



# Egon Bandelj, prvi človek Splošne plovbe Na širnih oceanih in v lokalnem časniku

*Če poslanci pred petnajstimi leti ne bi sprejeli zakona o prevzemu dolgov Splošne plovbe Portorož, tega intervjuja ne bi bilo. Slovenija bi že zdavnaj ostala brez svojega ladjarja, njegove dolgove (več kot sto milijonov dolarjev) pa bi morala v vsakem primeru poravnati. Toliko let pozneje vemo, da je Splošna plovba večkratno poplačala državi tedanji prevzem dolga in da zdaj sodi med najuspešnejša slovenska podjetja.*

**Boris Šuligoj**

**U**spešnost ladjarjev je dokaj relativna zadeva, podobna hoji po skrajnem robu racionalnega. Če vprašate Egona Bandelja, edinega člana uprave, bivšega pomorca, vam popolnega odgovora na vprašanje, kje je skrivnost njihovega uspeha, ne bo mogel dati. »Najbolj zaslužne so razmere na svetovnem pomorskem trgu, ki so v resnici ena velika ladjarska borza. Nihče ne zna zanesljivo napovedati, kaj se bo zgodilo čez šest mesecev, denimo.«

Še bolj skrivnostno se zdi vprašanje, zakaj so pri Splošni plovbi naredili odmik od dolgoletne prakse in se odločili za časopisno-založniško dejavnost. Niti v teoriji ni možnosti, da bi s tem razpršili svoja precejšnja poslovna tveganja.

**Zakaj ste se odločili za prevladujoče lastništvo v Primorskih novicah?**

Glede na dobre rezultate poslovanja smo si lahko privoščili, da ponudimo temu časopisu stabilnost in da ostane primorski.

**Saj so bile Primorske novice že doslej primorske ...**

So bile, ampak želimo, da ostanejo še naprej.

**Je bila kakšna možnost, da ne bi bile?**

Ne vem. So pa prejšnji lastniki večinoma v finančnih težavah.

**Saj to ni vaša osnovna dejavnost. Zato**

**marsikoga zanima, zakaj se spuščate v ta posel.**

Tudi večina dosedanjih lastnikov, teh, ki so nam prodali deleže, se je ukvarjala z drugo dejavnostjo. Nekateri lastniki, na primer Dnevnik, bi lahko bili v navzkrižju interesov.

**Že, ampak vi se doslej niste veliko ukvarjali z drugimi dejavnostmi. V čem je sprememba?**

V preteklosti nismo imeli takšnih finančnih možnosti.

**Nekateri primerjajo to potezo s tistim, kar je počela Pivovarna Laško z Večerom in Delom in jima na koncu povzročila veliko preglavic.**

Zgodba Večera in Dela se v primeru Primorskih novic ne more ponoviti. Nas ne zanimajo deleži ne Dnevnika, ne Dela, ne Večera.

**Razumem. Ampak kako aktivni lastnik boste pri Primorskih novicah?**

Primorske novice so naša dolgoročna naložba. Vsaj do tedaj, ko bomo uspešno poslovali, kar pa je odvisno od svetovnega pomorskega trga. Glede šrotove poteze pri časopisih pa naslednje: verjetno je šrotova ekipa vedela, kaj želi doseči, ampak je prehitro zašla v težave zaradi menedžerskih odkupov.

**Splošni plovbi pravzaprav ni potrebna boljša podoba v Sloveniji, ker sploh niste odvisni od slovenskega trga. Časopisno založništvo pa tudi ni kdo ve kako donosna dejavnost ...**

V nasprotju z nekaterimi drugimi la-

stniki ne pričakujemo, da bi od Primorskih novic črpali dividende. Ko smo pridobili 38-odstotni delež, smo želeli pridobiti tista dva sedeža v nadzornem svetu, ki so ju imeli prodajalci deležev, vendar so se preostali lastniki povezali in nas brez naše vednosti preglasovali na skupščini.

**To je bil res nenavaden odnos in nasprotovanje tedaj največjemu lastniku.**

Tega si ne znamo razložiti. Ko smo pridobili 52-odstotni delež, smo želeli aktivno sodelovati pri imenovanju direktorice, podaljšanju njenega mandata ali kar koli že. Ampak preostali lastniki niso želeli sodelovati in so še s starim nadzornim svetom podaljšali mandat direktorici samo tri dni pred skupščino, na kateri smo dosegli pravo razmerje moči v nadzornem svetu (imenovali smo pet novih nadzornikov). Ena in druga poteza starih nadzornikov in direktorice nista naleteli na naše odobranje.

**V kakšnem položaju je vaš časopis, bodo potrebni kakšni posegi, spremembe?**

Primorske novice so ena od prepoznavnih blagovnih znamk na Primorskem. Želimo preprosto še izboljšati njegovo prepoznavnost.

**Bo zamenjava direktorice?**

Novi nadzorni svet se je konstituiral v sredo [5. januarja]. Imenovanje direktorice je v pristojnosti nadzornega sveta.

**Ali lastnik nima kakšnih pričakovanj ali želja?**

O tem zdaj ne morem govoriti.

**Je možno, da bi za tem nakupom stal nemški ladjar, ki je močan in nekako predstavlja pričakovanja, da bi imelo nemško gospodarstvo večji vpliv v Sloveniji, s tem pa tudi vpliv na javno mnenje in na del politike?**

To je vprašanje za nemškega ladjarja, ne zame. Nemško podjetje je v stoodstotni lasti zasebnikov in ne vidim povezave med zasebnim podjetjem in interesi nemške države ali nemškega gospodarstva.

**Če v ozadju ni Nemcev, ni poslovnih interesov, ostane samo informativno-politični propagandni interes. Bo novi lastnik pomembno vplival na uredniško (programsko) politiko?**

Uredništvo deluje v skladu s sprejeto programske zasnove in določenimi cilji družbe ter vsakoletnim poslovnim in finančnim načrtom.

**Kaj menite o predlagani ustanovitvi Slovenskega logističnega holdinga?**

Slovenske železnice bi potrebovale povezavo z močno in uspešno evropsko železnico. Iz hrvaških medijev beremo, da želijo tudi Hrvati pritegniti strateškega partnerja

in si posebej želijo sodelovanja s Hartmutom Mehdornom. Glede holdinga pa se nisem opredeljeval. Finančnega problema Slovenskih železnic (glede na njegovo velikost) ni možno sanirati brez tuje strokovne in finančne pomoči. Vse drugo je samo podaljševanje životarjenja. S tujo podporo bi se Slovenija lahko še bolj dejavno vključila v mednarodne blagovne tokove, s čimer bi bilo mogoče prekiniti dosedanje samozadostno prakso delovanja zgolj v domačih okvirih. Naivno pa je pričakovanje dotoka tujega kapitala, ne da bi vlagatelj omogočili vstop v lastništvo.

**Bi bilo narobe, če bi za gradnjo tretjega pomola prišel tuji investitor?**

Tretji pomol ni področje, s katerim se ukvarjam. Pristanišče in ladjar imata skupno samo morsko vodo.

**Za nameček pa vaše ladje v Luko Koper niti ne zaplujejo pogosto.**

Upravljanje pristanišča in ladjarja sta dve povsem ločeni zgodbi. Ko je pred leti Luka Koper želela kupiti Splošno plovbo, je bilo to povsem nerazumno dejanje. Takega primera ni na svetu.

**Ste slišali, da bi se morda največji prevoznik kontejnerjev Maersk zanimal za vlaganja v Luko Koper?**

V medijih sem bral, da nameravajo v italijanskem Tržiču graditi terminal, kar me navdaja z optimizmom, da se bo kriza kmalu končala. To lahko razberemo iz takšne pripravljenosti na velika vlaganja.

**Slovenska gospodarska politika je v krizi. Ste kaj odvisni od tega?**

Ne. Poslušamo izključno na svetovnem trgu. Vse prihodke ustvarimo na svetovnem trgu. Že vsaj 25 let se financiramo v tujini, kredite najemamo predvsem v nemških bankah. Tudi če bi se kaj zgodilo podjetju, to ne bi obremenjevalo slovenskega finančnega sistema niti davkoplačevalcev.

**Koliko pa ste odvisni od politike?**

S politiko želimo dobro sodelovati, zaradi družbene odgovornosti do naše države in državljanov. Nikoli pa nismo želeli, da bi politika vplivala na naše poslovne odločitve.

**Pred dobrimi tremi leti, ob prodaji državnega deleža, so se politiki vpletali v Splošno plovbo. Vi osebno pa ste soglašali, da se državni delež proda nemškemu kupcu.**

Bil je javni razpis in dražba. Na dražbi so sodelovala tri podjetja: Luka Koper, Mercata in Peter Döhle. Menil sem, da je edino tuji ladjar lahko naš strateški partner, da je za nakup imel lastna finančna sredstva in da ne bo obremenjeval slovenskega bančnega sistema.

» Poslušamo izključno na svetovnem trgu. Vse prihodke ustvarimo na svetovnem trgu. Že vsaj 25 let se financiramo v tujini, kredite najemamo predvsem v nemških bankah. Tudi če bi se kaj zgodilo podjetju, to ne bi obremenjevalo slovenskega finančnega sistema niti davkoplačevalcev. «

**Zakaj?**

Zato, ker je to bil nemški ladjar, s katerim naše podjetje že kakih 30 let dobro in uspešno sodeluje. Drugi kandidat je bila Luka Koper, ki bi bila nenaravni lastnik in je bilo nerazumno, da se je spustila v nakup. Tretji kandidat je bil majhen slovenski holding. Ne vemo, kako bi lahko takšno podjetje izvedlo 55 milijonov evrov velik nakup, najbrž z izčrpavanjem prevzetega podjetja.

**Bi to bil nekakšen tajkunski prevzem?**

Ja, to bi bil tajkunski prevzem, podobno menedžerskemu prevzemu. Tajkun bi

moral jemati ladjarju dividende in s tem plačevati kredite.

**Kaj pa sedanji lastnik, ali ne črpa dividend in zaslužkov iz Splošne plovbe?**

Bistvena razlika med nakupom, ki ga je izvedlo tuje podjetje z denarjem, je, da samo odloča, koliko časa bo vlagalo v kupljeno podjetje in s tem večalo vrednost podjetja ter koliko in kdaj bo iz podjetja izvleklo dividende za povračilo vložene denarja. Domači tajkun brez finančnih sredstev mora izposojeni denar takoj vračati bankam po pogodbi. V primeru Splošne plovbe bi si tajkun moral izposoditi čez 60 milijonov evrov in bi kredit lahko vračal le z izplačilom dividend. Če bi Splošna plovba v naslednjih letih po nakupu poslovala slabše zaradi pomorske borze voznin, bi domači tajkun moral razprodati floto, ker drugih virov za vračilo kredita nima.

Zato sem se ob prodaji državnega deleža opredelil, da je v tistem trenutku bila to najboljša izbira in da je na dražbi nemški ladjar zelo pregledno zmagal. Tudi sodelovanje v zadnjih treh letih in pol je pokazalo, da nemški ladjar ni izčrpaval podjetja z jemanjem dividend, temveč je vlagal v razvoj.

**Večkrat poudarjate, da ste že dolgo prej sodelovali z Döhlejem.**

Moram pa poudariti, da si nikakor ne želim, da bi nemški lastnik prevzel podjetje v več kot 75-odstotnem deležu, in sem zato proti temu, da bi država prodala še preostalih 25,05 odstotka, ki jih ima v lasti.

**Čeprav je ta možnost predvidena po pogodbi.**

Država ima celo *put opcijo* [pravico prodaje]. Če se odloči, da proda, mora nemški lastnik ta delež kupiti, in to po dogovorjeni ceni, s 6-odstotnimi obrestmi. To možnost ima država do konca leta 2012. Upam, da se to ne bo zgodilo, ker bi bilo potem ogroženo slovensko ladjarstvo in pomorstvo.

**Nenehno poslušamo očitke iz Mercate in iz SNS, da je šlo za netransparentno lastničenje Splošne plovbe. Obtožujejo celo državne organe, ki so izvedli prodajo ...**

Vsak, ki kaj očita, ima možnost očitke dokazati na sodišču. Ogromno tožb in ovadb je

bilo vloženi, a vse so se pokazale kot neresnične. Nekaj sporov pa še poteka. Mercata, ki ji nakup ni uspel, išče tolažbo na sodišču in bega slovensko javno mnenje z intrigami, ki v bistvu mečejo slabo luč na podjetje.

**Ali ste vi osebno lastnik Splošne plovbe?**

Splošne plovbe ne, sem pa lastnik ene delnice Pomorske družbe (od 55.000 delnic). Pustil sem si jo, da lahko sodelujem na skupščini. Že pred leti so me vprašali, zakaj se ne lotimo menedžerskega odkupa. Jasno in glasno sem povedal, da tega ne nameravamo početi, ker nimamo denarja. Če uprava nima denarja, si menedžerskega odkupa ne znam predstavljati drugače kot tako, da si kupnino plača iz družbe. In tega nismo želeli početi.

**Koliko vpliva ste imeli na to, kar je počela država, lastniki?**

Nobenega. Prodajalec in kupci so se odločali samostojno.

**Ste res v Splošni plovbi krivi za pripor in obsodbo Srečka Prijatelja?**

S Prijateljevim priporom nimamo prav nobene zveze.

**Zakaj to tako poudarja in govori o tem? Kje je našel motiv? Kako je prišel do vas?**

Leta 2007 nas je napadel iz parlamenta. Tedaj se je oklical za varuha državne lastnine v Splošni plovbi. Pred napadom in kasneje se ni nikoli oglasil in vprašal, da bi mu lahko obrazložili njemu nejasne poslovne odločitve. Naši odgovori v medijih so bili samo strokovni.

**Je imel kakšne interese?**

Ne bi rad špekuliral, zakaj nas napada in kakšni interesi ga vodijo pri tem ... Zadeva je na sodišču.

**Poslanec vas je večkrat žalil in govoril neverjetne stvari o vas, pa ste vseeno umaknili tožbo proti njemu zaradi žalitev.**

Umaknil sem jo, ker menim, da ima Prijatelj dovolj drugih problemov. In ta tožba je bila manjšega pomena v primerjavi z drugimi njegovimi težavami.

**Ali pod lastništvom Petra Döhleja poslujete drugače? Kako novo lastništvo vpliva na vaše poslovanje?**

Nemški ladjar je strateški partner, ki se spozna na ladjarski posel. Odpira nam vrata pri nemških bankah ...

**Verjetno lažje naročate nove ladje. Lotili ste se naročniškega sindikata ...**

V skupni posel z drugimi ladjarji smo vstopili z naročilom dveh ladij v skupnem naročilu 18 ladij. Ko gre za naročilo 18 ladij, je ta skupina močnejša pri pogajanjih z ladjedelnico, cenejši je nadzor pri gradnji, ki je skupen, kar niso zanemarljivi stroški. Izmenjevali smo izkušnje z ladjarji, ki so že prej gradili take ladje. To nam je veliko po-

Stran / Page: 4

Doseg / Reach: 122000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1915 cm<sup>2</sup>

4 / 7

magalo. Gradnja ladij je zahteven projekt. Če bi bili sami, bi nam to vzelo veliko več energije, denarja, časa ...

#### **Kako pomemben ladjar ste s Petrom Döhlejem?**

Peter Döhle ima v sistemu med 300 in 400 ladij, mi jih imamo 20.

#### **Prihajate lažje do poslov?**

Prek njegove posredniške hiše tržimo ladijske prevoze, smo bolj prepoznavni na trgu in tudi to je prednost.

#### **Ste bili v začetku devetdesetih jasnovidci, ker ste ostajali pri Kitajcih?**

Kitajska uvaža in izvažata velike količine tovara. To ne pomeni, da prideš do tovara samo, če voziš na Kitajsko. Voznine se dvignejo ali padejo tudi drugod po svetu zaradi

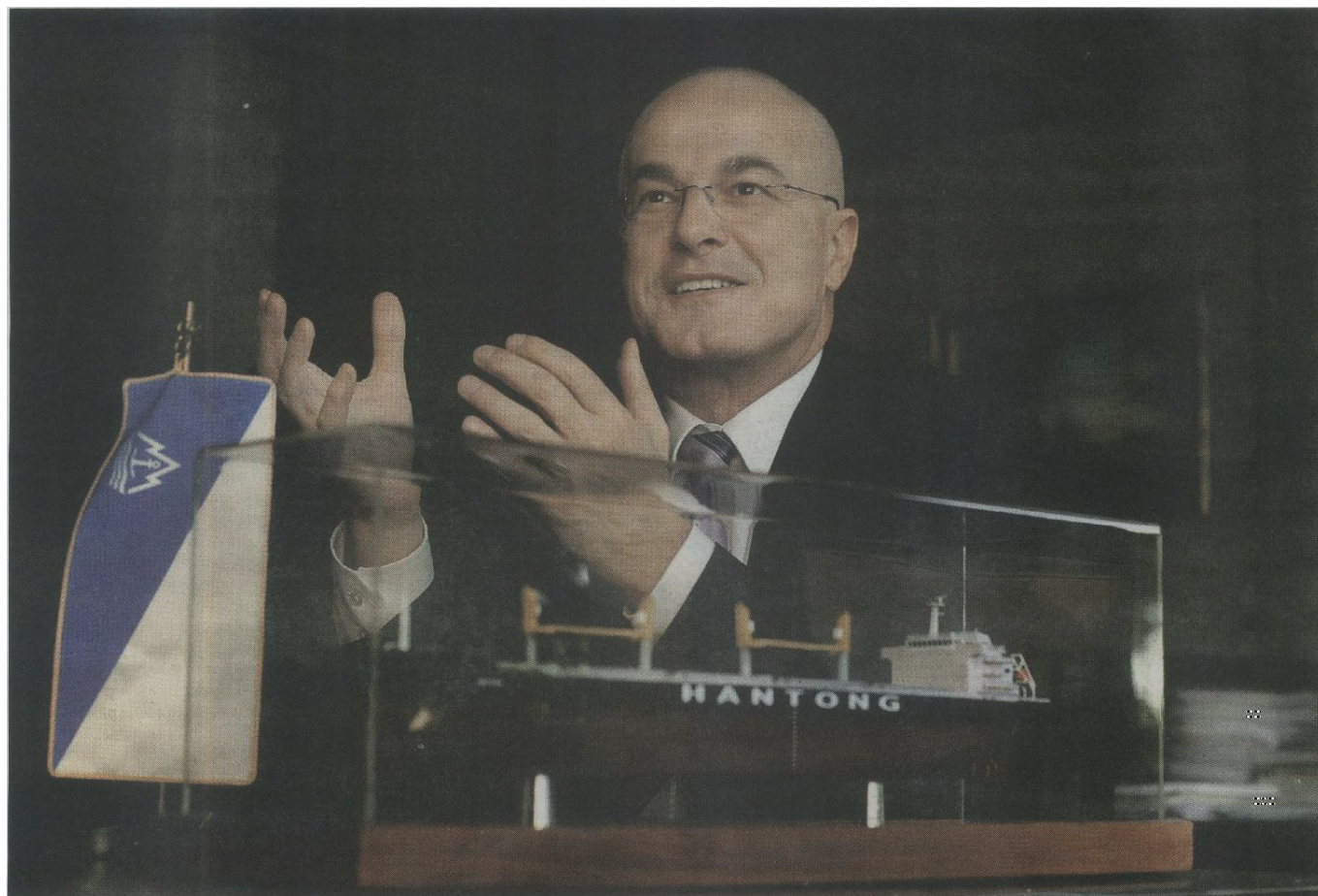
kitajskega gospodarstva.

#### **Kitajska rast se torej čuti tudi v Južni Ameriki ...**

Tudi v Ameriki, Evropi. Pomorski promet raste in pada. Kitajska stalno povečuje uvoz surovin, kar zaposluje ogromno ladijskega prostora v prosti plovbi. Po krizi leta 2008 so se razmere popravile, kljub drugačnim napovedim. Tržnih gibanj se v ladjarstvu ne da natančno napovedati.

**Že v začetku leta 2007 ste nam natančno napovedali, da bo konec leta 2008 popoln svetovni finančni zlom. To imamo zapisano v Delu.**

To je bilo naključje. Lahko bi se izšlo tudi drugače.





**Ste leta 1992 vedeli, da bo leta 2010 tak razmah gospodarstva na Kitajskem?**

Nihče tega ni vedel. Tega se ne ve niti eno leto vnaprej. Tako kot je zastal ves svet, bi lahko tudi Kitajska, a na srečo ni. Niti Indija in Brazilija nista.

**Kaj se dogaja v svetovnem gospodarstvu?**

Za rešitev gospodarske krize je treba povrniti zaupanje ljudi. Ljudje morajo verjeti, da se zadeve izboljšujejo.

**Je kriza ali je ni? Veliko prebivalstva živi v državah, kjer ni prave krize ...**

ZDA ne bi smele prepustiti velike banke, kot je Lehman Brothers, v stečaj. Z njenim koncem so začele padati domine. Plače so se v svetu znižale. V splošni plovbi niti v kriznih letih nismo zniževali plač in ob koncu leta smo izplačevali dodatno poldruge plačo kot nagrado zaposlenim, kar je bilo v javnosti premalo povedano.

**Se strinjate s teorijo, da gre za tretjo svetovno vojno, ki prinaša podobne spremembe, kot bi jih prinesla prava vojna? Da gre za prerazporejanje moči, za druge centre vladanja v svetu?**

Po krizi, ki se zdaj končuje, vseeno ne bo ruševin in človeških žrtev. Okrevanje bo hitrejše: kriza ni povzročila takih travm, kot jih povzroča svetovna vojna. Je pa pokazala, kako lahko ranljiv je naš svet. Take vzpone in padce, kot jih je zdaj svet spoznal globalno, jih ladjarstvo pozna tudi, ko ni krize. Mi stalno živimo v taki »krizi«. Nam so vozni zadnjega pol leta padle za 56 odstotkov. Temu lahko rečeš kriza v krizi. Junija je bil indeks BDI [londonska borza vozni] 4041, zdaj je 1773. Nihče ne ve, kaj se bo zgodilo jutri: ali je bil padec zaradi decembra in praznikov ali se bo to nadaljevalo tudi v novem letu ...

**Krizi navkljub poslušate odlično. Ali ste v 56 letih kdaj živeli tako dobro kot zdaj?**

Težko bi primerjal ladjarjeve dobičke iz 70. let. V primerjavi s primerljivim obdobjem zadnjih dvajsetih let pa lahko rečem, da zdaj res poslujemo uspešno.

**Ali to pomeni, da kriza ni tako huda na svetovnem trgu?**

Če se vozine v naslednjih nekaj mesecih znižajo še za 50 odstotkov, bo šlo za nohte tudi nam. In bomo spet tam, kjer smo bili konec leta 2008.

**Se da pojasniti, zakaj zdaj ta padec?**

Analitiki ga bodo razložili čez tri, morada štiri mesece. Zdaj ugibamo: ali so Kitajci zmanjšali uvoz ali pa se začelja poznati učinek prevelikega števila novih ladij, ki prihajajo iz ladjedelnic.

**Je portoroški ladjar odvisen od evropske ekonomske politike (tečaja evra, davkov ...)?**

Tečaj evra je pomemben, ker tako kot vsi ladjarji poslujemo v dolarjih, zato skušamo imeti tudi stroške in kreditne obveznosti v dolarjih. Močan dolar je za nas ugodnejši kot slab. Pri davčni politiki je Slovenija izenačena z EU in je nadvse pomembno, da smo konkurenčni evropskim ladjarjem. V primerjavi s Petrom Döhlejem nimamo bistvenih razlik pri poslovanju.

**Bi bilo smiselno, da bi slovenske trgovske ladje plule pod slovensko zastavo?**

To je tudi naša želja. Vse pa je odvisno od slovenske politike.

**Kje so ovire?**

Če želi domača politika imeti na slovenskih ladjah slovenske zastave, potem ne sme onemogočati ali oteževati zaposlovanja tujcev. Morali bi spremeniti zaposlitveno zakonodajo, mi smo državnim funkcionarjem že večkrat pojasnjevali podrobnosti o tem in smo jim pripravljene pomagati še naprej. Slovenska zakonodaja in stroški poslovanja morajo zadovoljiti tudi tuje banke, sicer nam ne odobrijo kreditov za nakup ladij.

**Kaj pa bi imeli od tega, če bi imeli slovensko zastavo? Samo ponos, da imamo slovensko zastavo na teh ladjah?**

V glavnem ponos. Delno ima lahko država nekaj več vpliva v Svetovni pomorski organizaciji, saj bi veljali za bolj pomorsko državo, če bi imeli v svojem registru 20 ladij trgovske mornarice. Če bi bil vpisnik prijazen in konkurenčen, bi se v slovenski register vpisali še drugi ladjarji. Če se drugim državam izplača, bi se lahko tudi Sloveniji. Vpisniki Malte, Luksemburga, Belgije in Irske imajo celo večje povpraševanje, kot imajo možnosti za vpis.

**Vaše podjetje dobro krmari od leta 2003, vi ste pa krmilo prevzeli leta 2002. Lahko to pomeni, da je uspeh ladjarja vaša zasluga?**

Ne, ne, večina zaslug gre pomorskemu trgu. Uprava lahko vpliva le deloma. Mi smo bili pripravljene na dobre razmere na trgu, strokovno smo bili dobro organiziran ladjar.

**Torej so za uspeh zasluge tudi prejšnjih uprav?**

Absolutno. Bili smo pripravljene na to, da smo lahko začeli takoj izkoriščati priložnost, ki se je pojavila na trgu. V zadnjih osmih letih smo ustvarili za skoraj 300 milijonov dolarjev čistega dobička. Takšno poslovanje nam omogoča obnovo ladjevja, podvojili smo nosilnost flote, zdaj imamo nekaj več kot 800 tisoč ton nosilnosti, povprečna starost ladij se je znižala za deset let. Zadolženost je optimalna. Manj kot 50 odstotkov vseh sredstev so dolгови. Imamo visoko likvidnost, s plačili ne zamujamo niti

en dan. Plače so dobre. Leta 2002 smo imeli na ladjah približno 500 pomorščakov, zdaj jih je okoli 750. V strokovnih službah v Portorožu je zaposlenih 70, v hčerinski družbi v Singapurju še 15 ljudi.

**Je Splošna plovba »vrnila« državi vložek, ki ji ga je dala z zakonom o sanaciji?**

Mislim, da je doslej šestkratno povrnila tistih 75 milijonov dolarjev. Če poleg dobičkov, ki so vplivali na premoženje, računamo kupnino, ki jo je prejela, davke, če računamo, koliko so zaslužila tri podjetja, ki so prodala sanirano Banko Koper – mislim, da so tri podjetja za banko Koper prejela 188 milijonov dolarjev kupnine –, če bi vse to lahko dali v eno vrečo, bi pomenilo šestkratno vračilo. Država pa ima še zmeraj možnost prodati četrtino zdaj premožnega ladjarja.

**Kaj počnete z denarjem? Ga imate preveč?**

Del te likvidnosti bomo preusmerili v naložbe. Nekaj smo je že. Še bomo kupovali ladje, najverjetneje bomo razpršili tveganja, deloma tudi v druge vrste ladijskih prevozov, na primer kontejnerske.

**Nekaj časa ste razmišljali tudi o nakupu Kempinski Palacea.**

Da. Vendar smo odnehali, preden bi morali oddati zavezujočo ponudbo.

**Koliko je smiselno povečevati ladjarja, če so tveganja tako velika? Ali ne bi bilo primerneje vlagati v drugo dejavnost, ki lahko amortizira krizo, ki bo po logiki stvari prej ali slej prišla?**

To je odvisno od politike vodenja. Pri Hrvatih imamo ladjarje, ki so lastniki hotelov ali celo letalskih prevoznikov. Ne verjamem, da takšna razpršitev tveganj lahko reši ladjarja, ko je ladjarstvo v resni krizi. Lahko bi prodajali premoženje in unovčevali nepremičnine, vendar si v krizi s tem ne moreš veliko pomagati. Dogajanja pri sosedih so pokazala, da so imeli leta 2009 vsi ladjarji skupaj manjši dobiček kot Splošna plovba.

**V ladjarstvu ste malo razvajeni, ker so dobički tako visoki, da jih drugje težko ustvarijo.**

Po razpadu Jugoslavije smo ostali v majhni državi brez generalnih tovorov. Zato se je

podjetje prestrukturiralo v prevoze razsutih tovorov, ki nam v zadnjem desetletju dajejo dobre rezultate. Sedaj si lahko znova privoščimo morda nakupe kontejnerskih ladij.

**Kaj boste naredili, če se bo v dveh letih res pojavilo preveč ladij za razsute tovore?**

Reševali se bomo v skladu z veljavno zakonodajo.

**Vlagate v kadre in razvoj?**

Revija Manager nas je ocenila kot najbolj intenzivnega štipenditorja. Imamo 45 podeljenih štipendij za navtike. Za študij strojništva ne privabimo kandidatov niti z dobro štipendijo. Spodbujamo učenje in študij pomorskih poklicev.

**Od 1. januarja ste enočlanska uprava. Zakaj?**

Organiziranost podjetja je odvisna od razpoložljivih kadrov, ne obratno. Splošna plovba je imela v preteklosti enega direktorja, eno- in dvočlansko upravo, šestčlanski poslovodni odbor, zdaj je spet enočlanska uprava. Teorija boljšega nadzora s štirimi očmi nas ne prepriča, da bi s tem zmanjšali slabo delo in povečali preglednost poslovanja. So primeri v bližnji okolici, ko je tudi sistem štirih oči naredil dvakrat več malverzacij. Vse je odvisno od ljudi.

**Ima lastnik dovolj dober pregled nad vašim delom?**

Imamo 12-članski nadzorni svet. V njem so štirje predstavniki delavcev, dva nadzornika sta od države, trije so iz družbe Peter Döhle in trije mednarodni pomorski strokovnjaki iz bančništva, ladjarstva in zavarovalništva. Nadzorniki so vsaj vsako četrletje seznanjeni z rezultati poslovanja. Ena od nalog uprave je, da smo ves čas primerljivi z drugimi ladjarji. To je osnova vsega in brez konkurenčnih stroškov ni bančnih kreditov.

**Torej vas bolj nadzira konkurenca kot lastnik?**

Lahko bi tako rekel.

**Kdaj vam poteče mandat?**

Junija 2012. Samo še poldrugo leto in bo drugi mandat mimo. ☺

Stran / Page: 4

Doseg / Reach: 122000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1915 cm2

7 / 7



» Finančnega problema Slovenskih železnic (glede na njegovo velikost) ni možno sanirati brez tuje strokovne in finančne pomoči. Vse drugo je samo podaljševanje životarjenja. «