



Argumenti za in proti prodaji državnega premoženja

Bivša premierka A. Bratušek je, potem ko je prvič govorila z nemško kanclerko, sprožila proces pospešene prodaje državnega premoženja, pri čemer se je ves čas vedelo, da bo na strani kupcev nastopal zgolj tuji kapital. Za začetek je sestavila seznam 15 podjetij, ki naj bi jih najprej prodali, in ga dala celo v potrditev parlamentu. Ali je pri tem ravnala razsodno, za Slovenijo koristno, so mnenja deljena. Nekateri ji pritrjujejo, drugi menimo nasprotno.

Izhajamo iz spoznanja, da je upravljanje države oziroma podjetja – to sta dva najbolj aktualna ekonomska sistema – ključni dejavnik njune ekonomske uspešnosti. Upravljanje je zahteven proces, ki ga praviloma organiziramo v obliki dveh aktivnosti, to sta vodenje sistema in nadzor vodenja; slednjega v primeru države pretežno opravlja parlament, v primeru podjetja pa nadzorni svet (NS). Za naša podjetja v državni lasti splošno velja, da jih slabo upravljamo, in to naj bi bil tudi osrednji razlog, zakaj naj bi jih prodali. Argument je močan, vendar le v primeru, če so razlogi za slabo upravljanje državnega premoženja take narave, da jih ne zmoremo sanirati. Zato si pogledjmo, kako je s tem.

Najlažje si bomo gornje vprašanje razjasnili, če primerjamo upravljanje dveh večjih podjetij, enega našega v državni lasti in enega nemškega, ki ga upravljalsko prav tako obvladuje država in je pri tem nesporno učinkovita. Ker je kvaliteta upravljanja ključno odvisna od upravljalske usposobljenosti NS, si primerjavo lahko poenostavimo tako, da primerjamo zgolj sestavo obeh NS. Našo stran naj pri tem zastopa NS Slovenskega državnega holdinga (SDH), ki upravlja celotno državno premoženje, nemško pa NS Fraporta, letališča v Frankfurtu, ki smo mu pred kratkim prodali ljubljansko letališče. Večinska lastnika (60 odstotkov delnic) Fraporta sta nemška deželna vlada Hessen in mesto Frankfurt, torej gre za podjetje, ki je večinsko v javnem upravljanju.

Nadzorni svet Fraporta ima 20 članov, od katerih jih 10 zastopa interese dela, s čimer so mišljeni interesi v podjetju zaposlenih pa tudi širši interesi dela, ki jih varujejo

sindikati; slednji imajo v NS tri predstavnike. Preostalih 10 članov NS zastopa interese kapitala pa tudi širše družbene interese; od teh jih pet predlagata večinska lastnika, enega zvezno ministrstvo za promet, štirje pa so vrhunski strokovnjaki, ki sicer delujejo kot predsedniki ali člani uprav večjih podjetij, ki s Fraportom niso v konkurenčnem razmerju.

Fraport si pri upravljanju pomaga še s posebnim svetovalnim telesom – gre za neke vrste svet modrecev – ki upravlja in NS svetuje pri sprejemanju pomembnejših razvojnih in drugih odločitev. Ima 15 članov s triletnim mandatom. Ta čas so njegovi člani predsedniki uprav štirih bank, finančni minister dežele Hessen, direktor nemškega razvojnega inštituta, profesor makroekonomije z ene od univerz, preostali člani pa so predsedniki ali člani uprav večjih gospodarskih družb.

Nadzorni svet SDH je pomembno drugačen. Po zakonu ima pet članov, ki se jih imenuje po postopku, ki zagotavlja, da se v njem skoraj ne more pojaviti oseba, ki ni po volji finančnemu ministru. Nobeden od njih naj ne zastopa interesov dela, pač pa naj bi šlo za strokovnjake za naslednja področja: finance, korporativno upravljanje, korporacijsko pravo, upravljanje obveznosti. Česa podobnega, kot je v Fraportu »svet modrecev«, SDH seveda ne pozna, pač pa za modro delovanje NS skrbi sam finančni minister, ki mu zakon nalaga, da sodeluje na njegovih sejah.

Primerjava organiziranosti upravljanja Fraporta in SDH kaže predvsem naslednje:

► upravljanje Fraporta je vrhunsko strokovno (še predvsem glede menedžerskih znanj), primerno varuje interese dela, kapitala in splošne družbene interese ter nedvomno deluje kot dejavnik, ki podjetju lahko zagotavlja učinkovit razvoj in splošno uspešnost;

► upravljanje SDH je strokovno skromno podprto in je predvsem prilagojeno potrebam izvajanja politike finančnega ministra in morebitnih njegovih specifičnih interesov.

Odgovor na vprašanje iz uvoda tega zapisa, zakaj smo šibki pri upravljanju državnega premoženja, je spričo pravkar povedanega nedvoumen: šibki smo zato, ker to upravljanje že ves čas hote in načrtno slabo organiziramo in izvajamo. Na primeru Fraporta namreč ugotavljamo, da državno lastništvo ni v ničemer ovira za učinkovito upravljanje podjetij (prej nasprotno), in ker je pri nas drugače, je razloge za to treba iskati drugje. Zdi se, da sta predvsem aktualna dva razloga:

► da je država slab upravljalca, spada med osrednje dogme neoliberalizma, ki jih finančni kapital že nekaj desetletij vsiljuje svetu. Nemčija temu receptu doma očitno ni nasledila, naše politične strukture pa so ga sprejele za svojega, kar se je v nemajhni meri zgodilo tudi po zaslugi Bruslja, ki predvsem obrobim evropskim državam rad vsiljuje rešitve, prežete z neoliberalnimi dogmami (tako politiko Bruslja najbolj podpira Nemčija, saj ji odlično služi pri krepitvi njene prevladujoče moči v Evropi);

► slabo upravljanje državnega premoženja je idealno gojišče za korupcije vseh vrst, kar naše politične elite (leve in desne) učinkovito izkoriščajo, zato so doslej blokirale še vse poizkuse, da se po dobrih izkušnjah drugih izboljša našo upravljalno prakso.

Država je potencialno lahko odličen upravljalca – primer Fraporta to nedvoumno potrjuje – in ob novi vladi, ki naj bi delovala strokovno in dosledno etično, imamo dobre pogoje, da se namesto prodaje državnega premoženja pospešeno lotimo sistemskih sprememb, katerih rezultat bo, da bomo naša podjetja – pa ne samo državna – upravljali podobno učinkovito, kot to že počno Nemci. Tega Cerarjeva vlada za sedaj sicer nima v svojem programu, lahko pa to stori. Verjamemo, da bi to bila daleč najboljša investicija v prihodnost države Slovenije.

Nova vlada je sicer napovedala, da namestitev v prihodnje privatizacijo izvajati bolj premišljeno, a je že bila opozorjena, da prodaje 15 podjetij s spiska Bratuškove ne sme opustiti. To naj bi namreč bila zaveza, ki smo jo dali Bruslju. Zaveza je sicer vsebinsko in verjetno tudi formalno sporna, pa vendar utegne Sloveniji škoditi, če je ne bo spoštovala. Zato naj bi to storili. Ni pa potrebe, da prodajo izvedemo tako, kot smo jo v primeru letališča Brnik. Fraportu smo namreč omogočili, da je postal 100-odstotni lastnik letališča, in torej država

Slovenija njegovo upravljanje posredno v celoti prepušča nemški državi. Take širokogrudnosti (nesposobnosti za zaščito lastnih strateških interesov) mu doslej ni izkazala nobena druga država pri prodaji svojih letališč. Že pred Brnikom jih je namreč kupil devet, in samo v dveh ima več kot 50 odstotkov delnic (Peru 70 odstotkov, Bolgarija 60 odstotkov), v vseh drugih primerih je njegov lastniški delež od 10 do 50 odstotkov.

Kako torej izvesti prodajo 15 podjetij s spiska A. Bratušek? Upoštevati bi kazalo naslednje: prvič, v podjetjih strateške narave – Telekom, ki je na spisku in ki si ga želi nemška kanclerka, to nedvoumno je – naj država zadrži lastniški delež, ki ji bo zagotavljal pravico soupravljanja, še predvsem v zadevah strateške narave; drugič, prodajo izvesti v času, ko so razmere za to res ugodne, in ne v času, ko smo v recesiji in se ta obeta tudi ostali Evropi; in tretjič, v najkrajšem času tako dopolniti zakon o Slovenskem državnem holdingu ter zakon o gospodarskih družbah, da bo v podjetjih v državni lasti možno upravljanje organizirati tako, kot so ga v Fraportu. S tem zadnjim ukrepom bomo tudi sanirali formalni razlog, zaradi katerega nas v Bruslju silijo v razprodajo državnega premoženja.

Vrnimo se na kratko k argumentom za oziroma proti prodaji državnega premoženja. Za ključni argument »za«, to je slabo upravljanje državnih podjetij, ugotavljamo, da je sicer zelo aktualen, vendar ga znamo, če le hočemo, učinkovito sanirati. Torej ga pri odločanju o prodaji državnega premoženja preprosto ne gre šteti za relevantnega. Še en argument »za« je aktualen, to je, da je razprodaja potrebna zaradi krpanja javno-finančnega primanjkljaja. Tudi pomen tega finančnega vira se močno precenjuje in če se bomo nanj zanašali, bomo ravnali kot kmet, ki zaradi lagodnejšega življenja vsako leto namesto umnega kmetovanja proda nekaj njiv, po nekaj letih pa kot hlapec obdeluje prej lastno zemljo.

Še nekaj besed o argumentih »proti« prodaji. Kot rečeno, primer Fraport prepričljivo dokazuje, da je možno podjetje v večinski javni lasti enako ali celo bolje upravljati kot privatno podjetje. To možnost mora Slovenija polno izkoristiti, da ne postanemo zgolj narod pridnih rok. Od učinkovitega upravljanja podjetij v državni lasti pa si poleg njihove poslovne uspešnosti lahko obetamo še druge koristi. Predvsem bomo z njim krepko spodrezali korenine korupcije, ki je v slabem desetletju postala izjemno močan dejavnik splošne ekonomske neučinkovitosti in razkroja etičnih

Page: 23

Reach: 40000

Country: SLOVENIA

Size: 618 cm2

3 / 3

vrednot. In nenazadnje, kvalitetno upravljanje državnega premoženja se bo ugodno odrazilo tudi v upravljanju javnega sektorja kakor tudi same države. Skratka, učinkovito upravljanje – in ne prodaja – državnega premoženja je med osrednjimi potmi, ki nas lahko popeljejo iz ekonomske in etične krize. Da na tej poti ne bomo zašli, je pomembno, da si ne izmišljujemo lastnih rešitev, pač pa se zgledujemo po tistih, ki so v upravljanju že nadpovprečno uspešni. To so predvsem Nemci, in pri njih se zgledujemo tudi, ko se opredeljujemo, katera podjetja obravnavati kot strateška in naj bodo zato interesi države odločilni pri njihovem upravljanju.

ANDREJ CETINSKI, Ljubljana