

Kaj je v ozadju afere v Luki Koper?

Nataša Koražija, 23.06.2016, Finance

Pravi kamen spotike je koncept izgradnje drugega železniškega tira Koper-Divača. Torta je velika.

Slovenski državni holding kot upravljavec državnega premoženja (na sliki predsednik uprave SDH Marko Jazbec) trdi, da so načrti Luke Koper premalo ambiciozni. Opozarjajo na močno naraščanje stroškov, zlasti plač. Te so samo lani v povprečju zrasle za 21 odstotkov. Od vodstva Luke tudi zahtevajo pojasnila glede naraščanja stroškov pristaniških storitev.

Luka Koper je že več mesecev v medijski vojni s svojo lastnico - državo. Boj se je zaostрил približno takrat, ko je minister Gašperšič napovedal gradnjo drugega tira prek projektnega podjetja 2TDK, ki naj bi ga pozneje dokapitalizirali zasebni vlagatelji. Do novega vrhunca je prišlo z napovedjo SDH, upravljavca državnega premoženja, da bo 1. julija na skupščini zamenjal dve nadzornici in nadzornika, Alenko Žnidaršič Kranjc, Elen Twrdy in Andreja Šercerja. SDH od novih nadzornikov pričakuje, tako pravi, da bodo bolje nadzorovali tveganja v Luki Koper.

Pri tem se predstavniki države nerodno zapletajo pri pojasnilih glede zamenjave nadzornikov. In medtem ko vlada pričakuje od Luke večjo ambicioznost, je sama tako neoperativna, da ne zmore pravočasno potrditi niti Lukinega načrta naložb; načrt za letos je denimo v potrjevanju na vladi že od lani, zdaj pa je prvo polletje že mimo. Paradoksi so tudi na drugi strani: čeprav so v Luki na okopih proti največji lastnici, ki jim predčasno menja nadzornike, za lastnika ne želijo nikogar drugega kot državo. Luka je sicer v dokumentih Slovenskega državnega holdinga opredeljena kot strateška naložba in ni na seznamih za prodajo.

Glavni zaveznik vodstva Luke so zdaj sindikati, ki se dodatno krepijo vse od leta 2014, ko se je sindikat žerjavistov povezal s sindikatom energetike in sindikati Slovenskih železnic. Mladen Jovičič, predstavnik sindikata žerjavistov, je že napovedal, da bodo vse sile usmerili v to, da se nadzorniki ne menjajo. Iz tega je videti, da Luke ne obvladuje niti vodstvo niti lastnik, temveč tisti, ki lahko ustavi promet.

Je v ozadju upravljalvskega kaosa kaj več, česar ne vidimo? Zakaj način gradnje drugega tira povzroča toliko razburjenja? Pri evropski komisiji in pri evropski komisarki za promet Violeti Bulc že nekaj časa poudarjajo, da se moramo navaditi na nove oblike financiranja infrastrukturnih projektov, ki vključujejo tudi zasebni denar. Dobra plat takega financiranja je, da zahteva manj javnega denarja, poleg tega vsaj v teoriji zmanjšuje korupcijska tveganja, saj zasebni vlagatelj skrbi za svoj donos.

1,4 milijarde evrov naj bi po trenutno veljavni oceni ministrstva za infrastrukturo stal drugi tir Koper-Divača.

Na drugi strani so strahovi vseh, ki bi radi, da v Luki ostane vse tako, kot je. Ali bi gradnja drugega tira po vladnem scenariju lahko postavila pod vprašaj koncesijsko pogodbo, ki jo ima Luka z državo do leta 2043, in bi vstopil še kak drug koncesionar? In če da, ali bi to res bilo nekaj groznega? Bi to bilo slabše, kot če Luka vladajo kar sami zaposleni, kot lahko sklepamo po burnih protestih luškega sindikata? In še - ali je namera države, da pridobi zasebnega vlagatelja, sploh realna ali pa vodi do nadaljnega zavlačevanja, ki traja že desetletja?

Razvoj Luke Koper je za državljane pomemben, še bolj je pomembno, ali in za kakšno ceno bomo gradili drugi tir, za katerega bomo morali davkoplačevalci v takšni ali drugačni obliki primakniti precej denarja. Da bi razumeli, kaj se pravzaprav dogaja, smo poskusili odgovoriti na nekaj vprašanj, ki visijo v zraku ob napovedani zamenjavi nadzornikov Luke Koper.

Mladen Jovičič, predstavnik sindikata žerjavistov, je že napovedal, da bodo vse sile usmerili v to, da se nadzorniki ne menjajo. Iz tega je videti, da Luke ne obvladuje niti vodstvo niti lastnik, temveč tisti, ki lahko ustavi promet.

Ali je prav, da SDH menja nadzornike v Luki Koper, oziroma čigava je pravzaprav Luka?

Država ima neposredno in posredno v Luki okoli 70-odstotni delež, lastnik pa lahko zamenja nadzornike, tudi če to ni vseč upravi, zaposlenim, sindikatom ali lokalni skupnosti. Kaže, da tega niti vodstvo niti zaposleni v Luki ne razumejo prav dobro, kar lahko sklepamo med drugim po sredinem protestnem zborovanju delavcev. Dejstvo pa je, da bo lastnik ob zamenjavi, ki je vpletenim, javnosti in drugim delničarjem ne zna dobro pojasniti, imel težave. Nejasnosti in protislovij je bilo veliko. »Luška« stran je poudarjala (tako je na primer v Dnevniku pred nedavnim pisal tudi nekdanji predsednik uprave Luke Bruno Korelič), da je eden od predlaganih nadzornikov Jürgen Sorgenfrei sodeloval pri študiji, ki je dokazovala, da drugega tira Luka vsaj še nekaj let ne potrebuje.

Na SDH so v tem tednu ugotovili, da zaradi tolikšnega nezaupanja Sorgenfrei ne bi mogel delovati, zato so predlagali novega nadzornika - Rajka Reška, gospodarstvenika iz Kopra. Predsednik uprave SDH Marko Jazbec je poudarjal podatke iz študije o hitrem naraščanju stroškov dela v Luki Koper, za katere se je pozneje izkazalo, da niso pravilni. Vodstvo Luke Koper je zato na ATVP prijavilo sum tržne manipulacije, toda kolobocije še ni konec: na SDH so namreč prav to analizo (z napačnimi podatki) našli na spletnih straneh Luke Koper, zato pravijo, da bi tudi oni lahko vložili prijavo proti Luki. Vse to so nerodnosti, ki bi nam morale biti prihranjene.

Ali lahko sedanji nadzorniki Luke Koper prihranijo 500 oziroma 600 milijonov evrov davkoplačevalskega denarja pri gradnji drugega tira?

Alenka Žnidaršič Kranjc, prva nadzornica Luke Koper, ki jo bodo na skupščini 1. julija predvidoma zamenjali, je med drugim v intervjuju za Delo prejšnji teden povedala, da bi lahko Luka Koper zgradila drugi tir za 800 milijonov evrov. To je za 600 milijonov manj od številke, s katero operirajo na ministrstvu za infrastrukturo, kjer so ocenili, da bo gradnja stala 1,4 milijarde evrov. Vprašanje pa je, ali sta številki res primerljivi. Alenka Žnidaršič Kranjc žal ni odgovorila na nekaj naših vprašanj.

Ni jasno, kakšen drugi tir Divača-Koper bi Luka Koper zgradila za ta denar - samo za tovorni ali tudi za potniški promet - in ali je to številka z DDV ali brez. Številka 1,4 milijarde, s katero operirajo, naj bi namreč vključevala DDV (22 odstotkov) in bi omogočala tudi potniški promet po drugem tiru. Všteti je tudi nekaj nepredvidenih stroškov in stroški gradnje izogibališča na sredini najdaljšega predora (30 milijonov evrov) - brez tega bi lahko prav tako preživeli, a bi precej olajšalo promet v času vzdrževalnih del v predoru.

Če želimo, da bi po drugem tiru, kjer je od 27 kilometrov prog kar 20 kilometrov predorov, potekal tudi potniški promet, je zaradi varnosti nujno zgraditi dodaten evakuacijski predor, ki podraži gradnjo za približno 150 milijonov evrov. Velika razlika v ceni je torej, če zgradimo polno delujočo ali osiromašeno progo. Ali nam lahko ekipa Alenke Žnidaršič Kranjc z modelom financiranja gradnje, ki bi po njeni zamisli vključeval tudi zavarovalnice, prihrani pol milijarde? V Luki Koper sami sicer pravijo, da drugega tira ne bodo gradili. Če bi se zanj zadolžili, bi ta znesek sodil v javni dolg.

Ocena ministrstva, da bo drugi tir stal 1,4 milijarde evrov, tudi še ni dokončna, saj pripravljajo njeno revizijo. V prihodnjih dneh naj bi minister za infrastrukturo Peter Gašperšič podpisal pogodbo s podjetjem Geodata Engineering iz Torina v vrednosti 176.900 evrov, ki bo v treh mesecih preverilo ocene za vse potencialne racionalizacije in optimizacije projekta.

Minister bo torej lahko šele konec septembra oziroma na začetku oktobra povedal, koliko bo stala gradnja drugega tira Divača-Koper. V resnici bi ministrstvo moralo že zdavnaj imeti jasno oceno stroškov in strategijo razvoja logistike. Revizijo ocene stroškov gradnje drugega tira je zahteval že

minister Samo Omerzel leta 2013. Omerzel je takrat trdil - podobno kot zdaj Alenka Žnidaršič Kranjc -, da lahko drugi tir zgradimo za 700 milijonov, vendar ni nikoli objavil razpisa za revizijo projekta.

Zdaj je leto 2016, neznanke pa so še vedno enake. Najprej se bo torej treba odločiti za obseg, dejanska cena gradnje pa bo jasna šele takrat, ko bo investitor objavil razpis za gradnjo in dobil ponudbe izvajalcev. Zaradi zavlačevanja ministra Gašperšiča pri postopkih je veliko prostora za različne manipulacije in za podpihovanje sumov o koruptivnih navezah pri gradnji. Korupcijska tveganja pa pri tako velikih projektih vedno obstajajo.

Predsednica nadzornega sveta Alenka Žnidaršič Kranjc trdi, da uprava dela dobro: lani so prihodki Luke Koper zrasli za 13 odstotkov, dobiček za 12 odstotkov, dosegli so 10,9-odstotno donosnost kapitala.

Ali Luka posluje dobro ali slabo?

V Luki Koper so v zadnjih dveh letih povečali pretovor, samo lani so čiste prihodke povečali za 13 odstotkov, čisti dobiček za 11 odstotkov in ustvarili 10,9-odstotni donos na kapital. Toda hkrati so jim naraščali tudi stroški, opozarjajo na SDH. Zgolj v letu 2015 so povprečne plače v Luki zrasle za 21 odstotkov, na 3.089 evrov. Za primerjavo, v farmacevtski družbi Krka je povprečna plača 2.697 evrov. Ob tem je v Luki Koper približno 60 odstotkov zaposlenih z manj kot peto stopnjo izobrazbe, v Krki pa je več kot 50 odstotkov zaposlenih z univerzitetno izobrazbo, 4,5 odstotka pa je magistrrov in doktorjev. V Krki so lani pridelali 146 milijonov evrov dobička, v Luki Koper pa 28,8 milijona (prihodki v Krki so sicer približno šestkrat večji). Strošek dela je v Luki od leta 2012, ko je znašal 31,4 milijona evrov, do lani zrasel za tretjino, na 41,7 milijona. Ob upadu pretovora bi imeli v Luki zaradi takšne rasti stroškov plač lahko težave. Podobno tveganje je tudi naraščanje stroškov za izvajalce pristaniških storitev, ti so lani zrasli za dva milijona evrov na 21,8 milijona.

Na SDH so bili - neuradno - nezadovoljni tudi z načrtom naložb: v Luki so lani napovedali, da bodo do leta 2020 vložili 300 milijonov evrov. Vprašljiv naj bi bil učinek teh naložb, ker bi donos na kapital celo nekoliko upadel. Ob 300-milijonskih naložbah naj bi po napovedih Luke prihodek do leta 2020 zrasel na 218 milijonov evrov (lani je bil 184 milijonov evrov), donos na kapital pa naj bi dosegel 10 odstotkov (lani je bil 10,5 odstotka). Precej tveganj je povezanih tudi z informacijsko podporo procesom v Luki. To vse so vprašanja, ki bi jih morali odpirati nadzorniki, vendar naj na to ne bi bili preveč pripravljeni.

Načrt Luke Koper do leta 2020

- Do leta 2020 bodo čisti prihodki od prodaje zrasli na 218 milijonov evrov (lani so presegli načrte in dosegli 183 milijonov).
- Čisti dobiček bodo povečali na 35,2 milijona evrov (lani ga je bilo 28,8 milijona).
- EBITDA marža bo zrasla za 39 odstotkov.
- Donos na kapital bo po načrtih 10 odstotkov (v zadnjih dveh letih je bil 10,5 odstotka).
- Počrpali bodo za 20 milijonov evrov nepovratnega denarja iz EU.
- Razmerje med neto dolgom in EBITDA bodo ohranjali pod tri.
- Letni pretovor bo presegel 24,3 milijona ton, število zabojnikov (TEU) bo preseglo milijon.
- Preseči želijo 35-odstotni delež v kontejnerskem prometu v severnem Jadranu in ohraniti položaj prve luke za Avstrijo.
- Zgradili bodo vsaj 10 tisoč kvadratnih metrov novih zaprtih skladišč.
- Število novih parkirnih mest za avtomobile bodo povečali za 10 tisoč.
- Odprli bodo nov vhod in razbremenili promet v Kopru.
- Zdajšnjo železniško povezavo Divača-Koper bodo izkoristili optimalno, povprečno število tovornih vlakov na dan bo 82.

Ali imata minister in vlada jasno strategijo glede razvoja Luke, SŽ, logistike in mednarodnih povezav?

Če bi jo imela, bi jo morala čim prej jasno skomunicirati. Luka Koper ima skupaj z železnicami pomembno vlogo pri oskrbovanju celotne regije. Avstrija dobavlja 30 odstotkov čezmorske trgovine prek Luke Koper, Luka je pomembna za oskrbo Madžarske, Češke, Slovaške, za severno Italijo in Bavarsko. Za zdaj vlada o novih mednarodnih povezavah, ki bi jih lahko gradila prek Luke Koper, ni rekla še ničesar. Davkoplačevalci si bomo lahko globoko oddahnili, ko bomo videli, da vlada ne samo razmišlja, ampak tudi ukrepa ob nastajanju novih meddržavnih povezav v Evropi.

So načrti razvoja Luke res premalo ambiciozni?

Prav Alenka Žnidaršič Kranjc je bila tista nadzornica, ki je od uprave večkrat zahtevala bolj ambiciozne načrte. Zato so lani v Luki znesek naložb do leta 2020 s prejšnjih 200 povečali na približno 300 milijonov evrov. V letu 2015 so sicer z naložbami nekoliko zaostali, kar je v Luki pogosto (tudi zato, ker jim država ne potrdi pravočasno načrta naložb). Lani naj bi v povečanje zmogljivosti terminalov, poglobljanje na 15 metrov ter novo mehanizacijo vložili 45 milijonov evrov, dejanskih naložb pa je bilo manj - prenesli so jih v letošnje leto, ko naj bi jih bilo kar za 77 milijonov.

Kaj ima država od Luke?

Dobi približno polovico koncesnine (polovica gre mestni občini Koper), to pomeni, da je za leto 2015 dobila 2,7 milijona evrov, s tem denarjem država prenavlja infrastrukturo. Hkrati pa dobi del dobička prek dividend (lani so skupaj izplačali za 6,7 milijona evrov dividend). Je to dovolj? Odvisno, s katere strani gledamo. Dejstvo pa je, da Luka praviloma zaostaja z razvojnimi načrti, njihova uresničitev pa je precej odvisna od države in lokalne skupnosti. Že vrsto let jim denimo ne uspe zgraditi tovrnega vhoda in kamionskega terminala - tudi zaradi slabe komunikacije med občino Koper in državo. Približno tisoč tovornjakov zato vstopa v Luko skozi edini vhod v pristanišče, ki za to ni primeren. Ne uspe jim dvigniti informacijskega sistema na višjo raven, kar bi Luko Koper bolje povežalo z ladjarji in špediterji ter izboljšalo procese. Med drugim morajo tovornjaki za vstop v pristanišče še vedno uporabljati natiskano dovolilnico.

Ali država z gradnjo drugega tira misli resno?

Drugi tir je - vsaj deklarativno - še vedno glavni razvojni projekt vlade premiera Cerarja (poleg reform, ki sicer stojijo), zato bosta partnerja nekako morala sodelovati, drugače bo projekt tekel še počasneje. V Luki imajo že dolgoletno tradicijo težavnih odnosov z največjo lastnico. Skupščine, na katerih so se napovedovale spremembe ravnovesja, so bile vedno napete.

Na ministrstvu za infrastrukturo so ustanovili podjetje 2TDK, ki ga bo država letos in prihodnje leto dokapitalizirala z vložkom 200 milijonov evrov, pozneje pa pričakujejo vložke zasebnih vlagateljev, ki bodo večji od vložka države. Interes za sodelovanje so izrazile Madžarska, Slovaška, Češka, pogovarjajo se z Avstrijo in Poljsko. Podpora teh držav naj bi bila koristna pri pridobivanju denarja EU. Glavna naloga ministra še čaka, to je iskanje investitorja.

V pripravi je predlog zakona, ki naj bi bil kmalu poslan v medresorsko usklajevanje, tam bo določena sestava poslovnega modela financiranja gradnje. Glede na to, da takšnega modela financiranja železniške infrastrukture doslej še nismo imeli, je projekt precej eksperimentalen in tvegan, naj pa ne bi povečal javnega dolga. Na koncu pa - vprašanje je tudi, kako resno misli sedanja vlada s projektom, ker začetek zamika v obdobje, ko se ji bo iztekel mandat.