomorskem prijevozu, lučke infrastrukture i lučkih usluga, obrazovanja, te životnih i radnih uvjeta pomoraca, te (2) siguran i ekološki održiv pomorski promet, pomorska infrastruktura i pomorski prostor Republike Hrvatske.

Komparativnu prednost riječke luke u odnosu na ostale luke Europske unije predstavlja duboki prođor Jadranskog mora u kontinent, što omogućuje najkraću i najpovoljniju prometnu povezanost država iz hrvatskoga zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike. U tom smislu multimodalni TEN-T koridori koji se protežu preko hrvatskog teritorija potvrđuju činjenicu da je teritorijalni položaj Republike Hrvatske ne samo njezina prednost, nego i obveza prema Europskoj uniji. Veći dio teretnog prometa hrvatskih luka ostvaruje se u luci Rijeka zbog čega je proglašena lukom od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Razvojni projekti koji su trenutno u fazi implementacije trebali bi definirati riječku luku kao moderno logističko središte, sposobnu da odgovori izazovima koje pruža gospodarsko tržište Europske unije od 500 milijuna stanovnika.

*Razvojna strategija Primorsko-goranske županije od 2016. do 2020. godine* etape razvoja luke Rijeka usko povezuje s definiranjem razvoja riječkog željezničkog čvora. Prema Prostornom planu Primorsko-goranske županije, u bazenu Rijeka planirana je gradnja novoga modernoga kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu i dogradnja kontejnerskog terminala na Brajdici, a u Bakarskom zaljevu proširenje terminala. Koncept nove luke na otoku Krku okosnica je razvoja riječke luke.

*Razvojna strategija Grada Rijeke za razdoblje 2014 - 2020. godine* na prioritetno mjesto stavlja globalno pozicioniranje Rijeke razvojem Riječkoga prometnog pravca putem izgradnje prometne infrastrukture te njegovim integralnim upravljanjem. Riječki prometni pravac ujedno predstavlja veliku investicijsku šansu za cijelu Hrvatsku, posebno za riječko gospodarstvo. Generalni urbanistički plan grada Rijeke navodi plan nove organizacije lučkog akvatorija bazena Rijeka - Sušak. Napominje se da riječka luka u okviru svojeg današnjeg poslovanja mora izvršiti prenamjenu dijela lučkih djelatnosti tako da se zadovolje potrebe grada, a luci otvore nove visokoakumulativne djelatnosti većeg stupnja tehnološke obrade.

### **3. Ciljevi razvoja luke Rijeka**

U prometnom smislu Rijeka je najveća hrvatska luka. U luci se prekrcavaju velike količine raznolikog tereta uključujući kontejnere, rudu, rezanu građu, žito, fosfat te sirove i rafinirane naftne proizvode. Na njenih 39 vezova prihvaća se sve vrste brodova uključujući tankere, brodove za prijevoz suhog tereta, kontejnerske brodove, brodove za generalni teret te putničke i Ro-Ro brodove. U 2015. godini u luci je prekrcano 200.000 TEU-a ili ukupno 10,9 milijuna tona svih vrsta tereta.

Rijeka je s Europom povezana putem dvije željezničke linije preko Zagreba i preko Ljubljane dok cestovni pravci postoje prema Zagrebu, Ljubljani, Trstu i Dalmaciji. Naftovod započinje od Kvarnera i vodi prema rafinerijama nafte u Hrvatskoj, Mađarskoj, Austriji, Srbiji, Republici Češkoj i Slovačkoj.

U obližnjem gravitacijskom području su luke Trst i Kopar uglavnom te koje konkuriraju Rijeci. Na području kontejnera, suhih rasutih roba kao što su ugljen, ruda i drvena građa, koje i za Rijeku predstavljaju glavne robe, Rijeka je u izravnom tržišnom natjecanju s lukom Kopar.

Kako bi se zadržao korak s konkurenckim lukama, u luci Rijeka u tijeku je realizacija niza kapitalnih razvojnih projekata od kojih su najznačajniji izgradnja 2. faze kontejnerskog terminala Jadranska vrata i izgradnja novog kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište.

Razvojni projekti putem modernizacije strateških lučkih objekata imaju za cilj proizvesti direktnе gospodarske učinke odnosno indirektno doprinijeti društvenoj zajednici i okolini u cjelosti.

Direktne koristi uključuju:

- potpora transformaciji i modernizaciji luke Rijeka te povećanju njezine konkurentnosti
- povećanje prometa i prihoda te smanjenje operativnih troškova u luci Rijeka,
- smanjanje troškove prijevoza i trajanja prijevoza odnosno kašnjenja,
- unapređenje poslovanja prometnog sektora i ostalih gospodarskih aktivnosti generiranih povećanjem prometa.

Indirektne koristi uključuju:

- unapređenje administracije u luci Rijeka,
- povećanje produktivnosti radnika uz društveno prihvatljivo zbrinjavanje radnika i stvaranje mogućnosti za ponovno zapošljavanje,
- unapređenje funkcionalnih, životnih i okolišnih uvjeta u gradu Rijeci,
- unapređenje cestovnog prometa uključujući nova prometna rješenja.

Specifične koristi od razvojnih projekata u luci Rijeka:

- povećanje efikasnosti i unapređenje okolišnih i socijalnih uvjeta u luci Rijeka kroz koncesioniranje lučkih djelatnosti, obnovu infrastructure i zamjenu zastarjele opreme,
- unapređenje finansijskog poslovanja Lučke uprave Rijeka s postepenim smanjenjem učešća proračuna Vlade RH kroz duži vrenski period,
- priprema dijela lučkog područja za prenamjenu u gradski prostor.

### **3.1. Ustrojstvo Lučke uprave Rijeka**

Ustrojstvo Lučke uprave Rijeka čine slijedeće jedinice: Ured ravnatelja i Sektori Komercijalno operativnih poslova, Marketinga, Financija, Tehničkih poslova, Pravnih poslova i EU projekata i međunarodne suradnje. Krajem 2016. godine u Lučka uprava Rijeka zapošljava ukupno 60 djelatnika. Tijekom 2016. godine jedan je djelatnik napustilo Lučku upravu, a jedan djelatnik odlazi u mirovinu. Na njegovo mjesto nadzornika obale zaposlen je djelatnik putem agencija za zapošljavanje Posao i karijera d.o.o. pa je tako broj zaposlenih smanjen u odnosu na prethodnu godinu.

Intenzivnjim pristupom realizaciji projekata u tijeku te aktivnim učešćem u pokretanju novih značajnih infrastrukturnih projekata financiranih uglavnom sredstvima fondova Europske unije, ukazala se potreba za redefiniranjem organizacijske strukture Lučke uprave Rijeka.

Stoga je u planskom razdoblju predviđena izmjena ustrojstva Lučke uprave Rijeka. Prijedlog nove organizacijske strukture predviđa matričnu organizaciju uvažavajući pri tome funkcionalnu organizaciju po sektorima kao i projektnu ulogu pojedinih djelatnika.

### **3.2. Specifični ciljevi razvoja terminala**

Riječka luka je višenamjenska luka u kojoj se prekrcavaju gotovo sve vrste tereta. Lučki sustav je organiziran unutar Kvarnerskoga zaljeva po slijedećim bazenima:

- **Bazen Rijeka – Sušak** - Smješten neposredno ispred gradske jezgre proteže se od Mlake na zapadu do Brajdice na istoku. Na tom prostoru djeluju slijedeći terminali: kontejnerski terminal, terminal za konvencionalni generalni teret, terminal za žitarice i fosfate, terminal za voće, putnički terminal.
- **Bazen Bakar** - Terminal za rasute terete smješten je na sjeveroistočnoj obali zaljeva (lokacija Podbok). Dubina mora uz obalu Podbok od 18 m omogućuje prihvat brodova do 150.000 DWT. Na zapadnoj obali Bakarskog zaljeva, na obali Goranin smješten je Ro-Ro terminal za generalni teret.
- **Bazen Raša** - Lučki bazen Raša (Bršica) specijaliziran je za ukrcaj i skladištenje drva te za prekrcaj žive stoke. Terminal ima dva posebna veza za brodove i natkrivene staje kapaciteta 1000 grla krupne stoke te pozadinsko skladište za drvo Štalije
- **Bazen Omišalj** - Naftni terminal Jadranskog naftovoda smješten je u Omišaljskom zaljevu. Maksimalni godišnji kapacitet prekrcaja je 24 milijuna tona nafte. Na terminalu su dva veza s dubinom mora od 30 m za prihvat tankera do 350.000 DWT. Maksimalni ukrcajno/iskrcajni kapacitet pojedinog veza je 20.000 m<sup>3</sup>/h.
- **Bazen Zamet** - Ribarska luka Torpedo.

## TERMINALI

**Terminal za generalne Rijeka** je namijenjen za pretovar i skladištenje klasičnog generalnog tereta te specijalizirane cjeline za pretovar papira, drva, proizvoda metalurgije, opasnih tereta, teških tereta, smrznute i kondicionirane hrane i kapacitetima za doradu tereta odvija se na terminalu za generalni teret. Zbog dotrajalosti te zbog neusklađenosti s aktualnim tehnološkim procesima u narednom razdoblju planirana je cjelovita rekonstrukcija željezničke infrastrukture uključujući izmjenu temeljenja, željezničkih instalacija i kolosijeka u cijeloj dužini kao i odvodnju i separaciju oborinskih voda.



**Terminal za žitarice** opremljen je za rukovanje i uskladištenje pšenice, soje kao i drugih žitarica i uljarica. U narednom razdoblju planirana su ulaganja u dodatne skladišne kapacitete i to gradnju skladišta za jednokratno uskladištenje soje kako bi se u potpunosti zadovoljili svi zahtjevi sadašnjih i budućih korisnika.

**Terminal za kondicionirane terete** skladišti uglavnom voće poput banana, naranči i limuna te smrznuto meso i ribu. Prihvatanje tereta se obavlja u rashladnim prostorima s komorama.

**Putnička luka** namijenjena uplovljavanju putničkih i turističkih brodova prostorno zauzima središnji dio luke i smještena je u nazužem centru grada. Putnički promet riječke luke odnosi se gotovo u cijelosti na promet brzobrodskim linijama prema otocima Pagu i Malom Lošinju.



**Ribarska luka Torpedo** namijenjena je privezivanju ribarskih brodova. Smještena je na zapadnom dijelu luke Rijeka u bivšoj luci tvornice Torpedo. U luku se kontinuirano ulaže kako bi se poboljšali uvjeti i povećala sigurnost ribarskih brodova na vezu.

**Terminal za tekuće terete u Omišlju** raspolaže s dva tankerska veza s dubinom mora od 30 metara mogu bez ograničenja prihvati i najveće tankere. Na svakom su vezu četiri istakačke ruke za sirovu naftu i dvije za naftne derivate. U narednom periodu zbog proširenja djelatnosti koncesionara planirana je prenamjena po jedne istakačke ruke na vezu za prihvatanje inertnih plinova te ugradnja sigurnsonih spojeva za brzo odvajanje istakačkih ruku u slučaju opasnosti.



## Terminal za rasute terete u Bakru



namijenjen je za prekrcaj i skladištenje željezne rude, ugljena i ostalih rasutih tereta poput pjeska, kama, cementa, kaolina i koksa. Zbog dotrajalosti te zbog neusklađenosti s aktualnim operativnim potrebama terminala te iz razloga mjera zaštite okoliša planirana je rekonstrukcija temeljenja, željezničkih instalacija i kolosijeka u cijeloj dužini kao i odvodnja i separacija te po mogućnosti akumulacija pročišćenih oborinskih voda.

Na mjestu bivše koksare u Bakru planirano je proširenje **Ro-Ro terminala** na 55.000 četvornih metara uređenog i ograđenog terena.

**Luka Raša** ima dva specijalizirana terminala, *Bršica* za prekrcaj generalnog tereta, drva i žive stoke te skladišni prostor *Štalije*. Terminal Bršica osim mogućnosti za manipulaciju generalnim teretom i drvom ima odgovarajuće kapacitete za prihvat i otpremu stoke.

**Kontejnerski terminal Jadranska vrata** specijaliziran je za prekrcaj kontejnera. Opremljen je najsuvremenijom opremo, obalnim i skladišnim dizalicama te mehanizacijom za prekrcaj vlakova. Zajedničkom investicijom Lučke uprave Rijeka (infrastruktura terminala) i koncesionara (prekrcajna oprema) u vrijednosti od približno 95 milijuna Eura izgrađena je 2. faza terminala koja ima za cilj povećati kapacitet terminala kao i efikasnost prekrcaja kontejnera.



Izgrađeni su i stavljeni u funkciju novo pristanište u dužini od 330 metara s dubinom mora od 14,2 metra te nova skladišna površina i ulazno-izlazni punkt. Terminal sada raspolaže ukupnom površinom od 17 hektara, pristaništem s dva veza ukupne dužine 630 metara te direktnom poveznicom s autoputom prema Zagrebu. Završene investicije kao i investicije u željezničku infrastrukturu koje slijede imaju za cilj povećati prekrcajni kapacitet kontejnerskog terminala Jadranska vrata na 600.000 TEU-a godišnje.

**Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište** najznačajniji je objekt Rijeka Gateway projekta, zamišljen kao ravno pristanište konačne dužine 680 m s prosječnom širinom od 300 m. Planirana dubina mora uz pristanište od minimalno 20 m omogućava prihvat brodova svih veličina. Terminal se gradi u dvije faze. Prva faza uključuje izgradnju pristaništa u dužini od 400 m, a druga nastavak izgradnje dodatnih 280 m, do ukupne dužine od 680 m. Izgradnja prve faze pristaništa je u tijeku. Radovi na izgradnji pristaništa planiraju se završiti tijekom naredne dvije godine. Usporedo s izgradnjom pristanište rekonstruirat će se željezničko sučelje terminala te izgraditi spojna cesta D-403. Nastavak izgradnje preostalih faza terminala obveza je budućeg koncesionara.



### **3.3. Značajni koncesionari**

Za korištenje lučke infrastrukture i suprastrukture te obavljanje djelatnosti na lučkom području kojim upravlja, Lučka uprava Rijeka dodijelila je koncesije tvrtkama:

#### **LUKA RIJEKA D.D.**

Koncesionar koji koristi najveći dio područja riječke luke (Rijeka, Sušak, Bakar, Raša) temeljem koncesijskog ugovora za korištenje lučke infrastrukture i suprastrukture te obavljanje lučkih i drugih gospodarskih djelatnosti. Pruža usluge prekrcaja i skladištenja svih vrsta suhih tereta (generalni, rasuti teret i drvo).

#### **JADRANSKA VRATA D.D.**

Koncesionar na kontejnerskom terminalu Brajdica. Zajedničko ulaganje većinskog vlasnika (51%) i kontejnerskog operatera, tvrtke ICTSI (International Container Terminal Services Inc.) i Luke Rijeka d.d. (49%) na području kontejnerskog terminala Jadranska vrata u skladu s EU normama osiguralo je kvalitetniju uslugu manipulacije i skladištenja kontejnera. Redovitim izravnim i feeder linijama omogućena je najkraća veza Dalekog istoka i Europe.

#### **JANAF D.D.**

Koncesionar na terminalu za tekuće terete – naftu i naftne derivate smještenom u luci/terminalu Omišalj (otok Krk). Upravlja suvremenim, efikasnim i ekonomičnim naftovodnim sustavom transporta nafte za domaće i inozemne korisnike.

## EXPORTDRVO D.D.

Tradicionalni je izvoznik drvnih proizvoda primarnog, polufinalnog i finalnog sektora drvoprerađivačke branje Republike Hrvatske koji posluje više od pola stoljeća. Tvrta je koncesionar na lučkom području u Raši.

## ŠERIF EXPORT – IMPORT D.O.O.

Tvrta je s Lučkom upravom Rijeka potpisala ugovor o koncesiji za korištenje lučkog područja i obavljanje djelatnosti u luci Raša, čime je osigurala mogućnost plasmana drvnih proizvoda u prekomorske zemlje i time povećala konkurentnost na svjetskom tržištu.

*Na području riječke luke posluje i 80-tak raznih koncesionara koji obavljaju ostale lučke djelatnosti koje su u uskoj vezi sa primarnom djelatnošću (opskrba, kontrola, sigurnost, tegljenje i ostalo)*

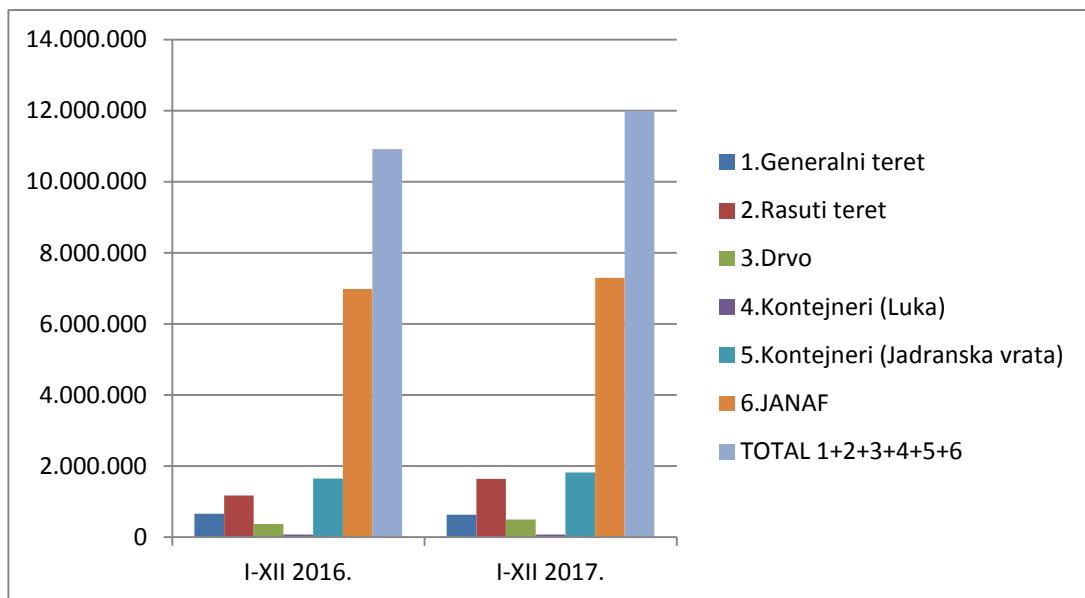
## 3.4. Ostvareni promet i projekcije prometa

Tijekom prva tri kvartala 2016. godine ostvaren je ukupan promet od gotovo 8 milijuna tona. U istom period prevezeno je približno 125 tisuća putnika. Budući da je uobičajeno tijekom zadnjeg kvartala u godini promet najintenzivniji, očekuje se ostvarenje prometa od dodatnih 3 milijuna tona čime bi promet u 2016. godini dosegao gotovo 11 milijuna tona. Promet putnika u 2016. Procjenjen je na približno 156 tisuća putnika.

Temeljem analize potražnje na tržištu prijevoznih usluga izvršena je procjena prometa u 2017. godini za razne vrste tereta koji se prekrcavaju u luci Rijeka. U tabeli 1 navedeni su podaci o procjenjenom prometu. Na nivou ukupnog prometa očekuje se prekrcaj od gotovo 12 milijuna tona što čini prosječni porast od 10% u odnosu na proteklu godinu. Broj prevezениh putnika ostao bi na približno istoj razini.

Teret	I-IX 2016.	X-XII 2016.	I-XII 2016.	I-XII 2017.	Indeks
1.Generalni teret	486.029	175.731	661.760	637.457	96
2.Rasuti teret	722.811	451.707	1.174.518	1.638.545	140
3.Drvo	239.120	138.488	377.608	502.360	133
4.Kontejneri (Luka)	54.955	21.454	76.409	77.823	102
TEU Luka	29.261	11.423	40.684	41.437	102
UKUPNO 1+2+3+4	1.502.915	787.380	2.290.295	2.856.185	125
5.Kontejneri (Jadranska vrata)	1.251.403	399.600	1.651.003	1.825.500	111
TEU Jadranska vrata	137.150	43.800	180.950	200.074	111
UKUPNO1+2+3+4+5	2.754.318	1.186.980	3.941.298	4.681.685	119
TEU Ukupno	166.411	55.223	221.634	241.511	109
6.JANAF	5.132.603	1.845.000	6.977.603	7.300.000	105
UKUPNO 1+2+3+4+5+6	7.886.921	3.031.980	10.918.901	11.981.685	110
Putnici	123.545	32.200	155.745	160.000	103

**Tabela 1:** Ostvareni promet u 2016. i projekcija promet za 2017. godinu



**Graf 1:** Otvareni promet u 2016. i projekcije za 2017. godinu po teretima

#### **4. Razvojni programi i njihovo financiranje**

Planom investicijskih ulaganja za 2017. godinu obuhvaćene su aktivnosti vezane uz realizaciju razvojnih programa Lučke uprave Rijeka i to:

- 1) Projekt obnove riječkog prometnog pravca financiran sredstvima IBRD zajma i sredstvima proračuna Republike Hrvatske (Aktivnost A 570294)**
- 2) Projekti financirani sredstvima fondova Europske unije (Aktivnost \_\_\_\_ )**
- 3) Gradnja i održavanje objekata lučke podgradnje u lukama od državnog značaja (Aktivnost A 570325)**
- 4) Ostala kapitalna ulaganja**

Sredstva Državnog proračuna RH namijenjena pokriću investicijskih nabavki fonda kapitalnih projekata za 2017. godinu planiraju samo u okviru aktivnosti A570294 – Potpora Lučkoj upravi Rijeka za realizaciju zajma Svjetske banke u iznosu od 53.000.000 kn, i to za domaći udio u projektu (9.000.000 kn) i za vraćanje dijela dospjelih kreditnih obveza temeljem sklopljenih IBRD zajmova (44.000.000 kn). Ovdje je bitno naglasiti da se sredstva domaćeg udjela u Projektu obnove riječkog prometnog pravca (5%) kroz plaćanje PDV-a sa strane izvođača radova vraćaju u Državni proračun RH.

Pored planiranih sredstava Državnog proračuna RH za pokriće kreditnih obveza temeljem IBRD zajmova, za pokriće ukupnih kreditnih obveza po međunarodnim zajmovima koji dospijevaju tijekom 2017.g. razliku u iznosu od 24,8 milijuna kuna Lučka uprava Rijeka mora pokriti vlastitim sredstvima.

Nadalje u Državnom proračunu RH za 2017. godinu nisu raspoređena sredstava za ulaganja u gradnju i održavanje lučke podgradnje u lukama od državnog značaja, tako da se sva ulaganja koja se planiraju na ime gradnje i održavanja lučke podgradnje moraju također financirati isključivo vlastitim sredstvima. Ukupna ulaganja Lučke uprave Rijeka za kapitalne projekte u 2017. godini kreću se na nivou od 35,6 milijuna kuna i to (i) 20,8 milijuna kuna za izgradnju i održavanje objekata lučke podgradnje, (ii) 7,2 milijun kuna kao domaći udio i realizaciji projekta financiranih sredstvima EU fondova, (iii) 2,3 milijun kuna za domaći udio u Projektu obnove riječkog prometnog pravca, i (iv) 5,3 milijuna kuna za ostala kapitalna ulaganja.

#### **4.1. Projekt obnove riječkog prometnog pravca (RGP)**

**Financiranje projekta: sredstva IBRD zajma, sredstva proračuna Republike Hrvatske i vlastita sredstva (Aktivnost A 570294)**

Financiranje u 2017. godini: Zajam Svjetske banke (IBRD) – 198.002.050 kn

Državni proračun Republike Hrvatske – 9.000.000 kn

Vlastita sredstva Lučke uprave Rijeka – 2.314.400 kn

**Općenito o Projektu obnove riječkog prometnog pravca.** Vlada Republike Hrvatske u suradnji s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (IBRD) pokrenula je Projekt obnove riječkog prometnog pravca - Rijeka Gateway projekt. Temeljem Ugovora o jamstvu između RH i IBRD te Ugovora o zajmu između Lučke uprave Rijeka, Hrvatskih cesta, Hrvatskih autocesta kao zajmoprimca i IBRD, osigurana su sredstva za provedbu tog projekta. Zajmom je osim modernizacije lučkog područja predviđena izgradnja cestovnih prometnica prema riječkoj luci i nabavka potrebne lučke opreme. Obnova i modernizacija lučkog područja uključuje modernizaciju terminala za generalne terete, premještaj terminala za drvo s prostora Delte i Porto Baroša te razvoj nautičko/putničkog terminala.

Svrha Projekta je povećanje konkurentnosti hrvatskog gospodarstva putem poboljšanja međunarodnog transportnog lanca kroz riječki prometni pravac za teretni i putnički promet, kako modernizacijom veza između luke i cestovnih mreža, tako i revitalizacijom lučkih poslovnih aktivnosti.

Projekt obuhvaća 3 komponente: 1. Restrukturiranje i modernizacija luke putem (i) obnove infrastrukture u zapadnom dijelu luke i izgradnjom kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu i (ii) nabave suvremenih uređaja za manipulaciju teških tereta, ugradnjom sustava za upravljanje plovidbom i sustava za razmjenu elektroničkih podataka; 2. ponovni razvoj graničnog područja između luke i grada, što uključuje obnovu lučkog područja i izgradnju putničkog terminala; 3. poboljšanje međunarodnog cestovnog pravca i to : (i) izgradnjom južne trake riječke zaobilaznice i spojnih cesta, kao i autoceste Zagreb-Macelj, sanacijom krčkog mosta i uklanjanjem crnih točaka i (ii) uvođenjem sustava upravljanja kolnicima i mostovima, te manje opreme i upravljačkog informatičkog programa.

Projekt Rijeka Gateway II je nastavak programa Rijeka Gateway čiji je cilj povećati konkurenčnost Rijeke kao lučkog grada, strateški smještenog na početku prometnog koridora Vb, jednog od važnijih paneuropskih prometnih pravaca. Programom će se modernizirati strateški lučki objekti, povećati prisutnost privatnog sektora u luci, poboljšati finansijsko

poslovanje Lučke uprave Rijeka te unaprijediti kvalitetu suživota grada i luke, dok će se istodobno Rijeku bolje integrirati u međunarodne prometne koridore.

Program Rijeka Gateway nije namijenjen isključivo izgradnji i modernizaciji luke, već je osmišljen i kao potpora hrvatskom gospodarstvu, kako bi postalo dinamičnije i konkurentnije. Tim programom će se također povećati atraktivnost lučkog grada Rijeke uravnoteženjem gradskog razvoja, povezivanjem s prometnim koridorom, te razvojem luke. Rijeka je, i kao luka i kao turističko i poslovno odredište, strateški pozicionirana na jednom od važnijih europskih prometnih koridora, koridoru Vb. Rijeka je glavna luka Mediteranskog koridora trans europske prometne mreže, najveća međunarodna morska luka Hrvatske s najvećim kontejnerskim terminalom u zemlji.

Ukupna vrijednost lučke komponente Projekta obnove riječkog prometnog pravca I i II iznosila je nakon otkazivanja 15 milijuna EUR dodatnog zajma ukupno 177 milijuna EUR, od čega 145 milijuna EUR-a zajmova Svjetske banke (IBRD) i 32 milijuna EUR domaćeg udjela iz proračunskih sredstava Republike Hrvatske. Obzirom na nepovučeni dio dodatnog zajma od 1,2 milijuna EUR, ukupna vrijednost projekta smanjuje se na 175,8 milijuna EUR.

Obveza obračuna PDV-a na ulaganja u slobodnu zonu nakon 01. srpnja 2013. godine sukladno novom Zakonu o PDV-u (Narodne novine br. 73/2013.) uvećava procjenjenu vrijednost ulaganja u Projekt u razdoblju 2014-2017 za 20,6 milijuna EUR tako da se sveukupna vrijednost Projekta time povećava na 196,4 milijuna EUR. Obzirom na naknadno utvrđenu potrebu da se za obračun PDV-a i na dio ugovorne vrijednosti za ZCT koji je isplaćen predujmom prije 01.07.2013.godine, povećava se i ukupna vrijednost projekta za 2,57 mil.EUR te nakon toga ukupno vrijednost projekta iznosi **198,9 mil. EUR**.

Početkom 2015.godine je Lučka uprava Rijeka podnijela zahtjev za financiranje, a na dan 10. srpnja 2015.godine je Koordinacijski odbor CEF-a (Connecting Europe Facility) dao pozitivno mišljenje na listu aktivnosti predloženih za financiranje. Slijedom toga, potpisani je 23. studenog 2015.godine ugovor o donaciji (Grant Agreement) u okviru CEF-a između Europske komisije odnosno agencije INEA (Innovation and Networks Executive Agency) i korisnika donacije Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture d.o.o. Zagreb.

Aktivnosti odobrene za financiranje iz ove donacije odnose se uglavnom na rekonstrukciju željezničkog kolodvora, industrijskih kolosijeka, izgradnju novog izvlačnog kolosijeka za potrebe kontejnerskog terminala Brajdica, a to je prema ranijim finansijskim projekcijama bilo predviđeno financirati u okviru Projekta obnove riječkog prometnog pravca II.

Zbog toga se prema zahtjevu za novo restrukturiranje projekta iz ove godine ukupna vrijednost projekta smanjuje za 12,1 milijun EUR te sada ukupno iznosi **186,8 mil. EUR**.

Do kraja rujna 2016. godine realizirano (isplaćeno) je 126 milijuna EUR, odnosno 67% od ukupne vrijednosti lučke komponente Projekta od 186,8 milijuna EUR.

Projekcija financiranja po izvorima sredstava i aktivnostima za razdoblje do završetka Projekta prikazuje se u **Tabeli 2** u nastavku.

Godišnji program rada i finansijski plan za 2017. godinu

Opis	Ukupno	Ostvareno									Projekcija				
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	I-IX 2016	X-XII 2016	I-VI 2017	VII-XII 2017	2018	2019	
<b>Izvori sredstava</b>	<b>112.473.085</b>	<b>210.577</b>	<b>2.086</b>	<b>2.934</b>	<b>601.528</b>	<b>9.368.030</b>	<b>7.424.749</b>	<b>19.651.627</b>	<b>14.414.326</b>	<b>10.298.591</b>	<b>15.775.760</b>	<b>12.280.203</b>	<b>15.584.171</b>	<b>6.858.502</b>	
IBRD zajam br.: 7638-HR (95% - 75% - 95%)	84.000.000	210.577	2.086	2.934	571.602	8.901.223	5.601.019	14.710.997	13.653.207	9.783.662	14.986.972	11.666.193	3.909.527		
Croatian State Budget (5% - 25% - 5%)	14.973.085				29.926	466.807	1.823.730	4.940.631	761.118	514.930	788.788	614.010	5.033.146		
- prenijeti iz RGP-a I	13.500.000												-	6.641.498	6.858.502
<b>Investicijska ulaganja po projektima aktivnostima</b>	<b>112.192.771</b>	<b>210.577</b>	<b>2.086</b>	<b>2.934</b>	<b>601.528</b>	<b>9.353.232</b>	<b>7.378.127</b>	<b>19.651.628</b>	<b>14.414.326</b>	<b>10.298.591</b>	<b>15.775.760</b>	<b>12.280.203</b>	<b>15.584.171</b>	<b>6.858.502</b>	
<b>RADOVI (1)</b>	<b>104.998.074</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>501.620</b>	<b>8.667.626</b>	<b>6.189.968</b>	<b>18.477.913</b>	<b>13.632.549</b>	<b>9.852.057</b>	<b>14.677.197</b>	<b>11.009.402</b>	<b>15.161.239</b>	<b>6.858.502</b>	
Izgradnja Zagrebačkog pristaništa															
1 Izgradnja Zagrebačkog pristaništa (D&B)	60.297.263							3.513.038	13.861.139	8.763.316	3.501.684	10.726.648	6.757.052	6.315.883	6.858.502
- nepredviđivi troškovi & uskl.cijena	8.000.000							-		1.160.359	3.949.658	300.000	-	2.589.983	-
- PDV	19.646.254							1.021.010	4.616.774	3.516.508	1.851.006	3.650.549	2.252.351	2.738.056	-
Izgradnja kontejnerskog terminala na Brajdici (BCT)															
1 Producenje obale na Brajdici (Section A)	8.799.917				501.620	7.307.469	974.999			15.829					
Veterinarsko - fitosanitarne insp.stanica (BIP)	1.037.666					1.003.088	34.578								
Rekonstrukcija trafostanice	370.741					357.070	13.671								
Ugradnja privezne plutače - bove (BCT)	533.105						533.105								
2 Ulazno - izlazni punkt (SECTION B)	69.567						69.567								
3 Produbljenje - korekcija gaza na staroj obali	5.517.316							-			2.000.000	3.517.316			
Radovi na novoj zaštitnoj ogradi u bazenu Rijeka	726.245								192.366	533.879	-				
<b>OPREMA (1)</b>	<b>548.305</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51.288</b>	<b>329.425</b>	<b>-</b>	<b>25.213</b>	<b>142.379</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
1 ID KARTICE & VIDEO CCTV (BAZEN RUEKA)	167.591								25.213	142.379					
2 ID KARTICE & VIDEO CCTV (NOVI ULAZ BRAJDICA)	380.713					51.288	329.425								
3 BROD ZA SKUPLJANJE OTPADA	-								-						
<b>KONZULTANTSKE USLUGE (1)</b>	<b>6.646.392</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>96.611</b>	<b>634.317</b>	<b>888.734</b>	<b>1.173.714</b>	<b>756.564</b>	<b>304.156</b>	<b>1.098.563</b>	<b>1.270.801</b>	<b>422.932</b>		
1 Nadzor građevinskih radova (ZCT)	3.231.744				-	80.986	581.337	741.272	579.176	170.824	350.000	400.000	328.149		
2 Nadzor građevinskih radova (BCT)	375.209				-	59.288	276.881	39.040							
3 Projektnski nadzor na BCT	39.429				-	28.029	11.399								
4 Nadzor radova na ugradnji privezne plutače - bove	18.955						18.955								
5 Projektna dok. za radove na produbljivanju obale	174.983									34.997	139.987	-			
6 Nadzor radova na produbljivanju obale	150.000									-	80.000	70.000			
7 Master plan razvoja luke Rijeka	500.000		-							-	500.000				
8 Plan zaštite okoliša (EIA) za Zagrebačko pristanište & željezničku infrastrukturu Brajdica	55.623			-			55.623								
9 Implementacija sustava upravljanja zaštitom okoliša	47.997					47.997									
10 Maritimne studije (Krk, Raša)	65.000									-	30.000	35.000			
11 Pravna pomoć (2009 - 2015 & 2016 - 2018)	112.503		-	-	9.294	43.026	15.993	6.220	8.692	6.045	5.808	5.808	11.617		
12 Pravna pomoć oko koncesije za Zagrebačko pristanište & Delta & P.Baroš	140.000									-		140.000			
13 Monitoring zaštite okoliša na području LUR-a	96.686							38.644	19.998	-	3.998	42.042			
14 Studija zaštite okoliša za produbljenje obale na BCT	30.000									-	30.000				
15 Ocjena sustava zašt.okol.(EPA) za term.ras.ter.Bakar	20.000										20.000				
16 Feasibility studija za brod za skupljanje otpada	88.965		-	-			26.752	62.212							
17 Razvoj sučelja luke i grada (priprema ugovora sa developerom)	76.956					29.206	47.750								
18 Priprema koncesijskog ugovora za ZCT	151.444					126.767	24.677								
19 Revizijske usluge (2012, 2013, 2014)	53.683		-	-	18.055	17.779	17.849								
20 Revizijske usluge (2015, 2016, 2017)	39.554							13.221	-	13.167	-	13.167			
21 Projektna dok. za željeznu infrastr. na ZCT	310.747						33.804	33.950	34.162	28.013	112.867	67.951			
22 Projektna dok. za željeznu infrastr. na BCT	306.904						27.024	54.871		68.276	156.734				
23 Razvoj opcija umapredjenja želj. usluga u luci Rijeka - specijalist za željeznice	84.809						70.376	14.433							
24 Razvoj opcija umapredjenja želj. usluga u luci Rijeka - specijalist za logistiku / marketing	79.238						65.693	13.546							
25 Tehnička pomoć oko izbora koncesionara na ZCT	140.000									-	140.000				
26 Tehnička pomoć u izvedbi EU projekata	82.628						82.628								
27 Tehnička pomoć u izvedbi EU projekata (ZCT)	73.337							73.337	-	-	100.000				
28 D&B dokumentacija za PCS	100.000							-							

## 4.2. Projekti financirani sredstvima fondova Europske unije

**Financiranje projekata: sredstva fondova EU, sredstva proračuna Republike Hrvatske i vlastita sredstva (Aktivnost \_\_\_\_\_ )**

Financiranje u 2017. godini: Sredstva EU fondova – 25.992.995 kn  
Vlastita sredstva Lučke uprave Rijeka – 7.167.145 kn

### 4.2.1. Instrumentu za povezivanje Europe (CEF)

Instrument za povezivanje Europe je ključni instrument financiranja EU za promicanje rasta, radnih mesta i konkurentnosti kroz ciljano ulaganje u infrastrukturu na europskoj razini. On podržava razvoj visoko kvalitetnih, održivih i efikasno povezanih transeuropskih mreža na području prometa, energetike i digitalnih usluga. Cilj je CEF investicijama popuniti veze koje nedostaju u energetici, prometu i digitalnim mrežama u Europi. Koristi od CEF-a imaju stanovnici svih država članica, tako što će im omogućiti lakše i okolišno održivo putovanje, unapređuje energetsку sigurnost Europe te omogućuje širu uporabu obnovljivih izvora energije čime se olakšava prekograničnu interakciju između javne uprave, poduzeća i građana. Instrument za spajanje Europe (CEF) za promet je finansijski instrument kojim se realizira financiranje europske prometne infrastrukture politike. On ima za cilj podupiranje ulaganja u izgradnju nove prometne infrastrukture u Europi ili za popravljanje i nadogradnju postojeće.

Ciljevi politike TEN-T predviđaju:

Završetak do 2030. godine osnovne mreže, strukturirana oko devet multimodalnih koridora. Završetak do 2050. godine sveobuhvatne mreže kako bi se olakšao pristup svim europskim regijama.

CEF Promet se fokusira na prekograničnim projektima i projektima kojima je cilj uklanjanje uskih grla ili premošćivanje veza koje nedostaju u različitim dijelovima osnovne i sveobuhvatne mreže, kao i za horizontalne prioritete kao što su sustavi za upravljanje prometom. Također, podržava inovacije u transportnom sustavu kako bi se poboljšalo korištenje infrastrukture, smanjenje utjecaj prometa na okoliš, poboljšalo energetsku učinkovitost i povećalo sigurnost.

Ukupni proračun CEF Promet programa je 24,05 milijarde EUR za razdoblje 2014-2020. Agencija INEA odgovorna je za provedbu 22,4 milijarde EUR proračuna CEF Promet programa u obliku potpora u istom razdoblju.

INEA je tijekom perioda 2014. - 2016. objavila tri poziva za dostavu projektnih prijedloga za sufinanciranje iz programa CEF. Treći poziv je objavljen 13. listopada 2016. s krajnjim rokom dostave projektnih prijedloga 7. velječe 2017. godine. Za projekte u prometnom sektoru namjenjen višegodišnji kohezijski poziv koji koristi sredstva Kohezijskog fonda namijenjenog državama članicama iz kohezijske omotnice.

Lučka uprava Rijeka je do sada uspješno prijavila tri projekta (i) Unapređenje i razvoj infrastrukture u luci Rijeka-razvoj multimodalne platforme i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata, (ii) Unapređenje lučke infrastrukture na terminalu za generalne terete u Raši, i (iii) Unapređenje lučke infrastrukture na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište.

**(i) Unapređenje i razvoj infrastrukture u luci Rijeka-razvoj multimodalne platforme i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata**

**Sporazum o donaciji u okviru instrumenta za povezivanje europe (CEF)**

Broj Sporazuma: INEA/CEF/TRAN/M2014/1044613 potpisano 23.11.2015.godine

Aktivnost br.: 2014-HR-TMC-0144-W

Opis	2015	2016	2017	2018	2019	Total	Udio (%)
EUR							
<b>Ukupno prihv. dir. troškovi</b>	<b>30.000,00</b>	<b>9.090.206,00</b>	<b>15.845.314,00</b>	<b>4.845.672,00</b>	<b>5.744.808,00</b>	<b>35.556.000,00</b>	<b>100,00</b>
LUR	30.000,00	3.479.440,00	5.177.359,00	410.000,00	450.000,00	<b>9.546.799,00</b>	26,85
HŽI	0,00	5.610.766,00	10.667.955,00	4.435.672,00	5.294.808,00	26.009.201,00	73,15
<b>Učešće CEF-a</b>	25.500,00	7.726.675,10	13.468.516,90	4.118.821,20	4.883.086,80	30.222.600,00	85,00
LUR	25.500,00	2.957.524,00	4.400.755,15	348.500,00	382.500,00	<b>8.114.779,15</b>	22,82
HŽI	-	4.769.151,10	9.067.761,75	3.770.321,20	4.500.586,80	22.107.820,85	62,18
<b>Domaće učešće</b>	4.500,00	1.363.530,90	2.376.797,10	726.850,80	861.721,20	5.333.400,00	15,00
LUR	4.500,00	521.916,00	776.603,85	61.500,00	67.500,00	<b>1.432.019,85</b>	4,03
HŽI	-	841.614,90	1.600.193,25	665.350,80	794.221,20	3.901.380,15	10,97

**Tabela 3:** Indikativna raspodjela prihvatljivih troškova po izvorima financiranja i korisnicima

**Napomena:**

Plaćanja iz CEF-a regulirana su člankom 4.1.2 Sporazuma o donaciji i po stupanju na snagu Sporazuma o donaciji, Agencija doznačava 50% iznosa učešća CEF-a za prvu godinu kao predfinanciranje. Na dan 03.12.2015.godine doznačeno 1.491.512,00 eura u korist LUR-a kao predujam - predfinanciranje.

**(ii) Unapređenje lučke infrastrukture na terminalu za generalne terete u Raši**

**Sporazum o donaciji u okviru instrumenta za povezivanje europe (CEF)**

Broj Sporazuma: INEA/CEF/TRAN/M2015/1138414

AKTIVNOST BR. 2015-HR-TM-0399-W

Opis	2017	2018	2019	Ukupno	Udio (%)
EUR					
<b>Ukupno prihvatljivi direktni troškovi</b>	<b>730.866,00</b>	<b>3.370.918,00</b>	<b>2.812.216,00</b>	<b>6.914.000,00</b>	<b>100,00</b>
<b>Učešće CEF-a</b>	331.082,30	1.527.025,85	1.273.933,85	<b>3.132.042,00</b>	45,30
<b>Domaće učešće</b>	399.783,70	1.843.892,15	1.538.282,15	<b>3.781.958,00</b>	54,70

**Tabela 4:** Indikativna raspodjela prihvatljivih troškova po izvorima financiranja

**Napomena:**

Plaćanja iz CEF-a regulirana su člankom 4.1.2 Sporazuma o donaciji i po stupanju na snagu Sporazuma o donaciji, Agencija doznačava 40% iznosa učešća CEF-a za prvu godinu kao predfinanciranje.

**(iii) Unapređenje lučke infrastrukture na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište**

**Sporazum o donaciji u okviru instrumenta za povezivanje europe (CEF)**

Broj Sporazuma: INEA/CEF/TRAN/M2015/1138367

AKTIVNOST BR. 2015-HR-TM-0032-W

OPIS	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	Udio (%)
<b>EUR</b>							
<b>Ukupno prihv. dir. troškovi</b>	<b>100.000,00</b>	<b>4.494.763,00</b>	<b>13.549.012,00</b>	<b>11.435.588,00</b>	<b>2.007.762,00</b>	<b>31.587.125,00</b>	<b>100,00</b>
<b>LUR</b>	50.000,00	154.500,00	2.598.750,00	5.450.888,00	1.349.137,00	<b>9.603.275,00</b>	30,40
<b>HŽI</b>	50.000,00	4.340.263,00	10.950.262,00	5.984.700,00	658.625,00	21.983.850,00	69,60
<b>Učešće CEF-a</b>	85.000,00	3.820.548,55	11.516.660,20	9.720.249,80	1.706.597,70	26.849.056,25	85,00
<b>LUR</b>	42.500,00	131.325,00	2.208.937,50	4.633.254,80	1.146.766,45	<b>8.162.783,75</b>	25,84
<b>HŽI</b>	42.500,00	3.689.223,55	9.307.722,70	5.086.995,00	559.831,25	18.686.272,50	59,16
<b>Domaće učešće:</b>	15.000,00	674.214,45	2.032.351,80	1.715.338,20	301.164,30	4.738.068,75	15,00
<b>LUR</b>	7.500,00	23.175,00	389.812,50	817.633,20	202.370,55	<b>1.440.491,25</b>	4,56
<b>HŽI</b>	7.500,00	651.039,45	1.642.539,30	897.705,00	98.793,75	3.297.577,50	10,44
Vlastita sredstva LUR proračun RH za LUR	7.500,00	23.175,00				<b>30.675,00</b>	
proračun RH za HŽI			389.812,50	817.633,20	202.370,55	<b>1.409.816,25</b>	
	7.500,00	651.039,45	1.642.539,30	897.705,00	98.793,75	3.297.577,50	

**Tabela 5:** Indikativna raspodjela prihvatljivih troškova po izvorima financiranja i korisnicima

**Napomena:**

Plaćanja iz CEF-a regulirana su člankom 4.1.2 Sporazuma o donaciji i po stupanju na snagu Sporazuma o donaciji, Agencija doznačava 40% iznosa učešća CEF-a za prvu godinu kao predfinanciranje.

Opis	Osnovica za izračun:	Iznos predfinanciranja:
Predfinanciranje ukupno:	15.422.208,75	6.168.883,50
<b>LUR</b>	2.382.762,50	953.105,00
<b>HŽI</b>	13.039.446,25	5.215.778,50

**Tabela 6:** Indikativna raspodjela prihvatljivih troškova po izvorima financiranja

#### **4.2.2. Programi INTERREG CEE / INTERREG MED 2014-2020**

(i) Lučka uprava Rijeka prijavila je za sudjelovanje u ulozi aktivnog partnera u projektu **ReSites – Environmental Rehabilitation of brownfield Sites in Central Europe** projektnu ideju isključivo fokusiranu na specifično područje kao što je brownfield, izradu Pilot Projekta pod nazivom **Obnova bivšeg rafinerijskog područja u zajedničkom vlasništvu Grada Rijeke, Lučke uprave Rijeka i privatne firme INA d.d.**

Trajanje projekta: 36 mjeseci/3 godine

Predviđeni proračun projekta: 3.919.478,84 Eura

Predviđeni proračun LUR-a u projektu: 250.996,00 Eura/ Model financiranja: 85/15; (85% EU, 15% vlastita sredstva)

(ii) Lučka uprava Rijeka prijavila je za sudjelovanje u ulozi aktivnog partnera u projektu **SSS/Triple S – Promotion of Low Carbon Transport by Short Sea Shipping**. Glavni cilj projekta je istraživanje mogućnosti povezivanja raznih oblika transporta - investicijski prioritet Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora.

Trajanje projekta: 2-3 godine

Predviđeni proračun projekta: 1.976.900,00 Eura

Predviđeni proračun LUR-a u projektu: 153.600,00 Eura/ Model financiranja: 85/15; (85% EU, 15% vlastita sredstva)

(iii) Lučka uprava Rijeka prijavila je za sudjelovanje u ulozi aktivnog partnera u projektu **TalkNET – Transport and Logistic Stakeholders Network**. Glavni cilj projekta je poboljšanje koordinacije sudionika kako bi se razvila integracija između luka i kopnenih terminala i transportnih operatera, te na postavljanju efikasnih i održivih multimodalnih logističkih čvorista. Rezultati projekta postići će se pomoću klastera, specifičnih alata za učinkovito multimodalno upravljanje. Pristup je inovativan zbog fokusiranja na optimizaciju postojećih infrastruktura, a ne izgradnju novih. Glavni planeri će biti luke NAPA, Dunav i Laba u Njemačkoj i Češkoj, morske i riječne luke u Poljskoj te željeznički operatori i operatori na terminalima. Pridruženi članovi Lučke uprave Rijeka u sklopu ovog projekta koji će doprinijeti uspješnosti provođenja i realizacije aktivnosti/pilot projekta (bez finansijskog sudjelovanja) su: Luka Rijeka d.d., Jadranka vrata d.d. i HŽ Cargo d.o.o.

Trajanje projekta: 36 mjeseci/3 godine

Predviđeni proračun projekta: 4,388 miliona Eura.

Predviđeni proračun LUR-a u projektu: 210.000,00 Eura/ Model financiranja: 85/15 (85% EU, 15% vlastita sredstva)

(iv) Lučka uprava Rijeka prijavila je za sudjelovanje u ulozi aktivnog partnera u projektu **LOCATIONS – Low Carbon Transport in Cruise Destination Cities** kojemu je glavni cilj smanjiti utjecaj kruzera na gradsku mobilnost i reducirati emisije plinova tijekom boravka kruzera u luci. Projekt je prijavljen na prvi poziv programa INTERREG MEDITERRANEAN (MED) 2014-2020. Realizacija projekta započela je u rujnu 2016. godine.

Trajanje projekta: 36 mjeseci/3 godine

Predviđeni proračun projekta: 3.012.605,75 milijuna Eura

Predviđeni proračun LUR-a u projektu: 119.751,25 € (model financiranja 85/15; 85% EU, 15% vlastita sredstva)

### **4.3. Gradnja i održavanje objekata lučke podgradnje u lukama od državnog značaja**

**Financiranje projekata: sredstva proračuna Republike Hrvatske, vlastita sredstva  
(Aktivnost A 570325);**

Financiranje u 2017. godini: Vlastita sredstva Lučke uprave Rijeka – 20.800.000 kn

Jedan od osnovnih ciljeva razvoja luke Rijeka je i gradnja i održavanje objekata lučke podgradnje zbog dotrajalosti i neadekvatnog održavanja kako bi se održali u stanju dostatnom za daljnju upotrebu.

Lučka uprava nastavlja sa svojim ciljevima razvoja i u narednom planskom razdoblju koji su raspoređeni po cjelinama kako slijedi.

**4.3.1. Luka Raša – infrastruktura.** Na području Bazena Raša planiraju se daljnja ulaganja u objekte pomorske signalizacije, sanaciju elektro-energetskog sustava, održavanje, a i izgradnju carinske ograde dijela luke koji do sada nije imao carinsku ogragu, a u skladu sa propisima koje nalaže europska regulativa.

Tijekom 2017.godine, a zbog stalnog povećanja prometa žive stoke preko terminala za stoku u Raši kao i prometa većih brodova koji sada prevažaju stoku nameće se potreba produbljenja akvatorija. U tijeku je izrada projekta produbljenja koji mora pokazati do koje dubine je moguće produbljavati dno uz vezove T-gat i Kosi-gat stočnog terminala. Od Hrvatskih voda zatražit će se upute kako zbrinuti materijal koji nastaje produbljivanjem.

Nužna je i sanacija obale za drvo u Bršici. U tijeku je izrada projektne dokumentacije i ishođenje dozvola. Rekonstrukcija obale počela bi koncem 2017.godine i trajati će godinu dana.

**4.3.2. Luka Bakar - infrastruktura.** Vlada Republike Hrvatske donijela je Odluku o dodjeli dijela prostora bivše Koksare u Bakru lučkom području luke Rijeka površine približno 55.000 m<sup>2</sup>, ali zbog neriješenih imovinsko pravnih pitanja sa firmom Koksar d.o.o. Lučka uprava Rijeka nije u mogućnosti pokrenuti postupak investiranja na dodijeljenom platou. U periodu 2016. - 2017. godine planira se pokrenuti radove sanacije odnosno vraćanja u prvotno stanje dotrajalih dijelova obalne konstrukcije na obali Podbok. Takoder, potrebno je izgraditi novi sistem odvodnje oborinskih voda s terminala te je u tu svrhu izrađena projektna dokumentacija i ishođena građevinska dozvola, procjenjena vrijednost zahvata je do 500.000 kuna.

**4.3.3. Zajednički objekti lučke infrastrukture.** Lučka infrastruktura je dotrajala, zastarjela i nedovoljno održavana. Lučka uprava Rijeka je u proteklom periodu investirala preventivno u održavanje, za operativnost luke nužnih cjelina (elektroenergetskih postrojenja, željezničke infrastrukture, popravka carinske ograde, zamjene odbojnika i uređenju kolnika ). Luka

Rijeka d.d. je zajedničke objekate lučke infrastrukture održavala do 12. lipnja 2014. godine kada je Lučka uprava Rijeka preuzeila njihovo održavanje osim održavanja hidrantske mreže prema zahtjevu Luke Rijeka d.d. Radovima održavanja se svake godine planski u dogovoru sa Lukom Rijeka d.d. na području bazena Rijeka održavaju djelovi zajedničkih objektata lučke infrastrukture čiji je popravak ocjenjen neophodnim.

**4.3.4. Naftni terminal Omišalj (JANAF).** Na području naftnog terminala u Omišlju planiraju se ulaganja u podgradnju lučkog područja. Pored sanacije objekata podgradnje planirana su ulaganja za poboljšanje sigurnosnih te tehničkih i tehnoloških uvjeta prekrcaja. Terminal je uzorno održavan, a planiraju se i nove investicije na proširenju usluge terminala kao i ospozobljavanje sustava terminala za reverzibilni rad.

**4.3.5. Projektna dokumentacija i ostalo.** Planirana vlastita sredstva na ovoj stavci namijenjena su izradi potrebne projektne dokumentacije za realizaciju investicijskih aktivnosti kao što su usluge geodetske izmjere prostora oko zgrade putničkog terminala, glavni projekt rekonstrukcije obale u Raši, idejni projekt produženja obale u Raši, idejni projekt produženja obale Goranin u Bakru, idejni projekt vanjskog veza za putničke brodove na Riječkom lukobranu, projektna dokumentacija sanacije lansirne rampe torpedo, projekt popune školjere na Riječkom lukobranu, program interaktivne baze podataka za potrebe LKC-a.

Planirana ulaganja vlastitih sredstava Lučke uprave Rijeka u izgradnju objekata lučke podgradnje po stavkama i izvorima financiranja u 2017. godini prikazuju se u sljedećoj tablici:

**Tabela 7:** Ulaganja Lučke uprave Rijeka u gradnju i održavanje lučke podgradnje u 2017. godini po projektima

Objekti lučke podgradnje	Plan 2017.g.
1. Luka Raša – infrastruktura	1.875.000
2. Luka Bakar – infrastruktura	937.500
3. Zajednički objekti lučke infrastrukture	10.475.000
4. Naftni terminal Omišalj (JANAF)	5.810.000
5. Projektna dokumentacija i ostalo	1.702.500
<b>UKUPNO</b>	<b>20.800.000</b>

**4.3.6. Usluge održavanja.** Pored navedenih investicijskih ulaganja, u okviru finansijskog plana prihoda i rashoda u 2017. godini planiraju se i troškovi održavanja u iznosu od 6.500.000 kn za održavanje dijela podgradnje luke za suhe terete (riječko-sušački, bakarski i raški bazen) te podgradnje lučkog područja naftnog terminala Omišalj.

## **4.4. Ostala kapitalna ulaganja**

### **Financiranje projekata: vlastita sredstva**

Financiranje u 2017. godini: Vlastita sredstva Lučke uprave Rijeka – 5.360.000

#### **4.4.1. Modernizacija, obnova i izgradnja ribarskih luka, luka za manja plovila**

**Lučko područje Torpedo.** Zbog dotrajalosti cijelog kompleksa Torpedo redovno se planiraju zahvati na podgradnji i nadgradnji objekta Torpedo koja je u vlasništvu Lučke uprave Rijeka. Problem prokišnjavanja gotovo je u potpunosti otklonjen, ali je potrebno planirati interventne radove suzbijanja prokišnjavanja. Također, stanje fasada je dotrajalo do te mjere da je potrebno planirati postepenu obnovu. Usljed nepovoljnog djelovanja mora unutar lučice došlo je do urušavanja manjeg dijela obale koju treba sanirati.

U 2017. godini sredstva planirana za modernizaciju i obnovu lučkog područja Torpedo iznose 925.000 kn.

#### **4.4.2. Putnička luka**

Projekt putničke luke podrazumijeva prenamjenu putničkog dijela riječke luke u centar stalnog boravka elitnih jahti. Lučka uprava Rijeka u protekle dvije godine intenzivno ulaže u realizaciju tog projekta. Ulaganja se 2017. godini trebaju nastaviti kako bi se preobrazilo putničku luku u cijelosti.

Aktivnosti revitalizacije putničke luke podrazumijevaju izradu nužne projektne dokumentacije koja se realizira u suradnji sa konzervatorskim odjelom PGŽ, a odnosi se na uređenje partera Riječkog lukobrana.

U 2017. godini sredstva planirana za modernizaciju i obnovu putničke luke iznose 2.562.500 kn.

#### **4.4.3. Ostala ulaganja**

Za ostala ulaganja koja obuhvaćaju nužnu sanaciju poslovnih prostora, nabavu dva osobna vozila, nabavu kancelarijske i informatičke opreme te ostalih dotrajalih osnovnih sredstava finansijskim planom predviđena su sredstva u iznosu od 1.872.500 kn u što su uključena predviđena sredstva za promociju.

Tijekom 2017. godine Lučka uprava Rijeka provest će niz promotivnih aktivnosti od kojih su tri značajne (i) promocije Riječkog prometnog pravca na prostoru centralne Europe, (ii) zatim slična promocije na prostoru jugoistočne Europe, te (iii) koneferncija Transport i logistika u Rijeci. Za navedene aktivnosti promocije predviđena su sredstva u iznosu od 300.000 kn.

## 5. Razvojni projekti

Infrastrukturni objekti koji se planiraju realizirati ili započeti s njihovom realizacijom tijekom planskog razdoblja su sljedeći:

### 5.1. Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište.

Najznačajniji objekt Rijeka Gateway projekta je izgradnja novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu, koji je zamišljen kao ravno pristanište konačne dužine 680 m s prosječnom širinom od 300 m. Planirana dubina mora uz pristanište od minimalno 20 m omogućava prihvat brodova svih veličina. Terminal se gradi u dvije faze. Prva faza uključuje izgradnju pristaništa u dužini od 400 m, a druga nastavak izgradnje dodatnih 280 m, do ukupne dužine od 680 m. Financiranje izgradnje definirano je kao kombinacija sredstava iz zajma Svjetske banke, Državnog proračuna Republike Hrvatske, fondova EU i privatnog ulaganja. Prema tome, planirano je da se izgradnja prve faze novog pristaništa financira kreditom Svjetske banke dok bi se infrastruktura na postojećem dijelu terminala kao i suprastruktura i oprema financirali privatnim ulaganjem. Tijekom proteklog planskog razdoblja projekt rekonstrukcije željezničke stanice Rijeka-Teretna u funkciji novog kontejnerskog terminala odobren je za sufinanciranje iz fondova EU.

#### 5.1.1. Izgradnja 1. faze kontejnerskog terminala – 400 metara pristaništa

Ugovor za projektiranje i izgradnju Kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište potписан je u travnju 2012. godine sa združenim tvrtkama Grandi Lavor Fincosit, Nuova Co Ed Mar, Maltauro (Joint Venture).

U 2014. godini ishođena je lokacijska dozvola za izgradnju kontejnerskog terminala te građevinske dozvole za 1. fazu i 2. fazu. Pripremni radovi u zoni gradilišta započeli su 21. kolovoza 2014. godine. U travnju 2015. godine, započele su aktivnosti na izradi i postavljanju kesona u zoni gradilišta što ujedno predstavlja početak intenzivnih radova na izgradnji strukture pristaništa. Prva 4 kesona proizvedena su u talijanskoj luci Brindisi dok će preostalih 45 kesona biti proizvedeno na gradilištu u riječkoj luci. Započeto postavljanje kesona na konačnu poziciju u 2015. godini nastavljeno je jednakim intenzitetom i 2016. godini. Radi ubrzanja radova postrojenje za izradu kesona preseljeno je na lokaciju Bratislavskog pristaništa kako bi bilo zaštićeno od utjecaja mora.



Radovi vezani za izradu podmorskog temeljnog nasipa započeli su u studenom 2014. godine i uglavnom su dovršeni su koncem 2015. godine te je na dijelu istog, naneseno pred opterećenje koje služi ubrzavanju slijeganja. Postavljanje kesona na konačnu poziciju uslijedilo je nakon što je postignuto projektom zadovoljavajuće slijeganje, odnosno započelo je 17. studenog 2015. godine i do kraja 2016. godine na konačnu poziciju postavljeno je ukupno 31 keson.

Izvođenje kamenih pilota, u postojećem morskom dnu, započelo je 3. prosinca 2014., a dovršeno je 21. lipnja 2015. godine. Isti služe ubrzavanju slijeganja temeljnog tla i poboljšanju njegovih karakteristika. Zbog nemogućnosti izvedbe kamenih pilota u dvije zone uz postojeći obalni nasip, izrađeno je novo projektno rješenje za koje je dana 12. kolovoza 2015. ishodovana izmjena i dopuna građevinske dozvole faze 1. Mora se konstatirati da učinak izvedbe kamenih pilota nije dao očekivane rezultate jer je slijeganje podmorskog temeljnog nasipa i na njih položenih kesona znatno veće i trajanjem duže nego što je to projektom bilo predviđeno.

Radovi na rušenju dijela skladišta br. 23 na Bratislavskom pristaništu dovršeni su u kolovozu 2015. godine. Krajem kolovoza 2015. godine započeli su radovi na rušenju glave Bratislavskog pristaništa, kako bi se na tu poziciju mogli ugraditi početni kesoni nove obale. Dovršetak radova jaružanja, uređenja pokosa i temeljnog nasipa Bratislavskog pristaništa u svrhu postavljanje kesona predviđa se u ožujku 2018. godine.

U 2016. godini ostvaren je: (i) nastavak radova na izvedbi i zaštiti podmorskog nasipa, rušenju vrha Bratislavskog pristaništa, proizvodnji kesona i njihovoj ugradnji na konačnu poziciju, (ii) početak izvedbe mlazno injektiranog betona (mlazno injektiranih stupnjaka) ispod ugrađenih kesona. Mlazno injektiranje je tehnologija ugradnje betona injektiranjem kojim se dodatno pojačava nosivost postojećeg tla i temeljnog nasipa ispod kesona, (iii) početak radova na proizvodnji i ugradnji betonskih blokova kojima će se zatvoriti praznine između kesona prema kopnenoj strani nove obalne konstrukcije. Paralelno s tim radovima vršilo se ispunjavanje prostora između ugrađenih betonskih blokova i postojećeg kopna.

Na gradilištu je izvedeno testiranje izrade mlazno injektiranih stupnjaka izvedbom šest probnih stupnjaka na osnovu kojih se podešavaju parametri za izvedbu glavnih stupnjaka ispod kesona. Rezultati testiranja stupnjaka nisu bili zadovoljavajući pa je izvedeno dodatnih pet stupnjaka početkom kolovoza 2016. godine. Nakon dobivenih rezultata i potvrde projektanta, na sastanku održanom 26. listopada 2016. godine dogovoren je da izvođač može započeti s mobilizacijom opreme i izvođenjem stupnjaka ispod ugrađenih kesona. Radovi na izvedbi stupnjaka započeli su 19. studenog 2016. godine s planiranim završetkom u srpnju 2018. godine.

Radovi na proizvodnji betonskih blokova kojima će se zatvoriti praznine između kesona, gledano s kopnene strane nove obalne konstrukcije, započeli su početkom travnja 2016. godine. Radovi se izvode na samom gradilištu na površini uređenoj u svrhu proizvodnje i skladištenja blokova. Paralelno s radovima ugradnje blokova vrši se popunjavanje kamenim materijalom prostora između istih i postojećeg kopna.

Početkom srpnja 2016. godine započeli su radovi na izradi zaštitnih ploča morskog dna ispred kesona. Radovi se odvijaju na samom gradilištu na površini uređenoj u svrhu proizvodnje i skladištenja zaštitnih ploča. Prve zaštitne ploče postavljene su na morsko dno krajem srpnja 2016.

Važno je istaknuti da se usporedo s izgradnjom pristaništa kontejnerskog terminala odvijaju aktivnosti vezane za izgradnju ceste D-403, pripreme za značajniju modernizaciju željezničke infrastrukture koja će biti u funkciji prijevoza tereta iz riječke luke, te priprema dokumentacije za međunarodni natječej za odabir koncesionara na novom kontejnerskom terminalu.

### **5.1.2. Željezničko sučelje na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište**

Projekt unapređenja lučke i željezničke infrastrukture na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište proglašen je vrlo važnim za razvoj riječke luke, koja predstavlja jedinu hrvatsku luku na glavnim koridorima europske prometne mreže, te je preporučeno da se projekt prijavi na 2. poziv CEF-a u veljači 2016. godine. Procijenjena vrijednost prijavljenog projekta rekonstrukcije željezničke stanice Rijeka-Teretna odnosno željezničkog sučelja na kontejnerskom terminalu je 31,6 milijuna EUR.

Rekonstrukcija željezničkog kolodvora Rijeka-Teretna u funkciji željezničkog sučelja ZCT-a zajednička je investicija LUR i HŽI. Investicija se sufinancira sredstvima Kohezijskog fonda iz programa CEF u iznosu od 26,8 milijuna Eura (85%). Izgradnja će se realizirati u periodu od 2017. – 2020. godine. Projekt je značajan i zbog toga što će omogućiti porast prijevoza tereta željeznicom što, pored povećanja efikasnosti rada kontejnerskog terminala, utječe i na smanjenje negativnog utjecaja na okoliš koji proizvodi kamionski prijevoz.

U srpnju ove godine Europska komisija (EK) je predložila za sufinanciranje putem programa CEF projekt rekonstrukcije željezničke stanice Rijeka-Teretna uključujući i željezničko sučelje na Zagrebačkom kontejnerskom terminalu. Partner Lučkoj upravi Rijeka u projektu je HŽ Infrastrukture d.o.o. Ukupna vrijednost radova je 31,587,125 Eura od čega je 26,849,056 Eura (85%) financirano iz CEF-a. Grant Agreementa (Ugovora o sufinanciranju) između Lučke uprave Rijeka i INEA-e (operativnom/provedbenom tijelu EK) potpisana je 18. studenog 2016. godine.

### **5.1.3. Koncesija na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište**

Namjera davanja koncesije na kontejnerskom terminalu Zagrebačko pristanište planira se objaviti u EOJN i na web stranicama Lučke uprave Rijeka tijekom prvog polugodišta 2017. godine. Zbog očekivanog znatnog broja pitanja potencijalnih koncesionara moguće su dopune i izmijene natječajne dokumentacije čime se želi, u okviru zakonskih mogućnosti, izići u susret većini ponuditelja. Rok za dostavu ponuda planira se tijekom 3. kvartala 2017. godine kako bi se ponuditeljima dalo dovoljno vremena za pripremu ponuda.

S ciljem značajnijeg sufinanciranja projekta Kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu Lučkoj upravi Rijeka su, u suradnji s HŽ Infrastrukturom, odobrena sredstva u ukupnom iznosu od 26,849,056 Eura iz programa CEF za rekonstrukciju ranžirnog kolodvora Rijeka-Teretna. Odobrena sredstva značajno će doprinjeti povećanju konkurentnosti kontejnerskog terminala i time utjecati na zainteresiranost potencijalnih koncesionara.

### **5.1.4. Mogući problemi u provedbi projekta**

#### **a) Spor s izvođačem radova**

Zbog kašnjenja u izradi projektne dokumentacije koje je dijelom izazvano izmjenama u zakonskoj regulativi, izvođač radova na projektiranju i izgradnji Zagrebačkog pristaništa – poslovna udruga (Joint Venture) Grandi lavorи fincosit s.p.a. – Nuova Co.Ed.Mar s.r.l – Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro s.p.a., je podnio zahtjev za produženje roka izgradnje pristaništa za 853 dana kao i za nadoknadu troškova prouzročenih kašnjenjem u ukupnom iznosu od 19.538.848 eura. Ukoliko ne prihvati mišljenje Lučke uprave Rijeka o uzroku kašnjenja, izvođač bi tumačenje opravdanosti kašnjenja mogao zatražiti od Vijeća za rješenje sporova.

#### **Predložene/poduzete mjere u rješavanju problema**

Temeljem zaključaka s Upravnog vijeća održanog dana 20. studenog 2015. godine, ravnatelj Lučke uprave Rijeka je sa suradnicima angažiranim na projektu izgradnje Zagrebačkog pristaništa dana 22. prosinca 2015. godine održao sastanak sa predstavnicima nadležnog Ministarstva, kao pripremu zahtijevani sastanak pri Operativnoj skupini za pripremu i provedbu strateškog projekta Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište. Na spomenutom sastanku, a nakon provedene diskusije, predstavnici Ministarstva istaknuli su stajalište da bi dio pripremljenih materijala za daljnje postupanje Operativne skupine i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture trebala biti i odluka odnosno stajalište Upravnog vijeća Lučke uprave Rijeka o problematici zahtjeva izvođača radova ("claim") na Zagrebačkom pristaništu.

Uvažavajući mišljenje predstavnika nadležnog Ministarstva, ova se točka ponovno iznosi pred Upravno vijeće, sa prijedlogom donošenja odgovarajućeg zaključka: a) Prihvaća se prijedlog ravnatelja Lučke uprave Rijeka o pokretanju aktivnosti (neobvezujući pregovori, sastanci, koordinacija s nadležnim tijelima) usmjerenih mirnom rješavanju pitanja potraživanja Izvođača radova na projektu izgradnje Zagrebačkog pristaništa, b) Prihvaća se prijedlog ravnatelja Lučke uprave Rijeka da primarna strategija Lučke uprave Rijeka u pregovorima s Izvođačem radova o potraživanjima Izvođača istaknutim do zaključno 22. siječnja 2016. godine bude usmjerena na produženje roka dovršetka radova najkasnije do 30 srpnja 2018 godine, bez finansijskih implikacija odnosno troškova po Lučku upravu Rijeka (izuzev troškova ovjerenih od strane nadzornih inženjera) i c) Detaljni uvjeti eventualnog mirnog rješenja otvorenih pitanja / potraživanja podložni su prethodnoj suglasnosti Upravnog vijeća Lučke uprave Rijeka i nadležnih institucija Republike Hrvatske, te institucije koja osigurava financiranje projekta (Svjetska banka).

Iako je i tijekom ranije razdoblja bilo razgovora o mogućim načinima rješavanja spora, formalna inicijativa došla je od strane Izvođača koji je predložio dva postupka: provedbu postupka mirenja shodno hrvatskom Zakonu o mirenju, te (podredno tome), pokretanje FIDIC ugovorom predviđenog mehanizma rješavanja sporova što u prvoj instanci podrazumijeva Vijeće za rješavanje sporova (Dispute Adjudication Board).

U odnosu na postupak mirenja, trenutno su u tijeku pregovori o odabiru i uvjetima angažmana ovlaštenog miritelja. Između ugovornih strana je postignut sporazum da to bude gospodin

Srđan Šimac, sa dugogodišnjom karijerom suca Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, te sa značajnom miriteljskom praksom.

Izvođač pokrenuo i ugovorni postupak angažmana Vijeća za rješavanje sporova tako što je imenovao svog predstavnika, Lučka uprava Rijeka je bila primorana reagirati u ugovorom predviđenom roku, te je kao svog predstavnika imenovala prof. Vladimira Skendrovića. Ugovor predviđa da će ova dva imenovana predstavnika zajednički predložiti trećeg člana.

S obzirom da se očekuje provođenje postupka mirenja, Vijeće za rješavanje sporova ne bi aktivno započelo s radom dok se u mirenju ne utvrdi hoće li doći do mirnog rješenja spora ili ne. U svakom slučaju, obje ugovorne strane su zainteresirane da se mirenje okonča čim prije moguće. U tom smislu, potpisivanje ugovora i početak postupka mirenja očekuje se tijekom rujna 2016. godine.

Ukoliko stranke u sporu ne postignu sporazumno rješenje u skladu sa Zakonom o mirenju, Vijeće za rješavanje sporova se aktivira i donosi svoju odluku. Ukoliko stranke ne budu zadovoljne odlukom Vijeća za rješavanje sporova, moraju o tome dati obavijest (u ugovorom predviđenom roku), još jednom pokušati iznaći mirno rješenje i, ukoliko sve navedeno ne uspije, spor mogu povjeriti na konačno rješavanje arbitraži koja će se voditi u Beču. U odnosu na mirenje, i Vijeće za rješavanje sporova i arbitraža višestruko su skupljii i dugotrajniji postupci.

Dana 6. rujna 2016. godine u Zagrebu u prostorijama MPPI održan je sastanak koji je inicirala Svjetska Banka zajedno s predstavnicima MPPI i Lučke uprave Rijeka. Svjetska Banka je izričito naglasila da su rješavanje spora s Izvođačem radova i potvrda o početku realizacija ceste D403 najvažniji uvjeti za eventualno produženje roka korištenja zajma. U tom smislu, gore navedene aktivnosti Lučke uprave Rijeka su prihvачene s odobravanjem, te je još jednom posebno naglašeno da bez konkretnih aktivnosti na realizaciji ceste D403 produženje roka korištenja zajma neće biti izgledno.

Dana 9. studenog 2016. godine u Lučkoj upravi Rijeka održan je medijacijski sastanak vezan na postupak mirenja između Lučke uprave Rijeka i izvođača radova na izgradnji pristaništa kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište. Sastanak je održan kao druga faza medijacije koja je uslijedila nakon prethodnog medijacijskog sastanka održanog 24. i 25. listopada 2016. godine.

### Tijek i rezultati medijacije

Najznačajniji objekt u okviru Projekta koji se financira zajmom br. 7638 HR svakako je izgradnja novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu. U tom smislu 17. travnja 2012. godine potписан je Ugovor o projektiranju i izgradnji Zagrebačkog pristaništa predmet kojega je projektiranje i izgradnja prve faze Zagrebačkog pristaništa (400 metara obalnog zida sa pripadnim zaobiljem), te projektiranje (bez izgradnje) preostalih struktturnih dijelova budućeg terminala. Izvođač radova je poslovna udruga (Joint Venture) Grandi lavori

fincosit s.p.a. – Nuova CO.ED.MAR s.r.l – Impresa costruzioni Giuseppe Maltauro s.p.a. pri čemu vrijednost projektiranja i izgradnje iznosi 70.585.015 EUR-a.

U pogledu provedbe Ugovora o projektiranju i izgradnji Zagrebačkog pristaništa naglašavamo da je projektiranje završeno u travnju 2014. godine te je građevinska dozvola ishođena 13. kolovoza 2014. dok su radovi započeli 19. kolovoza 2014. godine što podrazumijeva da je sada izvršeno radova u iznosu od 5 % provotno ugovorenih radova te je time od ukupnog iznosa Ugovora o zajmu br. 7638 HR s današnjim danom povučeno 46.481.861,33 EUR. Rok završetka predviđenih radova planiran je 26. prosinca 2016. godine.

U međuvremenu radi poteškoća koje je imao, izvođač je počeo podnosići zahtjeve za nadoknadom troškova i produženjem roka izvođenja radova. Ti zahtjevi odnosili su se na sljedeće:

#### Tražbina 1

- kašnjenje u dostavi informacija potrebnih za izradu master plana, odnosno informacija potrebnih za definiranje lokacijske dozvole
- kašnjenje u ishođenju lokacijske dozvole
- kašnjenje zbog stupanja na snagu novog zakona o gradnji (potreba izrade geodetskog projekta)
- kašnjenje zbog dodatnih zahtjeva revidenata tijekom stručne revizije glavnog projekta u postupku izdavanja građevinske dozvole
- kašnjenje zbog nemogućnosti pristupa gradilištu prije dobivanja građevinske dozvole
- kašnjenje u ishođenju građevinske dozvole (suglasnosti na glavni projekt, sklapanje ugovora o pravima služnosti sa INA, RH i DUDI)

#### Tražbina 2

- kašnjenje radova na izradi šljunčanih pilota i izradi privremenog veza za proizvodnju kesona

#### Tražbina 3

- kašnjenje kod rušenja Bratislavskog pristaništa

U tom smislu sukladno prijašnjem stavku Izvođač je prezentirao potraživanja kao što je navedeno u nastavku:

**Tabela 8:** Potraživanja Izvođačanakon prije medijacije

Potraživanja Izvođača				
Broj tražbine	Broj dana	Indirektni trošak	Direktni trošak	Kumulativno
1	395	6.898.867,55	127.961,63	7.026.829,18
2	200	3.560.334,23	1.983.583,00	5.543.917,23
3	258	5.182.440,03	1.785.662,00	6.968.102,03
<b>Ukupno</b>	<b>853</b>			<b>19.538.848,44</b>

Lučka uprava Rijeka u tom smislu pristupila je pregovorima sa izvođačima te je, sukladno Odluci o poticanju izvansudskog rješavanja građanskih trgovackih sporova u kojima je stranka Republika Hrvatska, odnosno pravna osoba kojoj je jedini osnivač ili član odnosno imatelj udjela u pretežitom dijelu Republika Hrvatska („Narodne novine“ broj 62/2016.), a uz suglasnost Svjetske banke pristupila procesu mirenja. Stav Lučke uprave Rijeka je da bi svakako rezultat mirenja trebao biti postignut na obostrano zadovoljstvo u protivnom, shodno Fidicovom ugovoru slijedi postupak pokretanja Vijeća za rješavanje sporova (DAB), a ukoliko se niti tada ne postigne obostrano prihvatljivo rješenje, kao zadnji korak slijedi arbitraža kao dugačak i vrlo skup postupak.

Time je u listopadu 2016. godine Lučka uprava Rijeka pokrenula proces medijacije koji je rezultirao time da je je prvi medijacijski sastanak održan 24. i 25. listopada 2016. godine u prostorijama Lučke uprave Rijeka a na kojem su prisustvovali predstavnici Lučke uprave Rijeka, Izvođača radova, mritelja, predstavnika nadzora i Ministarstva mora prometa i infrastrukture.

Na prvom sastanku naporima Lučke uprave Rijeka postignuto je da je izvođač radova smanjio iznos tražbine na iznos od 9 milijuna EUR-a. uz uvjet da se produži rok izgradnje terminala slijedom čega je Izvođač predložio kraj 2018. godine kao novi rok dovršetka projekta.

Zbog nemogućnosti usuglašavanja svih otvorenih pitanja nastavak postupka mirenja dogovoren je za 09. studenog 2018. godine. Na drugom medijacijskom sastanku Izvođač dostavlja dodatnu dokumentaciju temeljem koje dokazuje iznos tražbine u visini od oko 15 milijuna EUR-a te inzistira da rok dovršetka radova bude prosinac 2018. godine. Nakon dugog postupka utvrđivanja načina obračuna i dokazivanja stvarno opravdanih troškova naporima lučke uprave i nadzora utvrđena je mogućnost prihvaćanja slijedećih činjenica koje bi bile preduvjet sklapanja sporazuma o mirenju:

- **datum dovršetka radova biti će 15.12.2018. godine**
- **na ime raznih dodatnih troškova, koje je izvođač prijavio za nepredviđene aktivnosti i radove, Lučka uprava smatra prihvatljivim iznos od 3.998.920 EUR-a, bez PDV-a.**
- Lučka uprava će pokušati dobiti odobrenje za izvođačev zahtjev koji se odnosi na mogućnosti zamjene bankovne garancije za dobro izvršenje posla s nekim drugim instrumentom osiguranja
- Lučka uprava će ubrzati proceduru odobravanja novog prijedloga izvođača za izmjenu koeficijenata za obračun klizne skale.
- Vezano na opseg radova koje je potrebno izvesti po pitanju infrastrukture i opreme u zoni obalnog zida, traži se da izvođač izvede dodatne radove koji će drenažu obalnog zida učiniti funkcionalnom, zatim dodatne radove vezane za elektro opskrbu i dodatne radove vezano za opskrbu pitkom vodom. Za navedene radove izvođač ima pravo na naknadu od 614.781,91 EUR-a, bez PDV-a.

Dana 11. studenog upućena je Upravnom vijeću kompletну dokumentaciju sa ciljem ishođenja Odluke o:

- a) prihvaćanju rezultata provedenog postupka mirenja između Lučke uprave Rijeka i Izvođača radova
- b) davanju ovlaštenja v.d. ravnatelja da u ime Lučke uprave Rijeka pristupi zaključenju Sporazuma o mirenju i Aneksa Ugovora o izvođenju radova, nakon što Vlada Republike Hrvatske dade potrebnu prethodnu suglasnost za zaključenje istih.
- c) zaduženju v.d. ravnatelja da pokrene postupak ishođenja prethodne suglasnosti pred Vladom Republike Hrvatske.

Nadalje, imajući u vidu postojeću Odluku Vlade RH o davanju suglasnosti za sklapanje Ugovora o zajmu br. 7638 HR te činjenicu da su sredstva za pokriće prihvatljivih troškova osigurana u okviru odobrenog zajma (95%) i pripadajućeg udjela sredstava Državnog proračuna RH (5%), Lučka uprava Rijeka dostavila je resornom Ministartsvu mišljenje da za potpisivanje Sporazuma o mirenju i predmetnog aneksa Ugovora s izvođačem radova nije potrebna dodatna Odluka Vlade RH te zatražili potvrdu ispravnosti mišljenja.

### **b) Cesta D403**

Spojna cesta D403 predstavlja buduću vezu između kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište i riječke zaobilaznice odnosno autoceste Rijeka- Zagreb. Iako bi kontejnerski promet kroz grad mogao biti održiv u nekom vrlo kratkom roku i s vrlo malim intenzitetom, takvo prometno rješenje bi predstavljalo veliki nedostatak za



funkcionalnost kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište i potencijalno pitanje ishođenja uporabne dozvole za budući terminal. Unatoč raznim uvjeravanjima da će se sredstva za izgradnju ceste D-403 (60 milijuna eura) biti osigurana još uvijek nema potvrde o tome. Očekuje se da će Studija izvodljivosti za cestu D-403 biti dovršena do ožujka 2017. Prema idejnom projektu cesta se sastoji od 10 dionica, izgrađena kao 3-tračna 1,25 km duga cesta s jednim dijelom kolnika u tunelu ispod naseljenog područja.

### **Predložene/poduzete mjere u rješavanju problema**

Akcijski plan pripreme dokumentacije neophodne za prijavu projekta izgradnje ceste D-403 za financiranje iz Operativnog programa konkurentnost i kohezija 2014-2020 (OPKK):

- **Master plan riječkog prometnog pravca** (naručitelj Grad Rijeka), rok izrade prosinac 2016.

- **Studija opravdanosti za cestu D-403** (naručitelj HC) – uvjet za izradu studije opravdanosti je završetak Master plana riječkog prometnog pravca – rok izrade ožujak 2017.
- **Studija utjecaja na okoliš za cestu D-403** (naručitelj HC), izradu studije je moguće započeti tek po prihvaćanju Studije opravdanosti – zatražena je ubrzana izrade studije.
- **Prijava projekta na OPKK 2014-2020** (promotor projekta HC) – zatražena je prijava projekta u najkraćem mogućem roku. Budući da je procjena troškova projekta 60 mil Eura o prijavi projekta na OPKK odlučuje MPPI (za iznose veće od 75 mil Eura odluku donosi EK).

## 5.2. Kontejnerski terminal Jadranska vrata

S ciljem povećanja kapaciteta kontejnerskog terminala Jadranska vrata na Brajdici, a sukladno planiranim porastu prometa, izgrađena je 2. faza terminala što uključuje proširenje pristaništa za još jedan privez i adekvatno povećanje skladišnih površina te izgradnju novog ulazno-izlaznog punkta. Cilj proširenja terminala je, također, omogućavanje prihvata značajno većih brodova te udvostručenje prekrcajnog kapaciteta. S istim ciljem koncesionar je instalirao novu obalnu i skladišnu opremu te ugradio dizalice za prekrcaj vagona. U proteklom periodu uspješno je dovršena 2. faza izgradnje, u sklopu čega je i izgrađena BIP – stanica kao i dograđen kapacitet u TS – Brajdica.

### 5.2.1. Željezničko sučelje na kontejnerskom terminalu Jadranska vrata

Preostala je izgradnja prekrcajne stanice za kontejnere na željezničke vagone čiji je početak odgođen zbog sređivanja zemljишno knjižnog stanja pomorskog dobra na području terminala. U svrhu uspješnog rješavanja, dokazivanja pravnog interesa izgradnje na pomorskom dobru, a na preporuku Ministarsva, Lučka uprava Rijeka je prepustila 43.000 m<sup>2</sup> lučkog područja u korist HŽ Infrastrukture d.o.o., zbog čega je bilo nužno ishoditi izmijenu lokacijske dozvole koja je 27. lipnja 2016. godine. U tijeku je promjena glavnog projekta i ishođenje nove građevinske dozvole (ukupno sedam građevinskih dozvola; tri za Lučku upravu, a četiri za HŽI). Plan je u četvrtom kvartalu 2017. početi sa izgradnjom, koja će za intermodalni dio trajati približno 8 mjeseci, dok će cijeli projekt biti realiziran do konca 2019. godine.

Nakon dogovora između LUR, HŽI i AGCT o glavnim karakteristikama i udjelima financiranja rekonstrukcije željezničkog kolodvora, ukupna vrijednost radova na željezničkom sučelju procijenjena je na 35,5 milijuna eura. Financiranje izgradnje željezničkog sučelja realizirat će se sredstvima CEF-a u iznosu od 30,2 milijuna eura s time da LUR i HŽ Infrastruktura (HŽI) zajedno osiguravaju dodatnih 5,3 milijuna eura. CEF sredstva su već odobrena.

### 5.2.2. Produbljenje mora ispred južnog veza na Brajdici

U planu je, također, produbljenje 100 m starog dijela obale Brajdica jug na spoju sa novoizgrađenom obalom. S projektantom je potpisani ugovor za izradu projektne dokumentacije sukladno suglasnostima Svjetske banke. Nakon produbljenja drugog veza, koji će biti dužine 400

m isti će imati gaz od 14,5 m. Realizacije ovog zahvata uvjetovana je porastom prometa Jadranskih vrata. Vrijednost investicije se procjenjuje na 5 milijuna EUR.

### **5.3. Prostor Delte i luke Baroš.**

U Lučkoj upravi Rijeka tijekom dužeg vremenskog razdoblja poduzimane su brojne aktivnosti i uloženi su napori kako bi se dio lučkog područja smješten u samom središtu grada (područje poznato pod nazivom Delta i Porto Baroš) prenamjenio, čime bi se ostvarili značajni prihodi kojim bi se osigurao povrat dijela kreditnih zaduženja. Upravo takva strategija razvoja spomenutog dijela lučkog područja pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka definirana je dokumentom(ima) Svjetske banke pod nazivom „Project Appraisal dokument“ (PAD, svibanj 2003., PAD studeni 2008.).

Spomenute poduzete aktivnosti od strane Lučke uprave Rijeka, podrazumijevale su kontinuiranu suradnju s Gradom Rijeka, dogovore oko budućih aktivnosti i sadržaja na prostoru kroz zajedničko provođenje arhitektonsko urbanističkog natječaja, ukazivanje na zakonodavstvo koje ograničava pa čak i onemogućuje razvoj spomenutog područja, prijedloge izmjena i dopuna Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML), izradu prijedloga posebnog Zakona koji bi se odnosio na isto područje i kojim bi se eventualno omogućio razvoj. Unatoč svim uloženim naporima, posljednji dostupan Nacrt novog ZPDML i dalje ne otvara mogućnosti predviđenog razvoja predmetnog područja.

Stoga je od strane konzultanata / pravnih stručnjaka zatraženo stručno mišljenje o mogućnostima / zaprekama za realizaciju PCI projekta kojim se utvrđuje da je isti razvoj izuzetno otežan pod uvjetima statusa pomorskog dobra koje područje ima, te postojećeg kao i novog zakonodavnog okvira.

Lučka uprava Rijeka također je u srpnju 2014. godine potpisala sa Sveučilištem u Rijeci, Ugovor o izradi studije pod nazivom „Uloga i opravdanost sudjelovanja Lučke uprave u upravljanju projektom“, kasnije izmijenjenim u „Projekt PORT CITY INTERFACE“- važan činitelj u ostvarivanju ciljeva LUR“. Cilj naručene Studije bio je iskazati vrijednost lučkog područja Delte i Porto Baroša te očekivane prihode u budućnosti koje je moguće i očekuje se ostvariti na istom, a prema prostorno planskoj dokumentaciji te arhitektonsko urbanističkim rješenjima koja se odnose na spomenuto područje, što je od osobite važnosti u slučaju da se status područja promjeni (pomorsko dobro/lučko područje).

Obzirom na položaj područja (u središtu grada) ustanovljeno je da se kvalitetniji razvoj i veći prihodi mogu ostvariti na način da se isto područje razvija kao i sam grad (marina, hoteli, poslovni, stambeni, javni prostori), a ne više u smislu lučkih aktivnosti, što bi podrazumijevalo i promjenu statusa pomorskog dobra koje područje ima. U tom se smislu traže mogući modeli razvoja, koji će uzeti u obzir i potrebe Lučke uprave Rijeka da finansijski prihodi s tog područja budu dostačni za vraćanje dijela zajma Svjetske banke u sklopu Projekta obnove riječkog prometnog pravca.

## **5.4. Informatički sustav lučke zajednice (PCS)**

Sukladno međunarodnoj praksi u svim lukama svijeta, lučke uprave su nosioci razvoja i izgradnje lučkog područja, pa se slijedom navedenoga to odnosi i na projektiranje i izgradnju jedinstvenog standardiziranog informatičkog sustava. Takvi sustavi već funkcioniraju u susjednim lukama Kopar, Trst i Venecija, a imaju ga i sve važnije luke u Europi.

Sustav PCS (engl. PCS – Port Community System) podrazumijeva standardizaciju podataka i lučke dokumentacije te unos podataka isključivo na jednom mjestu. Dalje se podaci upotrebljavaju kroz elektroničku razmjenu, a vjerodostojnost podataka se potvrđuje upotrebom elektroničkog potpisa.

Osobito treba voditi računa da je sustav u potpunosti kompatibilan sa sustavom CIMIS (Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav) koji je u domeni Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH - bez preklapanja prilikom obrade podataka. Konačni cilj u izradi je NSW (Nacional Single Window) odnosno izrada jedinstvenog sučelja za obradu podataka kako to propisuje i Direktiva Evropske komisije. Ono što je od osobite važnosti za postizanje konkurentnosti kada je riječ o spomenutim sustavima jest podizanje efikasnosti hrvatskih luka na nivo konkurentnih.

U organizaciji Lučke uprave Rijeka održano je nekoliko sastanaka tijekom 2014. i 2015. godine na temu uvođenja PCS sustava na području riječke luke, a koji bi trebao biti primjenljiv u lukama RH namijenjenim prvenstveno prometu tereta, kao i lukama namijenjenim prometu putnika. Na sastancima su bili prisutni predstavnici lučke zajednice – koncesionari, predstavnici carine, policije, udruženja pomorskih agenata, udruženja otpremnika, prijevoznika, HŽ-a koji su izrazili interes i podršku uvođenju spomenutog sustava, pored već postojećih IT sustava koje mnogi od njih već koriste u svojem djelokrugu poslovanja.

Kao mogući „koordinator“ u provođenju aktivnosti oko PCS-a za luke namijenjene prometu tereta javlja se Lučka uprava Rijeka, dok se za luke namijenjene prometu putnika kao „koordinator“ može javiti Lučka uprava Split. Nadzor nad aktivnostima koordinatora imalo bi nadležno Ministarstvo – MPPI RH.

Postavilo se pitanje da li bi Izvorni kod („Source code“) kojim raspolaže Lučka uprava Ploče mogao pojeftiniti, olakšati, ubrzati pripremu svega potrebnog za početak radnji na uvođenju PCS-a na području riječke i ostalih hrvatskih luka. Stoga se sa Lučkom upravom Ploče razgovaralo oko ustupanja spomenutog izvornog koda.

Nakon izmjene mišljenja i razgovora uslijedio je dogovor da je potrebno angažirati konzultanta koji će procijeniti što za riječku luku i ostale hrvatske luke, konkretno znači korištenje postojećeg izvornog koda u posjedu Lučke uprave Ploče - da li će njegovo korištenje pojednostaviti, pojeftiniti, ubrzati proces uvođenja PCS-a u riječkoj luci i ostalim hrvatskim lukama. Isto će se usporediti sa mogućnošću kretanja u proces uvođenja PCS-a od samog početka, dakle ne koristeći izvorni kod Lučke uprave Ploče.

Postavlja se naime pitanje svrsishodnosti korištenja PCS-a, koji je izrađen u Lučkoj upravi Ploče, u riječkoj luci i ostalim hrvatskim lukama, obzirom da isti treba prilagoditi potrebama – korisnicima na pojedinim lučkim područjima, a izrađen je prije nekoliko godina, pa je pitanje i njegove aktualnosti u ovom trenutku (i s tog su osnova vjerojatno potrebne prilagodbe i sl.). Dakle i dalje je ideja da postojeće, učinjeno na temu PCS-a u Pločama bude na korist ne samo riječkoj nego i drugim hrvatskim lukama.

U cilju stjecanja što više saznanja te iskustava i prakse u svijetu, u organizaciji Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH, održana je tijekom kolovoza 2016.g. i Radionica o iskustvima i primjeni europskih rješenja PCS sustava kao doprinos razvoju PCS sustava u Republici Hrvatskoj. Aktivni doprinos radionicama osim organizatora, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH, dali su i Ministarstvo financija – Carinska Uprava, Lučke uprave Ploče i Rijeka, te predstavnici brodarske industrije, dok je poseban stručni doprinos Radionicama dalo izlaganje stručnjaka i glavnog tajnika IPCSA-e (International PCS Association / Međunarodno PCS udruženje). Zaključeno je kako bi uvezvi u obzir volumen pomorskog prometa u hrvatskim morskim lukama za Republiku Hrvatsku bilo najefikasnije i najisplativije implementirati jedan jedinstveni PCS sustav koji bi udovoljio potrebama svih luka od osobitoga (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH s naglaskom na teretne.

U Hrvatskoj gospodarskoj komori, Županijskoj komori Rijeka početkom studenog 2016. godine organizirana je sjednica Vijeća Strukovne skupine brodara i pomorskih agencija gdje je jedna od točaka bila „Lučki informacijski sustavi (Port Community Systems - PCS)“. Na održanoj prezentaciji postavilo se pitanje “Treba li riječkoj luci PCS ?” Prisutni korisnici riječkog prometnog pravca, predstavnici koncesionara, pomorskih agencija, brodara, državnih institucija izrazili su snažnu sumnju u upotrebljivost PCS-a Lučke uprave Ploče uz primjedbu da sustav u Pločama nije u funkciji/upotrebi kao i primjedbu na mogućeg provoditelja/izvođača spomenutog sustava, tvrtke iz Kopra koji bi u slučaju korištenja postojećeg sustava Lučke uprave Ploče bio neposredno izabran. Naglašen je problem nedostaka IT experata u Lučkoj upravi Rijeka kao i činjenica su za izradu/implementaciju sustava i njegovo održavanje/razvoj potrebna značajna finansijska sredstva.

## **5.5. Objekti Pomorskog putničkog terminala.**

Pomorski putnički terminal smješten je na korjenu Riječkog lukobrana. Izgradnja koja je privredna kraju obuhvaća izgradnju dva krila zgrade kao i rekonstrukciju lukobrana u dužini jednog priveza. Pomorski putnički terminal na Riječkom lukobranu osmišljen je u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu, stvaranju ljepše slike grada i omogućavanju građanima Rijeke izlaz na more. Izgradnja zgrade putničkog terminala, kao i rekonstrukcija operativne obale te kompletno uređenje partera i šetnice u zoni prvog priveza privredni su kraju i stavljeni u planiranu namjenu. Puštanjem u promet spojne ceste podignula se je razina kvalitete Pomorskog putničkog terminala i povećala protočnost vozila na tom dijelu putničke luke. U planskom razdoblju namjerava se nastaviti s poboljšanjem uvjeta prihvata brodova i putnika te urediti parter Riječkog lukobrana u cijelosti.

## **Poboljšanje infrastrukture za potrebe kruzera**

U 2016. godini je zbog potrebe sigurnog priveza brodova na Riječkom lukobranu nabavljeno 6 kom cilindričnih odbojnika dimenzije 1.000 X 1.400 mm. Time smo dužinski pokrili 100 metara obale. Kako bi se s odbojnicima dodatno opremila obala te povećala sigurnost manevriranja i priveza brodova na tom području predlaže se nabava još 4 komada odbojnika istih dimenzija. Odbojnici bi se postavili istočno i zapadno od postojećih odbojnika odnosno na bitve 18 i 19 te 26 i 27. Time bi dobili dodatnih 80 metara pokrivenosti obale, odnosno 180 metara u cijeloj dužini.

U narednom razdoblju potrebno je dugoročno definirati i urediti područje za prihvat kruzera, posebno onih s većim kapacitetima putnika. To posebno vrijedi za provedbu opredjeljenja o afirmaciji Rijeke kao polazne luke kruzing turizma.

Na području Riječkog lukobrana moguća je i izgradnja tzv. ljetnog veza s južne strane lukobrana u blizini zgrade putničkog terminala. Prijedlog je već poznat te podrazumijeva izgradnju pristana na pilonima dužine minimalno 200 metara sa svom potrebnom opremom za prihvat brodova dužine preko 300 metara. Širina pristana bila bi oko 20 metara odnosno dok se ne dosegne dubina uz obalu od 12 metar.

## **5.6. ID kartice i video nadzor.**

Projekt obuhvaća implemenataciju sustava video nadzora na perimetru Bazena Rijeka te na sjeverno-istočnom dijelu Brajdice. Projekt ima za cilj povećati sigurnost lučkog područja pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka te omogućiti kvalitetniju kontrolu pristupa objektima i mogućnost rekonstrukcije događaja pomoću video zapisa i baze podataka kontrole pristupa. Do sada je uspostavljen sustav kontrole pristupa u Bazenu Rijeka, Sušak i Bakar. Video nadzor ulaza je postavljen na istim lokacijama, a formiran je i centar nadzora. Kupljena je oprema i SW s licencama za rad.

## **5.7. Ro-Ro terminal i terminal za drvo Bakar**

Odlukom Vlade Republike Hrvatske dio površine koju je zauzimala bivša Koksara dodijeljen je Lučkoj upravi Rijeka u svrhu lučkog prekrcaja roba. U ovom trenutku su u tijeku pregovori o budućnosti tog područja. U planskom razdoblju očekuje se u sklopu cjelovitog planiranja riječke luke izrada Master plana područja.

## **5.8. Terminal za generalne terete Raša**

Potpisom koncesijskih ugovora terminal za drvo Raša doživljava svoj intenzivni razvoj. Zbog dugotrajne upotrebe pristaništa nužno je pristupiti sanaciji obalne konstrukcije.

U proteklom periodu obalna konstrukcija je u više navrata temeljito pregledana i zaključeno da je rekonstrukcija neophodna. U tu svrhu je izrađena projektna dokumentacija te je 2012. godine ishođena građevinska dozvola koja je u međuvremenu istekla. Zbog kontinuirane upotrebe obale izgradnja je planirana u dvije faze. Idejnim projektom će se predviđeti fazna izgradnja koje

bi svaka za sebe činila funkcionalnu cjelinu čime bi se omogućio kontinuirani rad terminala za generalne terete. Početak rekonstrukcije planiran je za sredinu 2017. dok bi rekonstrukcija pristaništa završila u 2019. godini.

S ciljem osiguranja sredstava za sanaciju Lučka uprava Rijeka je prijavila projekt za sufinanciranje iz europskih fondova. U srpnju 2016. godine Lučkoj upravi Rijeka odobrena su sredstava iz programa CEF kojima se projekt sufinancira u iznosu od 45,3% odnosno 3.132.042,00 Eura od ukupno 6.914.000,00 Eura koliko je procijenjena vrijednost radova. Sukladno pravilima INEA-e, agencije EK zadužene za realizaciju programa CEF, ugovor o dodjeli sredstava (Grant Agreement) potpisana je 18. studenog 2016. godine.

## **5.9. Zaštita okoliša – sustav upravljanja okolišem.**

Zaštita okoliša postaje integralni dio transportnog lanca. Brojni propisi reguliraju obveze luke otvorene za međunarodni promet u pogledu zaštite okoliša na lučkim područjima. Realizacijom projekta uspostavio bi se prikidan i odgovarajući način sustava upravljanja okolišem, uključujući i uspostavu određenih indikatora za mjerjenje stanja okoliša, kao i izvještavanje javnosti o stanju okoliša. Jasno mora biti iskazana namjera o pridržavanju zakonskih standarda i zahtjeva, kao i briga o edukaciji korisnika lučkog područja. Uspostavljeni Sustav upravljanja okolišem podudara se sa zahtjevima praćenja stanja okoliša tijekom realizacije Rijeka Gateway projekta, tako da njihovo uvođenje ima svoju opravdanost.

Lučka uprava Rijeka u sklopu Rijeka Gateway projekta preko konzultanata vrši monitoring stanja okoliša na lokacijama; kontejnerski terminal Jadranska vrata na Brajdici, Zagrebačka obala, te Delta i Porto Baroš kroz trogodišnji period (2015. - 2017.). Praćenje stanja okoliša se sastoji od uzorkovanja/mjerenja, zatim analiziranja i izrade stručnih izvješća nakon svakog mjernog ciklusa s kratkim osvrtom na referentne granične vrijednosti i promjene u okolišu.

Sredstvima Svjetske banke i u suradnji s tvrtkom Qualitas započelo se pripreme za implementaciju sustava zaštite okoliša na području pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka, što je u listopadu 2016. godine rezultiralo i uspješnom certificiraju po novoj normi ISO 14001:2015 od strane akreditirane kuće Bureau Veritas.

Potpisan je sporazum o zajedničkom djelovanju u zaštiti okoliša između Lučke uprave Rijeka i tri najveća koncesionara (Jadranska vrata, Luka Rijeka, Janaf).

Također, izdana je suglasnost od strane Lučke kapetanije da se prihvata Plan gospodarenja otpadom s brodova na području pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka.

Početkom 2017. godine izraditi će se studija Ocjena stanja zaštite okoliša s mjerama za terminal za rasute terete u Bakru. Studijom se želi utvrditi postojeće stanje terminala za rasute terete u Bakru te njegov utjecaj na okoliš kako bi se uspostavile dodatne mjere zaštite i praćenja okoliša.

## 6. Finansijski plan Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu

### Zakonodavni okvir planiranja neprofitnih organizacija

Zakodavni okvir planiranja neprofitnih organizacija obuhvaća:

- Zakon o finansijskom poslovanju i računovodstvu neprofitnih organizacija (Narodne novine br. 121/14)
- Pravilnik o izvještavanju u neprofitnom računovodstvu i registru neprofitnih organizacija (Narodne novine br. 31/15)
- Pravilnik o sustavu finansijskog upravljanja i kontrola te izradi i izvršavanju finansijskih planova neprofitnih organizacija (Narodne novine br. 119/15)
- Pravilnik o neprofitnom računovodstvodu i računskom planu (Narodne novine" br. 1/15 i 31/15)

Plan prihoda i rashoda za 2017. godinu mora se izrađivati i donositi najmanje na razini skupine računa iz Računskog plana za neprofitne organizacije. Obavezni, Zakonom propisani dijelovi finansijskog plana su: plan prihoda i rashoda, plan zaduživanja i otplata i obrazloženje finansijskog plana. Finansijski plan može sadržavati i plan novčanih tijekova. Primici izdaci u planu novčanih tijekova planiraju se u skladu s novčanim računovodstvenim načelom (načelom blagajne). Primici i izdaci planiraju se na temelju planiranog iznosa uplata, uključujući i obračunska plaćanja.

Slijedom navedenog, Finansijski plan Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu sadrži:

1. Plan prihoda i rashoda
2. Plan investicijskih ulaganja
3. Plan zaduživanja i otplata
4. Plan novčanog tijeka

Plan je izrađen na nivou skupine podračuna, a sukladno odredbama Pravilnika sastavni dio finansijskog plana za 2017. godinu je obrazloženje plana po pojedinim kategorijama prihoda i rashoda.

Prijedlog Finansijskog plana Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu izrađen je na bazi Godišnjeg programa rada i razvoja luke Rijeka, te uz pretpostavke da će se poslovanje Lučke uprave Rijeka u 2017. godini odvijati u okviru ovih odrednica:

- Plan prometa riječke luke za 2017. godinu iznosi ukupno 11.981.685 tona tereta (od čega 4.681.685 tona suhih tereta i 7.300.000 tona tekućih tereta) i on je za 9,7 % veći od očekivanog ostvarenja prometa u prethodnoj 2016. godini (10.918.901 tona).

- Sredstva Državnog proračuna Republike Hrvatske namijenjena pokriću investicijskih nabavki fonda kapitalnih projekata za 2017. godinu planiraju se u okviru aktivnosti A570294 – Potpora Lučkoj upravi Rijeka za realizaciju zajma Svjetske banke (IBRD) za Projekt obnove riječkog prometnog pravca u ukupnom iznosu od 53.000.000 kuna i to 44.000.000 kn za tekuće donacije za vraćanje dijela kreditnih obveza (anuteta) i 9.000.000 kn na računu kapitalnih donacija za domaći udio u Projektu.

AKTIVNOST	Proračun RH za 2017.g.
1. Aktivnost A570294 – <i>Potpore Lučkoj upravi Rijeka za realizaciju zajma Svjetske banke (IBRD) – Projekt obnove riječkog prometnog pravca</i>	<b>53.000.000</b>
381 – tekuće donacije	44.000.000
382 - kapitalna ulaganja	9.000.000
<b>UKUPNO</b>	<b>53.000.000</b>

U nastavku se daje tabelarni pregled Financijskog plana lučke upave Rijeka za 2017. godinu (Plan prihoda i rashoda s obrazloženjem, Plan investicijskih ulaganja, Plan otplate zajmova i Plan novčanog tijeka).

## 6.1. Plan prihoda i rashoda s obrazloženjem

Račun iz rač. plana	OPIS	PROCJENA 2016.	PLAN 2017.	Indeks
1	2	3	4	5 (4/3)
<b>3</b>	<b>PRIHODI</b>	<b>93.739.505</b>	<b>98.849.630</b>	<b>105,45</b>
<b>31</b>	<b>Prihodi od prodaje roba i pružanja usluga</b>	<b>66.538.700</b>	<b>71.037.000</b>	<b>106,76</b>
311	Prihodi od prodaje roba i pružanja usluga	66.538.700	71.037.000	106,76
<b>34</b>	<b>Prihodi od imovine</b>	<b>9.933.000</b>	<b>9.900.000</b>	<b>99,67</b>
341	Prihodi od finansijske imovine	9.093.000	9.000.000	98,98
342	Prihodi od nefinansijske imovine	840.000	900.000	107,14
<b>35</b>	<b>Prihodi od donacija</b>	<b>16.968.000</b>	<b>17.562.630</b>	<b>103,50</b>
351	Prihodi od donacija iz proračuna	16.506.000	<b>17.100.000</b>	103,60
352	Prihodi od inozemnih vlada i međunarodnih organizacija	462.000	462.630	100,14
<b>36</b>	<b>Ostali prihodi</b>	<b>299.805</b>	<b>350.000</b>	<b>116,74</b>
361	Prihodi od naknade šteta i refundacija	250.205	350.000	139,89
362	Prihodi od prodaje dugotrajne imovine	16.600	0	0,00
363	Ostali nespomenuti prihodi	33.000	0	0,00
<b>4</b>	<b>UKUPNI RASHODI</b>	<b>83.648.419</b>	<b>87.204.980</b>	<b>104,3</b>
<b>41</b>	<b>Rashodi za zaposlene</b>	<b>10.625.678</b>	<b>10.829.510</b>	<b>101,9</b>
411	Plaće	8.786.503	8.830.440	100,5
412	Ostali rashodi za radnike	397.322	550.000	138,4
413	Doprinosi na plaće	1.441.853	1.449.070	100,5
<b>42</b>	<b>Materijalni rashodi</b>	<b>20.552.769</b>	<b>20.082.000</b>	<b>97,7</b>
421	Nakande troškova radnicima	604.731	680.000	112,4
422	Naknade članovima u predstavničkim i izvršnim tijelima, povjerenstvima i slično	269.702	335.000	124,2
424	Naknade ostalim osobama izvan radnog odnosa	45.329	45.000	99,3
425	Rashodi za usluge	16.376.646	15.555.000	95,0
426	Rashodi za materijal i energiju	1.865.087	1.923.500	103,1
429	Ostali nespomenuti materijalni rashodi	1.391.274	1.543.500	110,9
<b>43</b>	<b>Rashodi amortizacije</b>	<b>17.800.000</b>	<b>18.450.000</b>	<b>103,7</b>
<b>44</b>	<b>Finansijski rashodi</b>	<b>16.069.925</b>	<b>18.193.470</b>	<b>113,2</b>
442	Kamate za primljene kredite i zajmove	7.290.617	9.693.470	133,0
443	Ostali finansijski rashodi	8.779.308	8.500.000	96,8
<b>46</b>	<b>Ostali rashodi</b>	<b>18.600.047</b>	<b>19.650.000</b>	<b>105,6</b>
462	Ostali nespomenuti rashodi	18.600.047	19.650.000	105,6
<b>52215</b>	<b>VIŠAK PRIHODA TEKUĆE GODINE</b>	<b>10.091.086</b>	<b>11.644.650</b>	<b>115,4</b>

Tabela 9: Plan prihoda i rashoda Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu

## Obrazloženje skupine prihoda

**Ukupni planirani prihodi** Lučke uprave Rijeka u 2017. godini procjenjuju se na 98.849.630 kuna odnosno za 5,5% više od očekivanog ukupnog prihoda prethodne 2016. godine. Najveći dio odnosno 71,8 % od ukupnih prihoda čine prihodi od pružanja usluga i oni se u 2017. godini planiraju u iznosu od 71.037.000 kn što u odnosu na 2016. godinu čini povećanje od 6,8%.

Račun iz rač. plana	OPIS	PLAN 2017.
<b>3112</b>	<b>Prihodi od pružanja usluga</b>	<b>71.037.000</b>
	Prihodi od lučkih pristojbi	39.196.000
	Prihodi od koncesijskih naknada	26.191.000
	- Stalni dio	14.345.000
	- Promjenjivi dio	11.846.000
	Ostali prihodi od pružanja usluga (odobrenja za ulaz u luku, naknada za korištenje slobodne zone i dr.)	5.650.000

**Prihodi od lučkih pristojbi** kalkulirani su temeljem planiranog prometa, strukture tereta i važeće tarife. Ukupan planirani prihod Lučke uprave Rijeka od naplate lučkih pristojbi u 2017. godini procjenjuje se na 39.196.000 kuna.

**Naknada za koncesiju** planirana je na bazi postojećih koncesijskih ugovora, a ona se sastoji od stalnog i promjenjivog dijela. Stalni ili fiksni dio, koji se plaća s naslova korištenja lučkoga područja, uključujući i naknadu za korištenje dizalica „Samsung“ financiranih sredstvima EDCF zajma procjenjuje se na iznos od 14.345.000 kn, odnosno ostaje na nivou ostvarenja 2016. godine. Promjenjivi ili varijabilni dio koncesijske naknade plaća se ovisno o obujmu obavljanja djelatnosti i procjenjuje se na iznos od 11.345.000 kn i on je za 7% viši od očekivanog ostvarenja prethodne 2016. godine.

Ostali prihodi od pružanja usluga (brodska ležarina, pristojbe za vez, slobodne zone, odobrenja za ulaz u luku i dr.) procjenjuju se na 5.650.000 kuna.

**Prihodi od imovine** planirani su u iznosu od 9.900.000 kn, a obuhvaćaju 9.000.000 kn kamata i tečajnih razlika i 900.000 kn temeljem pružanja usluga najma i zakupa poslovnih prostora.

**Prihodi od donacija** iz Državnog proračuna Republike Hrvatske odnose se na imovinu koja je financirana iz sredstava Državnog proračuna RH i za 2017. godinu planirana su u iznosu od 17.100.000 kn sukladno računovodstvenom standardima neprofitnog računovodstva i usklađenjima provedenim krajem 2008. godine.

## Obrazloženje skupine rashoda

**Ukupni planirani rashodi** Lučke uprave u 2017. godini iznose 87.204.980 kn i obuhvaćaju: rashode za zaposlene, materijalne rashode, među kojima su najznačajnije usluge održavanja i komunalne usluge, rashode amortizacije, finansijske rashode (kamate po zajmovima) i ostale rashode.

Unatoč povećanom obujmu poslova: novih operativno – komercijalnih aktivnosti, izrade dokumentacije za europske projekte i međunarodnu suradnju, preuzimanja održavanja zajedničkih objekata, u 2017. godini ne planira se zapošljavanje novih djelatnika, a kod planiranja operativnih rashoda Lučke uprave Rijeka vodilo se računa o mjerama štednje slijedom čega su ukupni materijalni troškovi planirani na nivou nižem (2,3%) od očekivanog ostvarenja prethodne 2016. godine.

Rashodi za zaposlene djelatnike u 2016. godini procjenjuju se na 10.625.678 kn, dok su u 2017. godini planirani u ukupnom iznosu od 10.829.510 kn, što čini povećanje od 1,9%. Broj zaposlenih djelatnika planira se na nivou prethodne godine (60 djelatnika) a ostali rashodi za radnike planiraju se u iznosu od 550.000 kn.

Naknada troškova radnicima planirana je u ukupnom iznosu od 680.000 kuna a odnosi se na:

Račun iz rač. plana	OPIS	PLAN 2017.
<b>421</b>	<b>Nakande troškova radnicima</b>	<b>680.000</b>
4211	Službena putovanja	350.000
4212	Naknade za prijevoz, za rad na terenu i odvojeni život	280.000
4213	Stručno usavršavanje zaposlenika	50.000

Rashodi za usluge planirani su u iznosu od 15..000 kn, što je za 5 % manje od očekivanih rashoda za usluge u 2016. godini, a struktura je sljedeća:

Račun iz rač. plana	OPIS	PLAN 2017.
<b>425</b>	<b>Rashodi za usluge</b>	<b>15.555.000</b>
4251	Usluge telefona, pošte i prijevoza	300.000
4252	Usluge tekućeg i investicijskog održavanja	6.500.000
4253	Usluge promidžbe i informiranja	690.000
4254	Komunalne usluge	6.640.000
4255	Zakupnine i najamnine	195.000
4257	Intelektualne i osobne usluge	580.000
4258	Računalne usluge	70.000
4259	Ostale usluge	580.000

Usluge tekućeg i investicijskog održavanja čine 41,8 % od ukupnih rashoda za usluge i planiraju se u iznosu 6.500.000 kn i to 5.550.000 kn za održavanje dijela podgradnje luke za suhe terete (riječko-sušački, bakarski i raški bazen) i 950.000 kn za održavanje podgradnje lučkog područja naftnog terminala Omišalj.

Očekivani rashodi za materijal i energiju u 2016. godini iznose 1.865.087 kn, dok su u 2017. godini planirani u ukupnom iznosu od 1.923.500, a odnose se na:

Račun iz rač. plana	OPIS	PLAN 2017.
<b>426</b>	<b>Rashodi za materijal i energiju</b>	<b>1.923.500</b>
4261	Uredski materijal i ostali materijalni rashodi	320.000
4263	Energija	1.600.000
4264	Sitan inventar i autogume	3.500

Ostali nespomenuti materijalni troškovi planirani su u ukupnom iznosu od 1.543.500 kn a njihova struktura je sljedeća:

Račun iz rač. plana	OPIS	PLAN 2017.
<b>429</b>	<b>Ostali nespomenuti materijalni rashodi</b>	<b>1.543.500</b>
4291	Premije osiguranja	420.000
4292	Reprezentacija	93.000
4293	Članarine i naknade	320.000
4295	Ostalo (komunalne naknade i doprinos, naknada za uređenje voda i dr.)	710.500

Amortizacija (skupina 43) – Sukladno računovodstvenim standardima amortizacija kao trošak obračunava se samo za nabavljenu imovinu od 1.01.2008. godine. U prethodnom računovodstvenom sustavu nabava imovine se iskazivala kao rashod za inesticije u trenutku nabave.

Kamate za primljene kredite i zajmove planirane su sukladno dospjelim kreditnim obvezama temeljem postojećih ugovora sa Svjetskom bankom (IBRD zajmovi) i Korejskom Export-import bankom (EDCF zajam).

Račun iz rač. plana	OPIS	PLAN 2017.
<b>442</b>	<b>Kamate za primljene kredite i zajmove</b>	<b>9.693.470</b>
4421	Kamate za primljene kredite banaka i ostalih kreditora	9.693.470
	Kamate za EDCF zajam	4.770.540
	Kamate za IBRD zajmove	4.922.930

Ostali (skupina 46) – odnosi se na računovodstveno usklađivanje provedeno 2008. godine, slijedom čega Lučka uprava Rijeka iskazuje trošak za plaćene glavnice po kreditima za koje sredstva osigurava proračun kako bi se anulirao prihod od priliva iz proračuna i to za imovinu koja je nabavljena iz kredita i aktivirana je do 31. prosinca 2007. godine, a nije knjižena u rashod kad je nabavljena, već na rashod budućeg razdoblja.

## 6.2. Plan investicijskih ulaganja

**Plan investicijskih ulaganja** koncipiran je kao nastavak započetih aktivnosti u 2016. godini, a sukladno investicijskim ulaganja prezentiranim u točki 4. Godišnjeg programa rada i razvoja luke Rijeka, koja obuhvaćaju: ulaganja u Projekt obnove riječkog prometnog pravca, ulaganja u projekte financirane sredstvima fondova EU, gradnju i održavanje lučke podgradnje, te ostala kapitalna ulaganja (troškove modernizacije, obnove i izgradnje ribarske luke, putničke luke te ostala kapitalna ulaganja.

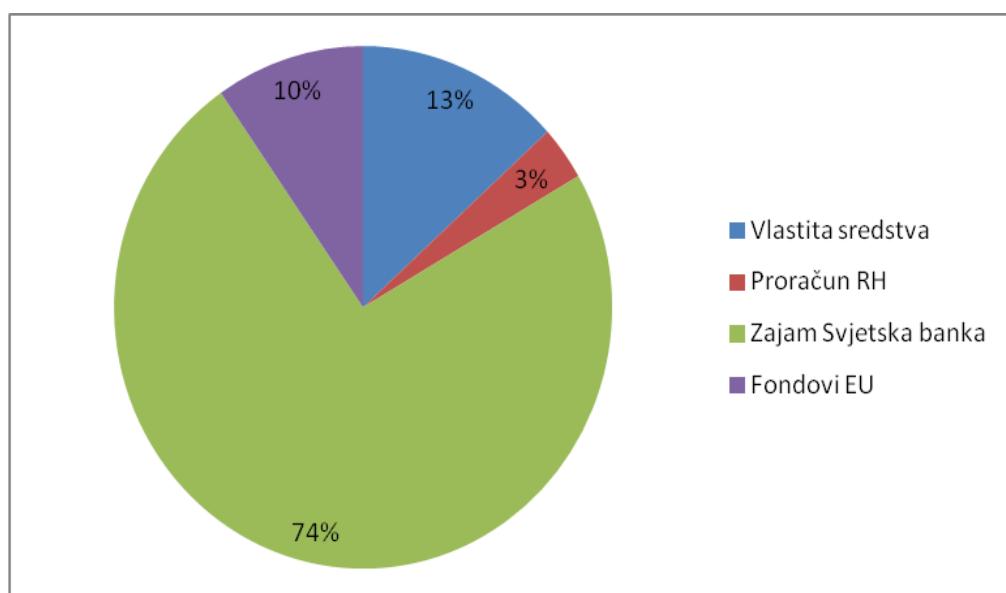
OPIS	PLAN 2017.	IZVORI FINANCIRANJA			
		Vlastita sredstva	Proračun RH	IBRD zajam	EU fondovi
1	2	3	4	5	6
<b>I. INVESTICIJSKA ULAGANJA</b>					
<b>1. Projekt obnove riječkog prometnog pravca</b>	<b>209.316.450</b>	2.314.400	9.000.000	198.002.050	0
- domaći udio u Projektu (Državni proračun RH)	11.314.400	2.314.400	9.000.000		
- zajam Svjetske banke (IBRD)	198.002.050			198.002.050	
<b>2. Projekti financirani sredstvima fondova EU</b>	<b>33.160.140</b>	7.167.145	0	0	25.992.995
- domaći udio u Projektu - vlastita sredstva LUR	7.167.145	7.167.145			
- sredstva EU fondova	25.992.995				25.992.995
<b>3. Gradnja i održavanje lučke podgr. u lukama od državnog značaja</b>					
1.1. Luka Raša .- infrastruktura	<b>1.875.000</b>	1.875.000			
1.2. Luka Bakar - infrastruktura	<b>937.500</b>	937.500			
1.3. Zajednički objekti lučke infrastrukture	<b>10.475.000</b>	10.475.000			
1.4. Naftni terminal Omišalj (JANAF)	<b>5.810.000</b>	5.810.000			
1.5. Projektna dokumentacija i ostalo	<b>1.702.500</b>	1.702.500			
<b>Ukupno 1.</b>	<b>20.800.000</b>	<b>20.800.000</b>			
<b>4. Ostala kapitalna ulaganja (vlastita sredstva)</b>					
<b>4.1. Modernizacija, obnova i izgradnja ribarskih luka</b>	<b>925.000</b>	925.000			
<b>4.2. Putnička luka</b>	<b>2.562.500</b>	2.562.500			
<b>4.3. Ostala ulaganja</b>	<b>1.872.500</b>	1.872.500			
<b>UKUPNO ULAGANJA (1+2+3+4)</b>	<b>268.636.590</b>	<b>35.641.545</b>	<b>9.000.000</b>	<b>198.002.050</b>	<b>25.992.995</b>
<b>II. IZVORI SREDSTAVA</b>					
<b>1. Državni proračun RH</b>	<b>9.000.000</b>	0	9.000.000	0	0
<b>2. Vlastita sredstva Lučke uprave Rijeka</b>	<b>35.641.545</b>	35.641.545	0	0	0
<b>3. Zajam Svjetske banke (IBRD br. 7638 HR)</b>	<b>198.002.050</b>	0	0	198.002.050	0
<b>4. Sredstva EU fondova</b>	<b>25.992.995</b>	0	0	0	25.992.995
<b>UKUPNO IZVORI SREDSTAVA 1+2+3+4</b>	<b>268.636.590</b>	<b>35.641.545</b>	<b>9.000.000</b>	<b>198.002.050</b>	<b>25.992.995</b>
<b>STRUKTURA - %</b>	<b>100,0%</b>	13,3%	3,4%	73,7%	9,7%

**Tabela 10:** Plan investicijskih ulaganja Lučke uprave Rijeka za 2017.g

Ukupna kapitalna ulaganja Lučke uprave Rijeka u 2017. godini planiraju se u ukupnom iznosu od 268.636.590 kn i to: 209.316.450 kuna ili 78% za Projekt obnove riječkog prometnog pravca, 25.992.995 odnosno 12,3 % za projekte financirane sredstvima EU fondova, 20.800.000 kn (7,7%) za gradnju i održavanje objekata lučke podgradnje u lukama od državnog značaja te ostatak od 5.360.000 kn (2%) za modernizaciju, obnovu i izgradnju ribarskih luka, za putničku luku i ostala ulaganja.

Sredstva Državnog proračuna RH namijenjena pokriću investicijskih nabavki fonda kapitalnih projekata za 2017. godinu planiraju samo u okviru aktivnosti A570294 – Potpora Lučkoj upravi Rijeka za realizaciju zajma Svjetske banke u iznosu od 53.000.000 kn, i to za domaći udio u projektu (9.000.000 kn) i za vraćanje dijela dospjelih kreditnih obveza temeljem sklopljenih IBRD zajmova (44.000.000 kn).

U Državnom proračunu RH za 2017. godinu nisu raspoređena sredstava za ulaganja u gradnju i održavanje lučke podgradnje u lukama od državnog značaja, tako da se sva ulaganja koja se planiraju na ime gradnje i održavanja lučke podgradnje moraju financirati isključivo vlastitim sredstvima. Ukupna ulaganja Lučke uprave Rijeka za kapitalne projekte u 2017. godini kreću se na nivou od 35,6 milijuna kuna i to: 20,8 milijuna kuna za izgradnju i održavanje objekata lučke podgradnje, 7,2 milijuna kuna kao domaći udio u realizaciji projekta financiranih sredstvima EU fondova, 2,3 milijuna kuna za domaći udio u Projektu obnove riječkog prometnog pravca i 5,3 milijuna kuna za ostala kapitalna ulaganja.



**Graf 2:** Izvori sredstava financiranja

### 6.3. Plan zaduživanja i otplata

Temeljem otplatnih planova odobrenih zajmova u nastavku se prikazuje rekapitulacija planova otplate po finansijskim institucijama, zajmovima i izvorima sredstava za pokriće anuiteta koji dospijevaju na naplatu u 2017. godini.

kune

OPIS	PLAN 2017.	Struktura-%
1	2	3
<b>PLAN POVLAČENJA SREDSTAVA IBRD ZAJMA BR. 7638 HR</b>	<b>198.002.050</b>	
<b>I. KREDITNE OBVEZE</b>		
<b>1. EDCF zajam (Export - Import banka Koreje)</b>	<b>19.502.522</b>	<b>24,6</b>
- kamata	4.770.539	6,0
- glavnica	14.731.983	18,6
<b>2. IBRD zajam br. 47150 HR</b>	<b>39.610.012</b>	<b>49,9</b>
- kamata	489.012	0,6
- glavnica	39.121.000	49,3
<b>3. IBRD zajam br. 47151 HR</b>	<b>16.325.193</b>	<b>20,6</b>
- kamata	543.803	0,7
- glavnica	15.781.390	19,9
<b>4. IBRD zajam br. 7638 HR</b>	<b>3.890.114</b>	<b>4,9</b>
- kamata	3.890.114	4,9
- glavnica	0	0,0
<b>Ukupno kreditne obveze (1+2+3+4)</b>	<b>79.327.841</b>	<b>100,0</b>
- kamata	<b>9.693.468</b>	<b>12,2</b>
- glavnica	<b>69.634.373</b>	<b>87,8</b>
<b>II. IZVORI ZA POKRIĆE KREDITNIH OBVEZA</b>		
<b>1. Državni proračun RH</b>	<b>44.000.000</b>	<b>55,5</b>
- Potpora za vraćanje obveza po EDCF zajmu	0	0,0
- Potpora za realizaciju zajma Svjetske banke (IBRD)	44.000.000	55,5
<b>2. Koncesionar Luka Rijeka d.d.</b>	<b>10.546.990</b>	<b>13,3</b>
- podzajam	6.225.548	7,8
- Najam dizalica "Fantuzzi" (608.653,70 USD)	4.321.442	5,4
<b>3. Vlastita sredstva</b>	<b>24.780.851</b>	<b>31,2</b>
<b>Ukupno izvori sredstava (1+2+3)</b>	<b>79.327.841</b>	<b>100,0</b>

Primjenjeni tečaj:

1 USD -7,1 kn  
 1 EUR - 7,6 kn  
 1 kn – 166,57 KRW

**Tabela 11:** Plan zaduživanja i otplata Lučke uprave Rijeka za 2017.g.

**Osnovni elementi ugovora o zajmovima navode se u nastavku:**

**1. Zajam Export-Import banke iz Koreje (EDCF zajam).** Vlada Republike Hrvatske i Vlada Republike Koreje potpisale su 16. siječnja 2001. godine Ugovor i Sporazum (Arrangement and Agreement) o zajmu Fonda gospodarskog razvijanja i suradnje (EDCF) kojim Vlada Republike Koreje omogućava Vladi Republike Hrvatske dobivanje zajma od strane korejske Export – Import banke, vladine agencije za EDCF za provedbu Projekta modernizacije Luke Rijeka. Temeljem navedenog Sporazuma i Ugovora Export – Import banke Koreje i Lučka uprava Rijeka potpisale su 15. veljače 2001. godine Ugovor o zajmu (Loan Agreement) na iznos od 34,5 milijuna USD, uz obvezu vraćanja kredita od 25 godina s počekom otplate 7 godina i godišnjom kamatnom stopom 3,5 %.

Planirani izdaci za plaćanje obveza po EDCF zajmu za 2017. godinu, sukladno planu otplate iz Ugovora o zajmu (Loan Agreement no. HRV-1) iznose 19.502.522 kn i pokrivaju se iz vlastitih sredstava Lučke uprave Rijeka.

**2. Ugovor o IBRD zajmu br. 47150 – HR.** Slijedom odluke Vlade RH o pokretanju postupka za sklapanje Ugovora o jamstvu za Projekt obnove riječkog prometnog pravca (Rijeka Gateway Project) između Republike Hrvatske i Međunarodne banke za obnovu i razvoj, Lučka uprava Rijeka je potpisala Ugovor o zajmu br. 4715 - HR, kojim je u srpnju 2003. godine IBRD odobrila Lučkoj upravi Rijeka zajam od 55,1 milijun USD na rok od 15 godina, uključujući razdoblje počeka od 5 godina. Sukladno pravilima IBRD o postotku financiranja izdataka pojedinih kategorija troškova Vlada RH je osigurala domaći udio u Projektu u vidu dodatne potpore Lučkoj upravi Rijeka od oko 320 milijuna kuna.

Rok otplate je 15 godina uključujući poček od 5 godina, kamata variabilna (šestomjesečni LIBOR na USD). Kamate dospijevaju na naplatu polugodišnje i to na dan 15. lipnja i 15. prosinca svake godine. S obzirom na poček prva glavnica dospijela je na naplatu 15. prosinca 2008.g., odnosno 15. lipnja i 15. prosinca svake iduće godine.

**3. Ugovor o IBRD zajmu br. 47151 HR.** Slijedom Odluke Vlade Republike Hrvatske od 26. travnja 2007.g. o davanju suglasnosti za sklapanje Ugovora o zajmu između Lučke uprave Rijeka i IBRD za financiranje dodatnih troškova Projekta obnove riječkog prometnog pravca, kao i Zaključka Vlade RH o prihvaćanju Izvješća o završenim pregovorima za sklapanje Ugovora o jamstvu između RH i IBRD i Ugovora o zajmu između Lučke uprave Rijeka i IBRD od 16. svibnja 2007.g. potpisani su 11. lipnja 2007. godine:

➤Ugovor o zajmu (Loan Agreement no. 4715 – 1 HR) između Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) i Lučke uprave Rijeka, kojim je IBRD odobrila Lučkoj upravi Rijeka dodatni zajam od 35,3 milijuna EUR-a (protuvrijednost 48,0 milijuna USD) za financiranje dodatnih troškova Projekta obnove riječkog prometnog pravca na rok od 13 godina, uključujući razdoblje počeka od 4 godine, i

➤Ugovor o jamstvu (Guarantee Agreement no. 4715 – 1 HR) između Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) i Republike Hrvatske za dodatni zajam za Projekt obnove riječkog prometnog pravca.

Rok otplate je 13 godina uključujući poček od 4 godine, kamata varijabilna (EURIBOR+varijabilna marža). Kamate dospijevaju na naplatu polugodišnje i to na dan 15. travnja i 15. listopada svake godine.

S obzirom na poček prva glavnica dospjela je na naplatu 15. listopada 2011.g., odnosno 15. travnja i 15. listopada svake iduće godine.

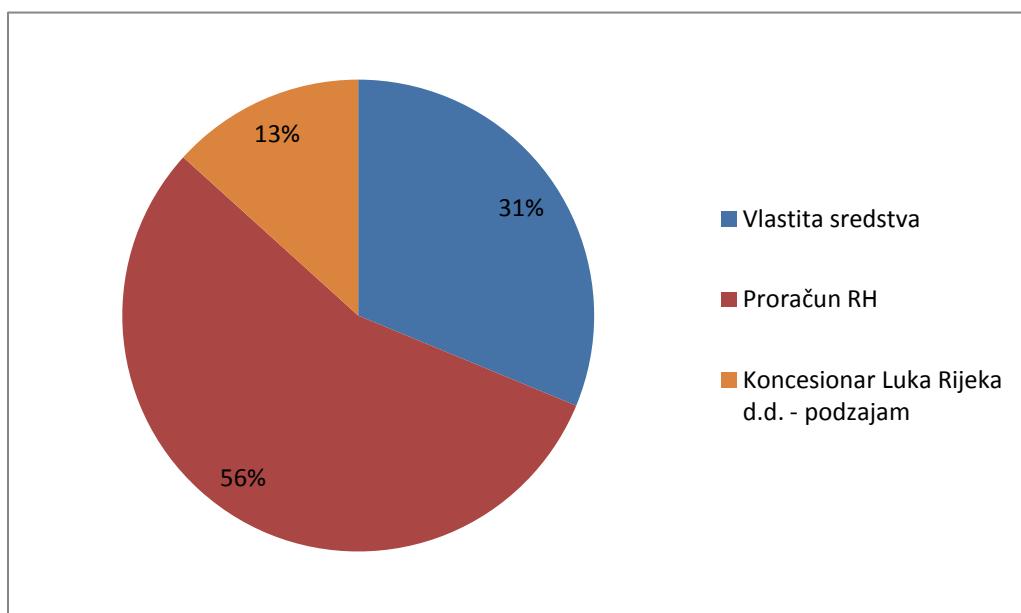
**4. Ugovor o IBRD zajmu br. 7638 HR (Rijeka Gateway Projekt II).** Slijedom Odluke Vlade Republike Hrvatske od 24. listopada 2008.g. o davanju suglasnosti za sklapanje Ugovora o zajmu između Lučke uprave Rijeka i Međunarodne banke za obnovu i razvoj za „Projekt obnove riječkog prometnog pravca II“, kao i Zaključka Vlade RH o prihvaćanju Izvješća o vođenim pregovorima za sklapanje Ugovora o jamstvu između RH i IBRD i Ugovora o zajmu između Lučke uprave Rijeka i IBRD od 14. studenog 2008. godine potpisani su 17. travnja 2009. godine:

➤ Ugovor o zajmu (Loan Agreement No. 7638 HR) između Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) i Lučke uprave Rijeka, kojim je IBRD odobrila Lučkoj upravi Rijeka zajam od 84 milijuna EUR-a za financiranje troškova Projekta obnove riječkog prometnog pravca II na rok od 23 godine, uključujući razdoblje počeka od 10 godina, i

➤ Ugovor o jamstvu (Guarantee Agreement No. 7638 HR) između Međunarodne banke za obnovu i razvoj (IBRD) i Republike Hrvatske za zajam za Projekt obnove riječkog prometnog pravca II.

Rok otplate je 23 godine uključujući poček od 10 godina, kamata varijabilna (EURIBOR+varijabilna marža). Kamate dospijevaju na naplatu polugodišnje i to na dan 15. ožujka i 15. rujna svake godine. S obzirom na poček od 10 godina prva polugodišnja glavnica dospijeva na naplatu 15. ožujka 2019. godine, a zadnja 15. rujna 2031. godine.

Ukupne kreditne obveze Lučke uprave Rijeka u 2017. godini iznose 79.327.841 kn i pokrivaju se sredstvima Državnog proračuna u iznosu od 44.000.000 kuna (55,5%), sredstvima koncesionara Luke Rijeka d.d. 10.546.990 kn (13,3%) i vlastitim sredstvima Lučke uprave Rijeka u iznosu od 24.780.851 kn (31,2%).



**Graf 3:**  
Izvori  
sredstava za  
pokriće  
kreditnih  
obveza

Lučka uprava Rijeka nema obveza za povrat kratkoročnih zajmova iz prethodne godine, niti će se tijekom 2017. godine kratkoročno zaduživati.

## 6.4. Plan novčanog tijeka

NOVČANI PRIMICI	Vlastita Sredstva	Državni proračun RH	Luka Rijeka d.d.		Zajam IBRD	Sredstva EU fondova	UKUPNO
			Podzajam	Najam dizalica			
1	2	3	4	5	6	7	8(2+3+4+5+6+7)
<b>I. NOVAC NA DAN 01. SIJEČNJA</b>	<b>27.250.000</b>						<b>27.250.000</b>
<b>II. NOVČANI PRIMICI</b>	<b>72.287.000</b>	<b>53.000.000</b>	<b>6.225.548</b>	<b>4.321.442</b>	<b>198.002.050</b>	<b>25.992.995</b>	<b>359.829.035</b>
<b>A.POSLOVNE AKTIVNOSTI</b>	<b>72.287.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>72.287.000</b>
1. Novčani primici od pružanja usluga	71.037.000						71.037.000
2. Novčani primici od nefinansijske imovine (zakup, najam)	900.000						900.000
4. Ostali primici od poslovnih aktivnosti	350.000						350.000
<b>B. INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI</b>		<b>9.000.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>198.002.050</b>	<b>25.992.995</b>	<b>232.995.045</b>
4. Novčani primici za kapitalne projekte		9.000.000			198.002.050	25.992.995	232.995.045
<b>C. FINANCIJSKE AKTIVNOSTI</b>	<b>0</b>	<b>44.000.000</b>	<b>6.225.548</b>	<b>4.321.442</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>54.546.990</b>
5. Novčani primici za kamate po zajmovima	0	0	0		0	0	0
- EDCF zajam			0				0
- IBRD zajmovi			0				0
6. Novčani primici za glavnice zajmova	0	44.000.000	6.225.548	4.321.442	0	0	54.546.990
- EDCF zajam				0	0		0
- IBRD zajmovi		44.000.000	6.225.548	4.321.442			54.546.990
<b>III. NOVČANI IZDACI</b>	<b>93.183.912</b>	<b>53.000.000</b>	<b>6.225.548</b>	<b>4.321.442</b>	<b>198.002.050</b>	<b>25.992.995</b>	<b>380.725.947</b>
<b>A. POSLOVNE AKTIVNOSTI</b>	<b>32.761.510</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32.761.510</b>
1. Novčani izdaci za zaposlene	10.829.510						10.829.510
2. Novčani izdaci za materijalne rashode	20.082.000						20.082.000
3. Ostali rashodi	1.850.000						1.850.000
<b>B. INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI</b>	<b>35.641.545</b>	<b>9.000.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>198.002.050</b>	<b>25.992.995</b>	<b>268.636.590</b>
4. Novčani izdaci za kapitalne projekte	35.641.545	9.000.000	0	0	198.002.050	25.992.995	268.636.590
<b>C. FINANCIJSKE AKTIVNOSTI</b>	<b>24.780.857</b>	<b>44.000.000</b>	<b>6.225.548</b>	<b>4.321.442</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>79.327.847</b>
4. Novčani izdaci za kamate po zajmovima	9.693.474	0	0	0	0	0	9.693.474
- EDCF zajam	4.770.539						4.770.539
- IBRD zajmovi	4.922.935						4.922.935
5. Novčani izdaci za glavnice zajmova	15.087.383	44.000.000	6.225.548	4.321.442	0	0	69.634.373
- EDCF zajam	14.731.983						14.731.983
- IBRD zajmovi	355.400	44.000.000	6.225.548	4.321.442			54.902.390
<b>NOVČANI PRIMICI – IZDACI</b>	<b>6.353.088</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.353.088</b>

**Tabela 12:** Plan novčanog tijeka Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu po stavkama i izvorima financiranja

Temeljem zacrtanog Godišnjeg programa rada i razvoja luke Rijeka u 2017. godini Lučka uprava Rijeka će nastaviti s realizacijom već započetih razvojnih projekata i započeti nove projekte, čija implementacija, uz potporu Državnog proračuna Republike Hrvatske, zajma Svjetske banke i sredstava fondova EU generira višestruke koristi u okviru nacionalnog i regionalnog gospodarstva Hrvatske.

Iz prijedloga Finansijskog plana Lučke uprave Rijeka za 2017. godinu razvidno je da će Lučka uprava Rijeka svojim poslovanjem u 2017. godini, koristeći i preostala raspoloživa vlastita sredstva na računu na dan 1. siječnja 2017. godine, uz pretpostavljenu potporu Državnog proračuna Republike Hrvatske, ostvarivati prihode dostatne za pokriće svih svojih rashoda, koji obuhvaćaju troškove redovnog poslovanja i investicijske rashode, uključujući sve dospjele obveze po zajmovima (anuitete), te ostvariti višak prihoda nad rashodima, koji se sukladno članku 16. Odluke o osnivanju, koristi isključivo za izgradnju i održavanje objekata lučke podgradnje i nadgradnje.

Ovdje je bitno naglasiti da je kod planiranja strukture izvora financiranja za pokriće investicijskih rashoda i anuiteta po dospjelim kreditnim obvezama, Lučka uprava vodila računa o postepenom smanjenju udjela sredstava Državnog proračuna Republike Hrvatske i povećanju udjela vlastitih sredstava Lučke uprave Rijeka, što je vidljivo iz priloženih tablica i grafičkih prikaza.