

TVORNICA ŽELJEZNIČKIH VOZILA GREDELJ d.o.o. U STEČAJU 10000 Zagreb, Vukomerečka cesta 89, Hrvatska.  
Tel.: centrala +385(0)1 63 28 500, 24 79 111; fax: +385(0)1 63 28 501  
e-mail: gredelj@tzv-gredelj.hr; www.tzv-gredelj.hr

## SVIM UREDNIŠTVIMA

Dopis br.: 023-08/14.MBG

Datum: 28.08.2014.

OIB: 65952859647

Društvo je upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu pod brojem

MBS: 080090216

Račun za redovno poslovanje društva vodi se kod Zagrebačke banke d.d. Zagreb, broj: 2360000-1102301518

Temeljni kapital društva iznosi 77.307.600,00 kuna i uplaćen je u cijelosti.  
Stečajni upravitelj: Pero Hrkać

## INFORMACIJA O TIJEKU STEČAJNOG POSTUPKA TŽV GREDELJ d.o.o.

**Zagreb, 28. kolovoz 2014.** – Od 1. rujna 2014. godine društvo Gredelj d.o.o. u stečaju zapošljava 496 radnika, nakon što nije produžen ugovor o radu za 235 zaposlenika. To je posljedica smanjenja, odnosno izostanka očekivanih i naručenih poslova u 2014. godini. Radi točnijeg i potpunijeg informiranja javnosti potrebno je podsjetiti na slijedeće:

Društvo Gredelj d.o.o. upisano je u sudskom registru Trgovačkog suda u Zagrebu pod brojem 080090216, kao društvo u 100% vlasništvu HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

Društvo je sudu podnijelo prijedlog za otvaranje stečajnog postupka dana 17.09.2012. godine pozivajući se na postojanje stečajnih razloga, te prilažući dokumentaciju. Kako je društvo kao dužnik priznalo postojanje stečajnih razloga, to je rješenjem Trgovačkog suda Zagreb otvoren stečajni postupak dana 01.listopada 2012. godine.

U trenutku otvaranja stečajnog postupka društvo je zapošljavalo 1464 radnika.

Zaposlenicima prije otvaranja stečajnog postupka nisu isplaćene plaće za 8. i 9. mjesec 2012. godine. Poslovne aktivnosti su gotovo obustavljene, kao posljedica blokade žiro računa koja je trajala neprekidno od 08.09.2012. (21 dan).

Zbog otvaranja stečajnog postupka otkazani su ugovori o radu svim zaposlenicima s otkaznim rokom od 30 dana.

Zahvaljujući interesu i ažurnosti poslovnih partnera poput dugogodišnjeg američkog partnera tvrtke National Railway Equipment završeni su ugovoreni poslovi prije otvaranja stečajnog postupka, a bez ikakvih dodatnih osiguranja. Kao dokaz dobro izvršenih radova i povjerenja dogovoreni su i novi poslovi vezani uz rekonstrukciju i modernizaciju i to ukupno deset lokomotiva serije GT26, dvije lokomotive serije G26 i izradu još četiri glavnih okvira za lokomotive. Svaki ugovoreni novi projekt dokazuje želju američkog partnera za daljnju suradnju.

Svi ugovoreni poslovi uspješno su okončani ili su pred završetkom.

Društvo je tijekom poslovanja u stečaju (takvu odluku su donijeli i potvrdili i vjerovnici na Skupštini 12.12.2012.) nastavilo rad i to isporukom 108 popraavljenih i moderniziranih putničkih vagona za Hrvatske željeznice, isporukom pet popraavljenih vlakova za Hrvatske željeznice, zatim isporukom 21 popraavljene i obnovljene lokomotive za HŽ Cargo, isporukom jedne popraavljene lokomotive za HŽ Putnički prijevoz, isporukom dvije lokomotive za Petrokemiju Kutina, nadalje od izvoznih projekata, isporukom popraavljenog elektromotornog vlaka, dvije popraavljene i modernizirane lokomotive te tri popraavljena i obnovljena kušet vagona i četiri popraavljena putnička vagona za Željeznice Crne Gore, zatim isporukom rekonstruirane i modernizirane dizel-električne lokomotive za željeznice Kosova, preuzimanjem od naručitelja talijanskih državnih željeznica Trenitalia dva kušet vagona, isporukom 30

glavnih okvira za lokomotive za naručitelja tvrtku NRE, isporukom 64 okvira okretnih postolja za lokomotive za tvrtku EMD, isporukom 38 okretnih postolja Y25 za Elektroprivredu BiH te isporukom ukupno trideset (30) dizelskih lokomotiva serije GT26 za krajnjeg naručitelja državne željeznice Maroka koje su proizvedene u suradnji s američkom tvrtkom NRE, a sve temeljem sklopljenih ugovora. Društvo je obavljalo i remont dizel motora i kompresora u Nuklearnoj Elektrani Krško.

Nakon otvaranja stečajnog postupka izvršena je organizacijska i financijska reorganizacija tako da je društvo od 1.studenog 2012.g. zapošljavalo 998 radnika. Oni su tijekom poslovanja u stečaju u 2013. godini imali neto plaće od 2.789,94 do 12.114,94 kuna, uz prosječnu neto plaću od 4.840,00 kuna. Rezultati takve reorganizacije ogledali su se u financijskim izvješćima za 2012. i 2013. godinu.

Međutim, treba napomenuti da je poslovanje u stečaju opterećeno i nizom teškoća koje nisu očekivane niti objektivne.

Desetak godina očekivan i pripreman projekt izrade 44 vlaka za potrebe Hrvatskih željeznica nije obuhvatio Gredelj, iako se to očekivalo, obzirom da je zatražena potvrda da Gredelj kao poslovni partner i izvršitelj dijela posla raspolaže stručnom podrškom, strojevima i alatima, te adekvatnim prostorom. Dugo očekivan i pripreman posao, unatoč čestim obećanjima u javnosti, nije dospio do Gredelja. Pored toga izostali su i redoviti poslovi tekućeg održavanja voznog parka Hrvatskih željeznica, kao društava iz iste grupe, pa i vlasnika Gredelja.

Primarna djelatnost Tvornice željezničkih vozila Gredelj je proizvodnja, popravak i modernizacija željezničkih vozila, a kako u zadnje vrijeme Hrvatske željeznice ne šalju na održavanje, popravak i remont svoja vozila, time direktno doprinose da Gredeljevi kapaciteti nisu zaposleni. Ponovno, nažalost, veliki broj radnika nije potreban.

Maćehinski odnos vlasnika i države vidljiv je iz slijedećih podataka:

Godina	Srednji popravak vagona	Popravak vlakova	Popravak dizel-električnih lokomotiva	Popravak električnih lokomotiva
2008.	71	4	13	7
2009.	24	5	16	5
2010.	7	5	12	9
2011.	20	0	3	7
2012.	49	0	12	7
2013.	90	2	0	0
2014/7	18	2	0	0

Hrvatske željeznice, dakle, ne šalju na održavanje, popravak i remont svoja vozila i motore u Gredelj, nego u isto vrijeme, na primjer, motore šalju na popravak u Belgiju. Za takav posao stranom izvođaču uredno plaćaju i za to su osigurana sredstva. Istovremeno, Gredeljevi kapaciteti ostaju nezaposleni, a radnici bez novih ugovora o radu. Tome treba dodati da postoji problem naplate potraživanja za izvršene poslove, čime se dovode u pitanje namjere Hrvatskih željeznica prema svom održavatelju i proizvođaču vozila.

Poslovna banka društva unatoč pozitivnim rezultatima i stanju računa odbila je izdati garancije za međunarodne natječaje, čime je društvo onemogućeno u sudjelovanju na natjecanjima. Radi se o natjecanju u Maroku za izradu 50 putničkih vagona. Obzirom na dosadašnju uspješnu suradnju s naručiteljem Gredelj je imao velike izgleda za dobivanje tog posla.

Općoj negativnoj klimi i ozračju doprinijeli su i napisi u medijima kojima se poslovanje u stečaju stigmatizira i omalovažava. Napisi su paušalni i nedorečeni, često u negativnom kontekstu. Stječe se dojam da su neprovjereni i zlonamjerni, a u svakom slučaju štetni.

Tijekom stečajnog postupka, a radi se o gotovo dvije godine, uredno su isplaćene plaće zaposlenicima, božićnice, regresi, poklon za djecu, sve obveze prema državi iz plaća i sve dospjele porezne obveze. Također se uredno podmiruju obveze prema dobavljačima roba i usluga.

Društvo je bilo predmetom interesa potencijalnih kupaca, koji su iskazivali veći ili manji interes za kupnju ili različite oblike stjecanja vlasništva. Najupečatljivija je bila ponuda tvrtke NRE za otkup tražbina. To je poslovni partner s kojim Gredelj surađuje u proizvodnji lokomotiva 10 godina. Ponuđen je ukupan iznos od 85 milijuna dolara kojim bi se u različitim postotcima namirile sve grupe vjerovnika. Razlučni vjerovnici (tzv. Privilegirani vjerovnici) inzistirali su na 100%-tnom namirenju svojih potraživanja, što nije bilo prihvatljivo kupcima, a dio tih vjerovnika nije ni odgovorio na primljene ponude. Stečajni vjerovnici koji nemaju osigurane tražbine nisu adekvatno odgovorili na ponudu, za razliku od radnika kojih je 96 % prihvatilo ponudu.

Ovakva ekskomunikacija i stigmatizacija društva u domaćem poslovnom okruženju doveli su do smanjenja obima poslovanja, a što ima za posljedicu i smanjenje broja potrebnih zaposlenika.

Poslovni partneri i struka upozoreni su na posljedice koje nastaju obustavom djelatnosti, rasipom stručnog kadra i sl. Međutim, čini se da će posljedice izostanka dugoročnih planova i odluka o smjeru i vođenju područja željezničkog prometa opet snositi porezni obveznici RH. U slučaju obustave poslovanja društva Gredelj, kao društva sa više od 120 godina tradicije u proizvodnji i servisiranju željezničkih vozila, sa važećim licencama za stručne popravke, verifikacijom rada na međunarodnom tržištu, stručnim i licenciranim kadrom, adekvatnim i potrebno opremljenim prostorom, više ne postoji mogućnost obavljanja servisa i popravaka lokomotiva, vlakova i vagona u RH. U tom slučaju vozni park će se morati servisirati u susjednim zemljama kao što su Rumunjska i Srbija.

Naravno da će i gašenje radnih mjesta dovest do mnogostrukih posljedica, o čemu bi svi trebali voditi računa, a osobito sindikati u svojim nastupima i aktivnostima.

S poštovanjem,

Stečajni upravitelj  
Pero Hrkać