



Ljubljana, 19. marec 2015

PRIPOMBE ZAVEZNIŠTVA K PREDLOGU STRATEGIJE UPRAVLJANJA KAPITALSKIH NALOŽB DRŽAVE

Zavezništvo sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije (v nadaljevanju Zavezništvo) povezuje sindikate, ki zastopamo zaposlene v energetskih podjetjih, Luki Koper, Slovenskih železnicah in Dars-u. Sindikatom v zavezništvu je skupno, da delujemo v podjetjih, ki so v večinski lasti Republike Slovenije. Skupno nam je tudi, da zastopamo zaposlene v podjetjih, ki opravljajo svojo dejavnost na pomembni energetski in prometni infrastrukturi naše države. Na podlagi navedenega utemeljujemo naš interes za aktivno udeležbo v procesu dialoga sprejemanja Strategije upravljanja kapitalskih naložb države. Glede na to, da predstavljamo reprezentativen glas več tisoč zaposlenih v panogah - kjer tudi znotraj OECD¹ prevladuje državno lastništvo - pričakujemo, da se bodo naše pripombe v nadaljevanju resno in konstruktivno obravnavale.

1. Sporno definiranje strateških naložb (str. 13)

Zakon o slovenskem državnem holdingu (ZSDH-1) je naložbe SDH in Republike Slovenije uvrstil v tri skupine naložb. Pri definiranju strateških naložb je 11. člen ZSDH-1 opredelil, da so strateške tiste naložbe, s katerimi Republika Slovenija poleg gospodarskih zasleduje tudi strateške cilje. Pri definiranju strateških ciljev pa je v zakonu zapisano, da so to cilji povezani z upravljanjem državne infrastrukture, cilji povezani z upravljanjem javnih služb, varnostni cilji, razvojni cilji in drugi cilji, pri katerih se upoštevajo pomembni družbeni interesi. Za razliko od lani sprejetega zakona, predlog strategije strateške naložbe definira na novo. Po naši oceni se pojem »strateškosti« neupravičeno oža in sicer:

- Izpuščena je navedba, da so strateške naložbe tiste naložbe, ki se ukvarjajo z upravljanjem državne infrastrukture (namesto tega se v predlogu strategije definira, da so to le tiste naložbe, ki imajo v lasti gospodarsko pomembno infrastrukturo).
- Na novo se določa, da morajo strateške naložbe opravljati samo osnovo dejavnost za katero so bile ustanovljene.
- Izpuščena je navedba, da so strateške naložbe tiste naložbe, kjer se zasleduje cilje, ki so povezani z realizacijo pomembnih družbenih interesov.

¹ V državah OECD prevladuje večinsko državno lastništvo v treh panogah, ki predstavljajo 74% vrednosti vseh kapitalskih deležev države, in sicer so to energetika, finance in transport (glej predlog strategije str. 9). V Sloveniji predstavlja ta delež kar 92% vseh kapitalskih naložb države (glej predlog strategije str. 37), medtem ko predstavlja področje energetike in prometa v Sloveniji 59% vseh kapitalskih naložb države.

Po našem mnenju je takšno definiranje strateškosti škodljivo tako za interese države kot tudi za posamezna podjetja. Omejevanje strateških naložb zgolj na tista, ki imajo v lasti pomembno gospodarsko infrastrukturo oz. opravljajo javno gospodarsko službo (ob dejstvu, da se morajo strateške naložbe znebiti vseh dejavnosti, ki niso povezane z osnovno dejavnostjo), je lahko pogubno za nekatere poslovne sisteme v državi, kot tudi za učinkovitost izvajanja nalog, ki jih opravljajo.

Primer: V kolikor bi se poslovni sistem Slovenskih železnic, d.o.o., lastniško konsolidiral v skladu s predlagano strategijo, bi to pomenilo konec holdinško organiziranega podjetja, kot ga poznamo danes. Država bi v tem podjetju ohranila pretežno lastništvo zgolj v dveh njegovih odvisnih družbah, kjer se izvajajo javne gospodarske službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture, vodenja prometa in javnega potniškega prometa, vse ostalo pa bi šlo v prodajo. Predmet odprodaje bi bile tudi odvisne (podporne) družbe brez katerih družbe, ki izvajajo naloge javnih gospodarskih služb, sploh ne bi mogle delovati. To bi pomenilo, da družba ne bi mogla na primeren način opravljati nalog obveznih javnih gospodarskih služb. S takšno lastniško ureditvijo bi bili izničeni vsi dosedanja sinergijski učinki holdinško organiziranega podjetja, na podlagi katerih danes skupina Slovenskih železnic ustvarja pozitiven poslovni rezultat, se ustrezno razdolžuje, dviguje dodano vrednost na zaposlenega in se kljub zastarelim voznim sredstvom in slabi infrastrukturi konkurenčno sooča z izzivi na trgu prevoznih storitev.

V zvezi s tem predlagamo:

- da poskuša predlagatelj načelne definicije, ki so povezane s pojmovanjem strateških naložb, aplicirati na primeru posameznih družb, ki so danes v večinski državni lasti in morebitnih posledic, ki jih lahko nova ureditev povzroči,
- da se med strateške naložbe uvrstijo tudi naložbe, ki upravljajo s pomembno javno gospodarsko infrastrukturo,
- da je potrebno odpraviti ozko definicijo, po kateri naj bi strateške naložbe opravljale zgolj osnovo dejavnost za katero so bile ustanovljene. Med strateške naložbe je potrebno uvrstiti tudi tiste naložbe, ki so potrebne, da lahko strateške naložbe opravljajo osnovno dejavnost (npr. javno gospodarsko službo), za katero so bile ustanovljene.

2. Cilj razpolaganja z naložbami ne more biti zgolj doseganje čim večje kupnine (str. 16 in 154)

Ko strategija izpostavlja cilje razpolaganja z naložbami države se v ospredje postavlja – v prodajnih postopkih - doseganje čim večje kupnine. V zvezi s tem je potrebno opozoriti, da smo socialni partnerji 5. februarja 2015 podpisali Socialni sporazum 2015 – 2016, ki je prvič jasno definiral pojem preišljene privatizacije. V zvezi smo se socialni partnerji dogovorili, da bodo pri izvedbi privatizacije: »ob upoštevanju zavezujočih direktiv in pravil o dodeljevanju državnih pomoči vključeni pogoji za umik države iz lastništva, tako da se zagotovi razvoj podjetja, ohranitev delovnih mest, sedež podjetja v Sloveniji, spoštovanje kolektivnih pogodb in standarda zaposlenih, spoštovanje slovenskega jezika in s pravočasnim vključevanjem predstavnikov zaposlenih v te postopke«.

V zvezi s tem predlagamo:

- Da predlagana Strategija upravljanja državnega premoženja vključi vse zaveze, ki smo jih v Socialnem sporazumu 2015-2016 dogovorili socialni partnerji. Zaveze je potrebno vključiti predvsem v delu strategije, ki določa cilje in načine prodaje kapitalskih deležev države.

3. Osnovi principi upravljanja družb – vključitev ustreznega stimuliranja zaposlenih med cilje, ki so pomembni za razvoj in konkurenčnost družb. (str. 20, tč. 2.4.1.)

Dokument navaja najpomembnejše cilje poslovanja družb, ki so pomembne za razvoj in konkurenčnost družb. Pri tem se omenja: rast poslovanja, stroškovna učinkovitost, donosnost sredstev..., ne omenja pa se, da je za zagotavljanje konkurenčnosti družb pomembna usposobljenost zaposlenih, njihovo izobraževanje in ustreznost stimulacija.

V zvezi s tem predlagamo:

- Da se med ključne vidike razvoja in konkurenčnosti družb uvrsti tudi cilje, ki so povezani s kadrovske usposobljenostjo zaposlenih in načinom njihovega stimuliranja.

4. Uporaba kupnin pri prodaji kapitalnih deležev (str. 154)

V veljavnem Zakonu o javnih financah je opredeljeno, da se kupnine iz prodaje kapitalnih naložb države namenijo za odplačilo dolgov v računu financiranja in plačilo stroškov pripravljanih dejanj za prodajo kapitalnih deležev.

Če je ta namen razpolaganja s kupninami še mogoče razumeti v primeru prodaje kapitalnih deležev v portfeljskih in pomembnih naložbah – ko se država deloma oz. v celoti odreče lastniškim ambicijam v določeni družbi - pa se ta ureditev ne zdi primerna v primeru prodaje deležev strateških naložb. Če imamo v ospredju usmeritev, da je prodaja deležev v strateških naložbah namenjena nadaljnjemu razvoju družbe, širitvi tržišča, znanj oz. krepitvi konkurenčnega položaja družbe na trgu, potem bi bilo normalno, da lastnik del kupnine nameni za nadaljnji razvoj te družbe. Takšno usmeritev smo socialni partnerji tudi nakazali v socialnem sporazumu:

»Vzpostavitev mehanizmov za učinkovito upravljanje kapitalnih naložb države in sprejem Strategije upravljanja kapitalnih naložb in drugih potrebnih dokumentov upravljanja po ZSDH-1, katere cilj bo zagotavljanje ustreznosti naložb ob hkratnem zagotavljanju drugih narodnogospodarskih in drugih ciljev države ter dvig vrednosti teh naložb z zagotavljanjem ustreznih pogojev za razvoj podjetij v lasti države«

V zvezi s tem predlagamo:

- Da se 50 odstotkov prejete kupnine v primeru prodaje deležev strateških naložb države nameni za nadaljnji razvoj strateškega podjetja.

5. Slovenske železnice – vstop novih družbenikov (str. 53, tč. 3.4.9.)

V tekstu se omenja možnost vstopa novih družbenikov v sistem Slovenskih železnic, bodisi v krovno družbo, bodisi v družbe, ki opravljajo tržno dejavnost. Ob različni argumentaciji razlogov za vstop novih družbenikov (zaostrene gospodarske razmere, visoka zadolženost družbe, glej str. 53) in (vprašljiva finančna sposobnost SŽ za izvedbo nujno potrebnih vlaganj, znižanje zadolženosti in razvoj, glej str. 122) pa se predlagatelj ne opredeli v kolikšnem deležu se načrtuje vstop novih družbenikov (ne v krovni družbi in ne v odvisnih družbah). Iz teksta tako ni mogoče razbrati ali se – ko je govora o družbi Slovenske železnice, d.o.o., in njegovih odvisnih družbah - še naprej govori o strateški ali o pomembni naložbi.

Holdinško organizirane železnice v državni lasti so – tako kot je to v Sloveniji - prevladujoča oblika organiziranosti v EU, ki združuje nacionalnega operaterja (železniškega prevoznika potnikov in tovora) in upravljavca železniške infrastrukture (Nemčija, Avstrija, Italija, Francija ...). Tovrstna oblika

organiziranosti in lastniških odnosov se pojavlja kot primer dobre prakse na področju železnic. Za razliko od primerov Hrvaške, Makedonije, Črne gore, Češke, ki se s primeri institucionalne ločitve infrastrukture od prevoznika (kar odpira možnost različne lastniške strukture) kažejo kot primeri neuspešne in neučinkovite organiziranosti.

Ker se v primeru ohranitve Slovenskih železnic v večinski državni lasti zagotavlja učinkovito izvajanje javnih gospodarskih služb, varnost opravljanja železniškega prometa, kakovostno vzdrževanju javne železniške infrastrukture, izkoriščanje maksimalne razpoložljivosti izvršilnih železniških delavcev oz. izkoriščanje vseh sinergijskih učinkov povezanega podjetja, smo mnenja, da lahko tovrstna oblika organiziranosti in lastništva najbolj zadovolji interese države ter posledično uporabnike železniških storitev.

Na podlagi teh razlogov in razlogov, ki smo jih navedli v odgovoru v tč. 1, zavračamo vse poskuse, ki bi pripeljali do tega, da država ne bi ohranila večinskega deleža v Slovenskih železnicah in posledično v njenih odvisnih družbah.

V zvezi s tem predlagamo:

- Da družba Slovenske železnice, d.o.o. ostane strateška naložba države (50%+1 glas) in da Slovenske železnice, d.o.o. kot obvladujoča družba, pri vseh družbah, kjer nastopa kot ustanovitelj, ohrani najmanj večinski delež (50%+1 glas)

6. Energetika – strategija ne daje odgovorov na vprašanja, kakšno vlogo naj ima energetski sektor v prihodnje

Strategija upravljanja kapitalskih naložb države v energetiko je brez temelja, ki bi ga moral predstavljati energetski koncept, je samo analiza trenutnega stanja in trenutnih dogajanj na področju energetike. V tej strategiji absolutno ni jasno kakšno vlogo bi naj imela slovenska energetika navkljub temu, da je v koalicijski pogodbi navedena kot razvojna možnost za vse ostale gospodarske dejavnosti v državi.

Povečanje donosa posameznih energetskih družb na račun optimiranja poslovanja in zmanjševanja zaposlenosti v sistemu bo na srednji in dolgi rok privedla do tega, da se bo zmanjšala zanesljivost dobave, javni servis gospodarstvu in gospodinjstvom, pa se bo poslabšal. Razen v primeru SODO, kjer se poskušamo dogovoriti v okviru delovne skupine, način izvajanj te službe, predvsem pa v primeru skupine HSE, se vse navedene aktivnosti izvajajo brez dogovora z socialnimi partnerji. Prodaja trgovalnih deležev v EDP je lahko z vidika slovenske energetike škodljivo dejanje saj lahko potopi slovensko proizvodnjo el. energije. Položaj družb za trgovanje je sprejemljiv v sedanji obliki saj zagotavlja vlaganja v NN, SN in VN omrežja. V Primeru pa da družbe niso kapitalsko ustrezne je sprejemljivo povezovanje z slovenskimi proizvajalci el. energije

Pravo vrednost tej strategiji, bo dala šele klasifikacija naložb, ki bi morala biti kot priloga, ker bo iz tega razvidno kako si predlagatelj predstavlja vlogo energetike v bodoče.

Predlagamo, da je energetika opredeljena kot strateška naložbe skupaj z podpornimi dejavnostmi, saj bo v primeru izločitve posameznih dejavnosti po definiciji te strategije, ogrožena zanesljivost proizvodnje in oskrbe gospodarstva in gospodinjstev

7. Pripombe na strateške usmeritve koprskega pristanišča Luke Koper

Ključna je preobrazba tranzitnega pristanišča v osrednji poslovni in trgovinski pristaniški sistem v območju severno jadranskega transportnega sistema s ciljem, da se dosežejo večkratni prihodki glede na danes. V tem kontekstu se mora družba Luka Koper razviti v upravljavca pristaniškega sistema in dela transportnega sistema, ki se bo oblikoval znotraj območja severno jadranskega pristaniškega poslovnega središča.

Luka Koper naj bi postala strateški partner države in generator gospodarskega razvoja v primorski regiji, kjer naj bi nastalo 40.000 različnih, novih delovnih mest v logistiki, širšem gospodarstvu, družbenih dejavnostih in upravi. Koprsko pristanišče je tudi v evropskih dokumentih TEN-T prepoznano za osrednje evropsko pristanišče in je kot takšno neposredno vključeno med strateška stičišča pomorskih avtocest in celinskih transportnih poti. Preobrazba Luke Koper v korporacijo za upravljanje pristanišča in osrednjega dela severno jadranskega transportnega sistema bi neposredno pospešila družbeni in gospodarski razvoj Obale, Primorske in Slovenije. Glavne prednosti bi bile naslednje:

- Med pomembnejšimi je ohranjanje železniške infrastrukture in povečevanje prihodkov za njen razvoj in vzdrževanje zaradi povečanega blagovnega transporta.
- Večkratni učinki povečanega pretovora v koprskem pristanišču in na območju celotnega severno jadranskega transportnega sistema se bodo pokazali tako pri višjih prihodkih podjetij, ki so vključena v pretovorno dejavnost in transport, kot tudi pri novo nastalih delovnih mestih v gospodarstvu, družbenih dejavnostih in upravi. Vpliv na osebni in skupni standard bo evidenten, viden.
- Povečanje prihodkov države in lokalnih skupnosti iz naslova davkov, prispevkov, nadomestil za stavbna zemljišča in koncesnine. Luka Koper samo danes letno odvede v te namene 21 mio evrov, z ustvarjenimi prihodki v višini 300 mio evrov bi se ta znesek najmanj podvojil.
- Strateška transportna smer je idealno okolje tudi za razmeščanje proizvodnih dejavnosti, transportni stroški pa so nižji od tistih, ki bremenijo podjetja oddaljena od strateške transportne smeri.
- Povečanje transporta po železnici bo bistveno znižalo eksterne stroške, ki bi nastali zaradi večjega cestnega transporta, onesnaževanja in poškodbe cest.
- Več pobranih davkov in prispevkov bo pomenilo boljša izhodišča za zaposlovanje tudi v zdravstvu, izobraževanju, kulturi in krepitvi fondov za raziskave in razvoj.

Med najbolj pomembnimi dejavniki za strategijo so naslednji:

1. Delovanje znotraj severno jadranskega transportnega sistema v okviru združenja NAPA. Skupno promoviranje pristaniškega in transportnega sistema, ki ga tvorijo tri osrednja pristanišča (Koper, Reka, Trst) in potencialne lokacije za razvoj in gradnjo specializiranih pretovornih pristanišč.
2. Prednost v razvoju imajo naložbe v zabojnike in kontejnersko tehnologijo. Zabojniki bodo namreč prej ali slej prevladali v transportu tudi tistih vrst blaga, ki ga danes prevažamo s posebnimi ladjami in kopenskimi transportnimi sredstvi v razsuti in tekoči obliki.
3. Pristanišče ne vrši zgolj pretovora, ampak skrbi tudi za racionalno organizacijo njegovega transporta po končnih distribucijskih smereh.
4. Da se preobrazi v inovacijski in na znanju temelječ sistem, ki spodbuja raziskave v analizo trgov in blagovnih tokov, ter v logistične in transportne tehnologije.
5. Z zaposlenimi bi morala oblikovati učinkovit model vrednotenja dela, intelektualnega prispevka in prispevka k strukturnemu kapitalu družbe, ter na teh spoznanjih oblikovati rešitve notranjega solastništva gospodarske družbe, kot temelja za motivirano in bolj učinkovito gospodarjenje in socialno varnost zaposlenih.

6. Vodenje poslovnega sistema preko celovitega nadziranja, ki vzpostavlja povratni tok informacij o učinkovitosti ukrepov tudi s strani tistih, ki ukrepe in odločitve neposredno izvajajo. S tem bi tudi soupravljanje dobilo značaj soodgovornosti za oblikovanje in sprejem poslovnih in drugih odločitev.
7. Luka Koper kot upravljavka pristanišča in izvajalka pretovora in skladiščenja občutno posega v okolje in kakovost življenja ljudi na območju. Zato mora dosledno skrbeti za opravljanje gospodarske, socialne in ekološke vloge, ki ji jo nalaga 67. člen ustave. Znotraj okolja je pomemben in vpliven dejavnik in lahko svoj razvoj načrtuje zgolj in hkrati z lokalnimi skupnostmi na območju katerih deluje in v povezavi z njihovimi interesi. Tesna povezanost z lokalnimi skupnostmi in univerzami, še posebej s primorsko, ki se vedno bolj pogloblja v specifični položaj in razmerja pristanišča in njegove vključenosti v lokalno in globalno okolje, je nujna za stabilen in trajnostni razvoj pristanišča, same Luke Koper d.d. in družbeni razcvet.

Zavezništvo sindikatov energetske, železniške,
pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije