

Zunanji sodelavec (J.Č.) nam je posredoval Damjanov komentar s pripisom: [Še dobro, da imajo nekateri znanstveniki jajca, da izrazijo bistvo primitivnega mafijskega gospodarjenja z državnim premoženjem, kjer se politiki preprosto ne zavedajo, da je plemenito gospodarjenje z državnim premoženjem eden od močnih temeljev državotvornosti, od tega je odvisna tudi samostojnost, oziroma suverenost Slovenije.](#)

---

## Mesov manipulativni masterplan za 500 milijonov evrov

Jože P. Damjan; 18.6.2016

**Več ko bo stal drugi tir, več bodo zaslužili in privatizirali. Alenka Žnidaršič Kranjc mora proč, ker je moteči element.**

Dogajanje okrog Luke Koper se bliža vrhuncu. V zadnjih tednih smo priča eskalaciji formalnih in neformalnih pritiskov ter medijskih manipulacij. Namen te kampanje je brutalno preprost: njen prvi etapni cilj je zamenjava nadzornega sveta Luke, naslednji pa zamenjava celotne uprave z “bolj kooperativnimi” ljudmi.

Alenka Žnidaršič Kranjc, predsednica nadzornega sveta Luke Koper, je v sredinah *Odmevih* (prispevek o Luki Koper 20:47, [pogovor z AŽK](#) 23:16) javno razkrila, kar smo slutili že prej: prvič, da je minister za infrastrukturo od nje zahteval zamenjavo direktorja Luke Koper Dragomira Matiča, in drugič, da so ji začeli resno groziti.

[V intervjuju v včerajšnjem Delu](#) je še potrdila, “da bi lahko bila v tej državi nezaželena in da je stvar lahko [zanjo] življenjsko nevarna” - to pa zato, ker je v imenu nadzornega sveta predstavila načrt, da bi Luka Koper sama ceneje izgradila drugi tir Divača–Koper.

### Postranski zaslužek

To je samo vrh ledene gore dejanskega dogajanja. V ozadju pa se skrivata dva cilja. Prvi je izgraditi drugi tir na najdražji način in pri tem pokasirati 500 milijonov evrov “ekstra prihodkov”, drugi pa prodaja Luke Koper oz. privatizacija ključnih logističnih podjetij.

Prizadevanja sledijo masterplanu, ki je že nekaj časa v zraku. Formalno pa ga je dal na papir Dušan Mes, predsednik uprave Slovenskih železnic.

Dušan Mes je v dokumentu, datiranem z 18. decembrom 2015, ministru za infrastrukturo Petru Gašperšiču na treh straneh skiciral masterplan izgradnje drugega tira — in sicer optimiziranega za lobije, ki trenutno obvladujejo slovensko logistiko in gradbeništvo. Masterplan ima dve ključni točki:

- **Ustanovi se projektno podjetje Drugi tir**, ki postane investitor v drugi tir. Prva faza je bila operativno izpeljana pred mesecem in pol z ustanovitvijo projektnega podjetja 2TDK.
- **Ustanovi se Slovenski logistični holding** s prenosom deležev Slovenskih železnic in Luke Koper na krovno logistično podjetje, ki postane upravljalec logističnih podjetij SŽ in Luke Koper.

### Umazane podrobnosti

Zdaj pa k podrobnostim. Nanizal jih bom v nekaj točkah, in sicer kot citate iz originalnega dokumenta:

- “Glavna naloga holdinga so pridobitev koncesije za železniško infrastrukturo Divača–Koper, usklajevanje strateških funkcij, predvsem razvojne funkcije, strateških financ, skupnega nastopa na tujih trgih, iskanje notranjih sinergij, pridobivanja strateških partnerjev podjetij znotraj holdinga, širitev slovenske logistike na tuje trge.”
- “Investitor v drugi tir postane družba Drugi tir v svojem imenu in za svoj račun, upravljalec oziroma koncesionar pa postane družba Slovenski logistični holding, ki letno plačuje s pogodbo dogovorjen znesek podjetju Drugi tir. S tem podjetje Logistični holding prevzame tveganje uresničitve napovedi učinkov izgradnje drugega tira na logistična podjetja (Luka Koper, SŽ, drugi v verigi, ki plačujejo storitve).”
- “Republika Slovenija se obveže, da bo za obdobje 25 let plačevala projektному podjetju določeno nadomestilo, ki bo predstavljalo manjšinski del plačila podjetju Drugi tir (ekološko nadomestilo...), po obdobju 25 let pa Republika Slovenija lahko odkupi projektno podjetje oziroma odkupi izgrajeni tir, ki postane JŽI [javna železniška infrastruktura].”
- “Predlagani model razmerja med projektным podjetjem Drugi tir in Slovenskim logističnim holdingom bi bilo razmerje upravljanja oz. koncesije z možnostjo odkupa Republike Slovenije in prenos na JŽI po dobi 25 let.”
- “Slovenski logistični holding in Republika Slovenija bi v 25 letih odplačala 50% zneska skozi pogodbo upravljanja oz. koncesije (20,5 milijonov evrov letno za uporabo in razpolaganje z osnovnim sredstvom). (Obveznost Slovenskega logističnega holdinga bi bila 60% oz. okoli 12 milijonov evrov, 40% oz. okoli 8 milijonov evrov pa bi bilo letno nadomestilo Republike Slovenije.) Preostalih 50% pa po dobi 25 let z končnim odkupom osnovnega sredstva plača Republika Slovenija oziroma se pogodbeno razmerje podaljša.”
- “Viri za končni odkup osnovnega sredstva po dobi 25 let bi bili zagotovljeni z natečenimi dividendami Slovenskega logističnega holdinga oz. z delno ali celotno privatizacijo Slovenskega logističnega holdinga ali posameznih družb znotraj holdinga.”

### Omrežje

Zgodba je preprosta: država kot večinski lastnik SŽ in Luke Koper obe združi v Slovenski logistični holding (SLH), ki postane upravljalec projektnega podjetja 2TDK in koncesionar drugega tira. SLH kot upravljalec plačuje projektному podjetju 2TDK letne zneske za poplačilo najetih kreditov. Ta sredstva pridobi predvsem iz dividend Luke Koper. Iz SŽ jih ne more, saj so velik neto prejemnik državnih sredstev v obliki subvencij za potniški promet in vzdrževanje infrastrukture.

Drugi vir so uporabnine za drugi tir (manj kot 1 milijon evrov letno) in letna nadomestila države. (Mes to imenuje "ekološko nadomestilo", dejansko pa bi bilo nadomestilo za razpoložljivost infrastrukture. Gre za zagotavljanje polne razpoložljivosti drugega tira, čeprav ne bo polno izkoriščen.) Vsi zneski so variabilni in so odvisni od finančne konstrukcije.

Po 25 letih država od projektnega podjetja odkupi drugi tir, sredstva za to pa dobi iz natečenih dividend SLH in/ali z delno ali celotno privatizacijo SLH oz. njegovih posameznih družb.

(Odkod dividende, ni jasno: dividende Luke, ki jih je tudi edina sposobna generirati, bi se namreč sproti prelivale v odplačevanje kreditov za financiranje drugega tira.)

Ali še bolj naravnost rečeno: omrežje, ki trenutno obvladuje slovensko logistiko in gradbeništvo, si je zastavilo cilj, da drugi tir izgradi mimo običajnega načina financiranja gradnje javne železniške infrastrukture v Sloveniji in Evropi - in sicer na netransparenten način prek projektnega podjetja.

To pomeni, da bodo postopki pri izbiri virov financiranja in gradbenih izvajalcev manj transparentni, država pa bo ves čas zagotavljala razliko med sredstvi, ki jih bo zbral SLH (skoraj izključno iz dividend Luke Koper) in višino anuitet, potrebnih za poplačilo najetih kreditov.

### **Trači in netransparentne zgodbe**

Država pa lahko svoj delež v SLH kadarkoli proda oziroma ga dokapitalizira s kapitalskim vložkom zasebnega investitorja. Interesentov za SLH bo kar nekaj, saj z nakupom SLH pridejo do Luke.

Trenutno so glavni interesent avstrijske železnice (ÖBB), ki bodo letos prišle tudi do 49-% deleža v družbi SŽ Tovorni promet. Ker imajo ÖBB v lasti tudi tovorni del madžarskih železnic (RCH), bi skupaj s SŽ in Luko Koper lahko Avstrija obvladovala tovarne logistične poti v pretežnem delu Srednje Evrope oz. nekdanje Avstro-Ogrske.

Gre za dolgoročni avstrijski strateški načrt. Pri tem pa ne smemo spregledati, da je dosednji predsednik ÖBB Christian Kern pred mesecem dni postal kancler — Dušan Mes pa je njegov prijatelj in pogost gost.

Zdaj sem zašel na raven trača, vendar so ta osebna razmerja običajno ključna za razumevanje ozadij.

Tukaj torej tečeta dve paralelni zgodbi. Prva je netransparentna in najdražja možna gradnja drugega tira - pri čemer v ozadju poteka ravs med potencialnimi financerji in gradbenimi izvajalci —, druga pa je privatizacija slovenske logistike. (Pri tej se ne spuščam v ozadje morebitnih materialnih interesov tistih, ki želijo ključna slovenska logistična podjetja privatizirati.)

### **Moteči dejavniki**

Na osnovi tega masterplana postaja jasno, zakaj je nastala taka nervoza, ko smo s kolegi predstavili študijo, ki predvideva možnost velike pocenitve gradnje drugega tira in najcenejšega načina financiranja prek DARS, in zakaj so začeli odstavljati AŽK in ji na koncu tudi groziti, ko je predstavila idejo cenejše izgradnje drugega tira v izvedbi same Luke Koper.

Oba predloga namreč pomenita veliko cenejšo in transparentnejšo gradnjo drugega tira in s tem onemogočata ekstra prihodke lobijev. Predloga pa tudi ne predvidevata privatizacije ključnih slovenskih logističnih podjetij.

Sedanja uprava Luke Koper je ključni moteči dejavnik v tej zgodbi. Ko minister Gašperšič ali predsednik vlade Miro Cerar (na internih srečanjih) očitata Alenki Žnidaršič Kranjc "nekooperativnost", pri tem mislijo predvsem na njeno nestrinjanje z vključevanjem v Slovenski logistični holding.

Luka je dejansko zelo kooperativna glede gradnje drugega tira, saj bi po eni strani v primeru javnega financiranja pokrila več kot polovico potrebnih sredstev za poplačilo kreditov, na drugi strani pa je pripravljena tudi sama organizirati gradnjo in financiranje drugega tira po enakih kriterijih, kot jih država želi omogočiti projektneemu podjetju.

Alenka Žnidaršič Kranjc bi bila za vlado "kooperativna", če bi bila pripravljena uničiti dosednji uspešni model poslovanja Luke Koper — kar bi bila v bistvu izdaja poslovnih interesov družbe.

### **PR spin**

V ozadju gre za veliko bitko za denar med zasebnimi podjetji, ki jim očitno asistirata Gašperšič in Cerar na škodo davkoplačevalcev in slovenskih strateških interesov.

Lobiji so angažirali ključni PR agenciji, ki z vso svojo mašinerijo pripravljata javnost na dogodke, ki bodo sledili, in z medijskimi manipulacijami zamegljujeta dejanska ozadja.

Zato naj vas ne čudi, zakaj trenutno samo Delo, Primorske novice in RTV Slovenija objavljajo verodostojne prispevke na to temo in zakaj v drugih medijih ne najdete drugega kot zaspinane informacije skritih protagonistov te zgodbe.



Jože P. Damijan

**Disclaimer:** Podpisani sem avtor številnih ekspertiz s področja transportne logistike, katerih naročniki so bili Slovenske železnice, Luka Koper in Združenje za promet pri GZS, ali pa so bile narejene na lastno pobudo (brez financiranja). Stališča v zgornjem tekstu predstavljajo moja osebna stališča, na katera morebitni interesi naročnikov študij v preteklosti ne morejo vplivati.