



Nujna reforma koprškega pristaniškega sistema



GOSTUJOČI KOMENTAR

Majda Prijon*

finance@finance.si

Ob vseh predlaganih reformah v Sloveniji bi bilo najverjetneje smiselno razmišljati tudi o spremembi organizacijske sestave koprškega pristanišča. Zdajšnja ne ustreza preverjenim mednarodnim standardom, ki z glednim evropskim in drugim svetovnim pristaniščem zagotavljajo uspešnost in razvoj ter trajno podpirajo narodno in lokalno gospodarstvo. Z ustanovitvijo pristaniške oblasti bi postavili strogo ločnico med javnim in zasebnim interesom, preprečili prelivanje javnega premoženja v zasebni sektor ter omogočili merjenje učinkovitosti in uspešnosti na trgu, in ne iz monopolnega položaja.

Lastninjenje javne službe po zakonu o podjetjih

Vsaj dva razloga sta za neustrezno organiziranost edinega slovenskega mednarodnega pristanišča. Prvi je postopek lastninjenja in privatizacije največjega podjetja v koprškem pristaniškem sistemu – Luke Koper, pred sprejetjem področne zakonodaje, v kateri bi bile urejene značilnosti pristaniške dejavnosti. Čeprav je proračunski memorandum za leto 1994 določal, da bo postopek reorganizacije Luke Koper potekal

po zakonu o gospodarskih javnih službah, se je Luka Koper lastninsko preoblikovala v delniško družbo po zakonu o lastninskem preoblikovanju podjetij. Postopek se je končal leta 1996 in konec tega leta je delnica Luke Koper kotirala na ljubljanski borzi, in to ne za večinski delež v državni lasti. Pomorski zakonik, ki je bil sprejet leta 2001, razpršeno opredeljuje javne funkcije pristaniškega sistema z navedbo upravljavca pristanišča in gospodarskih javnih služb. V njegovih določbah je zatorej težko zajeti in uokviriti ločevanje med javnim in zasebnim interesom, kar je najverjetneje omogočalo prelivanje javnih sredstev v zasebne roke. Še več! V pomorskem zakoniku je preslikana premoženjska sestava Luke Koper in sklenitev prve koncesijske pogodbe je bila določena brez javnega razpisa.

Pristanišče ni delniška družba

Drugi razlog je nepoučena strokovna in nestrokovna javnost, ki koprsko pristanišče enači z delniško družbo Luko Koper, torej z osebkom zasebnega prava. Poznavalci pristaniške dejavnosti, tisti, ki so se srečevali z vsakdanjo prakso, so različno opozarjali na odklone pri opravljanju svojih specifičnih funkcij v koprškem pristaniškem sistemu. V odgovor so praviloma dobili dokazovanja o dobrem poslovanju Luke Koper. Ali je res bilo njeno poslovanje skladno z narodnogospodarskimi, lokalnimi in davkoplačevalskimi koristmi ter z običajnimi podjetniškimi vsebinami?

Javnost je v preteklosti opazila očitne odmike, na te opozarjala in zahtevala odgovore. Spomnimo se, da državna oblast in Luka Koper javnosti še nista predstavili prijemov njenega lastninjenja in privatizacije. Tudi še nista objavili, kako so bila porabljena sredstva, ki jih je Luka Koper dobila s prodajo Banke Koper. Državna oblast in Luka Koper še nista polagali računov za neuspešen podjem na kontejnerskem terminalu v Trstu in še nista jasno predstavili usode vlaganj v kopenske terminale ...

Neodgovorjena vprašanja

Namesto odgovorov smo dobili predlog Hartmuta Mehdorna o ustanovitvi holdinga Luke Koper, Intereurope in Slovenskih železnic. Bežen pogled po spletu bi nam lahko povedal, da je bilo Mehdorno ime povezano z aferami prisluškovanja zaposlenim in da so nemški državljani z odporom sprejeli predlog delne privatizacije Deutsche Bahna. To naj bi bila ena izmed tistih oblik brezobzirne privatizacije, ki so dokazano vodile v zdajšnje finančno in gospodarsko krizo. Povrh vsega je ob neuspehu njegovega poslanstva (in pri tem najverjetneje ni šlo za sanacijo Slovenskih železnic) Slovence razglasil za prepirljive in izdal račun za delo, ki naj bi ga opravil brezplačno. Najhuje pri tem pa je bilo teptanje dostojanstva tistih, ki so izgrajevali in razvijali koprsko pristanišče v vse prej kot lahkih okoliščinah, in njihovih naslednikov.

Prelivanje javnega

denarja k posameznim skupinam

Iz nanizanega se nam utemeljeno vsiljuje misel, da naj bi si sile v ozadju ves čas prizadevale tlakovati dogodkom pot obubožanja narodnega gospodarstva in davkoplačevalcev v korist posameznih skupin. Bili bi naivni, če bi po logiki dogajanj mislili, da so taka prizadevanja ugasnila. Najverjetneje se bodo nadaljevala v naslednjih predlogih, ki bi bili predvsem lepobesedno sprejemljivi za širšo neuko javnost, pa vendarle domnevno pridobitni za lobije. Morda nam bodo tisti, ki so se desetletje upirali, predlagali ustanovitev pristaniške oblasti. Ali res lahko zaupamo istim ljudem, ki so še do pred kratkim nasprotovali formalno in vsebinsko ustrezni reorganizaciji koprškega pristaniškega sistema? Centralistična naveza državne oblasti, ne glede na politično opcijo, in Luke Koper se ni izkazala kot dober gospodar z vidika optimalnega delovanja pristaniškega sistema ter narodnega in lokalnega gospodarstva. Njegovo delovanje in razvoj bi bilo zatorej smiselno decentralizirati, moč odločanja in gospodarjenja ter finančno samostojnost in neodvisnost pa prenesti na pristaniško javnost, torej na tiste verodostojne osebe, ki so koprskemu pristanišču v vsem svojem razvoju namenili vlogo edinega slovenskega mednarodnega pristanišča.

Ločiti javni interes in komercialno dejavnost

Koprsko pristanišče bi se zatorej moralo ne-

Stran / Page: 27

Doseg / Reach: 47000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 478 cm²

2 / 2

mudoma reorganizirati s postavitvijo v tem času najustreznejše pristaniške oblasti. Ta bi morala prevzeti odgovornost za pretočnost pristaniškega sistema, za njegovo celostno trženje, za njegov razvoj ter umeščanje v gospodarski, okoljski, socialni in lokalni prostor. Pristaniška oblast

bi morala biti samostojna javna gospodarska družba z upravljavsko, finančno in pogajalsko močjo, kar ji bo omogočalo uresničevanje postavljenih javnih in podjetniških ciljev od strogem ločevanju med javnim interesom in komercialnimi dejavnostmi. Ob taki reorganizaciji bi bilo treba za-

ščititi interese malih delničarjev, tistih, ki so vlagali in vlagajo v posamezne enote pristaniškega sistema ne zgolj zaradi kratkoročne donosnosti, temveč tudi in predvsem zaradi vlaganja v vzdržljivost pristaniških zmogljivosti.

► *dr. Majda Prijon je upokojena docentka na fakulteti za pomorstvo in promet.

► Ocenite komentar, napišite svoje mnenje: www.finance-si/komentarji

► Komentarji izražajo stališča avtorjev, in ne nujno tudi organizacij, v katerih so zaposleni, ali uredništva Financ.