

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

**DRŽAVA IN POSLOVANJE PODJETIJ
NAFTNA VOJNA S HRVAŠKO**

Ljubljana, maj 2002

ALEŠ BOJC

IZJAVA

Študent Aleš Bojc izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom prof. dr. Miroslava Glasa in dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, 30.4.2002

Aleš Bojc

Kazalo

UVOD	1
1 DRŽAVA IN POSLOVANJE PODJETIJ	2
1.1 Vrste vplivov države na poslovanje podjetij.....	2
1.2 Menedžerji in politične strategije	4
1.3 Deležniki (Stakeholder)	5
2 LOBIRANJE	7
2.1 Zgodovina lobiranja.....	8
2.2 Lobiranje in družba.....	8
2.3 Etika lobiranja.....	9
2.4 Vrste lobijev.....	11
2.5 Politično lobiranje	12
3 OCENA TRGA NAFTNIH DERIVATOV V BIH	12
3.1 Splošne značilnosti trga v BiH.....	13
3.2 Tuji kapital v Bosni	14
3.2.1 Slovenska podjetja v BiH.....	15
3.3 Trg naftnih derivatov v BiH.....	17
3.4 INA: največji konkurent za slovenske izvoznike naftnih derivatov na trgu BiH.....	18
4 SPOR O PREVOZU NAFTNIH DERIVATOV	19
4.1 Hrvaški ukrepi	21
4.2 Škoda hrvaških podjetij	23
4.3 Bosanski protiukrepi	24
4.4 Škoda v bosanskih podjetjih.....	26
4.5 Slovenski protiukrepi	27
4.6 Ocena škode v slovenskih podjetjih	28
5 POMEMBNEJŠI ZAKONI IN UREDITVE PRI TRGOVINI Z NAFTNIMI DERIVATI	31
5.1 Energetska listina.....	31
5.2 Nacionalni interes.....	32
5.3 Prednost zadnje milje.....	33
5.4 Nevarnosti oziroma tveganja pri transportu naftnih derivatov.....	34
6 OZADJE SPORA	35
6.1 Odnosi med Slovenijo in Hrvaško	36
6.2 Razmerja med Hrvati in Srbi	38
6.3 Odnosi med Slovenijo in BiH.....	39
SKLEP	40
LITERATURA	43
VIRI	45

UVOD

V svojem diplomskem delu bom predstavil zaplete, ki so se pojavili v prvih tednih leta 2002 in so pestili slovenske izvoznike nafte in naftnih derivatov ter postavili vrsto vprašanj o odnosih med državo in podjetji oziroma o razmerjih med državama, ki branita interese svojih vplivnih podjetij. Možnost, da hrvaška podjetja z lobiranjem dosežejo ukrep države, ki prepove tranzit nafte in naftnih derivatov preko svojega ozemlja za vsa tuja podjetja, postavi pod vprašaj njen mednarodni ugled, povzroči učinke nasprotnega lobiranja v sosednjih državah in odpira vprašanje, kdaj postane poslovanje podjetij "nacionalni interes", ki spodbudi tudi manj razumne ukrepe. Očitno je, da je koncept nacionalnega interesa tudi v obdobju globalizacije zelo močan.

Na odločitve vlade vplivajo velikokrat razna interesna združenja in lobiji, ki hočejo doseči svoje lastne interese, vendar lahko zaradi preveč omejenega pogleda na problem pretirajo z ukrepi, kar bomo videli tudi v našem primeru. Primer zapleta Hrvaške s sosednjimi državami je veliko bolj kompleksen, ko spoznamo ozadje dogajanja. Zastavimo si vprašanje, zakaj je hrvaška vlada sprejela omenjeni sklep.

Poseben poudarek v delu sem dal smiselnosti poseganja držav in njenih institucij v poslovanje podjetij. Kako naj država ščiti nacionalne interese in kakšne ukrepe naj uporablja? Ali so sploh smiselni? Do katere mere je smiselno omejevati poslovanje? Etično ozadje ukrepov je v dilemi, ali hoče pozitivno okrepiti domače gospodarstvo ali postaviti konkurenčne stranke v državi v različen / neenak položaj ter si tako krepiti vladajoče mesto.

Tema je zelo aktualna, zato posebnih težav pri zbiranju podatkov nisem imel, saj se je o njej veliko pisalo v dnevnem časopisju, pa tudi na internetnih straneh je veliko podatkov. Zelo so bili pripravljeni sodelovati tudi v obeh glavnih slovenskih izvoznikih v Bosno in Hercegovino, v Petrolu in Istrabenzu, ki sta mi ponudila na razpolago obilico internega gradiva, kliping za celotno področje bivše Jugoslavije, letna poročila in podobno. Omejitev praktično nisem imel, omejeval me je edino prostor, na katerem sem moral razložiti vse, kar se je »skuhalo v balkanskem loncu«, kot bi zadevo lahko poimenovali.

V diplomskem delu najprej predstavim načine vpletanja države v gospodarstvo, nato menedžerje in politične strategije ter opredelim pojem moči. Posebej zanimivi so v našem primeru "stakeholderji", ki sem jih prevedel kot deležniki. Ker gre sedaj, ko se problem rešuje, mogoče še bolj kot ob samem njegovem nastanku za lobiranje, sem v drugem poglavju podrobno opisal tudi glavne pojme lobiranja. V tretjem poglavju je predstavljen trg Bosne in Hercegovine (v nadaljevanju BiH) ter njegove glavne prednosti in slabosti, omenjeni so tudi vsi slovenski izvozniki na trg BiH ter se zaključi pri glavnih izvoznikih naftnih derivatov ter njihovih konkurentih

na tem trgu. V četrtem poglavju sem najprej kronološko predstavil zaplet, ki so ga povzročili Hrvati in je sprožil pravo "naftno vojno", nato pa sem ukrepe obdelal še z vidika vsake države. Predstavil sem prednosti in slabosti vseh držav, ki so vpletene v spor in bi bile lahko prizadete z njegovim nadaljevanjem. Peto poglavje predstavi glavne točke energetske listine in izpostavi vprašanje nacionalnega interesa, opiše značilnosti transporta naftnih derivatov s kamioni in opredeli tveganja pri transportu naftnih derivatov.

V šestem poglavju prikažem ozadje spora in poudarim razmerja med posameznimi narodi, ki že od nekdanj niso bila povsem urejena. V sklepu podam še svoje poglede, zakaj je do spora sploh prišlo, saj kaže, da zanj ni bilo nekih odločilnih dejanj, res pa je, da sama prepoved tranzita naftnih derivatov preko Hrvaške ni bila prav posebej preišljena.

1 DRŽAVA IN POSLOVANJE PODJETIJ

V vsaki družbeni skupnosti institucija države oblikuje in uveljavlja odločitve, ki vplivajo na obnašanje ljudi in podjetij. Države lahko z legitimno uporabo fizične moči ali prisile na danem področju uveljavljajo svojo voljo, vendar je v zadnjem času, času integracij, to težje izvajati kot v preteklosti, saj so države vse bolj omejene s sporazumi, mednarodnimi dogovori in bilateralnimi pogodbami. To bomo videli tudi pozneje, na praktičnem primeru, ko predstavim zaplet med Hrvaško, Slovenijo ter BiH.

Ključni instituciji sodobne družbe sta država in podjetje. Njuno sodelovanje ima bistven pomen za svetovno prebivalstvo, saj delujeta povezano prva z drugo, hkrati pa na obe delujejo zunanji dejavniki, kot so spremenljive družbene vrednote, vplivne skupine, tehnologija, delavci, intelektualci, potrošniki, izobraževalne institucije (Glas, 1997, str. 2). V sodobnem gospodarstvu trg v nobenem primeru ni več edini mehanizem za reševanje gospodarskih problemov. Bolj ali manj se v to namero vključuje družba, ki z interesnimi skupinami pritiska na vlado ali vlada sama, s svojo gospodarsko politiko in z obsežnejšimi ali skromnejšimi narodno-gospodarskimi intervencijami (Pučko, 1999, str. 12).

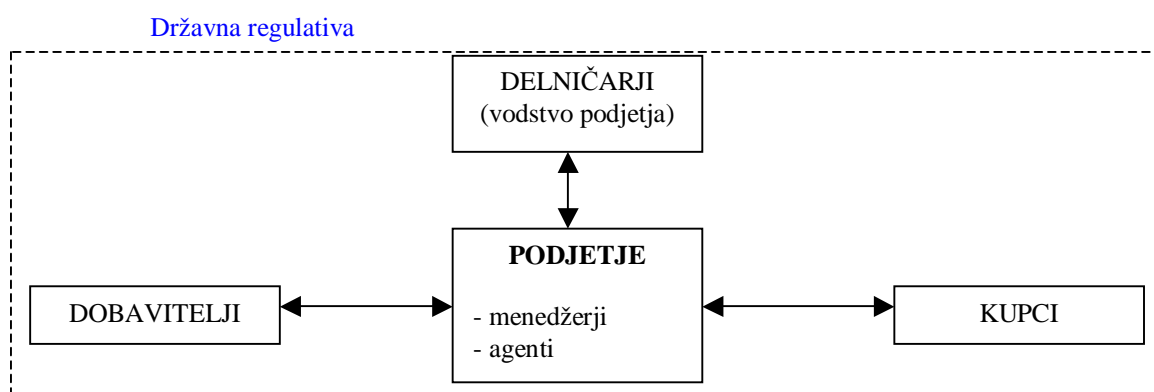
1.1 Vrste vplivov države na poslovanje podjetij

Dolgoročni odnosi v podjetju vključujejo tudi stike z vlado, predvsem na način, da vzpostavljajo odnose s pomembnimi politiki, ki so velikokrat ključne osebe pri vodenju podjetja. Podjetja se povezujejo tudi z ministrstvi in nadzornimi organi, razvijajo odnose s trenutnimi ministri in njihovim osebjem. Kljub vsem povezavam, ki jih podjetja vzpostavijo, slednje ne zagotavljajo uspeha podjetja na trgu, lahko pa

so nujna za učinkovito udeležbo v sistemu (Baron, 2000, str. 434). Država lahko posamezna podjetja in panoge, v katerih delujejo, regulira in usmerja na različne načine. Podjetja morajo upoštevati zakonodajo, ki je povezana s poslovanjem, pravila varstva pri delu, zaščito potrošnikov in davčni red. V prosto tržnih gospodarstvih država naj ne bi smela drugega kot postaviti temeljnih zakonov in pravil ravnanja, vendar v stvarnosti nikjer ni tako omejena in uporablja tudi druge ukrepe, ki pa odpirajo dileme odnosov med podjetji znotraj države oz. med podjetji različnih držav (Birchall, 1995, str. 10).

O oblikovanju sodobne koncepcije podjetja, zlasti po logiki družbene odgovornosti podjetij, ni mogoče govoriti brez povezave s koncepcijo vloge odgovornosti države. Zelo dobro odnose predstavlja Friedman s svojo ponazoritvijo, da vlada nalaga davke in določa porabo, sodstvo pa posreduje v sporih in razlaga zakone. Vlada lahko tudi izenačuje družbene in zasebne stroške. Na nepopolnem trgu so lahko zasebni stroški odvisni od družbenih. Na posameznem nivoju so zasebni in družbeni stroški lahko povezani z dodelitvijo pravic, povezanih z zasebnimi pričakovanji.

Slika 1: Friedmanovo razumevanje korporacije



Vir: Baron, 2000, str. 567.

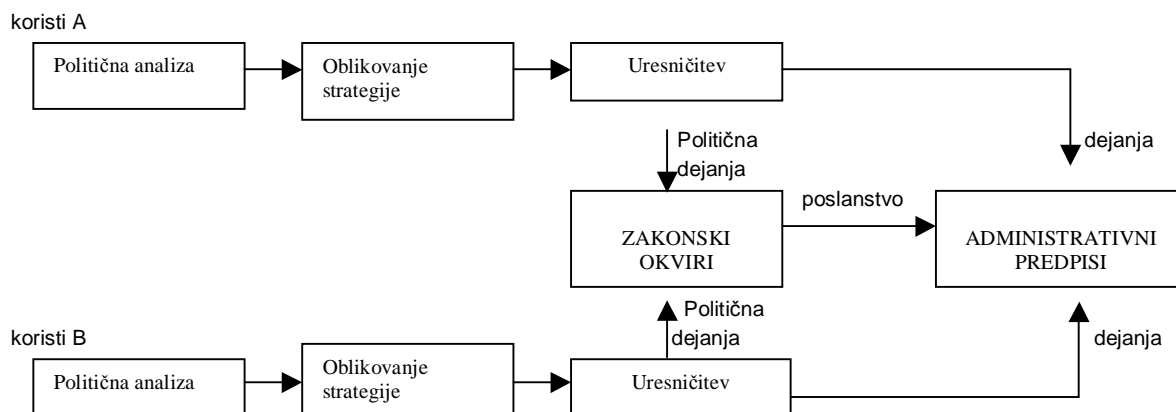
Vlada lahko izenačuje zasebne in družbene stroške s tržnimi mehanizmi, kot so izdajanje tržnih dovoljenj za omejevanje onesnaževanja ali določanje kvot. Ti ukrepi so rezervirani za vlado in njeno prisilno moč, ki je omejena s sistemom kontrole in uravnavanjem posameznih pravic ter z javno izvolitvijo odgovornih oseb (Baron, 2000, str. 568). Vlada kot oblastna institucija lahko vpliva na usmerjanje oz. varovanje lastnih interesov, čeprav so nekateri predpisi lahko vsiljeni. Da preverimo ali so predpisi na mestu, obstajata dve teoriji. Prva pravi: "Teorija tržne nepopolnosti predvideva, da bo regulacija temeljila na ekonomski učinkovitosti s popravkom oz. odpravo nepopolnosti." Druga teorija, ki se nagiba bolj k političnim rešitvam, predvideva, da interesne skupine, lahko tudi lobisti, skušajo vplivati na predpise, ki bi služili njihovim interesom (Baron, 2000, str. 315). Lahko imamo zelo

dobro zasnovano ustavo v državi, vendar mora biti usklajena z zakonodajo in podzakonskimi predpisi, če hočemo, da gospodarstvo normalno deluje.

1.2 Menedžerji in politične strategije

Ker so netržni problemi za poslovanje podjetij pomembni, je odgovornost, da se oblikovane strategije podjetja uresničijo, odvisna od vodstva oz. menedžerjev (Baron, 2000, str. 196). Na delovanje posameznih institucij menedžerji pogosto nimajo dovolj neposrednega vpliva. Netržne in politične akcije vplivajo predvsem na nižje stopnje integracije, kar seveda vpliva na zmanjšanje avtonomije podjetja. Tako imajo višji menedžerji v podjetju nalogo, da poskušajo razumeti ukrepe domače in tuje vlade ter vplivati na njene odločitve. Najrajši vidijo, da so vključeni že v fazi oblikovanja in izvajanja političnih strategij. Večina menedžerjev je vsaj občasno z netržnimi odnosi vpletena v vladne institucije.

Slika 2: Pristop k strateški formulaciji odločitev



Vir: Baron, 2000, str 197.

Kot vidimo na zgornji sliki, lahko različni interesi in različne koristi konkurirajo ena drugi v zakonskih okvirih. Rešitev problema pogosto vključuje odposlanstvo administrativne odgovornosti agencij ali nadzornih komisij. Obe strategiji poskušata vplivati na zakonske okvire ali administrativne predpise, prevlada pač močnejša stran, in sicer na škodo šibkejše. Takšne strategije so lahko odgovorne za netržne vrednosti ali lahko odpirajo vprašanja ali vplivajo na podjetniško okolje.

- Politična analiza je osnova za te strategije. Njena glavna naloga je prepoznati značilnosti problemov. In če so podjetja povezana z njihovo načrtano potjo ali z njihovim življenjskim ciklom, prepoznavajo njihove interese, motivirajo, analizirajo želene povpraševanje in ponudbo političnih akcij ter prepoznavajo institucionalne okvirje, na katere je naslovljena posamezna akcija.
- Oblikovanje strategije oz. opredelitev ciljev ni pomembna samo zaradi v korist tesne povezave s strategijo, ampak tudi zato, ker so njihovi cilji **za** v korist ali

proti v škodo podjetju. Določitev ciljev je pomembna tudi zato, da se ne moremo izogniti odgovornosti za svoja dejanja.

- Izbira osnovnega področja delovanja, na katerega delujemo z usmerjenimi silami in je omejena v statutu podjetja. Podjetja, ki se počutijo ogrožena od tuje konkurence, lahko tudi z zbiranjem podpisov vplivajo na spremembe.

Politične strategije so povezave med opredeljenimi cilji in posameznimi akcijami, ki jih izvaja izvršno telo podjetja. Ker je učinkovitost strategij odvisna tudi od drugih oseb, ki so vpleteni v problem, oblikovanje strategije ni nujno linearen proces, ampak se lahko včasih vrne tudi za več korakov nazaj, na prag analize stanja. Osnovni princip oblikovanja strategije temelji na zakonodajnih okvirjih in tako je odločitev političnih akcij za posamezno strategijo ali proti njej zelo pomembna. Pravilno izbrana in usmerjena strategija tako povečuje koristi skladno z interesi podjetja in zmanjšuje stroške političnih akcij. Podjetja lahko zmanjšujejo stroške udeležbe v dohodku zaposlenih, dobaviteljev, kupcev in obratno. Politične strategije so na voljo tudi ostalim interesnim skupinam, vendar je njihova učinkovitost praviloma drugačna. Aktivistične skupine imajo za svoj cilj največkrat tako le pozornost medijev in javnosti. Izbira politične strategije je za podjetje največkrat protiizbira strategiji, ki jo je izbralo drugo podjetje ali interesna skupina (Baron, 2000, str. 198). Glavna politična strategija je tako volilna, gradnja odnosov, lobiranje in oblikovanje koalicij. Volilna strategija je osrednja sestavina politične strategije velikih podjetij. Osrednja naloga teh strategij je predvsem politično sodelovanje.

1.3 Deležniki (Stakeholder)

Pri nas se izraz "stakeholder" največkrat prevaja kot deležniki, v sosednji Hrvaški ga prevajajo kot vplivne interesne skupine. Dokončen izraz se bo najbrž oblikoval, ko se bodo podjetja in javnost začeli bolj zavedati vplivov in povezav ter o njih tudi odkrito govoriti. V svojem diplomskem delu bom uporabljal izraz deležniki.

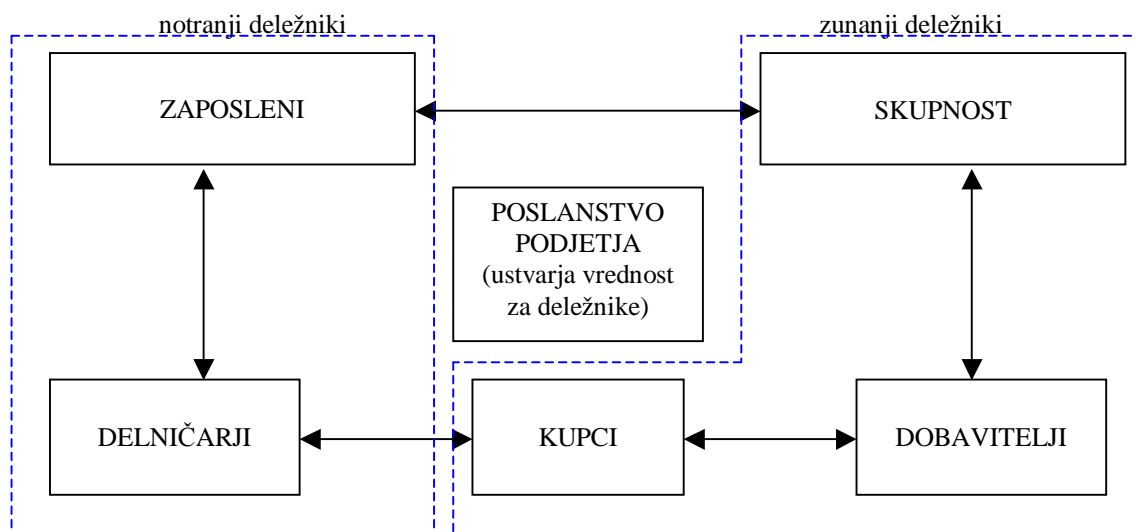
Deležniki so tisti posamezniki ali skupine, ki so za izpolnitev svojih lastnih ciljev odvisni od organizacije in obratno, tudi organizacije so odvisne od njih (Johnson, 1997, str. 196). Podjetja morajo predstavljati cilje in ideale deležnikov, ki so lahko znotraj oddelkov, geografskih lokacij in na različnih stopnjah hierarhije. Pomembni so tudi zunanji deležniki, ki so lahko bančniki, kupci, dobavitelji, delničarji ter lokalne in druge skupnosti. Ti si prizadevajo vplivati na strategijo podjetja preko povezav z notranjimi deležniki. Tako lahko kupci pritiskajo na prodajne menedžerje za predstavitev svojih interesov znotraj podjetja. Če so zunanji deležniki pasivni, lahko predstavljajo realno oviro za razvoj novih strategij. Deležniki so torej vsi, ki so kakorkoli povezani s podjetjem in so od njega neposredno ali posredno odvisni. Nekatera podjetja uporabljajo družbeno odgovornost v strateške namene. Statut

podjetja mora biti zastavljen tako, da mu deležniki ne morejo škoditi v tržnem ali netržnem okolju.

Ukrepi deležnikov, ki lahko pomembno vplivajo na poslovanje podjetja, so:

- kupci lahko prenehajo kupovati določene proizvode (bojkot);
- kupci, zaposleni ter okoljevarstvene interesne skupine lahko težijo k zaprtju obratov ali ukinitvi ustaljenih tržnih poti in običajev;
- kupci ter okoljevarstvene interesne skupine lahko vplivajo na sprejem oz. spremembo predpisov.

Slika 3: Deležniki in poslanstvo podjetja oz. družbe



Vir: Schermerhorn, 1996, str. 166.

Politika, ki je odgovorna za zanimanja deležnikov ali interesnih skupin, lahko gradi podporo tržnemu ali netržnemu okolju. Podjetja si tako pridobijo zveste kupce, dobavitelje in se trudijo za dobre odnose z lokalnimi skupnostmi. Vse to podjetju pripomore, ko hoče širiti vpliv na vladno politiko. Podjetja lahko sodelujejo s skupinami deležnikov za doseganje večje učinkovitosti z vpletanjem delavcev ali z iskanjem politične podpore v obliki davkov ali z zaščito pred uvozom. Če podjetje vlaga v odnose z deležniki, posluje skladno z zakonom in okoljevarstvenimi predpisi ter povečuje svoje interese, potem je lahko pogajanje s takim podjetjem bolj učinkovito. Vendar je potrebno še pred sklenitvijo pogodbe oceniti deležniške interese, ker lahko pomembno vplivajo na samo pogodbo, razumevanja in pričakovanja. Politika podjetja, ki dopušča, da se smejo zaposleni med delovnim časom posvečati prostovoljnim oz. dobrodelnim akcijam, lahko izboljša delovno moralo in tako povečuje zadovoljstvo delavcev ter izboljšuje delovno vlogo, kar privede na koncu tudi do boljše produktivnosti, do nižjih provizij ali nižjih plač. Hkrati dobrodelno sodelovanje z lokalnimi organizacijami krepi skupnost in zagotavlja delavsko zadovoljstvo in moralo. Politika podjetja, ki vsebuje odgovornost vodstva, temelji na moralnih vrednotah in jo lahko uravnavamo, ker

sicer vedno obstaja verjetnost, da lahko zaposleni kršijo zakone ali širše sprejete etične norme. Kupci lahko bolj cenijo izdelke iz recikliranih materialov ali so zvesti podjetjem, ki spoštujejo naravo in jo ohranjajo. Odgovorna politika lahko zagotovi boljši dostop do vladnih institucij in njihovih funkcionarjev, kar povečuje učinkovitost lobiranja in ostalih političnih strategij, kar se odraža v bolj naklonjeni vladni politiki ali odločitvah. Odgovorna politika lahko tako doseže večje zaupanje aktivistov v podjetjih, kar zagotavlja možnost boljšega komuniciranja z njimi v primeru reševanja nujnih netržnih problemov.

Sprejemanje družbeno odgovorne politike pa lahko predstavlja tudi tveganje. Za uravnoteženo politiko morajo tako podjetja pretehtati pričakovanja, ki jih oblikujejo s politiko in ob doseganju oz. zagotavljanju dovolj visokih standardov potem tudi računajo na koristi. Če politika zmanjša vrednost podjetja, vendar poveča koristi deležnikov, je nasprotna vlogi podjetništva in znanosti. Strateško uporabo družbene odgovornosti lahko ocenjujemo kot odgovorno obnašanje, ki je izraženo v interesih deležnikov, kar se pokaže v koristih ali stroških. Motiv je odvisen od vrste akcije in odgovornosti za dejanja, ki lahko škodujejo podjetju (Baron, 2000, str. 572).

Razmerja med deležniki se osredotočijo na menjavo, ko zaposleni posredujejo storitve podjetju v zamenjavo za plačilo. Podjetja, ki pridobijo določen človeški kapital, lahko zaslužijo več s trenutnimi zaposlenimi, kakor če jih vrnejo na trg dela. Na kratko lahko povzamemo, da se bolj obrestuje vlagati v že zaposlene delavce, kot pa iskati nove in jih potem uvajati v delo.

2 LOBIRANJE

Lobiranje je osnovna sestavina vseh strategij in je osebna komunikacija o političnih informacijah z javnimi funkcionarji. Informacije so lahko namenjene predsedniku, ministrom, vodilnim možem v podjetjih. Osebna komunikacija zahteva dostop do vodilnih oseb. Ta je zagotovljen z dolgotrajnimi povezavami in sodelovanji ter osebnimi odnosi (Baron, 2000, str. 223). Vodilne osebe v podjetju so pogosto bolj učinkoviti lobisti, ker člani ministrstev in strank ter ostalih vladnih institucij rajši poslušajo odgovorne v podjetjih.

Moč je sposobnost posameznika, organizacije ali skupnosti, da uveljavi svojo voljo kljub odporu prizadetih strani, ki so lahko prav tako posamezniki, organizacije ali skupnosti (Weber, 1964, str. 320). Moč je zmožnost, verjetnost, spretnost posameznika, da uveljavi lastno voljo, vrednote, zamisli, pravice ali zahtevane normative delovanja v razmerjih z drugimi položaji (Lipovec, 1987, str. 305). Z drugimi besedami: gre za moč vplivati na določeno osebo, da stori nekaj, česar drugače ne bi. Kot bomo videli pozneje, je definicija zelo pomembna s stališča

lobista, ki mora uveljaviti svojo moč pri lobiranju in izkoristiti moč lobiranca za uresničitev svojih ciljev.

2.1 Zgodovina lobiranja

Lobiranje obstaja že toliko časa, kot obstaja pojem vladanja, saj so vedno obstajali osebki in združbe oseb, ki so hoteli vplivati na odločitve političnih subjektov. ZDA veljajo za zibelko lobiranja, saj so v 19. stoletju tam tudi začeli uporabljati izraz »lobist«. Lobisti so običajno zastopali interese premožnejših manjšin, zato so se v preteklosti predstavljali kot politični svetovalci. Širša javnost si jih je predstavljala kot debeluhe s cigaro, ki ob obloženi mizi podkupuje predstavnike oblasti (Florjančič, 2001, str. 7).

V ZDA je lobiranje že več kot pol stoletja normativno urejeno in registrirano (1946), o sami moči, pomenu in vplivu pa govorijo vsote (več milijonov dolarjev), ki so namenjene za te dejavnosti in so kot takšne obdavčljive (Federal Registration Act). Tobačni gigant Philip Morris je za lobiranje v letu 1999 porabil 15,8 milijona dolarjev, pri čemer v to vsoto sploh niso vključeni dodatni stroški za najem zunanjih lobistov, ki po nekaterih ocenah presega dodatne 3 milijone dolarjev. Leta 1995 so opredelili vsoto daril in donacij, ki jih lahko prejmejo državni uradniki in poslanci, prav tako tudi pogoje lobiranja v okviru volilnih aktivnosti. Število lobistov iz leta v leto narašča in jih je po zadnjih ocenah v ZDA že preko 300.000. V Evropi imajo lobisti drugačno nalogo, saj predvsem predlagajo rešitve in ne rešujejo problemov. Samo v Bruslju po zadnjih ocenah deluje preko 14.000 lobistov, ki delujejo v imenu številnih državnih, mednarodnih in gospodarskih združenj, raziskovalnih institucij, odvetniških pisarn in svetovalnih organizacij (Pičman, 2000, str. 7).

V Sloveniji se je lobiranje pojavilo šele v devetdesetih letih in do danes še ni neposredno zakonsko urejeno. Prav tako niso določena etična pravila odločanja v parlamentu, državnem svetu, pri političnih strankah, drugih državnih in paradržavnih institucijah ter v gospodarskem in podjetniškem sektorju. Pojavljajo se predvsem podjetja in posamezniki, ki se ukvarjajo s svetovalno dejavnostjo in pri tem poudarjajo, da je njihovo delo predvsem lobiranje. Zadnja pomembnejša zmaga slovenskih lobistov je bila opustitev tožbe v poskusu protidumpinških ukrepov proti jeseniškemu Acroniju, ki je prepričal EU, da ne prodaja pod ceno (http://24ur.com/naslovnica/gospodarstvo/20020214_2003705.php, 16.2.2002).

2.2 Lobiranje in družba

V današnji demokratični družbi je vsako politično delovanje legitimna funkcija posameznika ali skupine, ki vključuje različne interesne skupine iz civilne družbe in

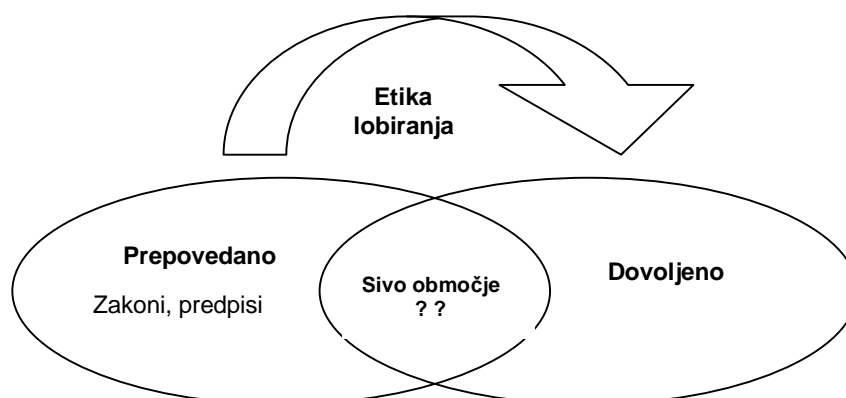
poslovnega sveta. Posamezniki imamo svobodo izražanja interesov in svobodo govora, kar je osnova vsakega lobističnega delovanja. S konkurenco različnih interesnih skupin se oblikuje bolj racionalna in demokratična družba. Lobiranje skuša na neformalni ravni reševati probleme formalne zadrege nepopolnosti trgov in nepopolnosti demokratičnega odločanja in s tem države. Prav tako lobiranje zmanjšuje negotovost pri političnem odločanju in lahko prispeva k učinkovitejšemu gospodarjenju.

Problemi se pojavljajo pri neformalnih, skritih oblikah lobiranja, ki postavlja svoje interese nad interese drugega, kar je v nasprotju s Paretovim načelom in je negacija demokratičnih procesov odločanja. Prav zaradi neformalnega lobiranja se je v družbi pojavil stereoptip, da je lobiranje nelegitimno in nelegalno. Do tega prihaja predvsem zaradi neurejenih zakonskih podlag lobiranja in nizke poslovne kulture delovanja posameznih družbenih skupin.

2.3 Etika lobiranja

Pritiski trga, poslovnih partnerjev, trženjskih konkurentov in ne nazadnje naročnikov lobističnih storitev lahko ustvarijo nenormalno delovanje trga in tržnih mehanizmov. S stališča države je razlikovanje dovoljenega in nedovoljenega določeno z zakoni. Res pa je tudi, da je ena od nalog lobiranja vplivanje na zakone, njihove spremembe, prilagoditve in ukinitve. Čeprav so zakonski akti predpisi splošno veljavnih norm in določajo mejo med dovoljenim in nedovoljenim, so pri etičnem odločanju lahko le v pomoč, ne zadoščajo pa za popolnoma moralne odločitve.

Slika 4: Etika lobiranja



Vir: Možina, 1995, str. 422.

Zakoni in pravna ureditev utemeljujejo meje nedovoljenega, vse ostalo je dovoljeno, kar pa ne pomeni, da je tudi v konkretnem primeru vselej pošteno in moralno. Vse, kar je po zakonu prepovedano ali dovoljeno, se lahko razlaga le

dosledno po duhu in črki zakona. Vseh okoliščin se ne da predvideti vnaprej, zato so možne tudi neetične odločitve. Prevelika obsežnost zakonov zmanjšuje možnost nadzora in uveljavljanja, kar povečuje sivo območje. Skušnjava za nemoralno ravnanje je v tem, da se posamezno nemoralno delovanje na kratek rok lahko splača in nekaznovanje odstopanj samo znižuje nivo etike. Lobisti v Sloveniji so zato med prvimi sprejeli Kodeks poklicne etike lobistov, ki ureja etično obnašanje in delovanje lobistov, kajti še vse preveč se jih drži negativen predznak, tako v javnosti kot med novinarji.

Etične norme, ki jih spoštuje uspešen lobist, so: **verodostojnost informacij**, **razpoznavnost interesov** in **legalnost predloženih dokumentov**, s čimer so mišljene predvsem tržne raziskave, ki so za lobiranje pri državnih institucijah bistvenega pomena. Na kontrolni listi uspešnega lobiranja, eno od pravil glasi: 1 dolar za tržno raziskavo je vreden 10 dolarjev za lobiranje. Zlato pravilo za lobiranje se glasi: »Pridobite si stik s pravimi ljudmi, zgradite odnos z njimi in ga vzdržujte.« (Florjančič, 2001, str. 23).

Lobisti imajo tudi kodeks primerne ravnanja, ki je akt, s katerim lobisti zagotavljajo najvišjo kakovost storitev, razvoj stroke, upoštevanje strokovnih meril, konkurenčnost s podobnimi mednarodnimi organizacijami in medsebojno spoštovanje. Skladno s pravili tega kodeksa temelji lobistična dejavnost na načelih poštenosti, pristojnosti, javnosti, jasnosti, odkritosti, profesionalne molčečnosti in spoštovanja dobrih običajev.

a) OSNOVNA NAČELA

Pri svojem delovanju mora lobist ves čas delovati skladno z najvišjimi profesionalnimi standardi ter pošteno nastopati nasproti državnim organom. Pri svojem delu ne sme uporabljati informacij ali komentarjev, ki so po njegovem videnju ali prepričanju napačni ali zavajajoči. Lobiranje mora biti neposredno, predstavljati mora jasno sliko naročnika in ne sme zapeljevati subjektov, ki so predmet lobiranja, ali tretjih oseb. Lobist ne sme napačno predstavljati sebe z rabo logotipov, simbolov ali nazivov, da bi tako predstavljal avtoriteto do posebnih interesnih skupin, ki naj bi jih kot lobist predstavljal, ali zato, da mu ne bi bilo potrebno uporabljati pravil tega kodeksa. Lobist se lahko izogne naročilu, če gre za situacijo, ko je konflikt interesov neizogiben ali bi izviral iz njegovega zastopanja. Ne more predstavljati konfliktnih ali pristojnih interesov brez izrecnega dovoljenja delodajalca ali stranke. Lobist ne more delovati na več straneh oz. z različnih zornih kotov. Pri opravljanju svoje dejavnosti mora lobist upoštevati popolno molčečnost, spoštovati profesionalno molčečnost in zaupnost podatkov. Zaupnih informacij ne sme razkriti ali jih uporabiti brez soglasja naročnika. Posebne interesne skupine ne smejo zaposlovati uradnikov, ki delajo za državne institucije oz. so za te institucije delali, če od prekinitve njihove zaposlitve na tem področju še ni minilo leto dni.

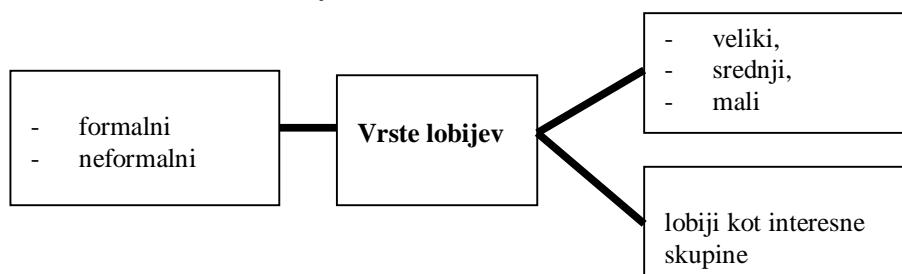
b) PRAVILA VEDENJA

Lobist, ki lobira z državnimi institucijami, mora jasno navesti ime delodajalca oziroma stranke in njene interese. V vsaki komunikaciji, s katerokoli od državnih institucij, mora jasno navesti predhodne ali sočasne kontakte glede iste problematike. Lobist ne sme obljubiti oz. dati darila ali denarja kateremukoli predstavniku državnih institucij, ki jih lobira, pa tudi ne nobeni organizaciji, v kateri ima oseba, ki je subjekt lobiranja, materialni interes. Podkupovanje ni nikoli dovoljeno, medtem ko so vsa darila in zabave prepovedani, če presegajo nivo običajne vljudnosti. Prispevki političnim strankam niso dovoljeni, če niso dovoljeni s splošnimi pravnimi pravili. Lobist lahko pridobi informacijo le s poštenimi sredstvi in ne sme reproducirati ali iskati za prodajo kopij državnih dokumentov, razen če dobi predhodno dovoljenje pristojne institucije. Interna pravila državnih institucij mora upoštevati enako kot svoja pravila (http://www.prss-iabc.si/slo_n/lobi/lobi_1.html, 16.2.2002).

2.4 Vrste lobijev

Potrebno je razlikovanje med pojmom lobiranje in lobi. Z lobiranjem, ki je dejavnost, se ukvarjajo organizacije ali posamezniki – lobisti, medtem ko je lobi interesna skupina, ki deluje v smislu uresničevanja skupnih ciljev.

Slika 5: Razvrstitev lobijev



Vir: Florjančič, 2001, str. 35.

- Formalni lobiji so javne skupine, ki javno in glasno izražajo svoja prepričanja in so v nasprotju z neformalnimi tudi uradno priznani. Neuradni lobiji uradno ne obstajajo, vendar imajo lahko kljub temu zelo veliko vplivno moč. Pri lobističnem procesu je potrebno upoštevati formalne in neformalne skupine.
- Lobije lahko delimo tudi po samih značilnostih lobijev - velikosti, vendar tako o njih ne izvemo veliko, saj je uspešnost lobija odvisna predvsem od skupnih interesov znotraj skupine. Bolj uglašeni lobiji imajo tako po logični presoji večjo možnost za uspeh, saj so posamezniki pripravljeni prispevati enake deleže za neko korist oz. cilj, ki so si ga zadali. V veliki skupinah prihaja do uvajanja organizacije in koordinacije z namenom, da se prepreči anarhija ali neusklajevanje delovanja.

- Lobiji so po vplivu na ekonomsko politiko in na učinkovitejše poslovanje podjetij lahko razdeljeni na posamezna področja delovanja. Poleg tega je pomembno tudi to, da se organizacije poleg vplivanja ukvarjajo tudi z drugimi problemi, saj tako posameznik zve, da mu taka organizacija daje možnost tudi prejetje koristi za celotno skupino. Skupina ima lahko tako korist, tudi če lobiranje ni uspešno (McLean, 1990, str. 61). Organizacije privabljajo ekonomske lobije z dopolnjujočo ekonomsko in politično dejavnostjo, ker so ekonomske in politične koristi vzajemne. V razvitih gospodarstvih obstaja tako veliko število organizacij s političnimi, ekonomskimi, socialnimi in mešanimi funkcijami, pri katerih je vzporedni produkt njihovega delovanja lobiranje.

2.5 Politično lobiranje

Politično lobiranje zajema vso zakonodajo, regulativo in pogajanja v zvezi s pogoji na področju javnih naročil, subvencij in dotacij. To lobiranje pomeni razširjen vidik demokracije, saj je na ta način volivcem omogočeno, da ne odločajo zgolj o tem, kdo jih bo zastopal, temveč predvsem o tem, kako jih bo zastopal. Ljudje, ki sprejemajo odločitve, pogosto nimajo informacij, kakšne posledice bi določen zakonski predlog imel na določena specifična območja. Na tem mestu nastopajo lobisti, ki imajo dobre odnose s tistimi, ki sprejemajo odločitve. Za dobro vzdrževanje odnosov se poslužujejo srečanj ob kavici v vladnih prostorih, vabila ministrom na kosila in podobno (Završnik, 2001, str. 10).

Lobist išče odgovore na naslednja vprašanja:

- kdo v resnici sprejema odločitve,
- kdo vse ima vpliv nanje,
- kako se bo tisti, ki odloča, odzval na naš problem, ali obstajajo morebitne politične, zakonske, administrativne ovire za njegovo odločitev,
- kako bodo predstavljeni argumenti z obeh strani
- kdo bo lobiral proti "nam", ali so "naši" interesi zajeti v proračunskih izdatkih ali je mogoče poskrbeti za njihovo politično prioriteto.

Najbolj učinkovit rezultat lobiranja je zagotovitev relevantnih političnih informacij o odnosih med zakonodajnimi ustanovami in lobisti ter njihovimi političnimi možnostmi. Korektno lobiranje ne vključuje groženj ali prisil in ne podpira lažnih informacij (Baron, 2000, str. 225).

3 OCENA TRGA NAFTNIH DERIVATOV V BIH

Ukinjanje uvoznih zaščit in urejena cenovna politika vabita v BiH slovenska trgovska in proizvodna podjetja, ki spretno izkoriščajo dobro poznavanje trga in

dolgoletno prisotnost na njih. Slovenska podjetja, še posebej tista, ki so v glavnem že olastninjena in na slovenskem trgu ne morejo več rasti, so zato zelo zainteresirana za širitve na druga območja. Slovenska podjetja in trgovci zelo dobro poznajo značilnosti delovanja bosanskega trga. Dobro se zavedajo, da morajo biti pri izbiri poslovnih partnerjev zelo previdni in med drugim upoštevati tudi etnično pripadnost potencialnih poslovnih partnerjev. Poleg tega so slovenska podjetja v BiH že več let uveljavljena, njihove blagovne znamke so prepoznavne. To sta njihovi glavni prednosti pred zahodnoevropskimi podjetji.

V BiH se je leta 2001 začel proces lastninjenja, zato si skušajo tuja in slovenska podjetja zagotoviti čim boljše izhodiščne položaje. Pogoj za to je kar največji tržni delež v posameznih panogah, ki ga lahko dosežejo, ter deleži v posameznih podjetjih, ki jih lahko že predhodno kupijo.

3.1 Splošne značilnosti trga v BiH

Bosanski trg je za slovenska podjetja in trgovce zanimiv, čeprav skriva pasti, na katere morajo biti podjetja in trgovci še posebno pozorni. Tako ne smemo pozabiti na posebno značilnost BiH v primerjavi z drugimi državami republik prejšnje Jugoslavije, to je na njeno razdelitev na tri entitete: na Federacijo BiH, ki obsega 51 odstotkov ozemlja, Republiko srbsko in Distrikt Brčko. Druga značilnost, ki jo morajo upoštevati vsa podjetja in vsi trgovci pri svojem poslovanju v Bosni, so trije narodi: Bošnjaki, Hrvati in Srbi, med katerimi so ekonomski tokovi precej ovirani.

Tabela 1: Izbrani makroekonomski kazalci BiH

LETO	1999	2000	2001	2002 (ocena)
Realna rast BDP (v %)	9,9	5,9	5,6	5,1
BDP na prebivalca (v %)	1.195	1.129	ni podatka	ni podatka
Rast cen življenjskih potrebščin:				
- v bosanski federaciji (v %)	-0,7	1,9	1,7	1,8
- v Republiki srbski (v %)	14,1	14,6	8,0	2,0
Povprečna neto plača (v EUR):				
- v bosanski federaciji (v %)	191	211	225	245
- v Republiki srbski (v %)	110	140	158	189
Zunanji dolg BiH (v % BDP)	71,9	68,7	55,7	54,9
Tekoči račun plačilne bilance (v % BDP)	-21,4	-20,6	-17,2	-16,6

Vir: Vladna statistika BiH, MDS, 1999-2002.

Manjša gospodarska rast v zadnjih dveh letih je delno posledica upadanja tuje pomoči, namenjene povojni obnovi države. Industrijska proizvodnja še vedno ni dosegla polovice predvojne vrednosti, medtem ko je uradna stopnja

brezposelnosti, ki je po vladnih ocenah močno precenjena, lani znašala 40 odstotkov. Predstavniki MDS so ugodno ocenili gibanje inflacije, ki se v zadnjih letih umirja, rast zaupanja v domačo valuto, konvertibilno marko in lansko znižanje zunanega dolga (Grahek, 2002).

Povprečna neto plača počasi narašča in je v Federaciji BiH v letu 2000 znašala 225 evrov. V Republiki srbski je bila za tretjino nižja in je znašala 158 evrov. Stroški življenjske košarice so v letu 2000 znašali 215 evrov. Bosanska statistika izračunava stroške za življenjsko košarico za štiričlansko družino tako, da upošteva 503 prehrambene izdelke (Čelebič, 2002, str. 10). Stopnja brezposelnosti v Federaciji BiH stagnira, medtem ko v Republiki srbski celo rahlo narašča. Tudi visoka stopnja inflacije je problem, s katerim se ubada Republika srbska, saj je v letu 2000 stopnja inflacije znašala 16-odstotkov, v Federaciji BiH le 4-odstotke. Ekonomisti pričakujejo, da bo v prihodnjih letih povprečna rast industrijske proizvodnje na letni ravni od 15 - 20 odstotkov, kar je zelo vzpodbudno tudi za naftne trgovce (Šurla, 2002, str. 29).

Slovenski izvozniki od 1.1.2002, plačujejo le 70% carinskih dajatev za vse izdelke slovenskega izvora, ki jih izvozijo na trge BiH. Poleg tega so 28.12.2001 v BiH sprejeli ukrep o minimalni opremljenosti prostorov trgovin z nafto in naftnimi derivati in popolno liberalizacijo njihovega uvoza. Za uvoz tako ni več potrebno imeti skladišč in ostale opreme, uvoznik potrebuje le uvozno dovoljenje in potrdilo, da redno plačuje obveznosti (davke) državi. Z ukrepom bo tako potrošnikom ostalo 75 do 100 mio evrov, saj bo zaradi večje konkurence na trgu, cena naftnih derivatov nižja. Zaradi ukrepa naj bi se po besedah Andrije Jurkovića, ministra za trgovino FBiH, število sedanjih 12 veletrgovcev povečalo na 200. Glavni motiv za ukrep je znižanje cen goriv (Jutarnje novine, 8.1.2002).

Glede na to, da BiH nima veliko železniških mejnih prehodov, železnica niti ne pokriva celotnega območja BiH ter nimajo ustreznih terminalov za pretovarjanje in skladiščenje naftnih derivatov, je transport nafte in naftnih derivatov po tirih zelo vprašljiv. Funkcija Ploć, pristanišča, ki jim ga je zagotovila Hrvaška, da bi lahko tudi BiH imela dostop do morja, je še problematična. Plovne poti po Savi še niso očiščene, tako da je rečni transport trenutno praktično še nemogoč. Naftovodov v BiH ni. Tako se nafta uvaža le v tranzitu in za znanega kupca, po načelu »Just In Time«, ob pravem času na pravem mestu, za kar so kamioni najprimernejši, še posebej po starem režimu, ko je kamion za pot od Slovenije do BiH potreboval v povprečju 12 ur.

3.2 Tuji kapital v Bosni

Priložnost za dobiček na bosanskih trgih so zaznale tudi tuje družbe. Bolj kot tuje

trgovske verige so prisotni tuji proizvajalci, med njimi L'Oréal, Siemens, Benetton, Ericsson, Jordan Reflektoren, Alba International in Sinalco cola ter Hypobank. Največ so v povojnem obdobju v Bosni vlagali BH Steel Company iz Kuvajta, Kuvajtska investicijska agencija v zeniško železarno, Volkswagen Sarajevo, nizozemska Coca-Cola Beverage, ki ima v Sarajevu svoj proizvodni obrat, prav tako nizozemska CCB Production Servis-BH, Cementarna Kakanj, ki je v lasti nemške družbe Heidelberg Zement, in kuvajtski Unitic Sarajevo. Bosanski trg je zanimiv za Nestlé z Nescaféjem ter Jakobs s kavo in čokolado.

3.2.1 Slovenska podjetja v BiH

Največji slovenski izvozniki v BiH so bili v letu 2000 Gorenje Velenje, potem Fructal, Pivovarna Laško, Ljubljanske mlekarne, Prevent Slovenj Gradec, Krka, Droga Portorož, Lek, Radenska in Sava Tires (Čelebič, 2002, str. 10).

Prvi je tja prišel Mercator, ki je decembra 2000 v Sarajevu odprl trgovski center, v katerem je velik hipermarket. Mercatorjev tržni delež v BiH trenutno znaša 0,7 odstotka. Prodaja dosega raven prodaje Mercatorjevih centrov v Sloveniji. Velike cilje na bosanskem trgu ima trgovsko podjetje Arka iz Žalca, ki si je že ogledalo nekaj možnih lokacij za svoje diskonte z imenom Hardi. Letos jih verjetno še ne bodo odpirali, pač pa šele po intenzivnem trgovskem in gospodarskem osvajanju Hrvaške (Čelebič, 2002, str. 10).

Droga Portorož je dosegla več kot tri četrtine svojega izvoza v letu 2000 na trgih držav republik nekdanje Jugoslavije. Največ so izvozili v BiH, kamor so prodali za 1,7 milijarde tolarjev izdelkov. Kljub temu, da delež prodaje na bosanski trg obsega kar 42 odstotkov vsega izvoza, v prihodnje pričakujejo porast prodaje za deset odstotkov vsako leto, saj se kupna moč prebivalstva veča, trg pa se stabilizira. Za razliko od Mercatorja, ki odpira velike trgovske centre, je Droga lani v Sarajevu odprla verigo dvaindvajsetih majhnih trgovin Konzum v velikosti 100-200 kvadratnih metrov. S tem so zapolnili tržno nišo. Verjetno bodo nekaj objektov zaprli in kupili še kakšnega na ključnih prodajnih točkah. Prostori, ki so jih kupili lani, so bili prej v državni lasti (Čelebič, 2002, str. 10).

Načrte v BiH ima tudi Merkur Kranj, ki ima v Sarajevu manjše hčerinsko izvozno podjetje Intermerkur. Ta tehnično blago v glavnem posreduje neposredno industriji in gradbenim podjetjem, v manjši meri pa tudi prodajo na drobno. Slednja naj bi letos znašala okrog tri milijone evrov, slabih deset milijonov evrov naj bi prinesel neposreden izvoz večjim industrijskim podjetjem v BiH. Natančnega načrta o odpiranju lastnih trgovin na bosanskem trgu v Merkurju še nimajo, saj bodo naslednji dve leti navzoči predvsem na Hrvaškem. Med domačimi trgovskimi

družbami, uveljavljenimi na sarajevskem območju, je Feroelektro, ki prodaja kovinsko galanterijo (Čelebič, 2002, str. 10).

Gorenje, največji slovenski izvoznik na bosanski trg, ima za cilj zadržati visok, 75-odstotni tržni delež na tem trgu. Lani so prodali za skoraj šest milijard tolarjev izdelkov, za leto 2002 načrtujejo skoraj šestodstotno rast prodaje. Poleg gospodinjskih aparatov tržijo tudi kuhinjsko pohištvo. K povečevanju takšne prodaje bi pripomogla leta 2002 dokončana tovarna za dodelavo kuhinj Gorenje v Sarajevu. Gorenje Commerce ima dve svoji prodajalni in deset franšiznih prodajaln, razpršenih po celotnem ozemlju BiH. Omenjeni koncept prodaje na drobno bodo razvijali in širili tudi v prihodnje. Domače konkurence praktično ni, razen Bira Bihać, ki proizvaja hladilnike, vendar se njihov tržni delež zmanjšuje zaradi zastarelega programa. Tuja konkurenca je prisotna od leta 1996, čeprav njen delež ne narašča. V Bosni in Hercegovini ima Gorenje podjetje v Sarajevu s predstavništvom v Banja Luki. Novih podjetij ali predstavništev ne nameravajo odpirati, ker to ni potrebno, saj nepokritih področij ni (Čelebič, 2002, str. 10).

Meblu se je v Bosni posrečil dober izbor poslovnih partnerjev, saj izvrstno sodelujejo z Unitradeom. V BiH prodaja največ jogijev, vzmetnic in lesenega pohištva; oblazinjenega pohištva prodajo manj. Lani so prodali za 120 milijonov tolarjev izdelkov. V BiH pokrivajo 1-2% tamkajšnjega trga. Sava Tires obvladuje približno 70 odstotkov trga z gumami. Zelo dobro sodelujejo s servisi, poleg tega v BiH že dolgo uživajo velik ugled. Domačih konkurentov nimajo (Čelebič, 2002, str. 10).

Tržni delež na trgih BiH bi rada obdržala tudi Pivovarna Laško, ki ima v BiH 20-odstotni tržni delež. Njen dolgoročni cilj je odpreti pivovarno v enem izmed večjih bosanskih mest. Za zdaj v BiH prodaja prek grosistov. Med domači konkurenti sta največji sarajevska in tuzlanska pivovarna (Čelebič, 2002, str. 10).

Krka, ki namerava letos odpreti še predstavništvo v Banja Luki (predstavništvo že ima v Sarajevu), uspešno nastopa na bosanskem trgu. Najbolje prodaja zdravila za bolezni srca in ožilja, za zdravljenje infekcijskih bolezni in bolezni centralnega živčnega sistema. Edini domači proizvajalec zdravil je Bosnalijek, ki uspešno prodaja svoje izdelke predvsem na domačem trgu. Kljub domači konkurenci namerava Krka obseg prodaje v letu 2002 povečati za približno deset odstotkov (Čelebič, 2002, str. 10).

Tudi Petrol ima od leta 1999 v Sarajevu podjetje Petrol BH Oil Company, prek katerega so lani prodali 50.000 ton derivatov, iz Slovenije pa izvozili še 150.000 ton. Trenutno znaša njihov tržni delež v BiH 25 odstotkov, do konca leta ga želijo povečati na 50 odstotkov. Letos pričakujejo predvidoma 25 do 30 milijonov evrov prometa. Petrol ima v bosanski federaciji osem bencinskih servisov (npr. v Zenici,

Tuzli, Maglaju, Cazinu, Žepčah), v Pločah imajo tudi svoje skladišče. Slabost bosanskega trga je v sprejetem meddržavnem sporazumu med BiH in Hrvaško, po katerem je za BiH najugodnejši uvoz derivatov s Hrvaške. Hrvaška Ina namreč gleda na BiH kot na svoj strateški trg, na katerem hoče imeti monopolen položaj (Čelebič, 2002, str. 10).

Tabela 2: Slovenska podjetja na trgu BiH

Podjetje	Dejavnost	Prodaja (v mio SIT)	Ocenjeni tržni delež v %
PETROL	naftni derivati	7.000	27
OMV ISTRABENZ	naftni derivati	3.500	14
MERCATOR	trgovina	130.000	1
GORENJE	bela tehnika	6.000	75
MERKUR	trgovina	700	1
DROGA	začimbe	1.700	2
SAVA TYRES	gume		70
PIVOVARNA LAŠKO	pijače		20
MEBLO	pohištvo	120	2

Vir: Podatki podjetij, 2000-2002.

Na bosanski trg prihajajo slovenski proizvajalci, kot so Perutnina Ptuj, Radenska in Ljubljanske mlekarne, ki so prisotni z lastnimi prodajalnami (Čelebič, 2002, str. 10).

3.3 Trg naftnih derivatov v BiH

Trg naftnih derivatov BiH obsega približno 1 mio ton naftnih derivatov letno. Bosanski trg potroši veliko kurilnega olja, kar 54 litrov na prebivalca, medtem ko je ta številka v razvitih evropskih državah veliko manjša, giblje se okoli 14 litrov na prebivalca. To omogoča sklepati, da veliko dizelskih avtomobilov in delovnih strojev v BiH uporablja kot pogonsko gorivo kurilno olje, in ne dražje dizelsko gorivo. Kurilno olje ima enake lastnosti kot nafta, vendar z dodanim barvilom, ki ga obarva rdeče, da se po videzu loči od nafte. Prav tako je v BiH zelo razvit črni trg z naftnimi derivati (Plečič, 2002, str. 9).

Bosanski trg je za družbo Petrol pomemben poslovni izziv. Kot je povedal predsednik Petrolove uprave Janez Lotrič na Petrolovi razvojni konferenci, je med cilji BH Oil Company na prvem mestu sodelovanje v privatizacijskem postopku Energopetrola. Petrol želi postati lastnik pomembnega deleža, s katerim bi si zagotovil strateški položaj na trgu BiH in postal strateški oskrbovalec države. Delež v maloprodaji naj bi povečali na 53 odstotkov, do konca leta naj bi se število bencinskih servisov povzpelo na dvajset. Tako bi Petrol izrinil Ino kot glavnega oskrbovalca bosanskega trga, ki ima na njem 50-odstotni delež. Če bi pravilnik o

prepovedi tranzita obveljal, bi bil Petrol pri tem oviran. Prevoz po železnici bi namreč pomenil višje stroške, s tem bi bili tudi Petrolovi načrti v BiH vprašljivi. Petrol sicer proda slaba dva milijona ton naftnih derivatov na leto, v BiH pa jih odpelje od 150-200.000 ton. V sarajevskem Petrolu od vsakega kupca zahtevajo potrdilo, da je registriran kot podjetje, in z njimi poslujejo samo prek bančnih računov. Obe Petrolovi podjetji sta predložili vso zahtevano dokumentacijo in svoje obveznosti do bosanske države v celoti izpolnjujeta, saj drugače ne bi mogli uvažati goriva. Da resnično izpolnjujejo vse obveznosti do države, dokazuje potrdilo Ministrstva za finance Federacije BiH o izpolnjevanju teh obveznosti, kar je pogoj, da so podjetju podaljšali dovoljenje za uvoz naftnih derivatov v BiH. Kako kupci izpolnjujejo svoje davčne obveznosti, ni več Petrolova odgovornost, saj na to nimajo vpliva. V Petrolu si želijo, da bi v BiH čimprej vzpostavili učinkovito davčno kontrolo, ker bo s tem omogočena enakopravnejša tržna tekma (Špende, 2002).

OMV Istrabenz je lani v BiH prodal okoli 50 tisoč ton goriv manj kot predlani, ker je njegov največji bosanski odjemalec Croherc zašel v resne poslovne težave. V prihodnjih treh letih bodo v graditev mreže 80 črpalk v BiH vložili približno 80 milijonov evrov in s tem postopoma povečevali prodajo na drobno. V BiH imajo okoli 15-odstoten tržni delež (Mihajlović, 2002, str. 6).

3.4 INA: največji konkurent za slovenske izvoznike naftnih derivatov na trgu BiH

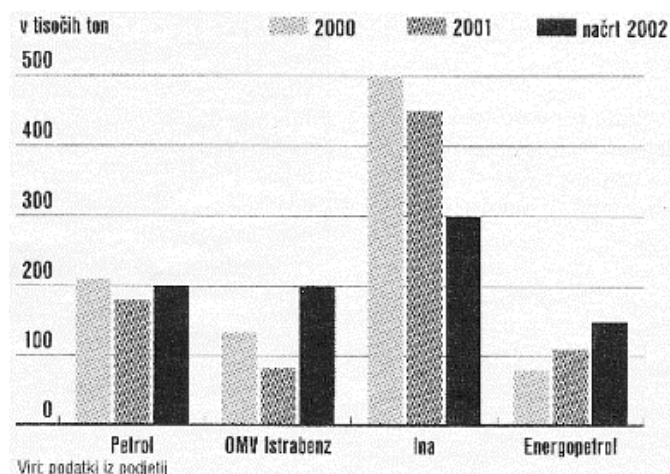
Ina, ki ima v celotni BiH 87 bencinskih črpalk, je druga največja naftna družba v tej državi, takoj za domačim Energopetrolom. Predstavniki INE, Željko Verbanović, trdi, da je na Hrvaškem veliko črne trgovine in tihotapljenja ter da država izgublja veliko denarja. V BiH izvažajo nafto in naftne derivate z vlaki in kamioni. Na Hrvaškem na leto prodajo okoli 200 tisoč ton pretihotapljenih naftnih derivatov po maloprodajni ceni, ki je 40 odstotkov pod tržno ceno. Čeprav Ina zaradi previsokih cen izgublja tržni delež v Bosni, je lani prodala okoli 450 tisoč ton nafte, letos pa naj bi jo po načrtih prodala za 150 tisoč ton manj (Mihajlović, 2002, str. 4).

V bosanskih medijih so se pojavile nepreverjene obtožbe, da so Petrol in še pet drugih podjetij z goljufivimi posli z uvoženim gorivom v BiH v prvih desetih mesecih lani BiH oškodovali za 20 milijonov evrov. V Petrolu trdijo, da v državah, v katerih poslujejo, strogo spoštujejo domicilno zakonodajo. Za BiH imajo na daljši rok prevelike načrte, da bi tvegali izgubo zaupanja na tamkajšnjem trgu zaradi goljufanja, mi je zaupal Franci Perčić iz Petrola. Poleg Petrola, Istrabenza in hrvaške Ine Trgovine z naftnimi derivati v Bosni trgujeta še sarajevski družbi Energopetrol in Kopeks Sarajlić ter bihaško podjetje Čavkunović. Treba je opozoriti še na eno posebnost: približno 20 odstotkov bencinskih servisov je zasebnih in prav prek zasebnikov Petrol prevzema nove bencinske črpalke. Zda se zanima za

nakup Energopetrola Sarajevo. Do leta 2011 želijo imeti v svoji lasti sto bencinskih servisov.

INA je imela na trgu BiH še pred leti 65-odstotni tržni delež, vendar so zaradi slabe kakovosti goriva in nerednega oskrbovanja trga ta delež postopoma izgubljali, predvsem v korist Petrola in OMV Istrabenza. Le-ta sta opazila tržno priložnost in z dobrim poslovanjem ter ustrezno kakovostjo goriva postajala vse bolj priljubljena dobavitelja tamkajšnjim prodajalcem naftnih derivatov. Tržni delež Ine se je tako zmanjšal na 50%. Sicer je o natančnih tržnih deležih težko govoriti, ker je na trgu BiH še veliko črne trgovine, za katero ni podatkov (Šurla, 2002, str. 28).

Slika 6: Letna prodaja nafte in naftnih derivatov v Bosni



Vir: Podatki podjetij, 2000-2002.

Hrvaška INA zadnja leta posluje z izgubo. Tako so imeli v letu 1999 za 240 mio evrov izgube, v letu 2000 so jo sicer zmanjšali na 61 mio evrov. V Ini trdijo, da je izguba posledica dejstva, da ne morejo prilagoditi cen naftnih derivatov evropski ravni. Ovira jih namreč državna kontrola. V Ininih rafinerijah na Reki in v Sisku letno proizvedejo od 4,5-5 mio ton naftnih derivatov. Na domačem trgu ima INA 90-odstotni tržni delež na področju naftnih derivatov in 100-odstotni tržni delež na področju plina. INA ima tudi 62-odstotni lastniški delež v Jugoslovanskem naftovodu (INA, 2000).

4 SPOR O PREVOZU NAFTNIH DERIVATOV

Kaj je vodilo hrvaško vlado v sprejem že omenjenega pravilnika in kako so se odzivala prizadete države, bom najprej opisal v kronološkem zaporedju, potem bom ukrepe razčlenil še po posameznih državah.

Tabela 3: Kronološki pregled ukrepov, ki so jih izvajale Hrvaška, BiH in Slovenija

avgust 2001	Hrvaška vlada na zasedanju Sabora podpiše sporno uredbo o tranzitu naftnih derivatov za vsa tuja podjetja
18.12.2001	Na 37. zasedanju Sabora odložijo spremembe zaradi proceduralnih nesoglasij
28.12.2001	Andrija Jurković na zasedanju Sabora izkoristi svoje pravice in priglasí spremembe o tranzitu nafte in naftnih derivatov
28.12.2001	V BiH sprejmejo ukrep o minimalni opremljenosti prostorov trgovin z nafto in naftnimi derivati
3.1.2002	Slovenija predlaga BiH oblikovanje prosto trgovinske cone med državama, vendar hrvaški poslanci v BiH predlog zavrnejo; dogovorijo se o znižanju carinskih stopenj na 70% za vse izdelke slovenskega izvora
3.1.2002	Hrvaška vlada sprejme sklep o prosti trgovini med Hrvaško in Madžarsko za nafto in naftne derivate
	BiH napove Hrvaški začasno prepoved uvoza naftnih derivatov, ki izvirajo iz Hrvaške, ter derivatov podjetij, ki imajo sedež na Hrvaškem
16.1.2002	Veljati začne hrvaška prepoved tranzita vseh naftnih derivatov preko njihovega ozemlja
16.1.2002	Slovenija zaradi hrvaškega pravilnika napove prijavo Hrvaške na Svet WTO in v bruseljski Sekretariat za Energetsko listino pošlje uradno zahtevo o izdaji mnenja o skladnosti hrvaških omejitev
24.1.2002	Hrvaška vlada pod hudimi pritiski sprejme nov pravilnik, ki omogoča transport naftnih derivatov po posebej določenih koridorjih in prečkanje mej na le 8 mejnih prehodih
31.1.2002	Vlada BiH tudi ne odstopa od ukrepov, ampak jih še zaostreje z določitvijo vstopnih prehodov za naftne derivate, ki pa se razlikujejo od hrvaških, ter napove strogo kontrolo kakovosti uvoženih goriv. Na ministrstvu za zunanjo trgovino BiH pripravljajo predloge o spremembi načina uvoza najpogosteje uvažanega blaga iz Hrvaške
2.2.2002	Hrvaška pod pritiski vlade BiH odpre prehod Slavonski Brod
6.2.2002	Slovenski cariniki na mejnem prehodu Bregana pregledujejo količino goriva v hrvaških kamionih, slovenske oblasti napovedo možnost, da bodo začele zavračati vstop kamionov, ki ne ustrezajo evropskim ekološkim standardom
28.2.2002	Hrvaška odpre prehod Izačić pod posebnimi pogoji, vendar zapre prehod Slavonski Brod
6.3.2002	Pogovor slovenskega in hrvaškega zunanjega ministra, Dimitrija Rupla in Tonina Picule v Ljubljani
18.3.2002	Sestanek izvedenskih skupin Slovenije in Hrvaške v Ljubljani, kjer se dogovarjata o prevozu nevarnih snovi
22.3.2002	Predstavitve spornih ukrepov na Svetu za trgovino z blagom pri WTO

Vir: Bojc, 2002.

4.1 Hrvaški ukrepi

Od 3.1.2002 je mogoče uvažati naftne derivate na Hrvaško z Madžarske brez carine, kar za INO pomeni, da bo izgubila vsaj še nadaljnjih 10% trga. Sporazum temelji na sporazumu o prosti trgovini. Večji uvozniki naftnih derivatov že pospešeno zakupujejo skladišča zanje. Ina je nad odločitvijo vlade razočarana, saj naj bi vlada vedela, da so Inini konkurenti tehnološko že daleč pred njimi. Podoben sporazum so pričakovali šele leta 2005. Ina je v letu 2001 na Hrvaškem z naftnimi derivati prispevala v državno blagajno 40% javnih prihodkov (Plečič, 2002, stran 9). Slovenski izvozniki od 1.1.2002 plačujejo le 70% carinskih dajatev za vse izdelke slovenskega izvora, ki jih izvozijo na trg BiH.

Tako je na Hrvaškem s 16.1.2002 začela veljati prepoved tranzita naftnih derivatov čez njihovo ozemlje v BiH za vsa tuja vozila. Ukrep so sicer v Saboru pripravili že v avgustu 2001, vendar so ga odložili na poznejša zasedanja. Tudi na zasedanju 18.12.2001 ni bil sprejet zaradi proceduralnih nesoglasij. Andrija Jurkovič pa je potem 28.12.2001 izkoristil pravice in priglasil spremembe o tranzitu naftnih derivatov. Hrvati so se preprosto odločili, da zaščitijo svojega giganta Ino in državne gospodarske interese, to pa pod pretvezo, da gre za čisto okolje. Ni skrivnost, da nameravajo prodati četrtinski delež in eno delnico družbe Ina in da ji lahko tudi tako dvignejo ceno.

Po uradni hrvaški razlagi odločitev o prepovedi transporta naj ne bi koristila samo železnici, temveč bi večkratno koristila državi s pocenitvijo goriva, zmanjšanjem onesnaženosti, škodila bi le goljufom. Hrvaška železnica je že posodobljena in lahko prevzame nase celoten transport nafte, ne glede na to, iz katere države prihaja. Za to imajo vse potrebne tehnične zmogljivosti in terminale. Po podatkih slovenski prevozniki naftnih derivatov v BiH preko Hrvaške letno zaslužijo 8 mio evrov, ki naj bi po novem ostale na Hrvaškem.

Poleg tega so INO pretresli podatki za lansko leto. Na domačem trgu so prodali skoraj petino nafte in derivatov manj kot leta 2000 (škoda za družbo in škoda za državo, ki je pobrala manj trošarin). Veliko naftnih derivatov naj bi se tako prodalo na črnem trgu. Vzroke vidijo predvsem v kriminalni dejavnosti, in to ne samo domačinov. Skratka, Hrvati so, po mnenju Miše Sovdat, novinarke Gospodarskega vestnika, pokazali svoj nacionalni interes, čeprav z nesmiselnim pravilnikom, ki so ga uveljavili tudi mimo mednarodnih pravil. V nasprotju s hrvaško razlago so ostali komentatorji v ukrepih videli predvsem težnjo po gospodarskih koristih. Hrvati so po mnenju Silvestra Šurle, novinarja Maga s sedanjimi protekcionističnimi ukrepi poskušali sami doseči monopol še na bosansko-hercegovskem trgu, saj je imel hrvaški gigant Ina na svojem domačem trgu do nedavnega 95-odstotni tržni delež, ki pa se v zadnjih letih močno zmanjšuje. Naši politiki so se o protiukrepih le medlo pogovarjali in Hrvate zgolj opozarjali, namesto da bi odločno ukrepali.

Naftna vojna med Slovenijo, Hrvaško ter BiH ni naključno dejanje, temveč gre za državne ali zasebne interese, še najbolj verjetno za oboje, saj se interesi prepletajo. Ina, vodilni ponudnik naftnih derivatov na Hrvaškem in v BiH, si hoče zagotoviti monopolni položaj ali vsaj konkurenčno prednost. Kot posredni dokaz bi lahko zapisali to, da je odredbo o prepovedi prevoza nafte in njenih derivatov prek hrvaškega ozemlja podpisal Račanov podpredsednik Slavko Linić, ki je hkrati predsednik Ininega nadzornega sveta (Lorenci, 2002, str. 1).

Hrvaški politiki, ki so ugotovili, da so prvi pravilnik zastavili preveč nepremišljeno in so v resnici kršili nekaj mednarodnih dogovorov in predpisov, so morali že 24.1.2002 sprejeti nov pravilnik, ki je omogočil transport nafte in naftnih derivatov po določenih koridorjih, tehtanje pri vstopu v državo in izhodu iz nje, poostren carinski nadzor vrste in kakovosti goriva, stalno ugotavljanje smeri vožnje. Te ukrepe bi lahko ocenili kot resno ogrožanje konkurence. Hrvaški zunanji minister Tonino Picula je argumentiral te omejitve: "Zajeziti hočemo kriminal in zaščititi okolje, o tem se ne bomo pogajali z nikomer!". Na Hrvaško je izvajala velik pritisk javnost in še posebej BiH, ki se je za svoje interese postavila presenetljivo pokončno in presenetila širšo javnost, tako domačo, kot tudi hrvaško, slovensko in ostale.

Slika 7: Koridorji za prevoz nafte in naftnih derivatov, po sklepu Sabora z dne 26.1.2002



Vir: Pavič, 2002, str. 3.

Novi hrvaški pravilnik med drugim določa, da lahko cisterne z nafto in naftnimi derivati hrvaško mejo prečkajo le na osmih mejnih prehodih, med Slovenijo in Hrvaško: na prehodih Gruškovje, Obrežje in Zavrč, med Hrvaško in BiH: na prehodih v Stari Gradiški in Županji. Natančno so določeni tudi cestni koridorji, po

katerih lahko vozijo tovornjaki, in sicer mimo Zagreba po avtocesti proti Beogradu. Iz pristanišč Ploče in Split po najbližji poti do BiH, iz pristanišča Reka pa mimo Zagreba po avtocesti na prej omenjena mejna prehoda z BiH. Hkrati je prepovedano prevažanje goriv do sosednjih držav skozi nacionalne parke.

OMV Istrabenz ima na Hrvaškem 30 bencinskih servisov. Predsednik uprave OMV Istrabenz Gojko Koprivec je prepričan, da so v ozadju najnovejšega hrvaškega ukrepa ekonomski razlogi, natančneje tamkajšnja naftna družba Ina. Ko je OMV Istrabenz skušal od Ine kupovati naftne proizvode za prodajo na trgu BiH, se z njimi nikakor ni mogel pogoditi. V Ini so namreč odločeni, da bodo v BiH sami izvažali, je pojasnil. Ob tem je dodal, da je Ina desetodstotna lastnica ene od hčerinskih družb holdinga OMV Istrabenz, in sicer OMV Istrabenz d.o.o., Koper. S Hrvati so se že lani poleti dogovorili za ceno, po kateri bi OMV Istrabenz odkupil omenjeni desetodstotni delež, vendar pri Ini za njihovo ponudbo zdaj niso več zelo zainteresirani.

2.2.2002 je Hrvaška za prevoz nafte v BiH, odprla tudi enega od tistih mejnih prehodov, ki jih je določila BiH; to je mejni prehod Slavonski Brod. Hrvaški Ini so s tem odprli vsaj ena vrata na trg, kjer kljub nenehnemu padanju tržnega deleža še vedno zasluži na stotine milijonov kun. 28.2.2002 je Hrvaška klonila pred ukrepi BiH in popustila ultimatu, ki je zahteval, da odprejo za transport naftnih derivatov prehod Izačić, vendar le pod strogimi pogoji in z zahtevo da bo prehod zaprt v času sezone. Hkrati so zaprli mejni prehod Slavonski Brod.

4.2 Škoda hrvaških podjetij

V hrvaški Ini, ki ji je prvi sprejeti pravilnik, ki je povsem prepovedal cestni tranzit derivatov čez Hrvaško, zelo ustrezal, z novim predpisom, ki je uvedel koridorje za tuje in domače prevoznike, niso bili zadovoljni, saj so morali zaradi koridorjev cisterne voziti po daljših poteh. Povečali so se stroški transporta, zato se je močno poslabšal prav položaj Ine. Prevoz nafte čez Hrvaško je bil za slovenske izvoznike v BiH po novem dovoljen po istih cestah kot pred prepovedjo tranzita. Hrvaška vlada ob risanju koridorjev očitno ni upoštevala, da njena Ina z Reke v Slovenijo vsak dan prepelje več kot 65 tovornjakov z naftnimi derivati, in ji je tako podvojila stroške prevoza. Kako naj bi Hrvaška sporni pravilnik sploh izvajala, še ni jasno. Cisterne naj bi potrebovale policijsko spremstvo (dobilo ga je eno od Petrolovih vozil na poti od bosanske do slovenske meje in za to plačalo 60.000 tolarjev, drugo pa ne), vozila naj bi opremili s sistemom GPS za satelitsko spremljanje, tovor pa bi zaradi preprečevanja tihotapljenja lahko preverjali kjerkoli na ozemlju Hrvaške (Špende, 2002, str. 5).

Predsednik hrvaškega sabora Zlatko Tončić je dejal, da vlada ni imela poguma pojasniti pravega razloga za sprejetje uredbe o prepovedi prevoza nafte. Vzrok naj bi bila nemoč državnih ustanov v boju proti sivi ekonomiji in kriminalu. Ocenil je, da se je s prepovedjo Hrvaška osramotila pred sosedomi, in pozdravil vladno odločitev o ukinitvi prepovedi tranzita. Hrvaški avtoprevozniki, ki so bili poleg Slovenije in BiH najglasnejši kritiki ukrepa, so se 28.1.2002 sestali na prometnem ministrstvu. Marijan Banelli, šef cestnih prevoznikov, je povedal, da je na Hrvaškem 120.000 tovornih vozil, zaradi prepovedi vstopa v BiH pa bi prevozniki ostali brez dela. Skupaj z družinami in drugimi, ki so odvisni od avtomobilsko-prevozniške industrije, štejejo hrvaški prevozniki deset odstotkov volilnega telesa, kar je številka, ki je vlada na more zanemariti. Prav tako je hrvaška vlada pri oblikovanju koridorjev pozabila na zadrške terminale, ki so zgrajeni izključno za tekočinske tovore in so moderno opremljeni, saj delujejo šele zadnjih 30 let. Odločitev vlade jim je onemogočila nadaljnje delo. Nazadnje so po urgenci na Ministrstva za promet in zveze Hrvaške dobili obvestilo, da se koridor Zadar-Ličko Petrovo Selo – BiH vključi v seznam dovoljenih mejnih prehodov, saj so sprevideli, da res ne gre zanemariti zadrskih terminalov, ki so med najsodobnejšimi na celotnem Jadranu in so narejeni izključno za naftne derivate.

Ina ima zaradi nepremišljenih ukrepov hrvaške vlade že z zaporo bosanskih mejnih prehodov dovolj veliko poslovno škodo. Pozabljivost vlade pri risanju koridorjev jim jo je samo še dodatno povečala. Oceniti jo bo mogoče šele čez čas (Mihajlovič, 2002, str. 4). Ob tej zadevi ni dvoma, da je hrvaški naftni lobi oziroma konkretno naftna družba INA skušala izkoristiti geografski položaj Hrvaške in si s tem povečati konkurenčnost na bosanskem trgu. Izkazalo pa se je, da se jim je enostranska akcija vrnila kot bumerang, ko so v BiH sprejeli določene protiukrepe, omenjene v naslednjem poglavju. Slovenska država je v tem primeru ukrepala presenetljivo pasivno in je protiukrepe le obljubljala in pripravljala.

4.3 Bosanski protiukrepi

Politiki BiH so v primerjavi s slovenskimi takoj že ob napovedi ukrepov odločno reagirali. Predsednik ministrskega sveta BiH, Zlatko Lagundžija, je za Jutarnje novine izjavil, da je Hrvaška s svojo odločitvijo prizadela dostojanstvo BiH. Zato naj bi oblasti BiH v Sarajevu udarec vrnile v enaki smeri. Če Hrvaška ne bo preklicala svoje odločitve v sedmih dnevih, bodo od 16.1.2002, v BiH uvedli začasno prepoved uvoza naftnih derivatov, izdelanih na Hrvaškem, ter derivatov, ki jih izvažajo podjetja s sedežem na Hrvaškem. Ukrep ne bo veljal za nafto in naftne derivate, s katerimi se bosanski trg oskrbuje iz pristanišča Ploče. To pomeni, da bodo z nevtralnega ozemlja Ploč lahko v BiH enakopravno vozili vsi uvozniki, tako hrvaška Ina kot največji slovenski naftni družbi Petrol in OMV Istrabenz. Sklep torej preprečuje z državnim pravilnikom podprto neloyalno konkurenco hrvaške Ine, ki bi

rada postala ekskluzivni dobavitelj nafte in naftnih derivatov za bosanski trg. Od nje bi bili zaradi višjih stroškov prevoza po drugih poteh prisiljeni kupovati tudi drugi prodajalci na bosanskem naftnem trgu (Šoljan, 2002, str. 7). Prepovedi uvoza nafte hrvaškega izvora oziroma družb s sedežem na Hrvaškem niso preklicali niti v četrtek, 24.1.2002, po prenovi hrvaških ukrepov, čeprav bi se jim zaradi tega lahko zelo poslabšala oskrba države z gorivi.

V četrtek zvečer, 31.1.2002, je ministrski svet BiH sprejel novo odločitev o začasnih ukrepih glede prevoza nafte in njenih derivatov ter podobno kot že prej hrvaška vlada, omejil število prehodov, preko katerih je mogoče voziti ali prevažati nafto hrvaškega porekla. To so izključno: Doljani pri Metkovićih, Izačić/Ličko Petrovo Selo in Bosanski Brod. Za uvoz nafte iz tretjih držav je določil druge mejne prehode: Bosanska Gradiška, Orašje, Kamensko, Crveni grm in Izačić. To so bili tisti mejni prehodi, ki jih Hrvaška ni uvrstila na svoj seznam. Tako je BiH praktično prepovedala ves uvoz nafte iz Hrvaške in prek nje. Na mejah Hrvaške so obtičale cisterne iz drugih držav ter tudi njihove, vozeče nafto, ki jo prodajajo slovenski trgovci (www.infoinvest.hr, 31.1.2002).

Bosanski ministri so se prav tako sklicevali na ekologijo, na boj proti sivi ekonomiji in nelegalni trgovini. A tudi njihovi ukrepi nimajo veliko opraviti z ekologijo, saj leži najbolj sporni mejni prehod Izačić pri Bihaću v neposredni bližini Plitviških jezer. Določili so še izjeme: Sfor lahko vozi nafto za svoje potrebe, predpis ne velja za prevoz kerozina, maziv, tekočega plina in mazuta (Vidic, 2002, str. 2). V BiH so nameravali uvesti stroge ukrepe nadzora kakovosti uvažanega goriva. Tisti, ki so se na Hrvaškem spraševali, zakaj BiH kupuje nafto in naftne derivate od slovenskih posrednikov, ko ima Hrvaška mogočno Ino, so tako dobili zelo natančen odgovor. Kakovost goriva, ki ga ponujajo Hrvati, naj bi bila zelo slaba in naj ne bi ustrezala strogim standardom Evropske unije.

Sicer pa so v BiH pozdravili izjavo hrvaškega premiera Ivica Račana, da bo Hrvaška preučila odločitev o prepovedi cestnega prevoza naftnih derivatov. Hrvaški predsednik Ivica Račan in predsednik bosanske vlade Zlatko Lagundžija sta v telefonskem pogovoru soglašala, da morata državi vzpostaviti mehanizme za skupen boj proti tihotapljenju nafte in naftnih derivatov, kar je bilo jasno znamenje uradnega Zagreba, da je pripravljen na odprt pogovor o tem problemu. Po podatkih bosanske carinske uprave naj bi bila zaradi tihotapljenja država odškodovana za nekaj deset milijonov evrov carinskih dajatev (Špende, 2002, str. 6). Kot je povedal direktor Petrol BH Oil Company Silvo Komar, se je sklep Sveta ministrov BiH bistveno razlikoval od tistega, ki je bil predstavljen v javnosti in je popolnoma prepovedoval uvoz naftnih derivatov s Hrvaške po cestah.

Prav tako je BiH sprejela tudi pravilnik o kakovosti vseh uvoženih goriv. Ta naj bi zelo prizadel vse uvoznike naftnih derivatov, katerih kakovost ne ustreza strogim

evropskim standardom. Medtem bodo za domačo proizvodnjo še naprej veljali stari JUS-standardi. V obeh hrvaških rafinerijah, na Reki in v Sisku, ne proizvajajo pogonskih goriv, ki bi ustrezali evropskim standardom. Dokaz za to so nekateri avtomobilski koncerni, ki so s hrvaškega trga umaknili prodajo turbodizelskih motorjev, ki so se pogosto kvarili zaradi neustreznega goriva.

Prav tako so se na Ministrstvu za zunanjo trgovino in ekonomske odnose BiH pogovarjali o pripravi predloga za spremembo načina uvoza visoko obdavčenega blaga iz Hrvaške, kar bi lahko vplivalo na določene omejitve pri uvozu piva, cigaret, mesa in drugih proizvodov iz te države. Govor je bil pravzaprav o proizvodih, ki so bili na vrhu popisa najpogosteje uvoženih artiklov iz Hrvaške v BiH (Slobodna Dalmacija, 2.2.2002, str. 7).

4.4 Škoda v bosanskih podjetjih

Ob uveljavitvi ukrepov, ki jih je izvedla Hrvaška, so v BiH takoj reagirali. Sprejeli so ukrepe, ki so bili večinoma usmerjeni k prepovedi uvoza vseh naftnih derivatov, po izvoru s hrvaškega območja. Na mejah so tako obstali tudi bosanski prevozniki, ki so vozili za slovenske izvoznike. Bosanski politiki so upali na zastraševalni učinek, ki naj bi imel za posledico, da bi si Hrvati čim prej premislili in odpravili omejitve, uvedene 16.1.2002. Ivan Vidic, novinar Večera, v svojem članku trdi, da so naftni derivati, ki izvirajo iz hrvaškega in jugoslovanskega ozemlja bistveno slabše kakovosti kot naftni derivati, ki jih ponujajo slovenski izvozniki (Vidic, 2002, str. 2).

Poleg tega so tvegali manjšo naftno krizo, če bi na bosanskih bencinskih servisih zmanjkalo zalog in če se izvozniki ne bi uspeli prilagoditi in organizirati prevoza z vlaki. BiH je zelo presenetila vse sodelujoče v sporu, ko je tako odločno nastopila z ukrepi. Z načinom reagiranja je dokazala, da je suverena država, ki se zaveda svojih pravic in svojih interesov. Kot protiukrep odločitvi hrvaške vlade je vlada BiH zaprla svojo mejo za cestni transport naftnih derivatov v BiH in s tem dala vedeti, da se lahko oskrbuje tudi z ozemlja kakšne druge in da se je po načinu urejanja transportnih poti o pravilih igre potrebno pogovarjati v skladu z evropskimi standardi. Da bi zmanjšali odvisnost preskrbe z naftnimi derivati od sosednjih držav, potrebujejo za usposobitev rafinerije v Bosanskem Brodu okoli 2,5 mio evrov. Po dogovorih menedžerjev rafinerije in najvišjih predstavnikov oblasti v Sarajevu in Banji Luki naj bi kapital zagotovili s posojili od komercialnih bank, ker država nima denarja. Rafinerija v Bosanskem Brodu bi letno predelala 1,2 mio ton surove nafte (www.infoinvest.hr, 2.2.2002).

4.5 Slovenski protiukrepi

Gospodarska zbornica Slovenije (v nadaljevanju GZS) je predlagala medresorsko komisijo, medtem ko je Hrvaška uvajala nove pristojbine za prevoz nafte. Slovenska vlada se je trudila vzpostaviti dialog s hrvaško vlado. Po mnenju podpredsednice GZS Marte Kos naj bi le tako uspeli vzpostaviti stanje, ki bi ustrezalo vsem sptim stranem. V Sloveniji so korist v zapletu videli edino pri Slovenskih železnicah (v nadaljevanju SŽ), zato so si prizadevali, da bi z večjimi naftnimi podjetji sklenili dogovore o množičnih prevozi nafte in naftnih derivatov. Doslej so pri SŽ vedno sklepali le vagonске pošiljke. SŽ niso imele zapletov s hrvaškimi carinskimi organi. Prednost zanje je bila tudi hitrost, saj so opravili prevoz iz Slovenije preko Hrvaške v BiH v 23 urah, kar je bilo po zadnjih carinskih zapletih veliko hitreje od tovornjakov cistern. Na SŽ so letos prepeljali znatno večji delež nafte kot v istem obdobju lani (količina se je povečala od 57 ton v januarju 2001 na kar 1.722 ton v letošnjem januarju). V letu 2001 so SŽ v BiH prepeljali 8.000 ton nafte. Cen železniških prevozov še niso spreminjali (Sovdat, 2002, str. 5).

Slovenska stran uradno do zasedanja WTO 22.3.2002 še ni umaknila napovedanih protiukrepov. Slovenska misija pri Svetovni trgovinski organizaciji je pripravila zahteve, da bi hrvaško prepoved uvrstili na dnevni red Sveta Svetovne trgovinske organizacije z blagom, kjer naj bi jo obravnavali kot kršitev sporazuma. Slovenija je zahtevala, da Hrvaška odpravi prepoved tranzita nafte. Slovensko ministrstvo za okolje in prostor je, kot je napovedalo, poslalo v bruseljski Sekretariat za Energetsko listino uradno zahtevo za izdajo mnenja o skladnosti hrvaških omejitev s 7. členom Energetske listine. V Sekretariatu odgovor že pripravljajo. Energetsko listino so podpisale tako Slovenija kot Hrvaška in BiH, veljati pa je začela pred dobrimi tremi leti. Podpisnice so dolžne omogočiti prevoz energije čez svoje ozemlje v skladu z načeli prostega tranzita in brez neutemeljenega zadrževanja, omejitev ali stroškov (Špende, 2002).

Dimitrij Grčar, državni podsekretar na ministrstvu za gospodarstvo, meni, da se zadeva v zvezi s tranzitom naftnih derivatov čez Hrvaško po eni strani zapleta, so pa že prvi znaki možnih kompromisnih rešitev. Slovenija bo vztrajala pri začelih aktivnostih in bo sprožila aktivno obravnavo zadeve v okviru Svetovne trgovinske organizacije (v nadaljevanju WTO). To bo naredila predvsem zaradi dveh razlogov, ker je Hrvaška dejansko prekršila mednarodne sporazume in zaradi načina, kako je prvi ukrep prepovedi uvedla. Šlo je za prepoved brez vnaprejšnje napovedi in brez posvetovanja s svojimi sosedomi, kar je seveda normalna mednarodna praksa (Križanič, 2002).

Na mejnem prehodu Bregana so cariniki 6.2.2002 začeli pregledovati količino nafte, ki so jo imeli hrvaški prevozniki v rezervoarjih, in za vse količine nad 200

litrov so le-ti morali plačati davek. Cariniki so trdili, da ne gre za protiukrepe, ampak da samo izvajajo že pred dvema letoma in pol sprejet odlok, ki je bil objavljen v Uradnem listu, občasno pa ga izvajajo tudi na mejnih prehodih z Avstrijo, Italijo in Madžarsko. Prav tako so slovenske oblasti napovedale, da lahko kot protiukrep iz ekoloških razlogov prepovedo vožnjo ekološko oporečnih kamionov, ki jih ima Hrvaška znatno število, ker so jih njihovi prevozniki pokupili po odpadkih EU (Kiseljak, 2002, str. 4). Kot vidimo ima Slovenija veliko možnosti, da se zaplete s Hrvaško v nadaljnje spore, če se seveda hoče. Vendar pa je treba na probleme gledati razumno in se ne brezglavo podajati v ukrepe oz. protiukrepe. Z zadnjim dejanjem so Hrvaški le pokazali, da novih zakonov in uredb ni potrebno sprejeti, ampak lahko le dosledno upoštevajo že sprejete in bo tudi njim povzročena znatna škoda.

Slovenija je na zasedanju Sveta za trgovino z blagom pri Svetovni trgovinski organizaciji (WTO) 22.3.2002 obvestila države članice te mednarodne institucije o okoliščinah, v katerih je Hrvaška sprejela prepoved tranzita, predstavila pa jim je tudi omejitve ter postopke v zvezi z nafto in naftnimi derivati ter drugim blagom. Državni podsekretar Dimitrij Grčar je v Ženevi poudaril, da gre za kršitev enega od temeljev multilateralnega trgovinskega sistema in svobode prometa ter za poseganje v trgovinske odnose med Slovenijo in tretjimi državami. Izpostavil je, da Hrvaška ne bi smela sprejeti ukrepov, ki trgovino ovirajo, izkrivljajo ali imajo določene negativne ekonomske učinke na območju, ki je občutljivo za tovrstne ukrepe. Predsedujoči sveta, češki veleposlanik pri WTO, je vzpodbudil Slovenijo in Hrvaško k nadaljevanju dialoga, da bi se po možnosti izognili formalnemu sporu (<http://www.finance-on.net/show.php?id=20675>, 5.2.2002).

4.6 Ocena škode v slovenskih podjetjih

Državni podsekretar Dimitrij Grčar, ki vodi slovenske izvedence, je dejal, da sporni ukrepi pomenijo bistveno kršitev mednarodnih sporazumov in obveznosti, ki jih je sprejela tudi Hrvaška. Prvotni ukrep popolne prepovedi cestnih prevozov za nafto in naftne derivate je hrvaška vlada zamenjala z omejitvami za nafto in druge proizvode, ki naj bi sodili v okvir evropskega sporazuma o prevozu nevarnih snovi (ADR). Uvedla je koridorje in kontrole na meji in določila pristojbine, ki višajo stroške. Po prepričanju slovenskih izvedencev je pri tem kršila oz. ni upoštevala določbe Splošnega sporazuma o trgovini in carinah (GATT 1994), določbe sporazumov Svetovne trgovinske organizacije (WTO), kot so Sporazum o tehničnih ovirah v trgovini in Pogodba o Energetski listini, kršila je tudi druge konvencije in bilateralne pogodbe (Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga, Mednarodno konvencijo o usklajevanju mejnih kontrol blaga in Sporazum o prosti trgovini med državama).

Slovenski izvozniki nafte in naftnih derivatov so ukrepe sosednjih držav ocenili kot naftno vojno, ki se začne na hrvaški meji, kjer morajo prevozniki za pregled in tehtanje tovora odšteti 500 evrov, za stojnino pa še dodanih 200 evrov. Kot so ocenili v združenju za transport Gospodarske zbornice Slovenije, je z uvedbo koridorjev mnogo daljša transportna pot. Sekretar združenja Viktor Trstenjak, s katerim se strinja tudi Edo Ujčič iz podjetja TIB transport, je povedal, da je vozilo namesto 180 km dolge poti opravilo 828 km, namesto 8 ur je sedaj za transport potrebnih 32 in več ur. Stroškov je 5-10 - krat več. Zaradi zviševanja stroškov slovenski naftni izvozniki niso konkurenčni. 40-odstotni tržni delež, ki sta ga na bosanskem trgu lani imela Petrol in Istrabenz, se zmanjšuje. Vse bolj vprašljivo postaja tudi poslovanje s Hrvaško (<http://www.gvin.com/revije/cgi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=istrabenz&LINK=347380>, 5.2.2002).

Na hrvaške ukrepe in zahteve Slovenije za povrnitev škode je potrebno gledati širše, saj so podjetja poleg gmotne utrpela tudi veliko poslovno škodo. Sporni pravilnik jim je otežil položaj na trgu in jim zmanjšal konkurenčnost. To je tudi proti načelom Energetske listine, ki so jo podpisale vpletene države. Ko je Hrvaška določila koridorje za prevoz naftnih derivatov in določila meje, kje lahko vozijo cisterne, je glede na to, da BiH nima dostopa do morja, naredila pravni precedens, saj ena država drugi ne sme zapirati ali omejevati tranzita. Vodja hrvaške diplomacije Tonino Picula je sicer predlagal srečanje, vendar ga je slovenski zunanji minister zavrnil, da se Slovenija o pravilniku ne namerava pogajati, saj pričakuje njegovo ukinitvev (Špende, 2002).

Jasno je torej, da gre za onemogočanje slovenskih prevoznikov, ki so v te namene svoj avto park uredili po najvišjih evropskih varnostnih standardih in imajo vozila opremljena za meddržavne prevoze. Večino oskrbe trga za bencinske servise in druge porabnike opravljajo prav naši prevozniki, zlasti Transport iz Ilirske Bistrice, družba Bubnič iz Obrova in ljubljanski Viator. Iz kopske Luke potuje ogromno specialnih bencinov in maziv za vse republike nekdanje skupne države, iz reške rafinerije pa v različne destinacije motorni bencin. Slovenski izvoz naftnih derivatov je lani znašal 7 milijonov dolarjev in je bil na petnajstem mestu kot izvozni izdelek v naši blagovni menjavi. Gospodarska zbornica Slovenije je na pobudo OMV Istrabenza iz Kopra, ki ima tudi rezervno morsko pot, reagirala prva in hrvaške kolege pozvala, naj o tem dobro premislijo (TV Koper, 12.1.2002).

Problem se ne dotika le izvoznikov naftnih derivatov na trge BiH in lastnikov kamionov. Če bi se izkazalo, da se ne bo dalo vzpostaviti dialoga, bi se promet sicer preusmeril na alternativne možnosti. Izvozniki naftnih derivatov bi v primeru, da njihov zaslužek ne bi več pokrival stroškov izvoza, na bosanskem trgu dvignili ceno goriva in vse stroške bi tako nosili bosanski potrošniki. Glede na to, da bi tudi ostali uvozniki morali plačevati višjo ceno za dostavo nafte in naftnih derivatov, gorivo hrvaške lne pa bi bilo zaradi neustreznosti evropskim standardom

neprimerno, mogoče niti ne bi izgubili tržnega deleža. Trgovci bi bili prisiljeni kupovati gorivo ustrezne kakovosti, ker bi to od njih zahtevali predpisi, to gorivo pa bi dobavljala tako Petrol kot OMV Istrabenz. Korist bi imeli seveda prevozniki, saj je za vsakogar bolje, če prevozi več kilometrov glede na plačilo po tonsken kilometru. Tudi v primeru preusmeritve prevozov na železnico ali tankerje bi služili prevozniki, s čimer bi se tudi tam stroški optimirali, prevozniki pa bi imeli le strošek zamenjave polpriklopnikov. Ukrep o prepovedi cestnega prevoza naftnih derivatov čez ozemlje Hrvaške ima na žalost vpliv tudi na ostale slovenske izvoznike je sporočilo slovensko ministrstvo za gospodarstvo. Ocena škode je več 10 mio evrov.

Slovenski pogajalci vztrajajo, da so z vidika okoljevarstvenih in varnostnih utemeljitev hrvaški ukrepi sporni in v nasprotju z mednarodnimi obveznostmi države. Osnova za slovenske zahteve so predvsem kršitve sporazuma WTO. Slovenija zahteva, da Hrvaška s formalno noto obvesti WTO, kakšne ukrepe je sprejela in na kakšni osnovi, zato, da imajo članice možnost, da na osnovi sporazuma o tehničnih ovirah v trgovini, kamor ti ukrepi spadajo, postavljajo vprašanja in zahtevajo dodatna pojasnila. Obveznost vsake članice WTO je, da notificira ukrepe, ki vplivajo na trgovinske tokove. Slovenija je v petek, 15.3.2002, že sprožila intervencijo v odboru za tehnične ovire v trgovini pri WTO, če pa bo prisiljena, bo sprožila tudi spor. Kako naj bi Hrvaška poravnala škodo, če bo spor izgubila, je stvar zahtev slovenske vlade oziroma dogovora med državama, Slovenija naj bi se zadovoljila že z vzpostavitvijo odnosov, ki so veljali pred uvedbo omenjenih ukrepov in koridorjev (Špende, 2002).

Seznam zahtev, postavljen hrvaški delegaciji, ki ga je spremljala razčlenitev mednarodnih sporazumov, predpisov in konvencij, ki jih Hrvaška s svojimi ukrepi krši, našteva:

1. Na prvem mestu je takojšnje poročanje Odboru za tehnične ovire,
2. Slovenija zahteva, da Hrvaška postopke na meji uskladi z mednarodnimi sporazumi in prakso,
3. zahteva uvedbo brezpogojne nacionalne obravnave blaga in storitev na Hrvaškem
4. uskladitev členov Pravilnika z določbami Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga,
5. sosednja država mora odpraviti pristojbine, ki niso v skladu z mednarodnimi sporazumi,
6. odprava pooblastil kontrolnim organom brez zakonske podlage,
7. med zahtevami je tudi uskladitev prevoznih poti s Slovenijo za tranzit na območje tretjih držav,
8. dovoljenje za prehod meje za vse tovore od vrat do vrat (Špende, 2002).

5 POMEMBNEJŠI ZAKONI IN UREDITVE PRI TRGOVINI Z NAFTNIMI DERIVATI

Evropska energetska listina je bila sprejeta na haaški konferenci 17. decembra 1991. Vse podpisnice tega Sklepnega dokumenta so se zavezale, da bodo uveljavljale cilje in načela Evropske energetske listine v ž elji, da uveljavijo vse obveze iz te listine kot mednarodnopravno zagotovljene in zavezujoče. Slovenska vlada je Energetsko listino podpisala ž e leta 1994, v veljavo pa je stopila 26. junija 1997 (Uradni list RS, š t. 19/97).

5.1 Energetska listina

Hrvaška je prav tako kot Slovenija ter BiH podpisnica pogodbe o Energetski listini (v nadaljevanju Listina), veljati pa je začela pred dobrimi tremi leti. Listina pravi v II. delu in 3. členu: "Pogodbenice ravnajo tako, da pospešujejo dostop do mednarodnih trgov po tržnih načelih in na splošno razvijajo odprt in konkurenčen trg za energetske materiale in izdelke."

V 7. členu je poudarjeno, da morajo pogodbenice sprejeti potrebne ukrepe za lažji tranzit energetskih materialov in izdelkov v skladu z načelom prostega tranzita in brez razlik glede porekla, namembnega kraja ali lastništva teh energetskih materialov in izdelkov ter brez neenakopravnega razlikovanja glede oblikovanja cen na podlagi omenjenih razlik in brez povzročanja neutemeljenih zamud, omejitev ali dajatev. Prav tako se v tretjem odstavku 7. člena vsaka pogodbenica zavezuje, da ne bo delala razlik med energetskimi materiali in izdelki v tranzitu in med izdelki, ki izvirajo iz njenega lastnega območja. Prav tako se lahko pogodbenica v primeru kršitev njenih pravic obrne na generalnega sekretarja, ta pa obvesti ostale pogodbenice Listine. Če v 30 dneh kršitve niso odpravljene, generalni sekretar določi spravnega posredovalca.

10. člen pravi, da je tranzit:

- a) "Prenos energetskih materialov in izdelkov s poreklom z območja druge države in namenjenih na območje tretje države čez območje pogodbenice ali do oziroma od pristaniških nakladalnih ali razkladalnih naprav na njenem območju, če je omenjena druga ali tretja država tudi pogodbenica; ali
- b) prevoz energetskih materialov in izdelkov s poreklom z območja druge pogodbenice in namenjenih na območje te druge pogodbenice čez območje pogodbenice, razen če se taki pogodbenici ne odločita drugače in skupno ne vpišeta svoje odločitve v Prilogo N. Pogodbenici se lahko zbršeta iz seznama v Prilogi N tako, da skupaj pisno obvestita Sekretariat o svojem namenu, ta pa o

tem obvesti vse druge pogodbenice. Izbris začne veljati štiri tedne po takem predhodnem obvestilu.”

V 19. členu Energetske listine je poudarjeno, da si vsaka pogodbenica prizadeva na gospodarsko učinkovit način čim bolj zmanjšati škodljive vplive na okolje znotraj ali zunaj svojega območja zaradi vseh dejavnosti v zvezi z energetskega ciklusom na svojem območju in pri tem primerno upošteva varnost. Pri tem naj ravna gospodarno. V svoji politiki in dejanjih si prizadeva preventivno ukrepati tako, da prepreči ali na najmanjšo možno mero zmanjša poslabšanje okolja. Pogodbenice soglašajo, da bi moral onesnaževalec na območjih pogodbenic praviloma kriti stroške onesnaženja, vključno s čezmernim onesnaženjem, in sicer ob upoštevanju javnih koristi in brez negativnih vplivov na naložbo v energetskega ciklusu ali na mednarodno trgovino.

V 3. odstavku 19. člena je navedena definicija energetske verige, ki obsega dejavnosti v zvezi z iskanjem, raziskovanjem, pridobivanjem, pretvarjanjem, skladiščenjem, prenosom, distribucijo in porabo različnih oblik energije ter obdelavo in odstranjevanjem odpadkov kakor tudi zaprtjem, prenehanjem ali opustitvijo teh dejavnosti, s čimer se škodljivi vplivi na okolje znižajo na najmanjšo možno mero (Energetska listina, 1994).

5.2 Nacionalni interes

Ob zadnjih zapletih s Hrvaško in njeno prepovedjo tranzita cistern z nafto kaže, da varuhi nacionalnega interesa niso dovolj odločno ukrepali ali pa se niso zavedali škode, ki so jo doživeli slovenski izvozniki na trge bivše Jugoslavije. Po 16.1.2002, odkar je Hrvaška objavila uredbo, s katero je "de facto" svojo mejo zaprla za tovornjake, ki bi po cesti vanjo ali le čeznjo iz Slovenije želeli pripeljati nafto ali naftne derivate, je minil dober teden, pa niso ukrepali, češ da vlada ne naredi, kar bi morala. Hkrati je bosanska vlada že izvajala protiukrepe, ko so novinarji še spraševali vladne uradnike, ali bo slovenska vlada morebitne protiukrepe obravnavala na korespondenčni seji ali ne. O razlogih za zadržanost lahko le ugibamo, a tokrat bi bilo morda bolj kot v primeru bank ali pivovarne celo pametno začeti odkrito govoriti o problemu.

O varstvu nacionalnega interesa (vsaj, ko gre za gospodarstvo) je smiselno govoriti, ko gre za odnose med podjetjem iz države A in podjetjem iz države B, v katere se vplete država (A ali B, vseeno) oziroma vlada. Zadnje mesece je v zvezi s Slovenijo odmevalo več takšnih primerov: avstrijska prepoved uvoza električne energije iz Slovenije, ki zdaj že nekaj časa ne velja več, prodaja deležev v Novi Ljubljanski banki in Novi kreditni banki Maribor ter deležev podjetij v Banki Koper, poskus prevzema Pivovarne Union s strani belgijske multinacionalke Interbrew in hrvaška prepoved tranzita slovenskih cistern, ki je tudi obravnavana tema mojega

diplomskega dela. Zanimivo je, da so skrbniki nacionalnega interesa ostali bolj ali manj ravnodušni. Paziti je potrebno, da država ne igra vloge odvetnika ali lobista, ki ima interese na nasprotni strani.

V primeru naftne vojne je hrvaška vlada naredila agresivno dejanje, saj je slovenskim izvoznikom naftnih derivatov onemogočila oskrbo bosanskega trga. Nobena skrivnost ni, da se je to zgodilo v kontekstu razkosavanja bosanskega trga, za katerega se zanimajo tako Petrol in Istrabenz kot tudi hrvaška Ina, da je torej šlo za povsem gospodarske interese. A če drugega ne, bi se morala slovenska vlada odzvati bolj odločno že iz strateških razlogov. Ne kaže namreč pozabiti, da jo v odnosih s Hrvaško čaka še nekaj neprijetnih tem, ki jih bo morala končno rešiti. V trgovinskem sporu med državama, v kar zadeva prerašča, se je najprej zganil kar sam Petrol. Zagnal je preplah in pritegnil medije, vlada se je odzvala šele pozneje, saj je Hrvaški protestno noto vročila šele po prvih objavah v občilih (Korljan, 2002, str. 15).

5.3 Prednost zadnje milje

Način prevoza in izbira prevoznega sredstva nista povezana samo s ceno, ampak sta odvisna predvsem od tehnične razvitosti infrastrukture in logistične povezanosti vseh, ki pri takšnem prevozu sodelujejo. V BiH primanjkuje za goriva primernih sodobnih skladišč oziroma terminalov, ki bi ustrezali tehnološkim in ekološkim zahtevam za prečrpavanje in skladiščenje tekočih goriv in ki bi imeli dovolj velike zmogljivosti za sprejem goriva z večjih vlakovnih kompozicij. Zato večino goriva iz Slovenije v BiH prepeljejo neposredno na bencinske črpalke.

Cestni prevozniki so se torej prilagodili razmeram na trgu in gorivo vozijo tako, da upoštevajo načelo "ob ravno pravem času na pravem kraju", brez vmesnega skladiščenja, prečrpavanja in še organiziranja prevoza s tovornjaki. To prednost cestnega prevoza poznamo kot prednost zadnje milje. Železnica je nima, saj zmeraj potrebuje dodatno skladišče, od katerega goriva s tovornjaki vozijo do bencinskih črpalke. Prav ti dodatni stroški najbolj vplivajo na višjo ceno železniškega prevoza v transportni in logistični verigi pri preskrbi z naftnimi derivati.

Nova hrvaška uredba o prevozu nevarnih snovi po cestah, ki uvaja cestne koridorje, vsekakor gre na roko Slovenskim železnicam. Te so se takoj povezale z Železnicami Bosne in Hercegovine, Petrolom in OMV Istrabenzom in jim dale pobudo za prevoz vseh dnevnih količin nafte iz Slovenije v BiH in druge države na območju nekdanje Jugoslavije. Dogovorili so se hitro, saj bi drugače na teh trgih nastalo precejšnje pomanjkanje goriva. Tako so SŽ v tednu od 18. do 25. januarja v BiH prepeljale 1500 ton nafte in naftnih derivatov. Takšna količina je povsem nenavadna, če vemo, da so SŽ lani v BiH v vsem letu prepeljale le 8000 ton goriva,

leto prej pa 15.000 ton. Če bi tudi v prihodnje po železnici prepeljali toliko goriva kot zdaj, bi na koncu leta lahko prišli do številke kakih 70.000 ton. Potem bi se razmerje med cestnim in železniškim prevozom goriva iz Slovenije v BiH približalo evropskemu razmerju za takšne prevoze. Po železnici bi prepeljali petino nafte in njenih derivatov in ne, tako kot lani, le malo več kot dva odstotka.

Ko sem skušal ugotoviti, kakšna je razlika v ceni prevoza nafte od Kopra do Sarajeva v vlakovni kompoziciji s 15 vagoni (en vagon pelje 57 ton goriva) in enake količine nafte s cisternami (ena cisterna 27 ton), se je zapletlo. Cestni in železniški prevozniki neradi dajejo podatke o cenah prevoza. Pravijo, da je tako zaradi konkurence. Na SŽ so povedali, da je primerljivo ceno težko določiti, saj je odvisna od tega, ali gre za posamezni prevoz (ena vlakovna kompozicija je lahko posamezni prevoz), za katerega je cena najvišja, za dogovore o določenih večjih količinah, ki naj bi jih prepeljali v nekaj mesecih, ali pa za letne ali večletne dogovore za množične prevoze, ki so najcenejši. Lani in predlani je šlo za posamezne prevoze, glede na zdajšnje razmere pa si v SŽ želijo, da bi dosegli dolgoročni dogovor, cenovno sprejemljiv za vse, ki sodelujejo v logistični verigi prevoza nafte in naftnih derivatov.

Kljub omenjenim težavam mi je uspelo priti do nekaterih podatkov o cenah teh prevozov. Oče je namreč avtoprevoznik in poznam nekaj šoferjev, ki vozijo naftne derivate na trge BiH. Cestni prevozniki so po mojih podatkih pripravljani na relaciji Koper-Sarajevo pripeljati 27 ton goriva za 1350 evrov, kar je 50 evrov za tono. Na isti relaciji stane prevoz vagona cisterne (57 ton) 2000 evrov, kar je 35 evrov za tono. Čeprav naj bi bil prevoz nafte in naftnih derivatov po železnici cenejši za okoli 40%, je zaradi dodatnih stroškov, ki nastajajo pri tovrstnem prevozu (prečrpavanje, skladiščenje, organizacija prevoza od skladišča do bencinskih črpalk ter večji kalo) in za katere nihče ne ve točne številke, ker pač tovrstni prevozi niso množični in ni izkušenj, po končni oceni dražji za približno 30%. Pred uvedbo hrvaških ukrepov je cisterna od Kopra do Sarajeva potrebovala 14 ur, vlak pa potrebuje še deset ur več. Razlika v cenah med železniškim in cestnim prevozom je torej precejšnja. Kako bodo prevozi nafte in naftnih derivatov med Slovenijo ter BiH potekali v prihodnje, bo torej vidno v ukrepih hrvaške vlade, od skupnega logističnega dogovora vseh, ki pri prevozi sodelujejo, in njihove cenovne politike (Pavlin, 2002, str. 44).

5.4 Nevarnosti oziroma tveganja pri transportu naftnih derivatov

Prisotno je mnenje, da bi morali cisterne, ki prevažajo naftne derivate in kemikalije, odstraniti s cest zaradi ekoloških tveganj in zastojev, ki jih le-te zaradi počasnosti in velikosti povzročajo v cestnem prometu, predvsem v poletnih mesecih. Podobna prepoved, kot je tista, ki so jo Hrvati uveljavili v petek, 1.2.2002, že velja v Avstriji.

Nevarne tovore bi bilo po mnenju Hrvatov smiselno preusmeriti na železnico in ladje. Ekološka katastrofa, če bi se cisterna, napolnjena z bencinom, prevrnila na območju, kjer ima Radenska svoje vrelce, bi to območje onesnažila za stoletje. Bencin je namreč zelo redek in hitro pronica v zemljo, izhlapeti ne more in že kubični mililiter onesnaži sto ali več kubičnih metrov vode.

Milena Jontez, varnostna svetovalka za prevoz nevarnega blaga v družbi Integral, trdi, da so njihove cisterne absolutno varne in da je tveganje pri cisternah veliko manjše kot pri tistih na železnici. Njihove cisterne imajo vso potrebno zaščito, so redno atestirane in vzdrževane in ustrezajo evropskim ekološkim in vsem drugim normativom in standardom. Posebni senzori omogočajo njihovo brezračno polnjenje in praznjenje. Okrog 60 odstotkov tovora - naftnih derivatov in raznih kemikalij, vnetljivih, strupenih in jedkih - vozijo na tuje, predvsem na avstrijski trg. Avstrijci so znani po svoji natančnosti in doslednosti. Do sedaj pri prevozu ni bilo težav. Veliko bolj bi morali zaupati prevoznikom, ki imajo vse potrebne certifikate in spoštujejo tako imenovane ADR predpise oziroma sporazume, ki urejajo prevoz nevarnega blaga po cestah. Ugotavljam, da se zahtevni prevozi po ADR predpisih povečujejo, prevoze opravljajo po Sloveniji, Madžarski, Avstriji, na Hrvaško, v Poljsko, Belgijo, Nemčijo, določene tovore vozijo tudi na Švedsko in drugam po Evropi (<http://www.gvin.com/revije/cgi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=petrol&LINK=345035>, 12.2.2002).

Po slovenskih cestah se vsako leto prepelje dva milijona ton nevarnega blaga, največ nafte in naftnih derivatov. Samo iz Kopra vozi vsak dan kakšnih dvesto avtocihern z nevarnim tovorom po kraškem svetu, kjer je nevarnost ekološke katastrofe največja. Kar 90 odstotkov zunanjih stroškov v prometu, ki naj bi znašali okoli sto milijard tolarjev, povzroča cestni promet. Po uradnih podatkih sta število nesreč in povzročena škoda pri prevozih nevarnega tovora po železnici zanemarljivi v primerjavi s cestnim prevozom. Kljub temu je slednjega še vedno dvainpolkrat toliko kot železniškega (Špende, 29.1.2002, str. 3).

6 OZADJE SPORA

Obravnavani hrvaški ukrep, ki je sprva prepovedal tranzit, nato prevoz, je v nasprotju s sprejetimi mednarodnimi sporazumi, ki zavezujejo Hrvaško, ter z načeli dobrososedskih odnosov. Hrvaška stran prepoved cestnega prevoza goriva čez svoje ozemlje utemeljuje z ekološkimi razlogi in preprečevanjem tihotapljenja. Nekatere cisterne naj bi namreč kljub temu, da so namenjene v BiH, obstale in gorivo iztočile na hrvaških črpalkah. Taki sivi trgovini bi hrvaška vlada rada stopila na prste. V bosanskih medijih so se pojavile obtožbe, da Petrol in še nekaj drugih podjetij v BiH goljufa z naftnimi derivati in da so zaradi tega državo v prvih desetih mesecih lani oškodovali za 20 milijonov evrov. Očitno skuša konkurenca ustvariti

medijski pritisk, pri katerem ne izbira sredstev. V Petrolu te očitke odločno zavračajo in trdijo, da zakonodajo povsem spoštujejo, prav tako zatrjujejo, da so izpolnili vse obveznosti do države. Če svojih obveznosti ne izpolnjujejo njihovi kupci, ni njihova stvar. Sicer pa ima Petrol na bosanskem trgu prevelike načrte: kupiti želi domači Energopetrol in postati glavni oskrbovalec bosanskega trga, da ne bi zaradi netaktnega ravnanja v BiH izgubil zaupanja pri oblasteh, poslovnih partnerjih in posledično tudi pri kupcih (Špende, 2002).

6.1 Odnosi med Slovenijo in Hrvaško

Od osamosvojitve Slovenije, 10. junija 1991, je ostalo s Hrvati odprtih več vprašanj, zlasti meja na morju, jedrska elektrarna Krško in devizne vloge v nekdanji Ljubljanski banki. Do smrti predsednika Tuđmana, leta 1999, smo za probleme krivili vladajočo HDZ, vendar se stvari tudi sedaj, ko HDZ ni več na oblasti, ne premikajo, kot bi si želeli. Embargo na tranzit nafte po cestah namreč v ničemer ne spominja na ekologijo, čeprav so hrvaški politiki svoje dejanje poskušali opravičiti prav s tem. V Sarajevu ni nobena skrivnost, da je nesoglasje zaradi cestnega prevoza naftnih derivatov v resnici boj za prevlado pri oskrbi z naftnimi derivati na ozemlju BiH. V preteklosti je tovrstni primat pripadal BiH firmi Energopetrol. Vendar je ta v zadnjem času, kljub temu, da se pripravljajo na lastninjenje, posloval čedalje slabše in na domačem trgu izgubljal tržni delež. Posebej ugodno ni bilo niti za Ino, sicer tradicionalnemu partnerju BiH, ki je tudi imela občuten delež pri prodaji. To razmerje so vse bolj ogrožali pri Petrolu, kjer so s svojima dvema firmama, eno so ustanovili v samem Sarajevu, osvajali vse večji del tržišča. Pod vodstvom tamkajšnjega direktorja Silva Komarja se Petrol še zdaleč ni ustavil pri deležu, ki mu po proporcijah pripada z osmimi bencinskimi servisi v BiH. Petrol si je v kratkem času uspel pridobiti okoli 25-odstotni delež pri prodaji naftnih derivatov v BiH, in to je pomenilo neposredno grožnjo Ino.

Slika 8: Humoren pogled na zaplete



Vir: Mladina, 2002, str. 3.

V tem kontekstu je tudi napoved, da največjo bosansko naftno družbo v prihodnjih mesecih čaka privatizacija; kar bo pri oskrbi zagotovo tudi priložnost za osvojitve

še mnogo večjih deležev. Za nakup bi bili poleg Hrvatov kandidati tudi Slovenci, seveda potem, ko bo povsem jasno, ali bo Energopetrol poleg bencinskih servisov prodajal tudi terminale v bližini mejnih prehodov ali pristanišč, ki so ključni pri dolgoročnih projektih za obvladovanje naftnega trga v BiH (Večer, 1.2.2002).

Zanimivo je, da je hrvaška vlada prepoved tranzita podpisala v začetku avgusta, v veljavo pa je stopil šele po liberalizaciji bosanskega naftnega trga. Hrvaška vlada je na 37. zasedanju, 18. decembra 2001, zaradi proceduralnih nesoglasij odložila spremembe na naslednja, neredna zasedanja, vendar je 28. decembra Andrija Jurković izkoristil svoje zakonske pravice in priglasil spremembe. To jasno kaže, da gre za prisotna nasprotja naftnih interesov (Jakič, 2002, str. 10).

Ukrep hrvaške vlade je v nasprotju z nekaterimi mednarodnimi sporazumi, ki jih je podpisala. Države se med seboj dogovarjajo o izdaji dovoljenj za prevoz tovorov po cestah, in sicer na podlagi recipročnosti. Hrvaška izda slovenskim prevoznikom toliko dovolilnic, kolikor jih Slovenija izda Hrvaški. Zdaj je ta dogovor ogrožen. Predstavnica hrvaškega notranjega ministrstva za stike z javnostjo je dejala, da je ukrep zakonit in da so ga pred sprejetjem obravnavali vsi pristojni vladni uradi in da to ni nič posebnega, češ da ima podobne predpise tudi Avstrija. Da ni s tem ukrepom nihče oškodovan. Hrvaška mora po njenem mnenju paziti na svoje okolje, saj je turistična država. Predstavniki Ine trdijo, da s tem Hrvaška ščiti svoje interese, da bodo tuji prevozniki še naprej lahko prevažali naftne derivate po železnici in da INA s tem ukrepom nič ne pridobi. Opozarjajo, da so do sedaj velike količine naftnih derivatov, ki so bile uradno le na poti preko Hrvaške, končale na Hrvaškem. Kljub temu so, po njihovem, vzroki za tak ukrep izključno ekološki. Kot v posmeh tem razlagam smo lahko pred dnevi brali o tem, kako je iz tovarne Dalmacijacement v Reko pri Solinu iztekla večja količina mazuta, pri Sisku pa sta trčili dve cisterni, iz katerih je izteklo 7 ton dizelskega goriva. Prvi primer nima nikakršne zveze s prevozi, drugi pa se je pripetil na področju, kjer ima INA svojo rafinerijo. Če bi bilo hrvaškemu notranjemu ministrstvu izključno do ekologije, bi bil ukrep zagotovo veliko širše zasnovan.

Ivica Račan in ministri njegove vlade so se znašli v zelo nerodnem položaju, saj je "ekološki ukrep", kakor so bili aktualno prepoved pojasnjevali, namignil, da ima Hrvaška glede na BiH najbrž vendarle še zmeraj določene, včasih zelo konkretne želje. Če ekologiji resnično posveča Hrvaška tolikšno skrb, kar je seveda pozitivno, ji ostane tudi razmislek o omejitvi števila slovenskih turistov na Hrvaškem. Čeprav so slovensko-hrvaški odnosi sorazmerno dobri, je v njih kar mnogo najrazličnejših peripetij. Z naše strani se spomnimo provokativnega sprehoda štirih politikov po vaseh levo od Dragonje in prisluškovalnega kombija, ki so ga iz Zavrča odpeljali hrvaški obmejni vojaki (Lorenci, 2002).

Dr. Tomislav Dragičević, direktor Ine, trdi, da se Ina ni nikoli odrekla svojemu premoženju v vrednosti 150 milijonov evrov, ki ji ga je z ustanovitvijo srbskega podjetja Beopetrol konec leta 1990 odvzel Slobodan Milošević. Znano je, da se za Beopetrol že zanima šest tujih kupcev, med katerimi je tudi slovenski Petrol. Dragičević je povedal, da so nekateri, tudi Petrol, zaradi Inine intervencije od nakupa odstopili. Po njegovem je zaradi tega prišlo tudi do razkola v Petroloovem nadzornem svetu. Franci Perčič, svetovalec predsednika uprave Petrola, mi je pojasnil, da še vedno delajo analize, na osnovi katerih se bodo odločili, ali bodo kandidirali za nakup ali ne. Sicer pa bo morebitni zahtevak Ine po srbskem zakonu o privatizaciji tako ali tako naslovljen na jugoslovansko državo in ne na kupca Beopetrola. Miran Mejak, predsednik nadzornega sveta Petrola, je pred nakupom posvaril upravo, češ da gre za sporno zadevo, povezano s sukcesijo. Nekateri izjave Ininega direktorja povezujejo z zadnjimi dogodki in prepovedjo tranzita nafte čez Hrvaško, vsekakor so vse naftne družbe izredno zainteresirane za primat na balkanskem naftnem trgu.

Prepoved prevoza naftnih derivatov čez hrvaško ozemlje po cesti je razburila slovenske naftne trgovce, ki širijo svojo dejavnost tudi čez državne meje. Razvijajoči se bosanski trg je idealna priložnost za vlaganje kapitala. To očitno ne ustreza monopolistični Ini, ki se nikakor ne želi odreči položaju najpomembnejšega oskrbovalca v BiH. Pri tem ji hrvaška država očitno pomaga, čeprav naj bi bili po uradnih razlagah za sprejem pravilnika drugačni razlogi, zlasti varstvo okolja in preprečevanje sive ekonomije.

Petrol in ruska družba Tyumen Oil sta kljub zapletom podpisali dogovor o poslovnem sodelovanju na trgih Hrvaške, BiH, Jugoslavije in Makedonije. Dogovor se nanaša na predelavo nafte oziroma trženje naftnih derivatov. S tem želi Petrol utrditi in razširiti svoj položaj na teh trgih (Lorenčič, 2002, št. 24). Po omenjenem dogovoru bo Tyumen Oil zagotavljal surovo nafto in skrbel za njeno predelavo, medtem ko bo Petrol odgovoren za distribucijo in prodajo derivatov na omenjenem območju. Tyumen Oil je zanesljiv dobavitelj, ki bo Petrolu zagotovil dostop do kakovostnih in cenovno ugodnih naftnih proizvodov ter mu tako omogočil intenzivnejši razvoj v regiji. Ruska družba, ki jo je leta 2000 Financial Times Energy razglasil za najboljšo svetovno naftno in plinsko podjetje, na dan izvozi okrog 400 tisoč sodov surove nafte in njenih derivatov, večino v EU. Po obsegu naftnih zalog med ruskimi naftnimi podjetji zaseda drugo mesto, na četrtem pa je po obsegu proizvodnje, ki dosega okrog 840 tisoč sodov na dan (<http://www.gvin.com/revije/cgi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=petrol&LINK=346004>, 12.2.2002).

6.2 Razmerja med Hrvati in Srbi

Hrvaški sociolog in občasni politik dr. Slaven Leticica je pred leti za ponazoritev nevarnih razmerij med Hrvati in Srbi (na Hrvaškem) uporabil teorem narcisizem majhnih razlik. Dolga stoletja so živeli v isti državni tvorbi oziroma geografskem okolju, pogosto enotno pomešani med seboj. Jezikovnih razlik praktično ni bilo in kljub religiozni shizmi so soustvarjali edinstveno hrvaško kulturo, v začetku političnega organiziranja celo skupen politično-etnični program. Politične silnice so se pri obeh narodih v enem stoletju iz zavezniških pretvorile v silovit antagonizem, ki je povzročil dva krvava spopada.

Dolga in surova hrvaška vojna je pomembno, a še zdaleč ne edino pojasnilo. Nekaj so prispevale politične okoliščine, denimo večinski volilni sistem, ki je vso oblast predal Tuđmanovi kleptokratski stranki, in model privatizacije, ki je podjetja izročal političnim vazalom. Drugo so naredile napačne makroekonomske odločitve, zlasti sledenje dogmi Mednarodnega denarnega sklada o fiksiranem tečaju domače valute kot univerzalnem protiinflacijskem zdravilu. Kako se je kuna izrodila kot mera vrednosti, se vidi iz podatka, da je razlika v družbenem proizvodu po kupni moči med državama še mnogo večja od nominalne, skoraj štirikratna. (<http://www.gvin.com/revije/cqi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=naftna+vojna&LINK=345541>, 26.2.2002) .

6.3 Odnosi med Slovenijo in BiH

Slovenija z BiH vse bolj poslovno sodeluje. Od 1.1.2002 se omenja tudi dogovor o prosti trgovini med obema državama, ki ga je predlagala Slovenija. Dom narodov parlamentarne skupščine BiH ni dal privoljenja za njegovo ratificiranje. Kot se je zvedelo, so bili proti sprejetju zakona poslanci hrvaške narodnosti. Vendar je Seadeta Cerić, pomočnica ministra za zunanjo trgovino in ekonomske odnose BiH, poudarila, da je BiH po mednarodnih sporazumih zavezana, da omenjeni sporazum sprejmejo v letu ali dveh. Z Jugoslavijo naj bi podoben sporazum podpisali 1. marca 2002 (Zeba, 2002, str. 1).

Slovenski izvozniki so bili od januarja do konca novembra v letu 2001 v BiH tretji največji uvozniki, saj smo na trg BiH izvozili za 378,8 mio \$, medtem ko smo iz BiH v Slovenijo uvozili za 73,8 mio \$ (Pavić, 2002, str. 2). BiH tudi ni ratificirala sporazuma o svobodni trgovini s Slovenijo, ker se boji, da imajo slovenska podjetja prevelike ambicije na njihovem ozemlju, tako da potem domača podjetja ne bi mogla rasti in se razvijati. Zaščititi so hoteli torej domačo proizvodnjo, čeprav vemo, da je nerazvita in potrebuje zelo velika vlaganja tujega kapitala, ker domačega ne morejo zagotoviti.

SKLEP

Ko je Hrvaška uvedla prepoved tranzita za tuje prevoznike, ki prevažajo naftne derivate preko njenega ozemlja, se njena vlada pravzaprav niti ni zavedala posledic za svojo državo. Do razhajanj je prišlo že med ministri na zasedanjih, ko so omenjeni ukrep sprejemali. Do rešitve problema bo prišlo takrat, ko se bo Hrvaška začela zavedati škode, ki si jo je z omenjenim ukrepom povzročila. Posledice so nekoliko širše, kot le omejevanje ali prepoved tranzita naftnih derivatov. Posledice so tudi na političnem področju, saj je nastalo ponovno nezaupanje na balkanskem območju. BiH je namreč hrvaški ukrep doživela kot napad na svojo suverenost in je temu primerno reagirala. Prav tako so tudi tuji vlagatelji ponovno videli, kako malo je potrebno, da se ravnovesje, ki se gradi veliko časa, hitro poruši. Celo hrvaški politiki in strokovnjaki ne verjamejo, da gre le za ekologijo in boj proti črni trgovini na Hrvaškem. Po mojem mnenju je slovenska država ukrepala pravilno in v skladu z mednarodnimi pravili. Odločila se je izkoristiti mednarodne mehanizme, ki so ji na razpolago in ji zlasti v okviru WTO omogočajo, da doseže konkretne rezultate. Hrvaški politiki se pritožujejo, da to meče slabo luč na Hrvaško, sedaj ko se z ostalimi državami v tranziciji trudi pridobiti si polnopravno članstvo v EU.

Mnenje, da je BiH mednarodni protektorat, je s svojim reagiranjem vlada federacije BiH ovrgla in dokazala, da je suverena država, ki se zaveda svojih pravic in svojih interesov. Kot protiukrep odločitvi hrvaških vlade o cestnem embargu za nafto in naftne derivate, je vlada BiH zaprla svojo mejo za cestni transport naftnih derivatov v BiH in s tem dala pravzaprav vedeti, da se lahko oskrbuje tudi z ozemlja kakšne druge ali tretje države in da se je po načinu urejanja transportnih poti o pravilih igre potrebno pogovarjati v skladu z veljavnimi evropskimi standardi in poslovnimi običaji.

BiH je ena izmed redkih držav na svetu, v kateri je trg naftnih derivatov popolnoma liberaliziran in ima praktično legalizirano prodajo kurilnega olja namesto nafte. Povprečna potrošnja kurilnega olja na prebivalca dosega 54 l, kar je trikrat več kot v razvitih državah (ZRN, ZDA). BiH nima očiščenih rečnih poti, funkcija Ploč je še vprašljiva, cevovodov prav tako nima, medtem ko železnica ne pokriva vseh območij, niti nimajo ustreznih terminalov. Tako se nafta uvaža le s tranzitom in za znanega kupca.

Naftna vojna kaže, kako malo je treba, da se podjetniški interes močnega podjetja uveljavi z državnim ukrepom in sproži meddržavna nesoglasja in napetosti. O tem, kaj vse je bilo v ozadju odločitve o prepovedi cestnega tranzita nafte po hrvaškem ozemlju, seveda zagotovo ne moremo vedeti, lahko le sklepamo. Po našem gre za mešanico upravičenih, to je ekološko-turističnih, delno davčnih in sebičnih, gospodarsko-protekcioničnih razlogov. Sporna uredba je bila menda pripravljena

že eno leto in naj bi veljala za prevoz vseh nevarnih snovi. Njena nenadna uvedba je bila za Slovenijo očitno diskriminatorna, da skoraj ni dvoma, da je šlo predvsem za zaščito hrvaških interesov na bosanskem naftnem trgu. Račanov preklic uredbe že po dveh dneh je bil pogumno dejanje. S tem se je izpostavil notranjim kritikam o sramotnem, kapitulantskem ravnanju. Slovenska stran je sprva odločno napovedala prijave na WTO, ko pa je hrvaška vlada spremenila uredbo z uvedbo nadzorovanih cestnih koridorjev in se je začela pritoževati hrvaška INA, ker je tudi njej ukrep podražil prevoze, so naši politiki ostali pasivni do odločitev WTO.

Zakaj naj bi Hrvaška sprejela omenjene ukrepe, je možnih več razlag:

1. Po smrti predsednika Tuđmana je vladajoča HDZ izgubila veliko privrženecv, tako da je Račanova diplomacija z lahkoto prevzela vodilni položaj na Hrvaškem. Kot je znano, se je HDZ financirala iz Ininega proračuna. V zadnjih časih HDZ zopet pridobiva na ugledu, tako da je lahko imel Račan namen oslabiti HDZ tako, da oslabi Ino in s tem zmanjša sredstva HDZ-ju. Sam se delno nagibam k tej tezi, izhajajoč tudi iz dejstva, da so z Madžarsko sklenili sporazum o prostem uvozu naftnih derivatov, prav tako Ini v škodo.
2. Prav tako je lahko vzrok za ukrepe Hrvaške v njenem javnem dolgu, ki je leta 2001 znašal že preko 12 mld \$. Vlada je pač hotela s sprejetjem ukrepa povečati gospodarsko moč države, saj bi s tem pospešila razvoj domače industrije, tako železniške kot tudi naftno-predelovalne. Računala je namreč na to, da bi ves slovenski izvoz v BiH prevzela hrvaška podjetja, ker bi slovenska podjetja zaradi ukrepov postala nekonkurenčna in bi odstopila od trgovine.
3. Problem, ki se pojavlja v hrvaškem gospodarstvu, je tudi velika brezposelnost, saj je brez dela že 25% delavcev. Seveda je hrvaško vlado presenetilo odločno ukrepanje vlade BiH, ki je zelo pokončno in nepopustljivo nastopila s protiukrepi.
4. Vzrok je lahko tudi v lobiranju hrvaške manjšine v BiH, ki je hotela oslabiti delovanje oblasti BiH, saj med manjšinami še vedno obstajajo trenja. BiH trdno in brezpogojno stoji za zahtevo, da odprejo mejni prehod Izačić Petrovo Selo za vse leto, in ne samo izven turistične sezone, saj na omenjenem področju živi največ Bošnjakov, ki imajo dovolj utesnjenosti v svobodni državi. Tudi že omenjeni sklep o prosti trgovini med Slovenijo in BiH so zavrnilo poslanci hrvaške narodnosti. BiH se je torej, enkrat za spremembo, postavila za interese narodnostnih manjšin oz. prebivalcev, čeprav ni tega od njih nihče pričakoval.

Slovenski izvozniki lahko zaradi zapletov na trgu BiH izgubijo visok tržni delež, ki so si ga ustvarili z dobrim poslovanjem v zadnjih letih, prav tako se jim lahko porušijo dolgoročni cilji na omenjenih trgih. Po ocenah je samo škoda Petrola in

Istrabenza dosegla 3 mio evrov, po podatkih ministrstva za gospodarstvo je skupna škoda slovenskih izvoznikov presegla več 10 mio evrov. Zanesljivo oceno o tem, kako se bo zaplet odpletel in kaj je bilo oz. je v ozadju, bo prinesel čas.

Slovenska vlada je v tem primeru potrdila značilnost mlačne reakcije, nepripravljenosti na ukrepe. Njeno ravnanje bolj sledi medijskim pritiskom in lobiranju podjetij kot temeljiti lastni presoji vzrokov in učinkov. Zaradi ostalih nerešenih vprašanj je morda bilo težko hitro in pravilno ukrepati, vendar je ravnanje pokazalo na odsotnost jasne strategije na trgu nekdanje Jugoslavije. V takšnih okoliščinah slovenska podjetja slovenske države ne čutijo kot prave partnerice pri prodoru na tuje trge, kar je negativna ocena za slovensko diplomacijo in državo nasploh.

LITERATURA

1. Baron David P.: Business and Its Environment. 3rd ed. Upper Saddle River, New Jersey: Stanford University, Prentice Hall, 2000. 749 str.
2. Birchall John et al.: Business Studies. Glasgow: Nelson & Sons, 1995. 506 str.
3. Čelebič Tanja: BiH- razdeljen toda obetaven trg. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 21.1.2002, str. 10.
4. Dimitrijević Nada: BiH mejni prehodi za nafto niso na hrvaških koridorjih. Slobodna Dalmacija, 2.2.2002, str. 7.
5. Fena: Dogovor o svobodni trgovini. Dnevni avaz, 22.1.2002, str. 8.
6. Florjančič Matjaž: Učinkovitejšje poslovanje podjetij s pomočjo lobiranja v Sloveniji. Magistrsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2001, 98 str.
7. Grahek Andraž: BiH na gospodarski prelomnici. Finance, Ljubljana, 27.3.2002,
8. Jakič Vehid: Princip spojenih posod. Oslobođenje, Beograd, 19.1.2002, str. 10.
9. Johnson Gerry et al.: Exploring Corporate Strategy. 4th ed. Padstow, Cornwall: Prentice Hall Europe, 1997. 873 str.
10. Kiseljak Franjo: Nepremišljeni "koridorski" bumerang. Privredni vjesnik, 4.2.2002, str. 4.
11. Kodeks poklicnih pravil lobistov. [http://www.prss-iabc.si/slo_n/lobi/lobi_1.html], 16.2.2002.
12. Korljan Antiša: Varuhi nacionalnega interesa, senzorje na servis! Finance, Ljubljana, 23.01.2002, str. 2.
13. Križanič France: Kako se bo razpletla naftna vojna? Dnevnik, Ljubljana, 4.2.2002.
14. Lipovec Filip: Razvita teorija organizacije. Maribor : Založba Obzorja, 1987. 366 str.
15. Lorenci Mirko: Kdaj bodo cisterne s slovenskim gorivom lahko prečkale bosansko državno mejo. Večer, Maribor, 1.2.2002.
16. Lorenci Mirko: Za kaj že gre? Ja za denar vendar. Večer, Maribor, 28.1.2002.
17. Lorenčič Matjaž: Na trgu ostaja dobra likvidnost. Večer, Maribor, 30.1.2002.
18. Marinac Božo: Odmevi na prepoved prevoza nafte čez Hrvaško. TV Koper: Primorska kronika, 18.45, Trajanje: 2,20 min. 12.1.2002.
19. McLean Ivory: Public Choice. Cambridge : Basil Blackwell, 1990. 215 str.
20. Mihajlović Novica: Hrvaška bo omilila naftno uredbo. Finance, Ljubljana. 16.1.2002, str. 6.
21. Mihajlović Novica: Hrvaška Ina: koridorji so brezumen ukrep. Finance, Ljubljana, 30.1.2002, str. 4.
22. Mihajlović Novica: Šokirani naftarji zahtevajo ukrepe vlade proti Hrvaški. Finance, Ljubljana, 14.1.2002. str. 4.
23. Možina Stane et al.: Poslovno komuniciranje. Maribor : Založba Obzorja, 1995. 512 str.
24. Nidorfer Srečko: Peskovniški manevri. Večer, Maribor, 28.1.2002.

25. Nordstrom Kjell A.: Ta nori posel : Ko zaigra talent, kapital pleše. Ljubljana : GV Založba, 2001. 256 str.
26. Pavič Slobodan: Naftna vojna: Vlada BiH nezadovoljna z omejitvami mejnih prehodov za vstop naftnih derivatov. Jutarnji list, 26.1.2002, str. 3.
27. Pavič Slobodan: Rezultati zunanje trgovine BiH. Jutarnji list, 14.2.2002, str. 2.
28. Pavlin Cveto: V Srediču: Prednost zadnje milje. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 4.2.2002, str. 44.
29. Pičman Polona: Pomen lobiranja nezadržno narašča. Eurobilten : Ljubljana, št. 15/2000, str. 7.
30. Plečič Egon: Odločitev Hrvaške o transportu goriva je škodila Ini. Dnevni avaz, 13.2. 2002, str. 9.
31. Pučko Danijel: Strateško upravljanje. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1999. 399 str.
32. Schermerhorn John R.: Management. 5th ed. ZDA: John Wiley & Sons, Inc. 1996. 525 str.
33. Slovensko lobiranje v EU [http://24ur.com/naslovnica/gospodarstvo/20020214_2003705.php], 16.2.2002.
34. Sovdat Petra: Dogodki in ozadja : GZS zahteva rešitev spora. Finance, Ljubljana, 5.2.2002, str. 5.
35. Sovdat Miša: Tedenski komentar: Kobacaji na Prešernovi. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 28.01.2002, str. 7.
36. Šarenkapa Almir: Bencin se bo pocenil. Jutarnje novine, 8.1.2002, str. 6.
37. Šoljan Alfons: Premier Račan napovedal spremembe spornega pravilnika o prevozu derivatov. Dnevnik, Ljubljana, 19.01.2002.
38. Špende Romana: Cestni prevoz nafte in naftnih derivatov čez hrvaško ozemlje spet po starem režimu. Dnevnik, Ljubljana, 22.1.2002.
39. Špende Romana: Hrvaška pripravljena na tristranski sestanek s predstavniki Slovenije ter Bosne in Hercegovine. Dnevnik, Ljubljana, 21.1.2002.
40. Špende Romana: Najbrž zadnji sestanek slovenske in hrvaške izvedenske skupine za naftni spor. Dnevnik, Ljubljana, 19.03.2002.
41. Špende Romana: Oceno škode zaradi spornega hrvaškega pravilnika naj bi podali prihodnji teden. Dnevnik, Ljubljana, 7.2.2002.
42. Špende Romana: Prevoz naftnih derivatov iz Slovenije v BiH je večinoma preusmerjen na železnico. Dnevnik, Ljubljana, 29.1.2002.
43. Šurla Silvester: Zahrbtni prijatelji. Mag, št. 7/2002, str. 28-30.
44. Vidic Ivan: Politika z vonjem po nafti. Večer, Maribor, 2.2.2002.
45. Weber Max: The Theory of Social and Economic Organization. New York : New York Press, 1964, 650 str.
46. Završnik Simona: Brez lobiranja ni demokracije. Pravna praksa, št. 32-33/2002, str. 10.
47. Zeba Aleksej: Nemilostna vojna za tržišče nafte. Dnevni avaz, 8.2.2002, str. 1.

VIRI

1. Energetska listina (Uradni list RS, št. 19/97).
2. <http://www.gvin.com/revije/cgi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=petrol&LINK=345809>, 12.2.2002.
3. <http://evropa.gov.si/publikacije/evrobilten>, 10.3.2002.
4. <http://www.finance-on.net/show.php?id=20675>, 1.4.2002.
5. <http://www.finance-on.net/show.php?id=20>, 1.4.2002.
6. <http://www.gvin.com/revije/cgi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=petrol&LINK=345035>, 12.2.2002.
7. <http://www.gvin.com/revije/cgi/article.exe?F=3&GSRCHSTR=petrol&LINK=346004>, 12.2.2002.
8. <http://www.infoinvest.hr>, 31.1.2002.
9. <http://www.infoinvest.hr>, 2.2.2002.
10. Kliping na temo: Naftna industrija v državah bivše Jugoslavije.
11. Letno poročilo družbe Mercator za leto 2000.
12. Letno poročilo družbe Merkur za leto 2000.
13. Letno poročilo družbe OMV Istrabenz za leti 1999 in 2000.
14. Letno poročilo družbe Petrol za leti 1999 in 2000.
15. Mladina, 28.1.2002, str. 3.