



Visoka cena majhnega zadovoljstva

Ko se predsednik vlade odloči, da je edini pravi rešitelj železnic Hartmut Mehdorn, je jasno, da drugega ne bo izbral. Še več, izpolnil bo vse pogoje, ki jih bo Mehdorn postavil, da bi prevzel reševanje tako železnic kot tudi slovenske logistike. In zato je tako rekoč jasno, da bomo z združitvijo železnic, Luke Koper in Intereurope dobili logistični holding. Če je takšna odločitev predsednika vlade, ni pomembno, da ni nobenih ekonomskih izračunov, ki bi opravičevali ustanovitev holdinga. Pomembno ni niti, da ni povsem jasno, kako lahko ta holding sploh ustanovimo, če pa imajo tri družbe, ki bodo v njem povezane, tako zelo različne lastniške sestave – razen, če se vlada odloči za prevzem Intereurope in ga tudi financira. Železnice imajo le enega lastnika – državo, ta je glavni lastnik tudi v Luki, ki pa ima še množico malih delničarjev, množico malih lastnikov pa ima tudi Intereuropa, v kateri je najmočnejša lastnica Luka, neposredni državni delež v njej pa 15 odstotkov.

Rešitelja Mehdorna, ki za začetek reševanja železnic zahteva ustanovitev logističnega holdinga, te podrobnosti ne zanimajo, kot ga tudi ne zanima, kaj se bo zgodilo z več deset tisoč malimi delničarji Luke in Intereurope. Toda Mehdorna lahko razumemo, saj bi mu bilo v okviru holdinga verjetno lažje zagotoviti pozitivno poslovanje železnic.

Nenavadno pa je, da idejo logističnega holdinga nekritično, kot je videti, zagovarja tudi Borut Pahor. Mogoče zato, ker se mu zdi ideja holdinga s krepko več kot deset tisoč zaposlenimi, ki bi ga ustvaril, bolj vabljiva kot možne negativne posledice za gospodarstvo. Teh posledic pa se lahko nabere mnogo več, kot lahko ustanovitev holdinga prinese pozitivnega. Glavna negativna posledica ustanovitve holdinga bi vsekakor bila, da bi železnice in Intereuropa zažirali potencial, ki ga ima Luka, tudi če bi država Luki pridružila železnice in Intereuropo kot lastnino brez vrednosti. Rezultati teh treh

družb kažejo, da le poslovanje Luke zagotavlja preživetje družbe, in v takšnih pogojih je reševanje železnic, pa tudi Intereurope na račun Luke, vse prej kot modro početje.

Strokovnjaki za logistiko že leta perspektivnost svoje panoge utemeljujejo s podatkom, da v Sloveniji na vsak evro, ki ga ustvari Luka Koper, ustvarimo 13 evrov prihodkov. In to samo s storitvami, ki jih vežemo na tranzit tovora iz Luke Koper in vanjo. Glede na lanske Lukine prihodke od prodaje to pomeni, da so se logisti, špediterji, prevozniki in vsi drugi, ki se napajajo s prihodki, ustvarjenimi s tranzitom luškega tovora, lani ukvarjali z rezanjem 1,4 milijarde evrov težkega kolača. Predvidena partnerja Luke v logističnem holdingu, Slovenske železnice in Intereuropa, sta lani skupaj ustvarila le za petino tega zneska prihodkov (pri SZ smo v računu upoštevali samo tovarni promet).

Potencialna partnerja Luke sta torej dokazala, da v pogojih odprte konkurence ne znata zaslužiti kaj več kot le manjšega dela kolača, ki ga trgu ponuja Luka. Če jima želi vlada ponuditi kaj več od tega, kar sta zaslužila lani, mora vsaj pri poslovnih odnosih z Luko zagotoviti, da bosta imela prednost pred tekmeci. In ker Pahorjevi moške tudi s pomočjo izbranega svetovalca tega ne znajo drugače, želijo z logističnim holdingom doseči, da se na Slovenskih železnicah in v Intereuropi poslom preprosto ne bodo mogli več izogibati. Cena tega Pahorjevega zadovoljstva pa bo visoka. Namesto Pahorja pa jo bo plačala Luka.

UREDNIŠKI KOMENTAR

Borut Godec

borut.godec@finance.si

NOBENA CENA
ZA SANACIJO
ŽELEZNIC IN USTANO-
VITEV LOGISTIČNEGA
HOLDINGA NI
PREVISOKA!



NA TA
RAČUN BOMO
POSLOVANJE ŽELEZNIC
VSAJ MALO
IZBOLJŠALI!