



Stroka proti Mehdornovemu holdingu

Nemški strokovnjak je predstavil svoj načrt velikega logističnega holdinga, vendar brez konkretnih izračunov stroškov in podatkov o morebitnem zmanjšanju števila zaposlenih, tako da mu ni uspelo prepričati menedžerjev, akademikov in sindikatov

VASJA JAGER

Po večmesečnem snovanju je nekdanji predsednik uprave Deutsche Bahna **Hartmut Mehdorn**, ki ga je slovenska vlada zaprosila za pomoč pri reformiranju logistične panoge, javnosti na konferenci na Brdu včeraj predstavil svoj načrt velikega logističnega holdinga, ki bi združeval Intereuropeo, Luko Koper (LK) in Slovenske železnice (SŽ). Pri tem se je opiral na svoje izkušnje iz časa vodenja nemškega železniškega giganta in na globalne trende, ki se jim omenjena tri podjetja, hrbtenica slovenske logistike, sama zase po njegovem mnenju ne morejo uspešno upreti.

“Veliki kupci iščejo celovito ponudbo storitev v logistični verigi, omenjena tri podjetja pa vsako zase ne morejo razviti uspešne mreže niti na regionalnem, kaj šele na evropskem trgu,” je zatrdil. Enotno rešitev za težave in potrebe trojice družb vidi Mehdorn v njihovem zlitju v enoten holding, “ki bi imel na leto od 800 do 900 milijonov evrov prometa, kar po evropskih standardih sicer ni veliko, pomeni pa že nekoga, katerega glas se sliši na trgu”.

Združitev v velik Slovenski logistični holding (SLH) naj bi prinesla takojšnje sinergijske učinke v znesku 20 milijonov evrov, kasneje 40 milijonov, prihranek v skupnih investicijah pa naj bi znašal okoli 50 milijonov, je še zatrdil Mehdorn, ki pa svojih podatkov ni podkrepil s konkretnimi izračuni. Prav tako ni pojasnil, za koliko bi se v tem primeru zmanjšalo število zaposlenih v vsaki od firm, čeprav je med prednost-

mi združevanja poudaril tudi odpravo podvajanja nekaterih poslovnih služb in oddelkov.

Holding bi bil sestavljen iz poslovnih enot, v katere bi se preoblikovali posamezni deli SŽ, LK in Intereurope; te bi bile v celoti v lasti države, pri čemer še ni jasno, kako prepričati zasebne (predvsem male) delničarje, da pristopijo k projektu; kot eno izmed možnosti je Mehdorn omenil zamenjavo starih delnic za deleže v novem holdingu. Vsekakor naj bi država v kapitalu celotne družbe vedno imela večino. “Najprej stoodstotno, potem pa bi kazalo poiskati strateškega partnerja, ki bi vstopil v družbo. A država ne sme nikoli iti pod 51 odstotkov lastništva in vlada mora imeti nadzor, da ne bi bilo špekulacij,” je bil odločen Mehdorn, ki pa ni konkretnije pojasnil, kako zagotoviti trajno spoštovanje njegovega nasveta v praksi. Je pa zatrdil, da bi vsa prometna infrastruktura po njegovem scenariju ostala v lasti države, ki bi še naprej izvajala nove investicije na njej; SLH bi preko javnih gospodarskih služb, ki jih financira proračun, na njej izvajal obnovitvena in vzdrževalna dela.

Ustanovitev krovnega logističnega holdinga po Mehdornovem mnenju ne bi smela biti sporna z vidika evropske protimonopolne zakonodaje, saj bi nova družba nastopala kot igralec v pogojih evropskega konkurenčnega

okolja. Obenem je nemški strokovnjak izrecno poudaril, da znotraj takšne družbe ne bi bilo netransparentne porabe in prelivanja finančnih sredstev: “Med poslovnimi enotami ne bi bilo navzkrižnega financiranja. Nič se ne bo dogajalo brez soglasja uprave in nadzornega sveta in Luka ne bo dajala denarja za Železnice!” Bodoči SLH naj bi imel nadzorni svet, v katerega bi večino članov imenovala vlada, in tričlansko upravo; ta bi bdela nad delom šestih izvršnih direktorjev, ki bi nadzirali delovanje poslovnih enot. Da bi zadostili zahtevam evropske zakonodaje, bi morala vlada ustanoviti tudi regulatorno agencijo, ki bi skrbela za neovirano delovanje konkurence v skladu s pristojnimi direktivami in uredbami. A na vprašanje, koliko natanko bi stala sanacija SŽ in Intereurope v prvi fazi in nato združitev vseh treh igralcev v drugi in kdo bi zagotovil potrebni denar, nekdanji prvi mož Deutsche Bahna ni odgovoril: “Seveda imamo številke, a v tej fazi bi bilo o njih preuranjeno govoriti.”

Predsednik vlade **Borut Pahor** je Mehdornovo predstavitev pospremil z zatrdilom, da gre zgolj za razgrnitev enega izmed možnih konceptov reforme prometnega sektorja. “Ne bomo skušali vsiliti odločitve, če bodo nasprotni argumenti močnejši,” je dejal in dodal, da vlada sprejema odgovornost za izvedbo koncepta, ki jo bo prepričal kot najustreznejši.



Hartmut Mehdorn (Robert Balen)

