

Vlada RS

Koper, 5. Oktober 2013

Ministrstvo za promet
mag. Tanja Fajon
Knut Fleckenstein
Dr. Romana Jordan
Jelko Kacin
mag. Mojca Kleva Kekuš
Lojze Peterle
Ivo Vajgl
dr. Milan Zver
Zofija Mazej Kukovič
mediji

Zadeva: Predlog uredbe o vzpostavitvi dostopa do trga pristaniških storitev in finančni preglednosti pristanišč

Spoštovani,

Zahvaljujemo se ga. Tanji Fajon in g. Knutu Fleckenstajnu za obisk našega pristanišča. V nadaljevanju vam želimo orisati naše poglede in zadržke glede predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za dostop do trga pristaniških storitev in finančno preglednost pristanišč.

V pristanišču se že od prvega dne soočamo z konkurenco sosednjih pristanišč pravzaprav lahko rečemo da si konkuriramo vsa severno jadranska pristanišča. Najbližje je od nas oddaljeno 4. navtične milje. Zato smo spodbujeni, da izboljšujemo kvaliteto svojih storitev in se nenehno prilagajamo spremembam na trgu.

Z neprestanim strmenjem k spremembam in zadovoljitvijo naših strank, so naše cene storitev znižane na minimum, ko lahko še zagotavljamo zdržnost in rentabilnost pristanišča tako v prizadevanjih na področju ekologije, ohranjanja vpetosti v družbeno okolje kot v zmožnost investiranja v prihodnji razvoj.

Ne smemo prezreti dejstva, da se Luka Koper d.d. stika z največjim mestom slovenske Istre Koprom. Po svoji veličini ga vsaj 7krat prekaša. Če pristanišče zakašlja, zbolijo mesto. To dejstvo ne dopušča prostora neodgovornemu vodenju, to je zniževanju pristaniških cen pod mejo točke preloma, ko poslovanje postane nedonosno in pridemo v stanje »dumpinskih cen«. Stik z mestom zahteva, da svoje ekološke standarde dvignemo nad priporočene evropske vrednosti. To nam priznavajo tudi evropske institucije s pridobljenimi certifikati.

Obenem je pristanišče postalo eden večjih zaposlovalcev na območju primorske regije. V sam proces pretovarjanja je vpetih več tisoč družin. Kot resen in stabilen zaposlovalec je podjetje Luka Koper d.d. podpisalo kolektivno pogodbo z zaposlenimi, ki jih varuje pred neoliberalističnimi poskusi razvrednotenja človeškega dostojanstva. Zaposleni sami predlagamo spremembe, ki so dobre za naše stranke. Obenem skrbimo za visok standard varnosti na področju luke, kot tudi izven nje. Zavedamo se vplivov hrupa, kvalitete zraka, izpustov v okolje, recikliranja, obnovljivih virov.

Pristanišče je bilo v zadnjem desetletju že 3 krat predmet poskusa sovražnega prevzema, katerega cilj ni bil dobronameren za lokalno skupnost in zaposlene, temveč zgolj prevzem vodenja poslovanja. Brez dolgoročnih smelih idej in z namenom počasnega izčrpavanja podjetja, bi zelo verjetno lokalni skupnosti čez desetletje zapustili obubožano in razpadajočo luko. Upali smo, da je obdobje splošne blaznosti, ko se je na dolgo in široko govorilo o vsesplošni privatizaciji, vsega kar leze in gre po državi, mimo. Na žalost ni, še vedno je prisotno. Samo oblike in razloge menja.

Ta scenarij imamo pred očmi, ko beremo Uredbo evropskega parlamenta, kjer je zelo malo (ali nič) navedenega o socialni varnosti zaposlenih na področju pristanišč, veliko (pravzaprav vse) pa je napisano o pravicah pravnih subjektov, ki lahko vstopajo v pristanišča. Vse seveda pod ne tako prepričljivo krinko svobodnega trga proste konkurence in boljše učinkovitosti.

Pristanišče so gradile pridne roke luških delavcev in inženirjev slovenske Istre. Skozi leta poslovanja in razvoja se je organiziranost in logistika podjetja prilagajala predvsem v smeri konkurenčnosti. Zelo uspešno smo gradili in povezali organizacijo podjetja, ki pod eno streho, enim vodstvom, upravlja z vsemi pomembnimi akterji za obstoj pristanišča. Seveda je tako uspešno podjetje zanimiv zalogaj za sovražne prevzeme, za samo pristanišče pa pomeni pogrom in konec zgodbe o uspehu.

Po scenariju dotične uredbe bi predvidena Pristaniška uprava sodelovala s privatnimi terminalisti na osnovi pogodb. Ali to pomeni, da bi bili primorani prepustiti v upravljanje državi tudi dvigala in nepremičnine? Država ki je že prevzela v upravljanje Pristaniško infrastrukturo (akvatorij, grajene obale, valolome, pristope na pomole, naprave za privezovanje, primarne dovozne poti in primarne železniške tire, ki so namenjeni za javni cestni oziroma železniški promet, vhode, ograje ter zemljišča, na katerih ležijo objekti pristaniške infrastrukture), ki jo je Luka Koper s svojimi delavci garaško gradila, je postala predmet državnega proračuna. Z njim pa vsi Evropejci dobro vemo kako je, vedno v rdečih številkah. In za vsako večjo investicijo potrebujemo soglasje okornega aparata, ki noče razumeti, da poslovanje potrebuje odločitve takoj.

Veliki akterji (terminalisti, ladjarji,..), ki jim je prav malo mar za invalidska podjetja, lokalno skupnost in zaposlene, bi lahko prevzeli dejavnosti pristanišča. Prednosti iz

vidika velikih podjetij, vidimo samo v nižanju osebnih dohodkov ali mezd, uničenju sindikatov, invalidskih podjetij, lokalnih podpornih podjetij, samostojnih podjetnikov in najhuje, strokovnih kadrov znotraj pristanišča. Kljub lepim obljubam, veliki svetovni igralci (privatni terminalisti, ladjarji,..) poskušajo ustvariti svoj monopol v logističnih storitvah. Luka koper nikoli ni dovolila, da samo en igralec prevzame celotno logistično pot. Trudimo se ustreči vsem.

Prednost naše organiziranosti se je še posebno izkazala v kriznih časih, ko so nekateri terminali upočasnili tempo oz. zmanjšali obseg pretovora, drugi pa, na srečo, s polnimi jadri prepeljali podjetje skozi težke čase. Brez nepotrebne izgube strokovnih kadrov in izkušenih delavcev, ki so takoj po koncu recesije ponovno prevzeli vajeti v svoje roke. Privatni terminalisti bi zaposlene v času recesije prepustili bridki usodi. Podjetje bi šlo v stečaj, delavci na cesto. Koncesijo bi Luška uprava podelila drugemu, ki bi seveda pripeljal svoje kadre in morebiti zaposlil delavce, ki so ostali na cesti.

Urejevanje finančnih razmerij z javnimi organi. Za naše pristanišče tovrstna naloga (cilj) ni predmetna, ker smo v razmerje z državnimi organi zarezali že pred 10 leti in postavili jasno ločnico, kaj je last terminalista in s čim upravljamo v javno dobro. Posledično so tudi finančne transakcije vodene ločeno. Čeprav je pristanišče bilo zgrajeno z, dobesedno, lastnimi rokami pristaniških delavcev, je država nacionalizirala zemljišča, obale in ceste ter jih dala v koncesijo podjetju, ki je zgradilo pristanišče sredi morja. Obenem smo zgradili tudi vse objekte z lastnimi viri, brez finančnih subvencij države oz. javnih organov.

Glede novih odborov/ organov imamo zelo zadržano mnenje, če že ne odklonilno. Zakaj pristaniška uprava, če dokazano (tako v naši bližini, kot v posameznih obiskanih lukah) NE DELUJE? Dokazno je leglo političnih ostankov, ki se ne odzivajo učinkovito na potrebe v pristanišču. Samo neučinkovito zapravljanje denarja in netransparentno kadrovanje.

Podobno je z predlaganim Posvetovalnim odborom. Že sami vršimo redna posvetovanja z vsemi udeleženi strankami v pristanišču. Celo več, skupaj razvijamo programe, ki olajšujejo delo carinski upravi in zagotavljajo kvalitetnejše in učinkovitejše poslovanje s strankami. Da ne omenjamo naših obiskov pri uporabnikih pristanišča in podobno. Razumljivo, da niso vse želje strank uresničljive, a katere so.

In nato še neodvisni nadzorni organ, ki bi nadziral uvajanje/ izvajanje določil nove regulative. Kaj želite doseči? Navedeno je 319 pristanišč, torej 319 nadzornih organov. In seveda bodo skrbeli za učinkovitost, morda za konkurenco. In koliko sredstev bo za to porabljenih. Koga bodo ta sredstva bremenila? In navsezadnje, ali nimamo že policije, carine, davkarije. Ne.

Ne vsem odborom, ki bodo sigurno povečali odhodke pristanišč (neposredno ali posredno), morebiti vplivali na konkurenčnost, vsekakor pa ne bodo izboljšali učinkovitost.

Regulativo zavračamo v celoti, ker ne obravnava objektivno statusa našega pristanišča. Pod pretvezo konkurence, večje učinkovitosti, financiranja z javnimi sredstvi (tu evropski parlament recimo molči kako je Deutsche Bahn posredno subvencioniran s strani države) skuša regulativa poseči v ustroj (delujočega, prilagajajočega, konkurenčnega, razvijajočega, ekološkega, socialnega, učinkovitega) pristanišča in ga ohromiti, finančno zlomiti in na koncu osiromašiti. In tu se bo pokazalo, da bo regulativa dosegla ravno nasproten učinek. Storitve za stranke bodo manj kvalitetne, lokalna skupnost bo priča razpadajoči luki, varnost mesta bo bistveno bolj ogrožena in lokalna skupnost bo zgubila zaposlovalca in pomemben vir dohodka.

Kot predstavniki zaposlenih na Vlado RS, pristojne v ministrstvih in naše predstavnike v Evropskem parlamentu apeliramo, da predlagano uredbo v celoti zavrnejo.

S spoštovanjem

Pripravili:

Matjaž Šmajgl
član Sveta delavcev

Davorin Petaros
sind.p. SPD, KS 90,
predstavnik sekc. LK pri VZMD

Nebojša Topič
Predsednik sveta delavcev
Luke Koper d.d.

Pavel Lokovšek
SPD KS 90

Mladen Jovičič
SŽPD

Mersud Kovačević
SŽPD

Stojan Čepar
SŽPD