

# Barantanje slepih s strateškimi interesi države

[Jože P. Damijan](#), 12.11.2016

*Če bi zasebni investitor vložil v drugi tir, bi se mu naložba povrnila v nekaj stoletjih, kar se mu ne izplača. Razen, če bi dobil še kaj.*

Si predstavljate zasebnika, ki bi na poplačilo svoje naložbe čakal petsto ali tisoč let? Vlada mu mora ponuditi nekaj več, nekaj bistveno vrednejšega od prihodkov od uporabnine za železniško progo. In pri tem »nekaj več« pridemo do razlogov za politično barantanje in možne zasebne zasluge.

Hudič se skriva v drobnem tisku. Kaj je zapisano v drobnem tisku načrtov, ki govorijo o gradnji drugega tira? Če bi zasebni investitor svoj denar naložil v drugi tir, bi se mu naložba povrnila v nekaj stoletjih. To pa se ne izplača. Razen, seveda, če bi dobil še kaj. Denimo pomemben lastniški delež v koprskem pristanišču.

Ta teden sem po naključju ujel delček tv-intervjuja z zunanjim ministrom Karlom Erjavcem, in sicer tisti del, kjer govori o drugem tiru. Erjavec je govoril, da so ga na nedavnem obisku v Južni Koreji najvišji predstavniki države spraševali o tem, kdaj bo drugi tir med Koper in Divača zgrajen, ker naj bi bil zelo pomemben za korejske logistične tokove v Evropo. Korejska podjetja se zanimajo za postavitve proizvodnih obratov v Sloveniji v podporo avtomobilskim tovarnam na Slovaškem in Poljskem – če bo drugi tir seveda zgrajen. No, Erjavec je rekel, da mu je bilo nerodno, ker ni znal povedati, kdaj se bo začela gradnja in kdaj bo drugi tir operativen.

In Erjavec ima glede tega prav. Projekt drugi tir Koper–Divača se v dveh letih in pol mandata te vlade in v osmih mesecih, odkar je bilo ustanovljeno vladno projektno podjetje 2TDK, ne tehnično in ne vsebinsko ni premaknil z mrtve točke. Začetku gradnje drugega tira nismo bliže niti za centimeter. Kar pa ne pomeni, da se glede tega projekta nič ne dogaja. Medtem ko ste vi letos med poletjem počivali, se je v ozadju dogajalo veliko mednarodno barantanje z državnimi interesi, ki pa je le posredno vezano na projekt drugi tir. Slednji je zgolj opravičilo za to, da vladne in paravladne strukture ter zasebna omrežja poskusijo tujcem privatizirati hrbtenico slovenske transportne infrastrukture (in najbrž zase iztržiti finančne koristi).

Da se je to sploh zgodilo, so »zaslužni« vodilni na ministrstvu za finance (ko sta ga še vodila Dušan Mramor in Metod Dragonja) in ministrstvu za infrastrukturo. V zadnjih dveh letih so namreč razširili prepričanje, da projekta drugi tir ni mogoče graditi z javnim denarjem, ampak da je treba najti zasebne (so)investitorje. Tistim, ki ne poznajo ozadij, bi se ob pogledu na Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo je konec septembra letos sprejela slovenska vlada, zazdelo nekoliko nenavadno, da od vseh naložb v prometno infrastrukturo do leta 2022 v skupni vrednosti 6,773 milijarde evrov izstopata le dva projekta, ki se ne gradita z javnimi (proračunskimi) sredstvi. Medtem ko je pri naložbah Luke Koper v pristaniško infrastrukturo (390 milijonov evrov) to razumljivo, pa ni razumljivo glede gradnje železniškega omrežja, kjer je pri delu naložb kot vir financiranja navedeno javno-zasebno partnerstvo (JZP).

Narava naložb v prometno infrastrukturo je takšna, da je zaradi višjih nadomestil za uporabo doba vračanja naložb v cestno infrastrukturo krajša (med 20 in 30 let), zato je bolj primerna za koncesijsko gradnjo, torej za zasebne partnerje. Toda od 2,442 milijarde evrov naložb Darsa do leta 2022 niti en evro ni predviden iz zasebnih sredstev. Koncesijska gradnja z zasebnim investitorjem je predvidena le pri naložbah v železniško infrastrukturo.

Vendar če podrobneje pogledate podatke, lahko pri slednji ugotovite, da je za zasebnega investitorja predviden le en železniški odsek, to je gradnja drugega tira Koper–Divača. Drugače rečeno, vlada predvideva vse druge projekte na železniški infrastrukturi (nadgradnja prog Maribor–Šentilj, Zidani Most–Celje, vozlišče Pragersko itd.) v skupni vrednosti 1,325 milijarde evrov do leta 2022 graditi z javnim denarjem, le projekta drugi tir ne.

## **Petsto let za povračilo**

Ključno vprašanje je, kakšni so razlogi za to. Če vprašate vladne predstavnike, boste dobili odgovor, da je samo projekt drugi tir potencialno komercialno zanimiv za zasebne vlagatelje. Sliši se razumno. Toda samo če ste površni in če ne poznate števil. Če pa veste, da znaša povprečna uporabnina, ki jo železniški operater plačuje za uporabo infrastrukture, 0,9 evra na vlakovni kilometer, si lahko hitro izračunate, da bi zasebni koncesionar od zaračunavanja uporabe drugega tira (v dolžini 27 kilometrov in ob 100 vlakih na dan) na letni ravni zaslužil le 887 tisoč evrov.

Zdaj pa to primerjajte s skupno vrednostjo naložbe v drugi tir v višini 1 milijarde evrov (brez DDV) in zanemarite stroške financiranja, da bo lažji izračun. Pri teh pogojih bi zasebni naložbenik potreboval 1127 let, da poplača svojo naložbo v drugi tir. Če podvojite uporabnino in število vlakov povečate na 130, bi zasebnik potreboval 434 let, da bi samo poplačal svoje stroške in nič zaslužil. Če upoštevate še zelo nizke stroške financiranja na 25 let v višini 2 odstotka na leto, se doba poplačila podaljša za 28 odstotkov. Če upoštevate 5-odstotno obrestno mero, pa se vam doba poplačila podaljša za 77 odstotkov. Si predstavljate zasebnika, ki bi na poplačilo svoje naložbe čakal petsto ali tisoč let? Zasebniki se pri gradnji infrastrukture želijo poplačati (in zraven še zaslužiti) običajno v 20 ali največ 30 letih.

Nekaj v tej zgodbi glede privlačnosti gradnje drugega tira za zasebnike torej ne drži. (Samo v pojasnilo: naložba za državo se splača, ker je zanjo doba vračanja lahko bistveno daljša in ker se poplača iz dividend od železniškega operaterja, davkov, ki jih plačujejo podjetja, ki prevažajo tovor po železnici in davkov na plače zaposlenih v podjetjih, povezanih z organizacijo in izvedbo prevoza po železnici. Če bi vlada denimo v ta namen uporabila koncesijsko dajatev in dividende od Luke Koper ter povišala ceno goriva za manj kot en cent, bi ob sofinanciranju evropskih sredstev investicijo v drugi tir lahko pokrila v 30 letih). Vlada torej mora zasebniku še nekaj ponuditi, da ga pritegne k naložbi. Ponuditi mu mora nekaj več, nekaj bistveno vrednejšega od prihodkov od uporabnine za železniško progo. In pri tem »nekaj več« pridemo do razlogov za politično barantanje in možne zasebne zasluge.

## **Nekonsistentni scenariji**

Poglejmo si načrt. Vlada je letos marca ustanovila projektno podjetje 2TDK, ki naj bi, prvič, pripravilo najbolj ustrezen model financiranja drugega tira in, drugič, po zagotavljanju ministrstva za infrastrukturo postalo tudi koncesionar za gradnjo in uporabo drugega tira. Vlada naj bi to podjetje v dveh letih dokapitalizirala z 200 milijoni evrov in s stvarnim vložkom v obliki njenih kapitalskih deležev v Luki

Koper in Slovenskih železnicah (SŽ), preostanek pa naj bi prispevali zasebni naložbeniki, tako da bi slednji imeli večinski lastniški delež.

Pri tem je treba najprej opozoriti, da oba namena, za katera je bilo ustanovljeno podjetje 2TDK, nista skladna med seboj. To podjetje sicer lahko izdelava načrt financiranja drugega tira, lahko tudi pripravi vse podlage za razpis koncesije, ne more pa samo biti koncesionar za gradnjo in uporabo infrastrukture. To projektno podjetje je bilo namreč ustanovljeno kot gospodarska družba zasebnega prava in ne kot javno podjetje, ki se ukvarja s koncesijsko gradnjo infrastrukture (kot denimo Dars).

Temu projektному podjetju vlada ne more kar podeliti koncesije za gradnjo drugega tira, temveč mora v skladu z evropsko zakonodajo koncesionarja izbrati na javnem razpisu. Prav tako je problem, da vlada ne more v to projektno podjetje kar vložiti svojih deležev v Luki Koper in SŽ. Pri prvi je problem, da je četrtinsko v lasti zasebnih lastnikov, pri drugem pa bi država iz SŽ morala izločiti denimo družbo Tovorni promet in njen delež vložiti v projektno podjetje.

No, ne glede na te nekonsistentnosti pa vladni predstavniki v javnosti in zakulisju ravnaajo, kot da bo projektno podjetje 2TDK izbran koncesionar in kot da bosta Luka Koper in SŽ kapitalska deleža države v projektnem podjetju.

Glede iskanja zasebnih vlagateljev trenutno potekata dva scenarija, ki pa sta v medsebojnem nasprotju. Pri prvem naj bi vlada prodala 49-odstotni lastniški delež v družbi SŽ - Tovorni promet (SŽ - TP), kjer letos že potekajo skrbni pregledi. Najresnejši kupec naj bi bile avstrijske železnice (ÖBB), ki so v fazi integracije logistične mreže v srednji in vzhodni Evropi. Njena hčerinska družba RCA že opravlja tovorni promet med severnoitalijanskimi lukami in Beljakom ter med Koprom in Avstrijo, na Madžarskem pa so kupili državnega tovarnega operaterja (zdaj RC Hungary).

Avstrija trenutno vlaga več kot 25 milijard evrov v gradnjo in obnovo železniškega omrežja, od tega dobrih 10 milijard v proge med Dunajem in Celovcem (predor Semmering, nova Koralska proga) ter logistične centre, s čimer gradi obvoz okrog Slovenije. Avstrija si obeta postati vodilni železniški prevoznik v regiji od Benetk do Črnega morja in na železniškem področju nekako vzpostavlja nekdanjo Avstro-Ogrsko. Kapitalski vstop ÖBB v SŽ - TP je smiseln z vidika sinergij, vendar samo če bi sedanji pretovor RCA v severni Italiji in Sloveniji prevzel SŽ - TP in če bi ga dokapitalizirali (denimo z voznimi sredstvi). Na Madžarskem se namreč to ni zgodilo, kar pri madžarski vladi, kot boste videli v nadaljevanju, povzroča precej slabe volje.

### **Vrnitev v leto 1919**

Pri tej zgodbi, da ÖBB vstopi v lastniško strukturo SŽ - TP, pa ni jasno, kaj s tem pridobi ÖBB, če se njena hčerinska družba RCA odpove sedanjim poslom v Sloveniji. Koristi za ÖBB postanejo bolj jasne ob neznanskem prizadevanju vodstva SŽ, da bi z Luko Koper oblikovali logistični holding. V tem primeru bi ÖBB prek kapitalskega deleža v SŽ - TP in holdinga dejansko prišel do lastniškega deleža v Luki Koper. Kasneje je samo še vprašanje časa, kdaj bi ÖBB prevzel še preostali delež v SŽ - TP in v celotnem holdingu (za kar je sicer treba spremeniti zakon o SŽ in strategijo upravljanja kapitalskih naložb države).

S tem bi avstrijskim železnicam uspelo to, kar ni uspelo nemškemu Deutsche Bahnu pred desetletjem. Toda ključno je, da bi s tem ÖBB prevzel popolno kontrolo nad logističnimi tokovi prek Slovenije – kontroliral bi pretovor v Luki Koper in železniški tovorni promet v Sloveniji. To bi bil velik gospodarski in politični uspeh za Avstrijo, neke vrste vrnitev v leto 1919. Pri tem pa ne smete zanemariti dejstva, da je pobudnik tega prevzema Christian Kern, generalni direktor ÖBB v letih 2010–2016, letos maja postal predsednik avstrijske vlade.

Vzporedno s tem pa poteka tudi drugi scenarij iskanja tujih naložbenikov. Kot razkriva nedavno objavljen zapisnik sestanka delovnih skupin slovenske in madžarske vlade, potekajo intenzivni pogovori o tem, pod katerimi pogoji bi madžarska vlada sofinancirala drugi tir. Iz zapisnika zadnjega sestanka izhaja, da je – na podlagi študije, ki jo je naročila – madžarski vladi absolutno jasno, da s koncesijo (JZP) ni mogoče dobičkonosno zgraditi drugega tira. Zato za svojo udeležbo pri financiranju gradnje drugega tira madžarska vlada zahteva troje.

Prvič, manjšinski lastniški delež v Luki Koper. Drugič, da madžarska podjetja dobijo dela pri gradnji drugega tira v razmerju vplačanih kapitalskih deležev v 2TDK. In tretjič, da madžarski prevoznik GYSEV Cargo postane operater na slovenski železniški infrastrukturi.

Pri slednjem je treba biti pozoren na dejstvo, da zaradi nezadovoljstva nad dogajanjem v nekoč državnem tovarnem prevozniku RC Hungary po privatizaciji Avstrijcem madžarska vlada zdaj tudi uradno forsira alternativnega tovarnega prevoznika GYSEV Cargo in mu poskuša zagotoviti posel na relaciji Koper–Budimpešta. Slednje seveda jemlje potencialni prihodnji posel slovenskemu SŽ - TP, zaradi česar so v vodstvu SŽ že izrazili nezadovoljstvo nad kakršnim koli povezovanjem z (manjšim) GYSEV Cargo.

Ta scenarij je v nasprotju s prvim, saj bi porušil avstrijski prevzem slovenskega logističnega holdinga. V popolno obveščenost naj dodam, da na ministrstvu za infrastrukturo zatrjujejo, da nikakor ne prodajajo Luke Koper. Vendar pa vsa njihova dejanja doslej učinkovito kažejo prav na to.

### **Kaj je narobe s Slovenijo?**

Iz zgornjega izhaja, da tako Avstrija kot Madžarska vidita velik finančni potencial v Luki Koper in logističnih tokovih prek slovenskega ozemlja. Vladi obeh držav vidita v tem tako velik strateški gospodarski interes, da sta pripravljena v to vložiti denar oziroma premoženje. Pri tem pa se seveda takoj vzpostavi vprašanje, kako to, da samo slovenska vlada v logistiki ne vidi strateškega interesa.

Zakaj se je slovenska vlada pripravljena odreči lastniškemu deležu v ključnih logistih in kontrolo nad infrastrukturo in tovarnimi tokovi prepustiti sosednjim državam? Gre zgolj za računovodsko omejenost (na finančnem ministrstvu), za strateško slepoto (na ministrstvu za infrastrukturo in pri predsedniku vlade) ali pa je v ozadju načrt razprodaje ključnih strateških logistov in prepustitev kontrole nad dolgoročnimi logističnimi tokovi prek Slovenije sosednjim državam?

Je kdo na najvišji politični ravni nekemu v tujini spet kaj obljubil? Ali pa gre samo za zasebni finančni interes naveze posameznikov, ki so uzurpirali vladne in pravladne institucije na področju infrastrukture in želijo to unovčiti do konca mandata te vlade?

Mene ta – pa naj bo strateška slepota ali potencialna koruptivnost – zelo, ampak res zelo skrbi.