

Adresa: **Riva 1**
HR, 51 000 Rijeka

Pošt. pret.: +385 51 146
Telefon: +385 51 / 496-609
Telefax: +385 51 / 496-509
E-mail: dionice@lukarijeka.hr

OIB: 92590920313
MB: 3330494
MBS: 0401141664 (kod Trgov. suda u Rijeci)
Žiro račun: 2402006-1100388148
(kod Erste & Steiermarkische Bank d.d.)

ZAGREBAČKA BURZA d.d.

Rijeka, 18.11.2010. godine

Sukladno odredbama Zakona o tržištu kapitala dostavljamo Vam informaciju o materijalno značajnim činjenicama objavljenu u Novom listu od 17.11.2010. godine pod naslovom

FRANCUZI, TALIJANI I NIJEMCI ŽELE GRADITI ZAGREBAČKU OBALU

u kojoj je objavljeno da se tijekom idućih nekoliko mjeseci očekuju završne financijske ponude kao i potpis ugovora o gradnji novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali koja bi trebala započeti u prvom kvartalu 2011. godine, a graditelj bi trebao biti izabran između tri strane tvrtke, Strabaga iz Njemačke (kooperant Pomgrad), Vinci Constructiona iz Francuske (kooperant Dredging International) i Coedmara iz Italije (Osijek Koteks). Raspisan je i natječaj za nadzor gradilišta pa će iduće razdoblje biti ključno za realizaciju projekta koji kasni gotovo pet godina (ukoliko se uzmu u obzir prvi rokovi iz razdoblja suradnje s japanskom tvrtkom Kajima International s kojom je ugovor o gradnji raskinut nakon što se utvrdilo kako je stanje tla u podmorju bitno lošije od očekivanog, pa je i ugovor po tada ugovorenim cijenama postao neodrživ).

Ravnatelj Lučke uprave Rijeka Bojan Hlača ističe da je financiranje osigurano jer je rezervirano oko 110 milijuna dolara kreditnih sredstava a izvršena je i temeljita priprema natječaja u čemu su sudjelovali stručnjaci Svjetske banke, tvrtke Hill International, španjolske tvrtke Igeo Test (koja je izradila elaborat o stanju tla u podmorju), kao i domaćih revizora projekta iz Građevinskog fakulteta u Zagrebu i tvrtke Hidroelektra, tako da danas precizno znamo da čvrsto tlo imamo tek na dubini od 70 metara, dok muljevito dno počinje na dubini od 30-tak metara na cijeloj dužini buduće obale.

Upravo iz tih razloga su uvjeti natječaja bili vrlo rigorozni i nije ih mogla samostalno ispuniti ni jedna domaća tvrtka. Ujedno je omogućeno budućem graditelju da može graditi prema postojećoj dokumentaciji s kombinacijom pilota i kesona ili može ponuditi i alternativnu metodu gradnje, ističe Hlača, dodajući kako za njega eventualni novi neuspjeh nije opcija jer terminal jednostavno mora biti izgrađen.

O rokovima izgradnje će se moći govoriti tek kad se izabere izvođač radova i potpiše ugovor, što bi trebalo uslijediti do kraja ožujka iduće godine. Cilj nam je završiti gradnju do rujna 2015. godine, kada i inače svi projekti u Rijeka Gateway 1 i 2 moraju biti okončani.

LUKA RIJEKA d.d.
• REGISTAR DIONICA •
51000 RIJEKA, Riva 1

Uprava društva:



Francuzi, Talijani i Nijemci žele graditi Zagrebačku obalu

Tijekom idućih nekoliko mjeseci očekuju se završne financijske ponude, kao i potpis ugovora o gradnji koja bi trebala započeti u prvom kvartalu 2011. godine

RIJEKA ► Graditelj novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali trebao bi biti izabran između tri strane tvrtke, Strabaga iz Njemačke (kooperant Pomgrad), Vinci Constructiona iz Francuske (kooperant Dredging International) i Coedmara iz Italije (Osijek Koteks). Ove tvrtke ušle su u drugu fazu pretkvalifikacije za gradnju ukupno 680 metara duge obale te se u idućih nekoliko mjeseci očekuju završne financijske ponude, kao i potpis ugovora o gradnji koja bi prema planovima Lučke uprave Rijeke trebala započeti u prvom kvartalu iduće godine. Raspisan je i natječaj za nadzor gradilišta pa će iduće razdoblje biti ključno za realizaciju projekta Zagrebačke obale, čija realizacija kasni gotovo pet godina ukoliko se uzmu u obzir prvi rokovi iz razdoblja suradnje sa japanskom tvrtkom Kajima International s kojom je ugovor o gradnji raskinut nakon što se utvrdilo kako je stanje tla u podmorju bitno lošije od očekivanog, pa je i ugovor po tada ugovorenim cijenama postao neodrživ.

Saipem odustao

U postupku pretkvalifikacije u užem izboru bilo je ukupno pet tvrtki, ali su od

tehničkog dijela ponude odustali belgijski Jan de Null i talijanski Saipem. Na pitanje koji su argumenti za vjerovanje da će ovoga puta projekt Zagrebačke obale doista biti realiziran, ravnatelj Lučke uprave Rijeke Bojan Hlača odgovara kako je financiranje osigurano te je rezervirano oko 110 milijuna dolara kreditnih sredstava. Drugi argument trebao bi se kriti u temeljitoj pripremi natječaja u čemu su sudjelovali stručnjaci Svjetske banke, tvrtke Hill International, španjolske tvrtke Igeo Test, koja je izradila elaborat o stanju tla u podmorju, kao i domaćih revizora projekta iz Građevinskog fakulteta u Zagrebu i tvrtke Hidroelektra.

Uključena struka

– Upravo poučeni prvim iskustvom nastojali smo biti

KAŠNJENJE

Realizacija kasni gotovo pet godina uzmu li se u obzir prvi rokovi iz razdoblja suradnje s japanskom tvrtkom Kajima International



Simulacija budućeg kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali

maksimalno temeljiti i uključiti struku. Danas precizno znamo kakvo je stanje tla i to je možda i najteži dio projekta, jer imamo čvrsto tlo tek na dubini od 70 metara, dok muljevito dno na praktično cijeloj dužini buduće obale počinje na dubini od 30-tak metara. U tako teškim uvjetima se rijetko radi i zato je Zagrebačka obala velik izazov za struku. Molo Settimo u Trstu je donekle sličan, ali je tamo čvrsto tlo na nekih 40 metara.

Upravo zbog toga su uvjeti natječaja bili vrlo rigorozni i nije ih samostalno mogla ispuniti ni jedna domaća tvrtka. Ujedno je omogućeno budućem graditelju da može graditi prema postojećoj dokumentaciji s kombinacijom pilota i kesona ili može ponuditi i alternativnu metodu gradnje, ističe Hlača, dodajući kako za njega eventualni novi neuspjeh nije opcija jer terminal jednostavno mora biti izgrađen.

Darko PAJIĆ

Završetak do rujna 2015.

Rokovi su zasad nepoznanica, barem dok se ne izabere izvođač radova i potpiše ugovor, što bi trebalo uslijediti do kraja ožujka iduće godine. Cilj je ipak završiti gradnju do rujna 2015. godine, kada i inače svi projekti u Rijeka Gatewayu 1 i 2 moraju biti okončani. Planira se između ostalog i nasipavanje 2 do 3 milijuna kubika materijala, ovisno o tehnici gradnje, a paralelno bi trebala krenuti i gradnja ceste D-403. Krajnji efekt za razvoj riječke luke trebao bi biti velik zbog dodatnog kapaciteta većeg od 500.000 TEU-a te dubine od minimalno 17 metara, što omogućava pristan najvećih kontejneraša i bitno je više od ostalih sjevernojadranskih luka. Novci su spremni, preostaje samo izgraditi terminal.