

Sindikati iz energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije

...opozarjamo...dokazujemo...zagovarjamo...zahtevamo...

Opozarjamo !

- Da smo gospodarsko javno infrastrukturo in prometna omrežja gradili vsi. Zaposleni so se v prid njihovega razvoja odrekli delu plač, državljani in gospodarske družbe pa so na osnovi sporazumov vlagali dodatna sredstva v izgradnjo sistemov ali pa so pri ceni storitev plačevali poseben prispevek za skupne naložbe.
- Da so družbe, ki upravljajo z gospodarsko in prometno infrastrukturo, zaradi stihijskega odnosa države kot lastnika do problemov teh družb, močno zadolžene, tveganja za vračilo dolgov in posledice, pa se prenašajo izključno na zaposlene v teh družbah, zaradi česar imajo posledično nižji osebni in skupni standard.
- Da so se v okviru velikih gospodarskih sistemov, ki upravljajo s prometom, energetiko, telekomunikacijami in oskrbo prebivalstva, razvili visoko strokovno in operativno usposobljeni domači kadri, ki imajo kompetentna znanja, tako za načrtovanje in tehnološko posodabljanje sistemov, kot tudi za njihovo upravljanje, vodenje in nadziranje.
- Da so strokovnjake in usposobljene upravljavce, kateri so delali za koristi podjetij in izgradnjo nacionalnih omrežij, velikokrat izpodrinili politični nameščenci in finančni mešetarji, strokovno nedorasli in neusposobljeni za vodenje sistemov, brez potrebnih-znanj in izkušenj.
- Da Slovenija nima sektorskih politik in sprejetih strategij za delovanje in razvoj gospodarske, prometne in oskrbne infrastrukture, kar se izrazito kaže pri posodabljanju železniškega omrežja in razvoju energetike.
- Da država še vedno ni sposobna socialno, ekonomsko in razvojno ovrednotiti pomena infrastrukture za družbeni in gospodarski razvoj ter krepitev nacionalne suverenosti, zaradi česar se tudi izogiba vlogi odgovornega lastnika.
- Da bo država s krčenjem sredstev za investicije ter posodabljanjem prometnih in energetskega omrežij resno ogrozila kakovost in varnost njihove uporabe in poslabšala konkurenčne razmere domačega gospodarstva.
- Da liberalizacijsko privatizacijski modeli Evropske skupnosti niso absolutne rešitve, ki lahko enoznačno in gospodarsko vzdržno delujejo povsod. Zato je njihov poslovni smoter in vidik prisotnosti konkurence vedno treba tehtati glede na tehnično tehnološki in organizacijski razvoj omrežij in resnične možnosti za delovanje konkurence v enakopravnih okvirjih ter s stališča ogroženosti obstoječih delovnih mest. Evropski liberalizacijsko privatizacijski model poudarja konkurenco vedno v smotru zagotavljanja boljših in cenejših rešitev, ki prinašajo nova delovna mesta, ne pa njihovo ukinjanje in povzročanje eksternih stroškov na drugih ravneh.
- Da kljub večletnemu opozarjanju pristojnih v državi, slednja še vedno ni našla rešitve za stabilno financiranje javnih gospodarskih služb in storitev v javnem interesu, kar se še posebej kaže na stanju javne železniške infrastrukture (opravljanje javnih gospodarskih služb vzdrževanja infrastrukture, vodenja železniškega prometa, zagotavljanje potniškega prometa, obnove postaj in postajališč etc.).
- Da se socialni dialog še vedno vodi v smeri konflikta, neenakopravne vloge partnerjev v njem, namesto, da bi strani iskale tvorne odgovore za sodelovanje, porazdelitev bremen in odgovornosti

in iskale vzajemne rešitve za premagovanje težkega gospodarskega stanja. V takšnih razmerah ni mogoče najti primernih in učinkovitih odgovorov za razvoj gospodarske in prometne infrastrukture (energetike, železnice, cest, pristanišča in letališč, telekomunikacij in komunalnih oskrbovalnih omrežij).

Dokazujemo !

- Da ima Slovenija izjemen geostrateški položaj, ki ga lahko izkoristi za donosne naložbe v prometno omrežje in logistično distribucijske povezave znotraj mednarodne trgovine, za gospodarstvo na njenem območju pa to predstavlja neposredne konkurenčne prednosti za znižanje transportnih stroškov pri preskrbi z blagom in njegovi odpremi ter priložnosti za širitev storitvenega sektorja in odpiranje novih delovnih mest. Slovenija namreč leži na presečišču V. in X. evropskega prometnega koridorja in v osrčju severno jadranskega transportnega sistema, ki se razvija v eno najpomembnejših svetovnih logističnih središč medcelinskih pomorskih povezav.
- Da liberalizacija železnic in energetike v Evropski skupnosti ni prenesla zelenih rezultatov v smislu kakovostnejših storitev za uporabnike, večji dostopnosti ter boljše varnosti in urejenosti. Prav tako se niso izpolnila predvidevanja, da se bodo z liberalizacijo znižali stroški države za naložbe v energetske in železniško infrastrukturo.
- Da je proces liberalizacije v Evropi zaostрил konflikte, povzročil socialni damping
- Da stabilne evropske države ne prodajajo gospodarske in prometne infrastrukture, tiste, ki so se v preteklosti odločile za takšen korak, pa storjeno popravljajo s ponovno nacionalizacijo (Anglija, Nemčija, Španija, Madžarska, Italija).
- Da so naložbe v gospodarsko in prometno infrastrukturo del dolgoročnih strateških procesov, s katerimi se sooblikuje konkurenčno gospodarsko okolje za prihodnost in tako predstavljajo enega ključnih stebrov za razvoj gospodarstva in posledično tudi za stabilno delovanje družbenih podsistemov.
- Da ima ta trenutek Slovenija četrto najbolj učinkovito energetske omrežje za distribucijo v Evropski skupnosti.
- Da so energetske sistemi krepko povezani v domače gospodarstvo in so pomemben dejavnik družbene stabilnosti, saj neposredno zaposlujejo blizu 10.500, posredno pa zagotavljajo delo še 42.000 ljudem.
- Da skupina Slovenskih železnic zaposluje 8.000 ljudi, preko različnih storitev vzdrževanja in naložb ter razporedene transportne mreže, s katero povezuje skoraj 5.300 krajev v Sloveniji, pa ima delo še nekaj deset tisoč ljudi.
- Da bi z naložbami v povečanje in izboljšanje pretočnosti prometne infrastrukture ustvarili pogoje za najmanj 15.000 novih delovnih mest.
- Da vsak evro vložen v javno železniško infrastrukturo vrne v gospodarstvo od 2,5 do 2,8 eur.
- Da je železniški prevoz priznana najbolj varen način prevoza ljudi in blaga. Varnost na železnici je v primerjavi s cestnim prometom v povprečju 24 krat boljša. Potniška vleka porabi v povprečju 3,5 krat manj energije, tovorna pa kar 8,7 krat manj, kot pa se jo na enoto opravljenega dela porabi v cestnem promet. Emisije CO₂ so pri železniški vleki sedemkrat manjše, eksterni stroški (hrup, nesreče, onesnaževanje) pa šestkrat nižji. Toksičnost emisij v okolje je pri potniški vleki 8,3 krat, pri tovorni pa celo 30 krat nižja kot v cestnem promet.
- Da se nacionalni železniški sistemi v Evropi, pri katerih je prišlo do ločitve infrastrukture in operativnega transportnega dela, soočajo z velikimi težavami, tako v pogledu zagotavljanja

kakovosti storitev, kot same varnosti in tekočega opravljanja prometa. Politika različnih podjetij, ki delujejo znotraj železniškega sistema je neuskaljena z dejanskimi potrebami vzdrževanja infrastrukture.

- Da je skupina Slovenskih železnic kljub izjemno slabemu stanju javne železniške infrastrukture in slabemu stanju vozniških sredstev ter nedorečenemu sistemskemu financiranju javnih gospodarskih služb, že danes sposobna uspešno poslovati. Po zaslugi obstoječega holdinškega organiziranja, ki povezuje infrastrukturni in transportni del sistema ter z ustreznim sodelovanjem uprave in vodstev z zaposlenimi, pa bi, ob zadostnih naložbah v posodobitev železniškega prometa, lahko poslovne rezultate še bistveno izboljšala.
- Da je upravljanje koprškega pristanišča z enim koncesionarjem, to je Luko Koper d.d., v organizacijskem gospodarskem in ekološkem pogledu bolj učinkovito, kot pa upravljanje pristanišč preko pristaniških uprav. Da je slovenski model upravljanja pristanišč prednost, so potrdili tudi v tržaški in reški pristaniški upravi.
- Da je Luka Koper dejansko generator razvoja na obali in pomembna zaposlovalka ter da s krepitvijo dejavnosti neposredno vpliva na ustvarjanje novih delovnih mest v logistiki, transportu, na področju distribucije in vzdrževanja ter v dejavnosti poslovnih in finančnih storitev, na območju celotne države in tudi v širši regiji.
- Da je Luka Koper sposobna dosegati visok prag akumulacije denarnih sredstev in precej prispeva k uravnavanju likvidnosti gospodarstva na obali, tekoče poravnava obveznosti do države in različne prispevke za zaposlene ter izdatneje vpliva v lokalno skupnost in podpira interesne dejavnosti.

Zagovarjamo !

- Da je koprsko pristanišče skupaj z železniško in avtocestno celinsko povezavo ključnega pomena za pospešen gospodarski razvoj Slovenije, snovanje dinamičnega in konkurenčnega gospodarskega okolja, krepitev storitvenega sektorja ter družbenih podsistemov (izobraževanja, zdravstva, socialnega skrbstva in varstva, kulture etc.) in odpiranje novih delovnih mest, ki bodo zagotavljala višjo dodano vrednost, boljši osebni položaj zaposlenih in skupni standard.
- Da bodo naložbe v povečevanje pretovornih zmogljivosti v koprskem pristanišču smotrne zgolj v primeru, da se zgradi drugi tir in hkrati stečejo intenzivna vlaganja v posodabljanje železniške infrastrukture ter vozna sredstva. Izračuni kažejo, da bi naložbe v drugi tir ustvarile najmanj še za enkrat toliko narodnogospodarskih učinkov.
- Da je okoljski in gospodarski trajnostni razvoj energetike, prometne infrastrukture, pristanišča in letališč, telekomunikacij, komunalnih sistemov in ostalih delov gospodarske infrastrukture, lahko usklajen s potrebami in interesi prebivalstva zgolj, v kolikor je lastništvo podjetij, ki upravljajo z objekti in dejavnostmi skupnega pomena, v nacionalni lasti.
- Da projekcije pretovora v pristanišču in prevoza po železnici kažejo, da so med sistemoma prisotne močne sinergije in da razvoj enega spodbuja razvoj drugega. Do leta 2030 lahko pretovor v pristanišču naraste iz sedanjih 18 na preko 40 milijonov ton, po železnici pa se bo prepeljalo najmanj 35 milijonov ton tovora, kar predstavlja najmanj podvojitev glede na sedanje količine.
- Da je tudi država lahko dober lastnik, kot dokazujejo primeri v Zahodni Evropi, vendar le pod pogoji, da so upravljanje vodenje in nadzor zaupani strokovnim in neodvisnim ljudem. Sedanje poslovanje energetike, slovenskih železnic in Luke Koper bi bilo lahko bistveno boljše, akumulacija sredstev pa precej višja, v kolikor bi se politika in njihovi interesni lobiji v celoti umaknili iz

omenjenih sistemov, državni uradniki, odgovorni za razvoj gospodarske infrastrukture pa bi izključno zasledovali koristi tistih naložb, ki lahko večkratno okrepijo narodno gospodarske učinke.

- Da je za normalno delovanje in rast gospodarstva in širše družbe zanesljiva oskrba z električno energijo ključnega pomena. Dolgoročno pa zanesljivo oskrbo po sprejemljivi ceni lahko zagotavljajo zgolj domači proizvajalci in distributerji elektrike, ki svoje načrte usklajujejo znotraj trenutnih in bodočih nacionalnih potreb in so pripravljeni presežne zasluge vlagati v posodabljanje in povečevanje zmogljivosti.
- Da je osnovni smoter dobičkov, ki jih ustvarjajo podjetja, ki upravljajo z gospodarsko in družbeno infrastrukturo, da se vlagajo v posodobitev sistemov, povečevanje njihovih zmogljivosti, krepitev kakovosti poslovanja in ponudbe ter oblikovanje primerne cenovne politike. Dolgoročno gledano gospodarska in družbena infrastruktura, ki je v rokah zasebnih lastnikov, nazaduje in postaja nekonkurenčna, prav zaradi odlivanja presežnega denarja iz dejavnosti v druge naložbe ali zasebno potrošnjo.
- Da se bodo tveganja, ki danes spremljajo gospodarske družbe, njihovo racionalno poslovanje in obstoj, bistveno zmanjšala, ko bodo zaposleni neposredno in aktivno sodelovali pri njihovem upravljanju in nadziranju poslovanja.

Zahtevamo !

- Da se takoj preneha s političnim kadrovanjem v gospodarskih družbah, ki so v »lasti« države, in da se iz njihovih vodstev in nadzornih svetov nemudoma odpokličejo vsi, za katere se izkaže, da zastopajo interese skupin in posameznikov, ki jim je edini cilj obvladovati državna podjetja, da se lahko poslovno in finančno okoriščajo na njihov račun.
- Da se nemudoma prekine s politično prakso in nestrokovnim vmešavanjem in poseganjem v razvojne načrte in programe posodabljanja in gradnje gospodarske in prometne infrastrukture z namenom, da se oslabi ekonomska moč in razvojni potenciali infrastrukturnih sistemov, da bi se jih razkosalo in razprodalo.
- Da država takoj pristopi, k oblikovanju strateškega sveta za naložbe v gospodarsko infrastrukturo in njihovo upravljanje ter da se vanj enakopravno vključi tudi predstavnike zaposlenih.
- Da se v Družbi za upravljanje terjatev bank, v Slovenskem državnem holdingu in v vseh gospodarskih družbah na območju Slovenije dosledno spoštujejo določila zakona o sodelovanju delavcev pri upravljanju, ter da se v uprave in nadzorne svete v najkrajšem možnem času imenuje predstavnike zaposlenih.
- Da vlada resno pristopi k iskanju rešitev za izboljšanje zakona o sodelovanju delavcev pri upravljanju in uvajanju ekonomske demokracije v prakso predvsem v smislu krepitev delavskega soupravljanja, udeležbe na lastninjenju gospodarskih družb in pravičnejše delitve zasluga.
- Da sindikati sodelujejo pri odločitvah Družbe za upravljanje terjatev bank in Slovenskega državnega holdinga, ki se nanašajo na upravljanje skupnega, državnega premoženja, njegovega preoblikovanja ali morebitno prodajo.
- Da se ponovno pretehtajo že sprejete in predlagane zakonske rešitve, ki se nanašajo na delovanje in statusno oblikovanje sistemov, še posebej energetike in železnic ter gospodarskih družb, ki upravljajo z gospodarsko in prometno infrastrukturo ter da se med določbe omenjenih zakonov obvezno vpišejo takšne, ki bodo zavarovale nacionalni interes in skupno lastnino državljanov in državljanov Slovenije.
- Da socialni dialog na ravni država – sindikati postane osnova za oblikovanje razvojne gospodarske in socialne politike.

- Da se na ravni države oblikuje sistemski vir financiranja za naložbe v gospodarsko in prometno infrastrukturo
- Da se končajo preiskave in sprožijo kazenski postopki proti posameznikom in združbam, ki so izkoristile slovenski energetske sektor za lastne interese in s tem oškodovali energetske sistem, državljanke in državljanke ter državo.
- Da država sprejme in udejanji program razvoja javne železniške infrastrukture, ki bo slonel na realnih potrebah razvoja železniške dejavnosti in vseboval realne finančne okvirje investiranja (npr: prednost drugemu tiru Koper - Divača pred gradnjo hitre proge Trst – Divača).
- Da Holding Slovenske železnice, d.o.o ohrani status prevoznika in upravljavca javne železniške infrastrukture.
- Da država sprejme in uveljavi stabilen sistem financiranja vseh obveznih javnih gospodarskih služb na železnici.
- Da Holding Slovenske železnice, d.o.o., in odvisne družbe, ki razvijajo jedrno dejavnost družbe, ostanejo v večinski državni lasti.
- Da morebitno strateško partnerstvo sledi kriterijem zagotavljanja dolgoročnega trajnostnega razvoja podjetja, ohranjanja oz. večanja števila zaposlenih ter zavez o spoštovanju zakonodaje, kolektivnih pogodb in dogovorov s socialnimi partnerji v družbi.
- Da se v morebitne pogovore o prodaji deležev državnih naložb v Holdingu Slovenskih železnic pravočasno in enakopravno vključi socialne partnerje v družbi.
- Da vlada in Slovenski državni holding opustita kakršnakoli razmišljanja in namere po vstopu tujega kapitala v delniško družbo Luke Koper in oddajo posameznih terminalov v upravljanje tujim koncesionarjem.
- Da se pripravi in sprejme zakon o pristanišču in njegovem tripartitnem upravljanju s strani države, lokalnih skupnosti in zaposlenih.
- Da se osnuje zaposlitveno združenje za izvajanje pristaniških in drugih storitev, ki bo zagotavljalo potrebno število usposobljenih delavcev glede na pretovorno dinamiko v pristanišču in občasne potrebe drugih ponudnikov dela in bo skrbelo, da bodo delavci pravno zaščiteni in bodo imeli enake možnosti in pogoje za delo v pristanišču kot zaposleni v Luki Koper.