

# Drugi tir v roke strokovnjakov!

*Bruno Korelič, dolgoletni prvi mož Luke Koper, 9.6.2016*

Kot kaže po zagotovilih najvišjih vladnih predstavnikov, predsednika vlade in ministrov za infrastrukturo ter gospodarstvo, ki so nedavno obiskali koprsko pristanišče, tudi v slovenski vladi ni več dileme, da novo železniško progo med Divačo in Koprom potrebujemo in da je projekt pomemben v širšem kontekstu gospodarskega in strateškega razvoja Slovenije. Koprsko pristanišče si je v mednarodnem prostoru ustvarilo odlično izhodišče, ki ga je nujno treba izkoristiti za nadaljevanje slovenske zgodbe o uspehu. Projekt nove proge ima zagotovljeno traso, odkupljena zemljišča in pravnomočno gradbeno dovoljenje, kar dokazuje, da formalnih pomislekov za njegovo izvedbo ni več. Kljub vsemu pa nekatera dejstva kažejo, da to ni povsem tako. Čeprav je minister Gašperšič večkrat skušal opravičiti svoje izjave, ko je pred imenovanjem izjavil, da Slovenija te proge ne potrebuje vsaj še naslednjih 30 let, ker naj bi tranzitni blagovni tokovi zaobšli Slovenijo, njegova dejanja niso prepričljiva. Aktivnosti za projekt potekajo prepočasi, pomembna vprašanja obstajajo nedorečena, vodstvo Luke pa je, kot kaže, moteče. Osnove za takšno mojo trditev izhajajo iz navedb v nadaljevanju.

Ko je Gašperšič nastopil kot minister za infrastrukturo, je na stroške davkoplačevalcev za 160.000 evrov naročil pri nemškem inštitutu ITF študijo Revizija tveganja in možnosti izvedbe zaledne železniške povezave Luke Koper. Pri študiji je sodeloval tudi Jürgen Sorgenfrei, ki je dolga leta delal kot vodilni marketinški delavec v pristanišču Hamburg. Omenjena študija, ki strokovno ni v ponos ne avtorjem ne naročniku, je doživela zgražanje strokovne in poslovne javnosti. Ugotovitve in predlogi študije ne temeljijo na dejanskih verodostojnih podatkih, dvomijo v nadaljnjo hitro rast pretovora v koprskem pristanišču in s tem poudarjajo tveganje, da proga ne bi bila izkoriščena. Študija zato predlaga izgradnjo zalednega terminala v Divači, do koder bi Luka blago vozila po cesti, zatem pa prekladala na železnico. Ob tem v študiji tudi dvomijo v učinkovito vodenje in organiziranost Luke Koper, ki naj ne bi imela ustrezne strategije, njena ponudba pa naj ne bi bila dovolj mednarodno konkurenčna. Strokovna in poslovna javnost je študijo ocenila kot nesprejemljivo, nekorektno in za razvoj pristanišča ter za slovensko logistiko škodljivo. Očitno so na ministrstvu za infrastrukturo želeli študiji dati velik strokovni in politični pomen, zato so jo razglasili za študijo OECD, čeprav ta institucija pri tem ni sodelovala. Sicer je Sorgenfrei stari znanec Luke Koper, znan po svoji doslednosti in ostrim nastrojenosti proti južni prekomorski poti.

Nenehno se potencira visoka vrednost projekta in njegovo domnevno finančno nevzdržnost, čeprav se je ta vrednost v letu 2013, glede na ocenjeno iz leta 2010, v obdobju padanja cen v gradbeništvu, dejansko povečala za 50 odstotkov.

## **Drugi tir brez dodatkov za 700 milijonov evrov**

V več kot 20 mesecih ministrovanja odgovorni niso pridobili realne tržne izvedbene ponudbe ter niso pripravili več možnih različic finančne izvedbe. Verjetno to različnim svetovalcem in njihovim naročnikom ni niti v močnem interesu. DRI kot nosilec projekta ima verjetno interes zavlačevati izvedbo potrebnih aktivnosti, saj služijo z neskončnimi študijami in s povečevanjem vrednosti investicije. Poznavalci gradbene stroke danes ocenjujejo, da je projekt zdaj možno zgraditi za dobrih 700 milijonov evrov. vendar brez raznih "dodatkov", ki niso nujno povezani s to investicijo.

Posebno pozornost je smiselno nameniti predsedniku uprave Slovenskih železnic, ki se javno ni posebno ogreval za gradnjo nove proge, ki je pomembna za izvajanje njihove dejavnosti in v kateri tovari iz in za pristanišče Koper predstavljajo več kot 60 odstotkov vsega tovornega prometa na slovenskih železnicah. Ministru Gašperšiču je predlagal, naj za gradnjo te proge ustanovi projektno podjetje, hkrati pa poveže Luko in Slovenske železnice v holding, ki bo zagotavljal denar za investicijo in vračilo najetih posojil. Vlada je dejansko ustanovila projektno podjetje 2TDK, ki naj bi pripravilo izvedbo investicije in na čelo podjetja postavi Žarka Sajića, človeka, ki je tri desetletja na ministrstvu za finance in drugih državnih inštitucijah zaviral razvojne projekte v pristanišču in sklenitev koncesijske pogodbe med vlado in Luko. To je škodilo Luki, še bolj pa vladi, saj je država njena večinska lastnica. Kako je družina iz krogov SDH in ministrstva za infrastrukturo izbrala prav tega strokovnjaka brez primernih izkušenj za vodenje za državo tako pomembnega projekta, je velika uganka.

Vodilni SDH in vladna ekipa pod vodstvom Mira Cerarja so ob nedavnem obisku Luke in pristanišča izjavili, da so z rezultati poslovanja in vizijo razvoja podjetja in pristanišča zadovoljni. Na vprašanje novinarjev o govoricah za zamenjavo nadzornikov in uprave je premier izjavil, da ni razlogov za zamenjavo, dokler dobro delajo in ustvarjajo dobre poslovne rezultate. Zanimivo je, da je premier pred tem obiskom sklical posvet vseh pristojnih, tudi predsednika uprave Luke, kjer so se enotno dogovorili, da ne iščejo novega koncesionarja za pristanišče, temveč le najustreznejšo obliko financiranja projekta. Pri tem ne gre pozabiti, da minister Gašperšič išče partnerje za vlaganje v projekt ter ponuja koncesijo za novozgrajeno progo in tretji pomol v pristanišču, za katerega ima veljavno koncesijsko pogodbo že Luka.

Spomnimo se tudi naporov nekdanjega predsednika vlade Boruta Pahorja, ki je na dveh seansah na Brdu ob prisotnosti odposlanca nemške kancelerke Merklove, Hartmuta Mehdorna, prepričeval predstavnike Luke, Intereurope in SŽ, da je treba ta tri podjetja združiti v holding, ki bi tudi s pomočjo nemških partnerjev moderniziral in gradil slovenske železnice. Minister Gašperšič je javno napovedal, da pripravljajo spremembe zakona o lukah, s katerim bi spremenili osnove za sklepanje koncesijske pogodbe. Očitno je še živa ideja, da se sedanja koncesijska pogodba z Luko razveljavi in ustvari možnosti za nove koncesionarje. Kakšne posledice bo to imelo, je težko predvideti, vsekakor bo to konec uspešne zgodbe na Primorskem in v Sloveniji.

Te dni je SHD poslala v Luko predlog za dopolnitev dnevnega reda skupščine delniške družbe za zamenjavo treh nadzornikov. S stališča kvalificiranega lastnika je predlog legitimen, vendar dober lastnik nikoli brez razloga ne menja ekip, ki dobro delajo in presegajo načrtovane rezultate, še zlasti ne sredi mandata in ko ekipi priznavajo uspešnost poslovanja ter ustreznost strateških načrtov.

V strokovni javnosti in tudi sicer državljanom takšno početje lastnika in pooblaščenega upravljalca zbuja nelagodje in gnev, predvsem ob dejstvu, da za člana nadzornega sveta predlagajo Sorgenfreia, nemškega soavtorja že omenjene študije, ki je napisana izrazito pristransko, v korist severnoevropskih pristanišč. Sprašujem odgovorne, s kakšnim namenom predlagajo v nadzorni svet člane, ki s svojih sedanjih in nekdanjih pozicij lahko zlorabijo poslovne in druge informacije v škodo Luke in razvoja pristanišča v Kopru. Ocenjujem, da gre za nesporni dokaz, da se večinski lastnik in pooblaščen upravljalca ne zavedata pomembnosti nadzora nad občutljivimi informacijami, ki so pomembne za razvoj podjetja in posledično za dobrobit Slovenije. Predsednik uprave SDH javno zagovarja ta predlog, češ da je to dodana vrednost za Luko. Žal moram ugotoviti, da bo - če bo gospod imenovan - to neprecenljiva škoda za Luko, pa tudi za razvoj pristanišča.

Ko so me nedavno iz ene od koalicijskih strank vprašali za dovoljenje, da me dajo na spisek kandidatov za prenovljeni nadzorni svet Luke, so sogovorniki namignili, da je zamenjava nujna zaradi nekooperativnosti uprave z večinskim lastnikom, torej z vlado. Očitno se ponavljajo časi in metode, ko vladajoče politične elite želijo popoln nadzor nad kadrovanjem v družbah v pretežni lasti države. Sam pri teh preživelih metodah ne želim sodelovati. Desetletje po mojem odhodu iz vodstva Luke se je zvrstilo toliko uprav, kot pred tem v 50 letih obstoja te družbe. Politično nastavljeni nadzorniki in posledično nekatere uprave so pripeljale podjetje na rob propada. Zgrešene poteze - investicije v nepotrebne in nerealne projekte, nakupi podjetij, ki ne dajejo dodane vrednosti, podkupovanje in korupcija - so terjali vsaj 200 milijonov luškega denarja in nešteto izgubljenih priložnosti. Sprašujem večinskega lastnika in njegovega pooblaščenega upravljalca, ali so na opisano preteklost v Luki pozabili, ali so z njo seznanjeni in ali mogoče želijo, da se kaj podobnega znova pripeti. Po desetletni kadrovske kalvariji je Luka končno dobila sedanjo strokovno, politično neodvisno in odgovorno upravo ter nadzorni svet, ki sta s svojim odgovornim ravnanjem utirila poslovanje in razvoj v normalne podjetniške tire. Moč sindikatov ni odvisna od volje vodstva podjetja, zato vladajoči ne morejo kriviti uprave za nedavne neprimerne nastope manjših skupin predstavnikov dveh sindikatov. Le s strpnim dialogom in s spoštovanjem vseh deležnikov je možno zagotoviti uspešno poslovanje in razvoj podjetja. Želim si, da neprimerni izpadi neke skupine sindikatov niso vplivali na užaljenost ministra Gašperšiča in vodstva SDH in da to ni razlog za zamenjave.

## **Luka naj prevzame vodenje projekta**

Vlada se je odločila, da bo projekt nove proge financiran po principu javno-zasebnega partnerstva. To je sicer zelo redek primer financiranja javne infrastrukture v svetu. Za ta namen je vlada pripravljena vložiti 200 milijonov evrov. Osebnostno menim, da bi vodstvo Luke moralo poiskati možnosti soudeležbe v projektu, v dogovoru z vlado celo prevzeti vodenje projekta. Ko bo znana realna vrednost investicije, bo lažje sestaviti finančno konstrukcijo in pridobiti zainteresirane partnerje za nakup dolgoročnih obveznic ali vložkov v družbo, ki bo projekt vodila. Potreben pa je konstruktiven dogovor med vsemi deležniki.