

V čem je problem Jürgena Sorgenfreia?

Problem predlaganega novega nadzornika Luke Koper (LK), dr. Jürgena Sorgenfreia, niti ni toliko v njegovem potencialnem konfliktu interesov (dolga leta je bil vodja oddelka za prodajo in marketing v družbi Port of Hamburg Marketing) ali v soavtorstvu sporne ITF študije, ki jo je naročilo ministrstvo za infrastrukturo (čeprav je [iz strokovnega vidika težko resno jemati](#) predlog, da LK ponovno uvede terminalsko rešitev v zaledju, ki jo je opustila pred 50 leti, ki bi lahko postala operativna šele čez 5 do 8 let, ki bi podaljšala čas transporta za najmanj en dan, ki bi LK stala najmanj 50 mio evrov in ji letno po nepotrebnem povečala operativne stroške za najmanj 10 mio evrov).

“*Problem Jürgena Sorgenfreia*” je v njegovih strokovnih pogledih na razvoj LK. Zavzema se namreč za učinkovito privatizacijo LK prek koncesijske oddaje posameznih pomolov tujim logistom. In kaj potem?!, boste rekli. Zakaj bi to bil problem?

V današnjem [intervjuju](#) za Siol je Sorgenfrei glede tega, kako vidi svojo vlogo v nadzornem svetu LK, opisal tako:

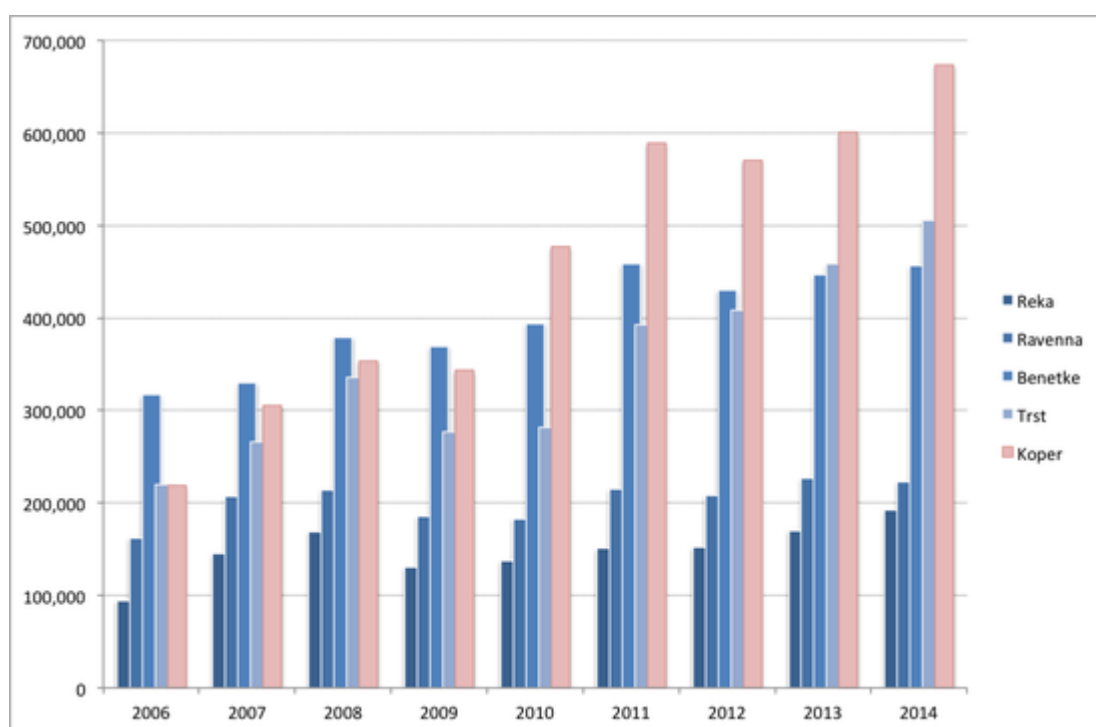
Okoliščine, ki so omogočile rast Luke Koper, se bodo prej ali slej spremenile. Kot pristanišče v državni lasti se bo Luka Koper spoprijela z zasebnimi, komercializiranimi upravljavci terminalov na vedno bolj konkurenčnem trgu. [...] Pomembno je, kako pristanišče deluje na področju trženja, in to v širši regiji, saj velika večina zabojnikov in avtomobilov, ki pridejo v Luko Koper, ne konča v Sloveniji. Že zdaj po nekaterih ocenah v Srednji Evropi obstaja potencial za šest milijonov tovara TEU letno. Četrtnina ali tretjina tega bi lahko šla skozi Luko Koper, če se bo znala vključiti v dobaviteljske verige.

Najbolj me zanimata poslovni razvoj in globalna perspektiva. Vem, kako razvijati trge, stike z velikimi ladjarji in povezave pristanišč z notranjostjo. V Luko Koper želim prinesiti širši pogled.

Če vam branje med vrsticami ne dela težav, lahko iz Sorgenfreiiovih izjav vidite, da prihodnost LK vidi kot del dobaviteljske verige velikih logistov. To pomeni, da se vključi v verigo enega izmed globalnih ladjarjev ali drugače povedano, da kontejnerski pomol prek koncesije odda enemu izmed globalnih ladjarjev. To pomeni spremembo ne samo poslovnega modela LK, pač pa nujno spremembo modela upravljanja LK. Zdaj je LK gospodarska družba, ki opravlja tako pretovor kot gradi, vzdržuje in upravlja pristaniško infrastrukturo. V večini evropskih pristanišč velja drugačen model, kjer s pristaniščem upravlja Pristaniška uprava, ki nato pristaniško infrastrukturo prek dolgoročnih koncesij oddaja v najem logistom.

Kateri model je bolj uspešen? To je odvisno od številnih dejavnikov, predvsem pa od geografske lokacije, velikosti pristanišča, učinkovitosti pristaniške uprave in notranjih razmerij. Glede učinkovitosti obeh modelov upravljanja je zato smiselno med seboj primerjati podobna pristanišča tako po geografski lokaciji kot po velikosti. In če primerjate dinamiko pretovora, boste hitro ugotovili, da je LK kot gospodarska družba v zadnjih dveh desetletjih glede na dinamiko pretovora bistveno bolj uspešna glede na sosednja severnojadrska pristanišča (NAPA), ki so organizirana po modelu pristaniške uprave.

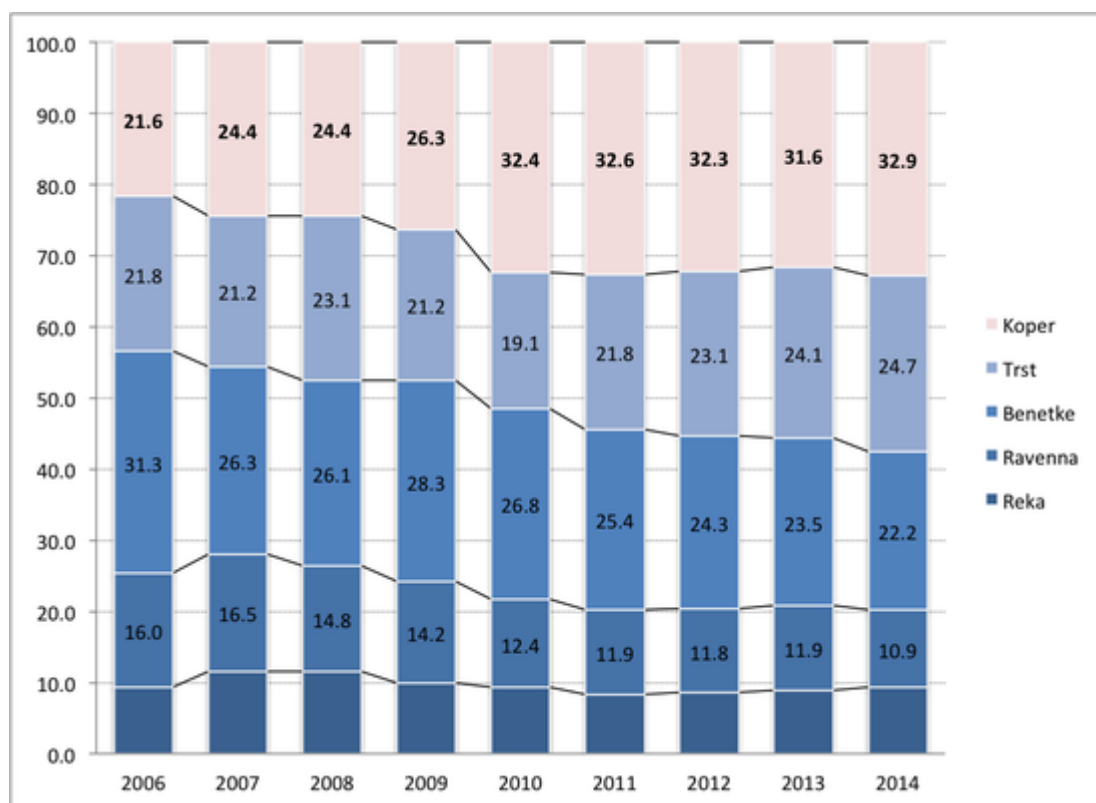
Slika 1: Dinamika pretovora kontejnerjev v NAPA pristaniščih (TEU)



Vir: NAPA

LK je bila še leta 2006 po pretovoru kontejnerjev na isti ravni kot Trst in za tretjino manjša od Benetk, nato pa je oba močno prehitela in ima tretjinski delež med vsemi NAPA pristanišči. Podobno velja avtomobilski pretovor, kjer je LK druga največja luka v Mediteranu in med 10 najhitreje rastočimi lukami v Evropi.

Slika 2: Tržni deleži v pretovoru kontejnerjev v NAPA pristaniščih



Vir: NAPA

Primerjava za 2015 je še bolj očitna. LK je pretovor kontejnerjev povečala za 17%, Reka za 8%, v Trstu pa se je – kljub lastniškemu vstopu drugega največjega ladjarja – zmanjšal za 1.3% (skupen pretovor pa za 6.8%).

V hrvaški reviji Biznis so marca letos analizirali razloge, zaradi katerih je “*Koper toliko uspešnejši od Reke in zakaj Trstu promet upada*” in ugotovili, da vstop drugega največjega ladjarja na svetu MSC (s 45% deležem) v tržaško pristanišče ni prinesel uspeha, saj so se začeli ostali ladjarji izogibati Trstu. V Reki je filipinsko podjetje ICTSI, ki ima koncesijo na kontejnerskem terminalu, imelo velike načrte, vendar so lani od načrtovanih 220,000 TEU ustvarili zgolj 161,900 TEU pretovora. Hrvaška vlada si je zato omislila, da odda še eno koncesijo za kontejnerski terminal, vendar ni bilo interesentov. Bili so razgovori s kitajskimi ladjarji, vendar so pri reviji Biznis sklenili, da bi bila koncesija enemu ladjarju lahko napaka, saj bi po tržaškem zgledu ostali ladjarji lahko začeli bežati zaradi razkrivanja poslovnih skrivnosti. Glavna ugotovitev njihove analize je bila, da mora terminalist zagotavljati nevtralnost pretovora.

In natanko to je strateška prednost koprskega pristanišča danes glede na sosednje konkurente. Prednost je v nevtralnosti in v fleksibilnosti. V LK lahko v primeru povečane dinamike prometa fleksibilno zagotovijo pretovor ne glede na ladjarja in nikomur ne dajejo prednosti.

In natanko v tem je problem “*Sorgenfrei* vizije” za koprsko pristanišče, ki je v očitnem soglasju z ministrstvom za infrastrukturo: ta vizija spremembe modela upravljanja pristanišča ruši poslovni model, zaradi katerega je LK v zadnjih dveh desetletjih sploh tako zelo uspešna. Morda je model pristaniške uprave najbolj uspešna strategija za velika severnoevropska pristanišča, toda v Jadranu se očitno ni izkazal kot superioren v primerjavi s koprskim modelom. Zakaj je torej treba iti v spremembo tega modela?

Bo tuji logist s kapitalnim vstopom v LK ali koncesijo nad tretjim pomolom omogočil koprskemu pristanišču boljše povezavo z zaledjem? Mu bo izgradil drugi tir? Ne bo. Tudi filipinski ICTSI v Reki, ki se ubada s podobno slabo železniško povezavo z zaledjem, ni izgradil nove proge. Tega najemniki pristaniške infrastrukture tudi ne počnejo. Nikjer. To ni del njihove koncesije, niti ni del njihovega poslovnega modela. Infrastrukturo do pristanišča povsod gradi država, ki zasleduje širše cilje (od ekonomskih, razvojnih do ekoloških).

Zakaj bi torej Sorgenfrei v sozvočju z ministrstvom za infrastrukturo želel v Koper pripeljati tuje logiste kot koncesionarje? Razlog je očitno: namen je privatizirati LK. To je Sorgenfrei kot soavtor že zapisal tudi v zloglasni ITF študiji.

Jaz načeloma nimam nič proti privatizaciji, toda neumno je privatizirati naravni monopol, ker s tem država koristi iz svojega žepa pretaka neposredno v zasebnikove žepa (javni monopol postane zasebni), hkrati pa odpira pomembna strateška vprašanja glede stabilnosti transportnih poti. Zakaj bi nekdo to naredil, če ni (kot Grčija) stisnjen v kot in mora vse pod pritiskom financerjev prodajati? Tudi Američani pred leti – zaradi strateških razlogov – niso želeli prodati ameriških pristaniških uprav družbi iz Dubaja. Zakaj bi Slovenija to naredila?

Še dodatno neumno pa je iti v prodajo LK (ali oddajanje koncesije), če zaradi tega privatizirano podjetje ni nič bolj uspešno in če zasebnik pri tem nič bolj ne prispeva k razvoju prometne infrastrukture do pristanišča, kot to že počne družba v državni lasti.

Je kdo v tej državi sploh naredil cost-benefit analizo privatizacije LK ali pa gre zgolj za to, da so pač LK nekoč nekemu (očitno Nemcem) obljubili?