

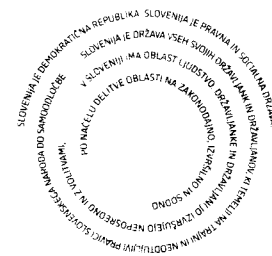


REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Združena levica

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 96 49, f: 01 478 98 67, e: ps-zl@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Ljubljana, 27. marec 2017

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Komisija za nadzor javnih financ
mag. Andrej Šircelj

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE	
Prejeto:	27-03-2017
Šifra:	326-03/17-22/1
Povezava:	
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratika:	

Zadeva: Zahteva za sklic nujne seje komisije za nadzor javnih financ

Na podlagi 48. člena Poslovnika Državnega zbora poslanska skupina Združena levica zahteva sklic nujne seje za komisije za nadzor javnih financ z naslednjo točko dnevnega reda:

1. Neupravičenost in netransparentnost vključevanja Republike Madžarske v projekt drugega tira Koper–Divača.

(1) Pri vseh velikih infrastrukturnih projektih obstaja veliko tveganje negospodarnega ravnanja z javnimi sredstvi in premoženjem, kar se je več kot očitno pokazalo ob izgradnji TEŠ-6. Tveganje, da bi se scenarij TEŠ-6 ponovil tudi pri izgradnji drugega tira Divača–Koper, vrednega okoli milijardo EUR brez DDV, je še posebej veliko zaradi naslednjih dejavnikov:

- netransparentnega vodenja projekta, pri katerem odgovorni stalno spreminjajo model financiranja in upravljanja drugega tira;
- nerazumljive odločitve vlade, da Republika Slovenija drugega tira ne bo zgradila sama, ampak v partnerstvu z zasebnim kapitalom ali kapitalom tujih držav.

Kot je znano, je minister dr. Peter Gašperšič še pred nastopom funkcije izjavil, da drugi tir ni potreben in da so se prometni tokovi tako ali tako preusmerili v okoliške države, kar seveda ne drži. Alternativna povezava po avstrijski koralpski železnici niti približno ni zgrajena, Luka Koper pa je z naskokom največje kontejnersko pristanišče v Severnem Jadranu in nasploh največje pristanišče za Avstrijo in druge srednjeevropske dežele. Težko je verjeti, da dr. Gašperšič kot dolgoletni uradnik infrastrukturnega ministrstva tega ne bi vedel, nobenega dvoma pa ni, da je ta izjava v javnosti povzročila dvom o smiselnosti javne investicije v drugi tir.

Zdi se, da se je ekipa dr. Gašperšiča že na začetku odločila, da bo skušala v investicijo pritegniti tuji kapital.¹ Sklicevanje na fiskalne predpise EU je le formalno pokritje za to operacijo. Po prvotni zamisli, ki jo je dr. Peter Gašperšič javno zagovarjal vsaj do 25. januarja 2016,² naj bi v projekt pritegnili katero od logističnih multinacionalk, ki bi v zameno za kapitalski vložek v 2TDK dobila koncesijo za izgradnjo in upravljanje tretjega pomola v Luki Koper, za kar je ministrstvo predvidelo spremembo koncesijske pogodbe.

Po delavskem uporu v Luki Koper je vlada opustila zamisel o podelitvi koncesije za tretji pomol in začela govoriti o podelitvi koncesije za neopredeljene skladiščno-pretovorne zmogljivosti ob drugem tiru.³ V ta namen je bil julija pripravljen tudi prvi osnutek Zakona o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z izvedbo investicije v izgradnjo drugega tira železniške proge na odseku Divača–Koper, ki pa ej bil pozneje zavržen.

19. septembra 2016, ob obravnavi zahteve za interpelacijo, ki smo jo vložili poslanci Združene levice skupaj z nepovezanimi poslanci, pa je dr. Gašperšič zatrdil, da podeljevanja koncesij v Luki Koper in ob drugem tiru ne bo, če bosta kot zasebna parterja v projektu sodelovala Luka Koper in Slovenske železnice.

Ob istem času, 12. septembra 2016, se je slovenska vladna delegacija že šestič sestala z delegacijo Republike Madžarske. Kot je razvidno iz zapisnika prvega srečanja 15. decembra 2015 v Ljubljani, je Madžarska delegacija v zameno za 200 mio EUR kapitala, ki bi ga vložila v 2TDK, zahtevala vezane posle za madžarska gradbena podjetja in državno razvojno banko pri gradnji, udeležbo državnega operaterja Gysev pri organizaciji in izvajanju železniških prevozov v Sloveniji ter lastniški delež v Luki Koper. Iz zapisnika sestanka delovne skupine z dne 12. septembra 2016 v Budimpešti⁴ je razvidno, da Madžarska od zahteve po lastniškem deležu v Luki Koper v vsem tem času ni odstopila. Iz uradnih podatkov sklepamo, da se delovni skupini pozneje nista več srečali.

¹ Minister dr. Gašperšič je vseskozi, pa tudi po vložitvi interpelacije zagovarjal privatizacijo Luke Koper: »[K]ot pristojni minister lahko zatrdim, da bi se moralo pristanišče Koper poleg poslovnega, *tudi investicijsko strateško ali celo kapitalsko*, tako kot to že počnejo sosednja pristanišča, *tesneje povezovati s svetovnimi logisti.*« Odgovor na vprašanje poslanca Andreja Čuša z dne 19. 8. 2017.

² Odgovor ministra dr. Gašperšiča poslancu Marku Ferlugi, 25. 1. 2016: »Predvideno je, da se z zakonom temu podjetju podeli koncesija tako za izgradnjo in upravljanje drugega tira kot tudi za izgradnjo in upravljanje teh dodatnih pretvornih kapacitet, ki jih je še možno zgraditi v Luki Koper. Mi vemo, da je tam območje tretjega pomola v državnem prostorskem načrtu načrtovano kot kontejnerski terminal, vendar zaenkrat v načrtnih Luke Koper teh aktivnosti do leta 2030 še ni predvideno.«

³ Odgovor vlade poslancu Luku Mescu dne 9. 6. 2017: »Seveda pa je država kot 'naročnica' te nove povezave dolžna z zasebnim partnerjem oblikovati tak model financiranja, ki bo zasebniku, ob spoštovanju določb koncesijske pogodbe, brez dodatnih jamstev države omogočal povrnitev vloženi sredstev v projekt skupaj z dogovorjenim donosom. [...] Glavna ideja je, da bi se podjetju 2TDK d.o.o. podelila koncesija za izgradnjo in upravljanje nove železniške povezave med Koprom in Divačo ter *drugih z logistično gospodarsko dejavnostjo povezanih kapacitet.*«

⁴ Prim.: <https://www.rtv slo.si/gospodarstvo/drugi-tir-zapisnik-razkriva-zakulisne-obljube/406694> in zapisnik na https://www.rtv slo.si/files/RTV_Slovenija/madzari.pdf.

(2) Kot smo obširneje obrazložili v zahtevi za interpelacijo dr. Petra Gašperšiča, poslanci Združene levice pritegnitvi tujega kapitala v projekt 2. tira nasprotujemo iz dveh razlogov: (1) nikjer v EU se proge tega tipa ne gradijo po modelu javno-zasebnega partnerstva, zato je velika verjetnost, da 2. tir na ta način ne bo nikoli zgrajen; (2) če pa bi 2. tir vendarle zgradili na ta način, bi s tem oškodovali javna sredstva in premoženje državljanov. Obratovanja in izgradnje proge namreč ni mogoče pokriti s tržnimi prihodki (uporabnino), ampak le z visokimi proračunskimi subvencijami oziroma s prenosom prihodkov državnih podjetij (DARS-a in Luke Koper) k firmi 2TDK, ki naj bi bila pretežno v tuji lasti. Nesprejemljivo je torej, da bi slovenski državljani subvencionirali podjetje v delni tuji lasti (2TDK). Prav tako ne pristajamo na to, da bi se premoženje državljanov, recimo delež v Luki Koper, prenesel v last tuje države in da bi ta preko deleža v Luki Koper in 2TDK pridobila vpliv na upravljanje strateške infrastrukture, kot sta pristanišče in drugi tir.⁵

Zato od začetka zahtevamo, da se drugi tir tako kot vsa ostala železniška infrastruktura v Sloveniji (pa tudi Avstriji, Italiji in vseh suverenih državah) zgradi s kombinacijo javnih in evropskih sredstev ter posojil in da ostane v javni lasti in upravljanju.

(3) Večino opisanih pomanjkljivosti javno-zasebnega partnerstva ima tudi javno-javno partnerstvo z Republiko Madžarsko, kot je predvideno v novem osnutku Zakona o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z izvedbo investicije v izgradnjo drugega tira železniške proge na odseku Divača–Koper, objavljenem 24. marca.

Postopek sprejemanja zakona je spet netransparenten. Vlada predlaga, da se zakon sprejme po nujnem postopku, tako da bo javno razprava o zakonu potekala zgolj pet dni. Gre za novo kršitev Resolucije o normativni dejavnosti, pri čemer opozarjamo, da je ministrstvo za infrastrukturo od leta 2009 resolucijo kršilo pri kar 63 % predpisov.⁶

Pri tem se vlada kot običajno sklicuje na bližajoče se roke za prijavo na evropske razpise. Toda ta izgovor je po vsej verjetnosti neresničen, v vsakem primeru pa nesprejemljiv. Ko se je vlada šestega februarja letos prijavila na razpis za sredstva IPE, ni bil pripravljen niti osnutek zakona, kaj šele, da bi bil zakon sprejet. Sicer pa je odlašanje do zadnjega trenutka nesprejemljivo, celo če bi bil sprejem zakona res predpogoj za prijavo na razpis. Vlada je namreč že sedmega januarja 2016 sprejela sklep, da morata pristojni ministrstvi pripraviti osnutek zadevnega zakona do konca marca 2016, zdaj pa se izteka marec 2017!

Poleg tega finančna konstrukcija projekta, ki je ocenjen na približno 1 milijardo EUR brez DDV, še vedno ni zaprta. Iz obrazložitve zakona izhaja, da naj bi Republika Slovenija prispevala 200 mio EUR, poleg tega se bi kot naš kapitalski vložek upoštevalo še dobrih 50 mio EUR (5 % investicije), ki so jih vlade že vložile v projekt drugega tira oziroma v podjetje 2TDK. Do 250 mio EUR naj bi pridobili na razpisih za evropska sredstva, do 300 mio EUR pa naj bi znašala posojila, ki bi jih 2TDK najel pri EIB.

⁵ Iz zapisnika sestanka v Budimpešti 12. septembra je jasno, da za madžarsko stran delež v Luki Koper ne bi bil le »portfeljska naložba«, ampak zahteva vpliv na delovanje pristanišča (»thus gaining influence on the operations of the port«).
https://www.rtv slo.si/files/RTV_Slovenija/madzari.pdf

⁶ <http://www.stevec-krsitev.si/>

Zakon torej ne odgovarja na ključno vprašanje: *Kaj bi Republika Madžarska pridobila v zameno za 200-milijonski vložek v podjetje 2TDK?* – Iz poteka pogajanj je razvidno, da madžarska vlada pričakuje vezane posle za madžarska gradbena podjetja in državno razvojno banko, udeležbo svojega železniškega prevoznika Gysev pri organizaciji in realizaciji železniškega prometa po celotnem slovenskem železniškem omrežju (ne le po drugem tiru) in direktni lastniški delež v Luki Koper, s katerim bi si zagotovila vpliv na upravljanje našega edinega pristanišča. Zahteve v zvezi z Luko Koper in železniškim prometom so z vidika javnega interesa popolnoma nesprejemljive. Favoriziranje prevoznika Gysev bi lahko bilo tudi v nasprotju s pravom EU-ja, ki prepoveduje diskriminacijo železniških prevoznikov. Zahteva po vezanih poslih za madžarska gradbena podjetja se zdi sicer na prvi pogled upravičena, vendar je problematična. Če bi Slovenija madžarskim podjetjem zagotovila posle glede na delež Madžarske v kapitalu 2TDK, bi diskriminirala slovenska podjetja, ki podobne garancije ne bodo imela. Hkrati pa bi lahko naročanje gradbenih del mimo razpisa močno podražilo izvedbo že tako dragega projekta.

Vključitev Madžarske v projekt drugega tira bi bila nesprejemljiva, celo če bi se madžarska vlada odpovedala deležu v Luki Koper, privilegijem za Gysev in vezanim poslom za svoja podjetja. Suverene države ne prepuščajo upravljanja svoje strateške infrastrukture tujim državam, zlasti pa ne sosednjim državam. Interesi Republike Madžarske in njene vsakokratne vlade pač niso nujno tudi interesi državljanov Republike Slovenije. Za razvoj mednarodnega prometa je boljše, da infrastruktura in odločanje o njej ostaneta v domeni posamezne države, kot je praksa v vseh samostojnih državah po svetu in v Evropi, ter da se Republika Slovenija in Republika Madžarska za sodelovanje na tem področju dogovarjata kot enakopravna partnerja.

Celo če pustimo ob strani vprašanje suverenosti, je jasno, da je vključevanje tujega državnega kapitala v upravljanje drugega tira škodljivo. Normalno poslovanje podjetja 2TDK bomo zagotavljali državljani Republike Slovenije preko velikih transferov iz državnega proračuna in drugih javnih sredstev. V osnutku zakona je predvideno, da se bodo stroški 2TDK krili iz naslednjih virov:

- povečanja uporabnine, ki jo bodo plačevali železniški prevozniki – v zakonu ni ocene, koliko bo 2TDK pridobil iz tega naslova;⁷
- 11,8 mio EUR transfera iz DARS-a, ki bo za nekatere AC odseke zaračunal pribitek na cestnino za tovornjake;⁸
- proračunske subvencije, imenovane nadomestilo za dosegljivost drugega tira, ki naj bi zagotavljalo normalno poslovanje 2TDK (torej kritje stroškov + normalen donos na sredstva) – v zakonu ni ocene, koliko bi znašalo to nadomestilo, določeno pa je, da se bo del nadomestila, okvirno 10 mio EUR, financiral z novo takso na pretovor, ki jo bo plačevala Luka Koper, večinsko državno podjetje.

Če upoštevamo zgolj prihodke od DARS-a in Luke Koper, je jasno, da bo 2TDK za servisiranje okoli 300 mio EUR posojil, ki naj bi jih odplačeval do 30 let, že v letu 2018,

⁷ Znesek bo z vidika stroškov financiranja zanemarljiv. »Osnovno« uporabnino bo sicer zaračunaval SŽ-Infrastruktura, ki bo upravljal promet po drugem tiru.

⁸ Znesek 11,8 mio EUR je ocena za leto 2018, ta sredstva bodo seveda z leti naraščala.

ko se gradnja ne bo še niti začela, prejel 22 mio EUR javnih sredstev. Z drugimi besedami: če bodo sprejeti predlogi Republika Madžarske, si bo ta svoj kapitalski vložek hitro povrnila z vezanimi posli, iz poslovanja 2TDK pa bo prejela solidne dobičke, ki jih bomo zagotavljali državljani Republike Slovenije z javnimi sredstvi.⁹

(4) Konec koncev tudi vlada priznava, da bi bila izgradnja drugega tira s kombinacijo javnih in evropskih sredstev najboljša rešitev.¹⁰ Po mnenju vlade je sodelovanje tujega kapitala v izgradnji in upravljanju drugega tira nujno, ker projekt ne sme vplivati na deficit in javni dolg Republike Slovenije. – Ta argument je že od vsega začetka neverodostojen. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 za vse ostale investicije v javno cestno in železniško infrastrukturo predvideva gradnjo po klasičnem modelu. Čeprav so sredstva zanje predvidena ali bodo predvidena v integralnem proračunu, to seveda ne pomeni, da ne vplivajo na primanjkljaj in javni dolg Republike Slovenije. Proračunski primanjkljaj, h kateremu prispeva tudi poraba za te projekte, se namreč ne more financirati drugače kot z zadolževanjem.

Predvsem pa se je treba zavedati, da se bo tudi po modelu javno-javnega partnerstva vsaj del dolga 2TDK po vsej verjetnosti kvalificiral kot javni dolg Republike Slovenije. Skladno s pravili ESA2010 bi se lahko temu izognili samo na dva načina: (1) v podjetju 2TDK bi država lahko imela prevladujoč vpliv (torej večinski delež), vendar le pod pogojem, da bi 2TDK večino prihodkov pridobil na trgu tako kot recimo DARS; (2) podjetje 2TDK bi lahko pridobilo večino prihodkov iz proračuna in drugih javnih dajatev, vendar v tem primeru država v njem ne bi smela imeti prevladujočega vpliva.

Projekt javno-javnega partnerstva ne izpolnjuje nobenega od teh pogojev. Osnutek zakona prepoveduje, da bi bili deležniki 2TDK zasebne ustanove. Večinski lastnik 2TDK bo Republika Slovenije, njegova skupščina (ki lahko v d.o.o.-ju neposredno vpliva na poslovne odločitve) pa kar Vlada RS. Manjšinski deležnik prav tako ne bo zasebni kapital, ampak druga država, Republika Madžarska.

Na podlagi osnutka zakona domnevamo, da 2TDK večine prihodkov ne bo realiziral na trgu. Edini pravi tržni prihodek bo povišanje uporabnine, katerega višina je zanemarljiva. Okoli 12 mio EUR pribitka, tj. transfera povišanih cestnin z DARS-a na 2TDK, naj bi se sicer štelo za tržni prihodek. To je milo rečeno nenavadno, glede na to, da ne bo plačilo za storitve 2TDK, ampak DARS-a, in da se bo začelo zaračunavati leta 2018, ko se izgradnja še ne bo začela.¹¹ A tudi če bi ministrstvu uspelo sodeči dogovor z Evropsko komisijo, je treba upoštevati, da bo največji prihodek 2TDK proračunsko nadomestilo za dosegljivost. Kot rečeno, v osnutku zakona ni podana finančna ocena nadomestila. Glede na to, da bo samo iz naslova takse na pretovor v Luki Koper 2TDK

⁹ V obrazložitvi osnutka zakona z dne 24. marca je recimo zapisano: »Plačilo za dosegljivost se plačuje družbi 2TDK kot plačilo za storitev zagotavljanje dosegljivosti drugega tira za nemoteno izvajanje prevozov. To plačilo zagotavlja RS v višini, ki družbi ob dobrem poslovanju omogoča financiranje vse njene dejavnosti.«

¹⁰ Odgovor vlade poslancu Luki Mesecu 7. 7. 2016: »Vlada seveda ne vidi razlogov, da ne bi z javnimi sredstvi financirala izgradnje drugega tira, če bi za to imela na razpolago potrebna sredstva in se javni dolg ne bi povečal.«

¹¹ Vlada je v odgovoru poslancu Luki Mesecu 7. 7. 2016 zapisala: »Poudariti pa je treba, da se pobrane cestnine po zakonodaji EU lahko namenjajo samo za vzdrževanje cestne infrastrukture. Zato prelivanje prihodkov iz cestnin na investicijo drugega železniškega tira ne bi bilo mogoče.«

že v letu 2018 prejel okoli 10 mio EUR, pa lahko sklepamo, da bo delež javnih dajatev v financiranju 2TDK večji od (kvazi)tržnih prihodkov. Po logiki stvari bi se na ta način javni dolg povečal vsaj za tisti dela dolga 2TDK, ki bo ustrezal deležu Republike Slovenije v njem. Zgodilo bi se natanko tisto, čemur naj bi se vlada z javno-javnim partnerstvom izognila.¹²

Če pa predpostavimo, da bo mogoče večino prihodkov 2TDK vendarle kvalificirati kot tržne prihodke, to pomeni zgolj to, da se dolg 2TDK ne bi prišteval k javnemu dolgu države tudi v primeru, če bi bila edini lastnik 2TDK Republika Slovenija. Kakor koli obrnemo, vladni argumenti proti javni investiciji ne držijo oziroma veljajo enako tako za javno in kot za javno-javno investicijo.

(5) Kot rečeno, finančna konstrukcija projekta ni zaprta. To velja tako za (I) pridobitev sredstev za izgradnjo drugega tira kot za (II) sredstva za zagotavljanje obratovanja drugega tira, posebej za odplačevanje kreditov 2TDK.

V zvezi z zadnjim znova poudarjamo, da v osnutku zakona nista podani oceni povišanja uporabnine za drugi tir niti ni podana ocena višine nadomestila za dosegljivost. Znan sta le pavšalna prispevka DARS-a (pribitek na cestnine v rangu 11,8 mio EUR) in Luke Koper (taksa na pretovor v rangu 10 mio EUR) v letu 2018, ne pa tudi sofinanciranje iz proračuna. To je pomembno tudi z vidika proračunskega primanjkljaja, saj se izdatki za ta del nadomestila za dosegljivost ne bi nevtralizirali z novimi namenskimi prihodki, ampak bi se krili iz integralnega proračuna. Naposled pa je treba upoštevati še tveganje, da Evropska komisija pribitka na cestnino za tovorni promet ne bi odobrila.

V zvezi z vprašanjem pridobitve sredstev je treba opozoriti na več pomanjkljivosti. Oceni evropskih sredstev in kreditov sta podani zgolj okvirno. Vlada recimo pričakuje, da bo pridobila »do 250« mio EUR evropskih sredstev, vsako odstopanje navzdol pa lahko bistveno spremeni finančno konstrukcijo. Po drugi strani vlada predvideva, da bo 2TDK za posojila pri EIB pridobil jamstvo t. i. Junckerjevega sklada (EFSI), čeprav je ta sklad izrecno namenjen kritju javno-zasebnih partnerstev, medtem ko bo 2TDK v celoti v državni lasti. Ne glede na to, ali bo mogoče pridobiti jamstvo EFSI, se postavlja tudi vprašanje, po kakšni obrestni meri se bo lahko zadolžil 2TDK, glede na to, da ima Republika Madžarska slabšo bonitetno oceno od Slovenije in se zadolžuje bistveno dražje od nje.¹³

¹² Povečanje javnega dolga iz tega naslova še ne bi samodejno pomenilo, da Slovenija ne bi izpolnila zahtev Pakta stabilnosti glede zmanjševanja deleža dolga v BDP-ju (ki jih sicer več članic trenutno ne izpolnjuje). Povečanje dolga bi lahko namreč nevtralizirali z zmanjšanjem predfinanciranja proračuna, tj. tistih sredstev, ki so bila v preteklih letih zaradi zaostrenih mednarodnih okoliščin najeta v naprej in niso predvidena za tekočo porabo. Takih sredstev je bilo po podatkih iz Programa stabilnosti lani za 2,7 milijarde EUR.

¹³ Na dan 27. marca je bil zahtevani donos na slovensko desetletno obveznico 1,45 %, na madžarsko pa kar 3,43 %.

(6) Na podlagi navedenega ugotavljamo, da poslanci in javnost v kritični fazi tega projekta še vedno nimamo celovitih informacij o izvedbi projekta in da jih po vsej verjetnosti nima niti vlada. Podatki, s katerimi razpolagamo, pa so zaskrbljujoči, saj kažejo na to, da projekta na zastavljeni način ne bo mogoče izvesti oziroma bo na koncu zahteval veliko več javnih sredstev kot klasična infrastrukturna investicija.

Zato komisiji predlagamo, da sprejme naslednje sklepe:

- 1. Komisija za nadzor javnih financ poziva Vlado RS, da ji v sedmih dneh poroča o tem, kaj zahteva Republika Madžarska v zameno za kapitalski vložek v 2TDK, kako bo zadolžitev podjetja 2TDK vplivala na javni dolg in kako lahko javno-javno partnerstvo pridobi jamstvo sklada EFSI.**
- 2. Komisija za nadzor javnih financ poziva Vlado RS, da ji v sedmih dneh predloži analizo možnosti izgradnje drugega tira na način, da bi 2TDK in drugi tir ostala v izključni lasti R Slovenije.**
- 3. Komisija za nadzor javnih financ poziva Vlado RS, da zavrne zahteve Republike Madžarske po deležu v Luki Koper, d.d., in da že v predlogu zakona, ki bo urejal izgradnjo drugega tira, onemogoči privatizacijo Luke Koper, d.d.**

Na seji komisije bo v imenu predlagateljev sodeloval poslanec dr. Matej T. Vatovec.

Predlagamo, da na sejo povabite:

- dr. Mira Cerarja, predsednika Vlade RS
- dr. Petra Gašperšiča, ministra za infrastrukturo
- mag. Matejo Erman Vraničar, ministrico za finance
- 2TDK, d.o.o.
- Luko Koper, d.d.
- Sindikat žerjavistov pristaniške dejavnosti
- Konfederacijo sindikatov 90 Slovenije (KS90)
- prof. dr. Jožeta P. Damijana, Ekonomska fakulteta UL
- Svet za civilni nadzor projekta Drugi tir, Sinteza - KDC



Luka Mesec
vodja PS ZL