

*Drago Babič says:*

V nadaljevanju pošiljam svoj prispevek na to temo, ki je bil poslan časopisu Delo za objavo v rubriki Pisma bralcev decembra lani, vendar ni bil objavljen. Ker vidim da ste še aktivni na tem področju vam ga posredujem, mogoče vam bo prišel prav.

Drugi tir – TEŠ 6

Investicija v drugi tir do Kopra je, kakor trdijo predstavniki vlade, tik pred vrati. Ker bo tako ali drugače zahtevala tudi davkoplavevalski denar, je primerno, da si jo tudi širša javnost ogleda iz več strani in ob tem ne verjame slepo tistim, ki predlagajo objavljeno različico. Vsaj po izkušnji s TEŠ6 je to nujno potrebno.

Kritični pogled nam ponuja ekonomist Jože P. Damijan s sodelavci, vključujejo se aktivisti iz primorske. Kot inženir in izkušeni gospodarstvenik s prakso pri vodenju investicij upam, da bo tudi moj prispevek pripomogel k čim boljši rešitvi.

Najprej si oglejmo, kaj je bilo z investicijo TEŠ 6 narobe, da ne ponovimo istih napak: začelo se je s čisto pametnim izhodiščem, da je treba nadomestiti stare enote v Termoelektrarni Šoštanj z eno novo, učinkovitejšo in ekološko primernejšo. Govorilo se je o 400 MW bloku za ceno okoli 400 mio eur (brez DDV), kar bi bilo sprejemljivo. Nato se je začelo napihovanje: povečala se je moč bloka, izbrana je bila tehnično najboljša in posledično draga tehnologija, piskrček so pristavili še lokalni in drugi voluharji ter politični lobisti, ki so prepričali tako Pahorjevo kot Janševo vlado, da je dala državne garancije, itd.. Končalo se je s trikratno vrednostjo investicije, ki se z obratovanjem ne more odplačati. Zato je moral lastnik HSE že odpisati 450 mio Eur na račun previsoke investicije, zaradi zadolženosti je zastavil družinsko srebrnino – Dravske elektrarne, kar pomeni, da lahko le-te končajo v rokah tujcev. Poleg tega, kakor izgleda, kazensko in odškodninsko ne bo odgovarjal nihče.

Iz te žalostne štorije so se nekaj naučili vsaj lobisti in voluharji – namreč, da je bolje že v naprej zagotoviti dovolj visok znesek investicije ob čim širši podpori politike in dobrem marketingu, tako da kljub manjšemu popuščanju pri ceni še vedno ostane dovolj špeha, pa še javnost se ne bo preveč razburjala. Tak pristop je bil izbran pri drugem tiru. Tu je že v štartu zagotovljena podpora politike, na veliko se opleta z nacionalnim interesom, marketing je vrhunski, tako da že meji na manipulacijo, zneski so astronomski. Snovalci investicije so oddaljeni od tistih, ki jih investicija neposredno zadeva – Luke Koper, Slovenskih železnic in špediterjev, tako da z lahkim srcem brez velike odgovornosti načrtujejo tehnično idealne in posledično drage rešitve, primerne za bogato Švico in ne za nas. Že v štartu je vkomponiran iztočni ventil za razne provizije, to je strateški (tuji) partner, ki bi lahko dobil za nagrado še logistično družinsko srebrnino – del pristanišča Koper. To je neumnost – drugi tir gradimo zaradi luke, da ga plačamo pa moramo prodajati luko. Razumi, kdor more (razen če ni namen vseh teh kolobocij pobiranje provizij pri vsaki operaciji). V zadnji varianti je sicer ta možnost opuščena, vendar se lahko zaradi finančnega pokrivanja (pre)drage investicije ponovno pojavi. Primerneje je že sedaj preveriti, ali lahko zgradimo tir ceneje in brez tujega denarja, ki bi zahteval take koncesije.

Zato predlagam, da se pri investiciji v drugi tir upošteva naslednja izhodišča:

– Investicija je gospodarske narave, tako da mora biti strošek investicije v sorazmerju z ekonomskimi koristmi. Zato mora imeti investicija svoj izračun rentabilnosti in opredeljen maksimalni znesek. Taki finančni omejitvi je treba prilagajati tehnične rešitve in ne tako kot sedaj, da se najprej napravi idealna tehnična rešitev, nato pa delajo izračuni. Opraviti je treba iteracijo med tehničnimi rešitvami in financami, opravilo ki ga vsak izkušen investitor dobro pozna. Pri aktualnem investicijskem programu ni videti, da je bilo to narejeno. Kot orientacijo predlagam, da naj bo zgornji znesek investicije polovica sedaj objavljene, pa naj strokovnjaki povedo, kaj za to dobimo.

– Dosedanjemu snovalcu investicije ni preveč za zaupati, saj stoji za (pre)visoko ceno, kar vzbuja sume o nestrokovnosti in koruptivnosti. Nosilec investicije naj bo konzorcij podjetij, ki bodo investicijo tako ali drugače odplačala, to je Luka Koper, Slovenske železnice in špediterji. Tak investitor bo najbolje vedel kakšno rešitev si lahko privošči in kako jo bo odplačal. Alternativno predlagani rešitvi se lahko potegne še en tir do Trsta ali razširi obstoječa trasa.

– Investitor mora odgovarjati za rezultat – pravno, odškodninsko in ekonomsko, tako kot vsak gospodarstvenik, politika naj se ne vpleta v vodenje investicije.

– Finančna konstrukcija naj sloni na sredstvih investitorjev, evropskih sredstvih in kreditih, izjemoma na vložku države, vse v skladu s potrjenim investicijskim načrtom. Tujci lahko sodelujejo pri vlaganjih samo v tir, brez obljub o lastniškem deležu ali koncesijah v pristanišču Koper.

– Gradnjo drugega tira naj spremlja investicijsko podprt pospešeni razvoj luke, finansiran s prihranki pri gradnji tira. Tako bo drugi tir čim prej zaseden in tudi odplačan.

Pa še zaključna misel – geografski položaj Slovenije je naša naravna prednost, posledično je logistika prednostna gospodarska panoga v katero se spleča vlagati. Poslovni uspehi Luke Koper in Darsa to potrjujejo, izjema so Slovenske železnice. Zaradi težav z železnico pa ni smiselno prodajati bisere logistike tujcem, raje zaupajmo vodenje železnic sposobnejšim ekipam, na primer tisti iz Luke Koper.

*Reply mackonar says:*

Komentar Draga Babiča je nadvse informativen, ne omenja pa po mojem mnenju ključnega dejstva. Ker je TEŠ d. o. o. vodila investicijo z javnim denarjem in ker bi morala vse postopke oddaje naročil voditi po postopku javnega naročanja na vodnem, energetske, prometnem področju in področju poštnih storitev, je nezakonito oddala vseh 11 sklopov naročil za TEŠ 6, v posledici česar so vse izvajalske pogodbe pravno nične. Investitor si je lahko privoščil napihovanja cen, saj je plačeval z javnim denarjem, kar je bivši predsednik KPK in sedanji minister za pravosodje označil za primer korupcijskega tveganja. Kljub jasnemu mnenju KPK, pa vsaj do sedaj še ni prišlo do korektne obravnave zakonitosti oddaje naročil za TEŠ 6, saj NPU in državno tožilstvo kljub različnim kazenskim ovadbam utemeljenih sumov zlorab do sedaj nista vložila niti zahtev za preiskavo, kaj šele da bi prišlo do vložitve obtožnic. Tudi Vlada ni do sedaj zahtevala, naj pravobranilstvo preveri civilne možnosti zavarovanja premoženjskih interesov Slovenije v ustreznih pravnih postopkih. Tako se trenutno s preverjanjem TEŠ 6 ukvarja le preiskovalna komisija v Državnem zboru, ki jo vodi poslanec Matjaž Hanžek. Po do sedanjih izkušnjah še nobena preiskovalna komisija v Državnem zboru do sedaj ni uspela razčistiti preiskovanih primerov in svoje postopke zaključiti z ugotovitvami, ki bi omogočile ukrepanje v javno korist. Skratka, ni težava le v tem, da investitorji z javnim denarjem negospodarno razpolagajo, težava je predvsem v tem, da pristojni državni organi na čelu z Državnim zborom in Vlado s vsemi ministrstvi dejansko omogočajo zlorabe javnega denarja, ker zaradi malomarnosti ali namerno opuščajo nadzor in ukrepanje v njihovih pristojnostih. Takšno opuščanje dolžnosti je temeljen razlog, da se v Sloveniji razrašča korupcija in zlorabljanje javnega premoženja. Najnazornejši primer, ki dokazuje nadaljevanje prakse TEŠ 6 pa je ravnanje pristojnih organov RS pri vodenju investicije 2DK.