

Republika Hrvatska

Trgovački Sud u Rijeci

Zadarska ulica, 1

51000 Rijeka

Stečajni Upravitelj, Gospođa Vesna Stančić

Predmet: Stečajni postupak Trgovačkog društva Miklavija Logistic Center.

Gospođa Vesna Stančić, s pozivom na stečajni postupak otvorenim 18.06.2014 godine,

pri Trgovačkom Sudu u Rijeci, pod poslovnim brojem: St-1048/13-15

Na ljubaznu pozornost Gospođe Vesne Stančić,

Sastavio pismo, Dr. Andres Buehler ovim se obraća vašoj osobi u ulozi stečajnog upravitelja s namjerom da vam objasnim namjeru, moju i od moje tehničke radne skupine, osnovane s ciljem pripreme Projekta logističkog razvoja na teritoriju Rijeke (Luka i Interporto), s obzirom na to da ista, zbog svog zemljopisnog položaja, čini ga posebno pogodnim za stvaranje infrastrukture sposobne za stvaranje značajnih i trajnih kretanja robe i ljudi, unutar i izvan Europe, kroz ovo područje.

S obzirom na,

prvo, Općina Matulji 10. Listopada 2002 g., u odnosu na ideju i mogućnost izgradnje Intermodalnog terminala na čvoru Rupa, pozitivno se izrazila odlukom da zatraži da se odgovarajuća površina zemljišta dodijeli u vlasništvo Općini Matulji, a da to i **dalje ostaje vlasništvo javne vlasti i da se ista može smatrati doprinosom** u tvrtki koja se osniva. Sve prema dokumentaciji:

Klasa; 022-05/02-01/26

Ur.br.: 2156-04/02-03

Matulji, 23.10.2002

drugo, Ministarstvo regionalnog razvoja, šumarstva i vodnog gospodarstva, na zahtjev Općine Matulji, koja je zatražila ustupanje zemljišta u vlasništvu Republike Hrvatske s ciljem izgradnje poduzetničkog područja RZ-12 (Miklavija) temeljem odredbi članka 51. I 51.a Zakona o šumama (" Narodne novine" br.140/05., 82/06., 129/08., 80/10. I 124/10.) te Odluke o davanju ovlaštenja Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i vodnog gospodarstva o izdvajanju šuma ili šumskog područja u vlasništvu Republike Hrvatske iz šumsko- gospodarskog područja Republike Hrvatske ("Narodne novine" br. 63/06. I 66/07.), sukladno članku 96. Zakona o općem upravnom postupku (" Narodne novine" br. 49/09.), gdje je data mogućnost Općini Matulji da se izgradi Poslovna zona- RZ – 12 (Miklavija). Sve prema dokumentaciji:

Klasa; UP/I -946-02/11-01/12

Ur.br.: 538-07-1/0155-11-4

Zagreb, 11. Ožujka 2011 godine

treće, Gradonačelnik grada Rijeke Gospodin Vojko Obersnel, dana 18.02.2011. uputio je Vladi Republike Hrvatske, osobi zamjenika Premijera, gospodinu Domagoju Ivanu Miloševiću, pismo u vezi s Logističkim centrom prometa i poslovnom zonom Miklavija u općini Matulji, u kojem je prvi građanin Rijeke pozvao lokalne i središnje institucije na interakciju, ističući tri glavne točke:

A). Projekt Transportno logističkog centra i Poslovne zone Miklavja u općini Matulji - Projekt Miklavija - od velike je važnosti za razvoj riječkog područja. Da bi isti trebao obuhvaćati izgradnju prometnog i logističkog terminala sa svom potrebnom infrastrukturom, a komplementaran je s projektom Riječkog prolaza, posebno u modernizacijskom dijelu luke Rijeka, uz osiguranje kontejnerskog terminala na Brajdici, izgradnja novog pravca ceste Terminal - Luka (cesta DC-403 i DC- 404). Cjelina koja doprinosi poboljšanju prometa robe i ljudi kroz riječku luku.

B). Općina Matulji, osim što ima zemljišta koje je uknjižila uz suglasnost s Ministarstvo regionalnog razvoja šuma i vodnoga gospodarstva, gdje drži 30% udjela u tvrtki.

C). Ističe se mogućnost korištenja europskih fondova kroz pretpriступni program (IPA) kako bi se iskoristile mogućnosti koje već postoje u Europskoj uniji za pokretanje projekta Miklavija.

Klase: 023-01 / 11031 URBR. 217001 15-00-11243, od 17.veljače 2011 godine

S OBZIROM NA SVE OVO

i promatrajući trenutne uvjete, vjerujemo da je korisno izbjeći gubljenje cjelokupnog rada i predanosti uložених u proteklіm godinama i moći krenuti od najboljih vrijednosti i aspekata razvijenih do danas.

Cilj nam je stvoriti logističko-turistički projekt (**komercijalni i turistički Inter Pass**) u Rijeci - Hrvatska, pružajući dinamiku i perspektivu korištenja prostora koje bismo želјeli koristiti i koji premašuju i proširuju razvojne kapacitete pretpostavljene tijekom godina. u kojem je bio zamišљen projekt Miklavija.

Novi projektni model moći će generirati novi ekonomski i socijalni strukturni poredak uglavnom usmjeren na državu Hrvatsku i šire na tržište poput tržišta srednje i istočne Europe

Da bi se sve moglo provesti, bitno je djelovati uz izravno sudjelovanje i u sinergiji Trgovačkog suda u Rijeci, Grada Rijeka i Općine Matulji, Primorsko Goranske Županije. Uloga svakog od njih bitna je kako bi se razumјelo **postoje** li političko-administrativni i financijski **UVJETI**, da bi se postigla **želјena i zajednička namjera**, unija bez koje bi bilo teško postići želјeni rezultat ostvarenja Projekta logistike i turizma.

Questi sono i cinque principali aspetti dei quali abbiamo la necessità di avere un riscontro unitario: Ovdje imamo pet glavnih aspekata za koje moramo imati jedinstvenu povratnu informaciju:

1. uvjete pod kojima je moguće preuzeti tvrtku Miklavija, budući da je istoj već namijenjeno zemljište koje se smatra pogodnim za razvoj infrastrukture s administrativnim i urbanističkim ovlaštenjima bitnim za izgradnju infrastrukture potrebne za premještanje robe;
2. uloga Grada Rijeka koja se mora pripremiti za promicanje i odobravanje urbanističkih radova potrebnih za razvoj prostora i infrastrukture u luci koji su neophodni kako bi se omogućio dolazak i upravljanje teretnim brodovima s robom i brodovima za krstarenje u skladu s turističkim tokovima. U zračnoj luci Rijeka / KRK - otok Krk kako bi se cijeli terminal prilagodio najvišim tehničkim i funkcionalnim standardima, kako bi bio prikladan za primanje interkontinentalnih letova;
3. Općine Matulji koja se mora pripremiti za promicanje i odobravanje radova urbanog planiranja (Luke i Interporta), potrebnih za razvoj logističke infrastrukture i dopunskih radova na cestama;
4. uloga privatnog Subjekta (NewCo EuroMar s javnom većinskom dioničarskom strukturom), novog poduzeća koje bi se uspostavilo za preuzimanje tvrtke Miklavija, u ulozi promotora, koordinatora i

menadžera cijelog logističkog projekta, koji ima potrebnu profesionalnost, znanje i financijska sredstva kako bi se upravljalo svim fazama KOORDINACIJE za projektiranje i izgradnju svih postrojenja i infrastrukture;

NOTA BENE.

EuroMar će razviti logistički projekt u partnerstvu s tvrtkom Katoen Natie (sa administrativnim sjedištem u Antwerpenu u Belgiji), vrhunskom multinacionalnom kompanijom u smislu prometa koje razvija i pruža logistička i inženjerska rješenja po mjeri, s uslugama od ponude skladišna rješenja za dizajn, izgradnju i upravljanje platformama na licu mjesta i više korisnika.

Katoen Natie može odmah započeti logistiku robe koncentrirajući se na Rijeku, sve pokrete usmjerene prema srednjoj i istočnoj Europi.

5. uloga javnih tijela, počevši od Grada Rijeka i Općine Matulji koji se, zbog svoje nadležnosti i institucionalne uloge, mogu pripremiti za PODNOŠENJE formalne i službene prijave središnjim tijelima vlasti Hrvatske, kako bi mogle dobiti dostupna **financijska sredstva EU-a**. U ovom specifičnom trenutku, pored zajedničkih **strukturnih fondova EU**, odmah su dostupni i **fondovi Plana oporavka** koji su u trenutne tekuće izdatke povjereni državama EU-ima, kako bi se financirali strateški radovi za njihov ekonomski i socijalni razvoj.

NOTA BENE.

Ovaj projekt ima sve vrijednosti koje treba definirati i smatrati STRATEŠKIM, a prijedlog mora poći od OPĆINSKIH i GRADSKIH UPRAVA koje bi najviše uživale u blagodatima ovog projekta, a prije svega na razini kvalificiranog i stabilnog zaposlenja.

Logističko - turistički projekt (**komercijalni i turistički Inter Pass**) u Rijeci - Hrvatskoj, kao i svi SLOŽENI PROJEKTI, trebaju se rješavati i razvijati zajedničkim dijeljenjem i jedinstvenim administrativnim i financijskim, javnim i privatnim djelovanjem.

Imajući to na umu, uspostaviti će se operativna struktura unutar EuroMara, na čelu svih segmenata Projekta i sastavljena od najboljih ljudskih resursa kojima država Hrvatska može raspolagati za izgradnju ovog Projekta.

LOGISTIČKO – TURISTIČKI PROJEKT

Presentacija

TRŽIŠTE

Tržište na koje naš projekt želi odgovoriti je sljedeće:

- roba, jer na Gornjem Jadranu postoji potreba da se mogu imati odgovarajući prostori za ulazak i izlazak, Transshipment koji mogu opslužiti cijelu Srednju i Istočnu Europu, sastavljenu od približno 120 milijuna potrošača;
- shvaćenih kao turisti, budući da nakon Italije postoji snažan interes za sve susjedne zemlje, za dio najvećeg turističkog toka na svijetu, azijski i posebno kineski, koji za razvoj mora zahtijevati referencu i odgovarajuće strukture kako bi se omogućile izravne veze s Azijom, poput olakšavanja i omogućavanja dolaska turističkih tokova.

Azijski turisti koji se kreću godišnje broje oko 110 milijuna ljudi, i među svim odredištima preferiraju Europu, što potvrđuju međunarodna turistička izvješća. Cilj nam je krenuti s najmanje 500 000 ljudi, do najviše dva milijuna ljudi u razdoblju od jedne do pet godina

KONCEPT

Koncept projekta predviđa sudjelovanje i povezivanje tri glavna i raznolika područja koja se u svojim različitim funkcionalnim ulogama moraju međusobno dopunjavati i nadopunjavati, jamčeći pokrivenost svih svojih multisektorskih i multifunkcionalnih usluga tipičnih za Inter Pass u njihovoj uniji . Uglavnom, su to:

- Luka Rijeka
- Aerodrom Rijeka/ Krk – Otok Krk
- Područje HUB-a zaleđu od 160 ha

Projekt i NewCO EuroMar kao njegova provedba i voditelj projekta Inter Pass zajedno s hrvatskom državom, pružaju kontekstualnu kombinaciju razvoja Interporta:

- stvaranje izravne veze s obalom Zagrebačkog pristaništa, trenutno duljine od 400 metara, koja se mogu proširiti do 680 ili čak 1200 metara (Luka Rijeka),
i
- novi Interporto na području zone Miklavije, s obzirom da je 2011. godine Ministarskom uredbom Hrvatska država "donirala" Općini Matulji površinu od 160 hektara zemlje s posebnom namjenom za stvaranje Projekta Interporto na području Radne zone Miklavije u Općini Matulji,
i
- Zračna luka Rijeka / Otok KRK pretvoriti u interkontinentalnu zračnu luku koja će se koristiti za razvoj komercijalne i turističke razmjene između Kine i EU, prilagodbom infrastrukture koja može podržati kapacitete usmjerene na uspostavljanje logističkih lanaca (robe i ljudi) na Interkontinentalnoj razina.

HUB.

Za komercijalni i turistički Inter Pass HUB mislimo na multidisciplinarnu infrastrukturu strukturiranu u tri različite zone, od kojih svaka ima svoju specifičnu funkciju, izgrađenu i sačinjenu od tri različita područja (luka, zračna luka i zaleđe) osmišljena kako bi mogla objediniti kretanje i razvrstavanje robe i ljudi i biti sposoban za izvršavanje tri osnovna zadatka:

1. Logistička djelatnost s teretima u službi države Hrvatske, srednje i istočne Europe s potencijalnim slivom od oko 120 milijuna europskih potrošača, uz pomoć raspoloživosti Paneuropskog koridora V, koji je jedan od 10 puteva komunikacije srednjoistočne Europe, i prolazi gradove Veneciju, Trst, Ljubljano, Maribor, Budimpeštu, Užgorod, Leopold , Kijev i podijeljen je u tri zone:

Zona A:

Bratislava, Žilina, Košice, Užgorod;

Zona B:

Rijeka, Zagreb, Maribor;

Zona C:

Porto Tolero, Sarajevo, Osijek, Budimpešta.

2) turističko logističke aktivnosti koje će se koncentrirati u luci i zračnoj luci izgradnjom zgrada visokog značaja i arhitektonske i tehničke vrijednosti, sposobnih za podršku kod dolaska i upravljanju brodovima za krstarenje težine od 100 000 DWT sa prosječnim transportnim kapacitetom od 4500 turista i sposobnim zrakoplovima za pokrivanje interkontinentalnih udaljenosti s prosječnim prijevoznim kapacitetom od 450 turista. Uz komplementarne funkcije, ove će se infrastrukture morati integrirati s multifunkcionalnim strukturama poput poslovnih centara, ugostiteljstva, trgovačkih i multimedijskog centara, obrtničkih i izložbenih centara, usluga povezivanja i promocije s teritorijom Hrvatske i cjelokupnim prometnim i turističkim sustavom. Na taj bi se način implementirala svrha i funkcija HUB-a, preuzimajući funkciju upravljanja, koordinacije i promocije sa svim komercijalnim operaterima u Hrvatskoj pogodovanje gospodarstvu turističke industrije i prometa države Hrvatske, čineći ga neprestano upotrebljivim i distribuiranim tijekom cijele godine.

Infrastruktura koncipirana na ovaj način i sposobna ponuditi valentnost teritoriju (i ne samo u Rijeci), istodobno estetska, inženjerska, arhitektonska, funkcionalna i ekonomska, sposobna skrenuti pozornost tržišta na međunarodnoj razini, zbog svojih unutarnjih mogućnosti i funkcija korištenja.

TURIZAM.

Značajni građevinski projekti u hotelijerstvu i zdravstvu.

U turističkom sektoru, sektori od najveće važnosti koji će se razvijati projektima na visokoj razini usmjerenima na obitelji, starije osobe i poslovanje u Europi, s ciljem stvaranja integrirane rezidencijalne skrbi za razvoj međunarodnog obrazovanja u područjima jezika, umjetnosti, sporta, glazbe i kina.

Svaka građevinska intervencija može imati tri različita smjera.

Prvi.

Projekti u kojima je poželjno samo i isključivo interveniranje u postojećim urbanim središtima radi ponovne izgradnje i ponovnog razvoja postojeće urbane matrice na novim zgradama komplementarnim s postojećim urbanim područjima, kako na javnim tako i privatnim (stambenim, tercijarnim i industrijskim).

Sve u odabranom i identificiranom broju obalnih i kontinentalnih urbanih središta, koje će se pretvoriti i razviti pomoću formule Raširen Hotel. Kontekst stambeno naselje mogu biti povijesna središta i predgrađa koja s integriranim dizajnom mogu poprimiti novi urbani identitet i pružiti sebi život vrijednosti i kvalitete s višenamjenskim ulogama hotelske recepcije.

Drugi.

Izgradnja luksuznih hotela povezanih i uključenih u Integrirane tematske parkove, razvijanje hotelskog sustava koji može, kao primjer, okupiti muzeje, kazališta, kina s funkcijom integracije i unapređenja istih struktura, povezanih s mediteranskim parkovima sposobnih poboljšati i integrirati kulturnu funkciju s onom prirodnom i hotelsko-zdravstvenom.

Treći.

Industrijska područja degradirana ili u svakom slučaju nekorištena ili odbačena da bi se obnavljala i / ili izgradila kako bi se koristila za inovativne industrijske proizvodnje bez ikakvih onečišćujućih emisija, za izgradnju beskarinskih trgovačkih centara i industrijskih parkova za prekograničnu e-trgovinu i zelenu ekonomiju u neiskorištena ili pod kapacitirana industrijska područja.

Isti i uglavnom na područjima postojećih luka i namijenjenih primanju turističkih tokova s brodovima za krstarenje i s postojećom zračnom lukom koja će se pretvoriti u interkontinentalnu zračnu luku.

Partner projekta.

Ovaj je aspekt od primarne važnosti kako bi se te vrijednosti pokazale našem prvom referentnom partneru u projektu: Wanda Group.

Wanda Group je tvrtka koja je u Aziji na prvom mjestu po prometu i upravljačkim kapacitetima, kako u organizaciji putovanja, tako i u smještaju turista. Stvorili su niz projekata koji se kreću od nekretnina do zabavnih parkova, multimedijских parkova, turističkih centara kao što su turoperator i turističke agencije.

Primarni igrač ove razine može djelovati samo pred širokom i visokom vizijom, a naš razvojni i operativni model želi odgovoriti na ove potrebne uz estetske, funkcionalne i upravljačke vještine.

Nadalje, i u cjelini, ovaj model urbane generacije i regeneracije omogućuje nuđenje novog Modela identiteta, prije svega za poboljšanje kvalitete života građana Hrvatske, i istodobno pokazuje i jamči sposobnost dobrodošlice i upravljanja važnim turističkim tokovima iz Azije.

PROMOTORI PROJEKTA.

Projekt je zamišljen nakon što smo shvatili da bi geografski položaj Rijeke pogodovao Ideji, pa smo stoga smatrali mogućim predložiti takvu ideju.

Zovem se Andres Buehler i više od 50 godina bio sam na vrhu najvećih i najkvalificiranijih tvrtki povezanih s međunarodnom logistikom i globalnim pomorskim prijevozom.

Neke stručne napomene:

1. Kao Predsjednik Uprave Goth & Co Grupe (CH) s 14 000 zaposlenika koji posluju u 16 zemalja i prihodom od 1,3 milijarde eura BTG / g., upravljao sam razvojem i strategijama Grupe.
2. Sudjelovao sam u razvoju transportnih sustava grupa kao što su Nestlè, Migros, Coop i druge.
3. Nedavno sam u Italiji koordinirao izgradnju i operativni razvoj logističkog sustava Vado Ligure i logističkog zaleđa zone Rivolta Scrivia.
4. Posljednjih godina koordinirao sam s određenim distribucijskim lancima od Dalekog Istoka do Europe.
5. Obnašao sam dužnost savjetnika c / o FAI (Federacije talijanskih prijevoznika) za modernizaciju, koordinaciju i integraciju transportnog sustava u Italiji.

Ovo je skup poslovnih pozicija i funkcija kojima mogu pokazati sposobnost i mogućnosti provedbe ovog projekta.

Što se tiče aspekta ljudskih potencijala, potpisnik se predlaže za vođu grupe SUOSNIVAČA ovog projekta koji je u današnje vrijeme osmišljen i dizajniran prema smjernicama potpisnikovih prošlih iskustava i kojem se dodaju da se upotpuni:

Dr.Andres Buehler za funkciju General Managera (CEO), Švicarska.

Ing. Renzo Piffer za funkciju Development Project Management – Specijalista Prometne Tehnologije (Technical Advisor), Italija.

Ing. Mladen Markovic za funkciju Development Project Management (External Advisor Relationship and Institutions), Hrvatska.

Odvjetnik Alberto Farci za funkciju Development Project Management (Advisor Development and Governance in International Tourism Project), Italija.

STRATEŠKA ULOGA PROJEKTA.

Sve ove aktivnosti mogu se dobro razviti stvaranjem novog gospodarstva zbog dvostruke okolnosti što može zajamčiti dislokaciju teretnog i putničkog prometa, te sposobnost zajamčiti visoku socio-ekonomsku razinu poslovanja za državu Hrvatsku

FINANCIJSKA SREDSTVA.

Što se tiče financijskog aspekta, pored raspoloživosti privatnog kapitala, trenutak je pogodan za pokretanje programskog i administrativnog postupka, budući da u ovom trenutku možete iskoristiti sredstva Fonda za oporavak koja su posljednjih tjedana dostupna u tekućoj potrošnji i EU-u svim zemljama koje pripadaju Europskoj Uniji.

S naše točke gledišta, ovaj je trenutak stoga povoljan što se financijska sredstva Fonda za oporavak koja su trenutno na raspolaganju Vladi Hrvatske i mogu se posvetiti strateškom projektu od nacionalnog značaja kakav je ovdje opisan.

Stoga je osnovno i važno da se projekt može klasificirati kao strateški za državu Hrvatsku, provodeći na taj način Plan razvoja i izdataka ovih fondova EU, u kojem Vlada RH ULAZI i RAZVRSTAVA projekt kao prioritetan i prikladan za to svrhu i stoga će biti financiran.

Vrijednost izdataka projekta u infrastrukturi koja se sastoji od tri različita područja može se odrediti u približno 190 milijuna eura.

Dodatni elementi procjene.

Za iskoristiti.

Logistički projekt će moći jamčiti oko 1000 ljudi s različitim profesionalnim vještinama (izravno iskustvo potvrđeno je i posljednjom logistikom izrađenom u Italiji u ovoj godini.), što ga u pogledu veličine, karakteristika djela i teritorijalnih koristi može smatrati potpuno ekvivalentnim onome što bismo željeli sagraditi u Hrvatskoj. Isti se, po želji, može posjetiti kako bi se bolje razumjele vrijednosti ove vrste intervencije.

Površina krovova omogućila bi istodobno izgradnju velikog obnovljivog fotonaponskog postrojenja od oko 100 Mwp (fotonaponski PV), čime bi se također iskoristile moderne i dalekovidne prednosti kombiniranog hrvatskog i europskog državnog financiranja u sektoru obnovljive energije.

Turističko kretanje može generirati izravan i neizravan gospodarski utjecaj koji može povećati BDP Hrvatske.

S pravnog gledišta, a upravo zbog njegove visoko strateške vrijednosti za državu Hrvatsku, ovo je područje sa svojom infrastrukturom neophodno da ono ostane u javnom vlasništvu i da se stavi na uporabu upravljačkom tijelu uz plaćanje, dijeleći u oblicima koje obje stranke i priželjkiju, dobit i izvrsnu profitabilnost koju generira ovo postrojenje.

Što se tiče aspekta koji se odnosi na vlasništvo uprave i kako bi se zajamčilo jedinstvo projekta, prikladno je povjeriti novom preduzeću - upravljačkom tijelu sve uloge i funkcije izgradnje, pokretanja i upravljanja cijelim pogonom. , uključujući svaku inicijativu koja je izravno ili neizravno povezana i ovisna o njoj.

Najprikladniji izbor bi trebao osigurati da Vlada Hrvatske izjavi i potvrdi da je Projekt od nacionalnog interesa i da sve (pristanište, zračna luka, željeznica i distribucijski centar u RZ Matulji) mora ostati u posjedu Države Hrvatske i da se dodijeli za realizaciju i upravljanje dioničkom društvu koje namjeravamo nazvati Euomar.

Pravila EU-a za Fond za oporavak i dalje se poštuju, s obzirom da će u poslovnom društvu Euomar sudjelovati i Hrvatska država, koja će objaviti natječaj i tražiti ponude izvođača. Euomar će tražiti ciljane ponude od

specijaliziranih tvrtki koje moraju pokazati da su sposobne izvesti predmetni posao i da su solventne s financijske točke gledišta i da posjeduju vlastiti kapital.

ZAKLJUČCI.

Budući da ovaj projekt može biti od vašeg interesa i u namjeri da se pridruži Političkom i ekonomskom programu Hrvatske, ovim se putem obraćam Vama, kako biste utvrdili mogući put za realizaciju strukturno-strateške intervencije za društveno-ekonomski razvoj države Hrvatske za sljedeća desetljeća.

Polazeći od ovih gledišta,

bilo bi apsolutno preporučljivo da zajedno sa svojim ljudima i drugim osobljem koje nam želite naznačiti i predstaviti možemo sastaviti ujedinjenu radnu skupinu koja će stvarati i razvijati posao.

Poglavito ste vi ti koji imate političko institucionalne poziciju i koji znate koje su najprikladnije figure za zajedničko sudjelovanje u provedbi ovog projekta.

Na ovaj način i u našoj zajedničkoj namjeri sudjelovanja u provedbi ove inicijative, bitno je kontekstualizirati projekt s ova tri temeljna koraka:

1. Konfigurirati projektni memorandum između stranaka, osnivača i institucija;
2. Pripremiti Okvirni sporazum o Izvršnom projektu;
3. Stvaranje novog poduzeća i potpisivanje ugovora o projektu.

Imamo provjerene vještine, raznolika iskustva, pa čak i nedavne realizirane projektne primjere koji nam omogućuju da potvrdimo **da možemo raditi brzo i efikasno.**

Iznad svega i s obzirom na to da se do travnja 2021. pri Europskoj Uniji moraju navesti projekti i iznosi izdataka koje Vlade namjeravaju koristiti za svoje projekte gospodarskog razvoja.

Očekujem Vaš odgovor. Srdačan pozdrav.

Zagreb li 26.02.2021

POTPSINICI

Andres Buehler.

Renzo Piffer

Mladen Markovic

Alberto Farci