

NAŠE OKNO V SVET

Ob prvi predstavitvi zakona o drugem tiru so predvidevali, da bo Madžarski delež v 2TDK znašal 50 odstotkov, kasneje so po številnih protestih ta delež zmanjšali na 49- odstotnega, pred časom pa se je Jure Leben ob obisku v Luki Koper retorično vprašal: » Kdo pravi, da bodo Madžari dobili 49 odstotkov v podjetju?« Podobno je bilo z donosom na madžarski« kapitalski vložek«, ki je imel na začetku predlagan 4,5- odstotni donos, kasneje 2,5 odstotnega, zdaj v javnosti ni več podatka o donosu. Nekaj podobnega se dogaja z zemljišči, ki naj bi jih Madžari dobili na področju DPN Luke Koper. Veliko ugank in še več megle se spušča nad naše edino pristanišče. Referendum o Zakonu o drugem tiru je dal odgovor, ustavno sodišče ga išče in nihče ne ve kaj bo , ko bo. Statistika kontejnerskega pretovora Madžarsko ne uvršča na prvo mesto oziroma ni največji trg Luke Koper, prehitela jo je sosednja Avstrija s 175 000 kontejnerji pretovora. Na videz je res, kar je v Divači rekel minister: nobena vlada še ni privedla projekta tako daleč, da bi podpisala pogodbo za pripravljajna dela. To je kot dan in noč v primerjavi s prvo izjavo istega ministra, da drugega tira še najmanj 30 ali 40 let ne bomo potrebovali. Toda v tem tempu smo še vedno 30 ali 40 let stran.

Za boljše razumevanje razmer v Luki in konflikti z Vlado R Slovenije je nujno osvetliti nekatera dejstva iz časa lastninjenja leta 1993, ko je vlada določila, da so obale, morski akvatorij in zemljišča v vrednosti 180 milijonov USA dolarjev javno dobro in last države, preostali del Luke v vrednosti 220 milijonov USA dolarjev se je po odločitvi Vlade delil takole:

51% si je prisvojila država, v obliki prednostnih delnic

17,33% republiški skladi

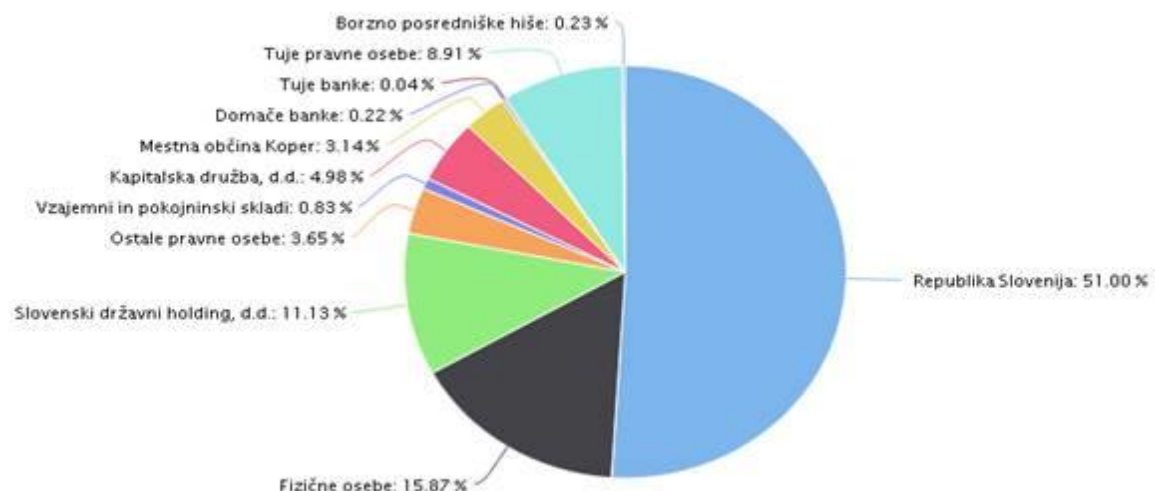
7,65% Mestna občina Koper

7,48% interna delitev zaposlenim delavcem in upokojemcem Luke

10,20% notranji odkup zaposlenim delavcem in upokojemcem Luke

6,34% v javno prodajo

LASTNIŠKA STRUKTURA - 30.9.2017



Taka delitev je za zaposlene delavce in upokojence Luke krivična, saj so Luko gradili iz svojih plač in investicijskimi posojili, ki so jih vse vrnilo z obrestmi vred. V letih 1956-1962 so investirali

338 milijonov USA dolarjev ali 84,5% vrednosti Luke, z lastninjenjem jim je bilo dodeljenih v obliki certifikatov 7,48% ali 29.920.000 USA dolarjev. Vlada je delavcem Luke in upokojemcem omogočila še ugoden nakup 10,20% v vrednosti 40.800.000 USA dolarjev, kar je lahko naredil le, kdor je imel finančne možnosti. 6,34% vrednosti Luke v javni prodaji je nepomembnih. Preprosto nerazumljivo je, da si je država, ki je priznana slab gospodar, prisvojila kar 73% vrednosti Luke. S tako odločitvijo je razlastila delavce in upokojemce Luke. Država je bila upravičena le do 15,5% deleža, to je 62 milijonov USA dolarjev za vsoto, ki so jo podjetja po sili zakona združila v gradnjo luške infrastrukture. S tako odločitvijo je Vlada Slovenije najbolj prizadela upokojemce Luke, ki so velik del svojih plač vlagali v gradnjo Luke in imajo za to temu ustrezno nižje pokojnine. Zaradi nizkih pokojnin pa seveda niso imeli denarja za notranji odkup. Vse druge Luke v takratni Jugoslaviji so se gradile s sredstvi zvezne vlade, brez obveze vračanja. Šele po letu 1964 so luke dobile investicijska posojila, ki so jih morale vračati z letno obrestno mero 1-2%. Luka Bar se je gradila z zveznimi sredstvi brez vračanja vse do izgradnje. Tudi Luka Trst se je gradila z državnimi sredstvi brez vračanja, italijanska vlada Luki Trst krije tudi izpad dohodka. Zanimivo je, da je Luka Koper kljub tako težkim pogojem gradnje od leta 1963 najbolj rentabilna luka na tem delu Jadrana. Vse obveze, ki jih je Luka sprejela, je vedno tudi izpolnila. Tudi sedaj je tako.

S svojo pospešeno rastjo pretovora Luka Koper postaja vse pomembnejši akter na svetovnih blagovnih poteh. Včasih se zdi, da to njeno vlogo in pomen opažajo tujci bolj kot domači oblastniki. Če ne bi bilo tako, bi domača politika že zdavnaj poskrbela za ureditev infrastrukture, še posebej železniške proge, ki je predpogoj za nemoten in racionalen prevoz blaga do ali iz ciljnih destinacij. Tujci pa si ne bi toliko prizadevali za uresničitev lastnih interesov, kot to ob vsaki priložnosti poskušajo s poseganjem v naše strateške prednosti. Zgodba z Madžarsko udeležbo pri investiranju v 2. tir je le poslednja epizoda na to temo.

Že v letu 2007 smo beležili prvi poskus Nemčije, da bi iz treh najpomembnejših slovenskih logističnih podjetij, Luke Koper, Intereurope in Slovenskih železnic, ustvarili holding ter ga prevzeli. Gre za njihovo državno strateško usmeritev, ki ima za končni cilj nadzor nad vsemi evropskimi blagovnimi tokovi. Verjetno le zaključku mandata in predvolilnemu obdobju prve Janševe vlade, neprimernemu za takšne posle gre pripisati, da jim to že takrat ni uspelo, kljub temu, da so priprave za predajo Luke Koper v nemške roke stekle s spremembo prednostnih delnic države v navadne, ki so tržno blago. Vajo je dobra tri leta kasneje ponovil nekdanji prvi mož nemških železnic, Hartmut Mehdorn. Če so ob prvem poskusu bili glasni nasprotniki le sindikati, je ob drugem poskusu ostro proti nastopila tudi večina domače strokovne in poslovne javnosti, z izjemo Slovenskih železnic, ki so projekt podprle, očitno v upanju, da bodo v holdingu dobile vir za pokrivanje lastnih primanjkljajev. Tudi ta poskus je bil odbit, ostal je račun v znesku dobrih 600.000€, ki so ga »svetovalcu« vlade, Mehdornu, morale za njegovo »uslugo« poravnati nesojeno povezane slovenske logistične družbe. Sledilo je obdobje prepričevanj predvsem s strani luških uprav, da se bliža trenutek, ko bo že tako preobremenjena enotirna proga iz Kopra proti Divači nezadostna za potrebe vedno hitreje rastočega pretovora. Kot že rečeno je posebej zanimivo stališče sedanjega ministra za infrastrukturo, Petra Gašperšiča, ki je pred nastopom mandata zatrjeval, da 2. tira ne rabimo vsaj še do leta 2050. Svoje stališče je kasneje vsaj uradno spremenil, a dogodki, ki so sledili, porajajo dvome v njegovo iskrenost. Kako naj bi si sicer razložili v letu 2015 naročeno študijo pri OECD o smotrnosti gradnje tega tira? Njen končni rezultat je trditev, da bi bila gradnja za Slovenijo nerentabilna, saj da se Luka Koper ne bo tako hitro širila, da bi to opravičilo investicijo?! Med podpisniki študije je bil nekdanji svetovalec hamburške luke, Juergen Sorgenfrei. Prav tega strokovnjaka je SDH nato v letu 2016 poskusil postaviti na mesto člana nadzornega sveta v Luki Koper, d.d. Le ostremu odzivu zaposlenih, ki so spontano organizirali blokado pristanišča gre pripisati, da se to ni uresničilo, odstopiti pa je moral takratni prvi mož SDH, Marko Jazbec. Toda zgodba o pritiskih na interese Slovenije se s tem ni končala. Po nepotrebnem referendumu o Zakonu o 2. tiru, katerega rezultat si vsaka stran razlaga po

svoje, izgublja pa Slovenija, je sledil pritisk na luško upravo Draga Matiča, ki je konec leta 2017 privedel do njihovega krivdnega odpoklica. Zdi se, da je bil resnični vzrok za to predvsem različni pogled na bodočnost luškega razvoja. Obljube Madžarski, da bo med ostalimi bonitetami pridobila teren ob luški ograji, prvotno po DPN namenjen širitvi koncesijskega območja, ponovno kaže na nerazumevanje slovenskih oblastnikov do tega, kaj je naš strateški interes, glede na geostrateški položaj Luke Koper kot severno-jadranskega pristanišča, z idealnim izhodiščem proti srednji Evropi, kjer je največ velikih gospodarskih subjektov, in s tem pomemben razlog za njeno širitev. S krčenjem možnosti za širitev kopskega pristanišča se onemogoča predvsem zdrava konkurenca severnomorskim pristaniščem, do katerih je vsaj šest dni daljša, in tako dražja plovba velikih kontejnerskih ladij. Te se bodo zagotovo preusmerile na lokacije, ki bodo sledile potrebam blagovnih tokov. Brez ustrezne infrastrukturne podpore oziroma brez nujne graditve ustrezne železniške proge, se Koprū obeta usoda lokalnega pristanišča, usmerjenega proti vzhodnim trgovom, ki so sicer pomembni, a manj kot področje srednje Evrope, od koder nas tudi s pomočjo nespametnih slovenskih oblastnikov izrinjajo konkurenti. Slovenija tako izgublja velik del svoje gospodarske prednosti, ki jo tujci zanesljivo znajo bolje ceniti od naših politikov, ki se ne zavedajo, da poceni razprodajajo slovensko gospodarsko suverenost. Kdor nadzoruje prometne poti in logistiko nekega območja, namreč nadzoruje njegov gospodarski razvoj. Širjenje prometnih poti je tudi magnet za investitorje, saj prinaša nova delovna mesta in s tem predpogoj za blaginjo prebivalstva.

Marijan Križman