

# ORBANOV STROJEVODJA

Vlada Mira Cerarja pri projektu drugi tir le pridno upošteva načrt, ki so si ga zamislili v Budimpešti, v prostorih vlade Viktorja Orbana. Ne da bi sploh razmislila, kaj ima dejansko od tega Slovenija.

Piše: Vasja Jager

**K**onec lanskega februarja so na ministrstvu za infrastrukturo pripravili kratko sporočilo za javnost, ki v medijih skorajda ni zbudilo zanimanja. V njem so zapisali, da je Slovenija pristopila k pismu o nameri o vzpostavitvi novega evropskega železniškega koridorja, imenovanega Jantarna pot. Na prvi pogled si novica resnično ne zasluži večje pozornosti – slovenski in tuji funkcionarji si vsak teden izmenjajo na stotine dopisov, pri čemer gre največini za rutinsko korespondenco, obveščanje in preverjanje. Toda pismo o nameri, ki ga je v imenu naše države pred dobrim letom podpisal minister za infrastrukturo Peter Gašperšič, je veliko pomembnejše, kot se zdi na prvi pogled. Prav v prizadevanjih za novi železniški koridor namreč tiči bistvo sedanje sage o Luki Koper in drugem tiru – ter tujcih, ki se sučejo okoli njiju.

Jantarna pot je ime dobila po starodavni trasi, po kateri so trgovci že od 16. stoletja pred našim štetjem tovorili jantar z evropskega severa vse do Sredozemlja. Novi železniški koridor bi v grobem teklo po istih območjih: od poljsko-beloruske meje do Slovaške in madžarskega Soprona, od tam pa v Slovenijo – do Kopra. Gre torej za žilo, ki bi Sredozemlje povežala s skrajnim vzhodom Evrope. In najpomembnejši, bolje rečeno neizogibni del te povezave je prav slavni, pregrešno dragi drugi tir od Kopra proti notranjosti celine.

Da bodo od največjega slovenskega infrastrukturnega projekta v zadnjih letih imele koristi predvsem druge države, je ugotovila že razpita študija

OECD iz septembra 2015. Gre predvsem za članice Višegradske skupine – Poljsko, Slovaško, Češko in seveda Madžarsko; povezava s Sredozemljem bi pomembno okrepila njihov položaj v mednarodni trgovini. Prav te države – razen Češke – so si Jantarno pot tudi zamislile; Slovenija se je pobudi pridružila zadnja. V Bruslju so tuhtali in analizirali, potem pa 31. januarja letos s sklepom, ki ga je podpisala komisarka za promet Violeta Bulc, le odločili, da pobudo sprejmejo. Predlagateljicam je uspel velik met; s priznanjem Jantarne poti kot novega evropskega železniškega koridorja je povezava na tej trasi postala ena od strateških prioritov evropske prometne politike. Drugi tir pa je iz slovenskega projekta zrasel v geopolitični sveti gral višegradske četverice. Nobena izmed pobudnic načrtov za Jantarno pot pa nima večjih apetitov po zmogljivi in pretočni povezavi s Kopro od Madžarske.

## Vsi tiri vodijo v Sopron

Madžari prek našega pristanišča na leto prepeljejo približno 1,5 milijona ton blaga (več prometa prek Kopra ustvari le še Avstrija, ki prepelje 6,5 milijona ton). Z dograditvijo drugega tira med Kopro in Divačo bi se ta tonaža znatno povečala, zato so vzhodni sosedje pod vlado Viktorja Orbana pripravljene projekt podpreti z 200 milijoni evrov lastnega denarja. Vložili bi ga v projektno mikropodjetje 2TDK, ki bo pripravljalo razpise za gradnjo proge in jo tudi upravljalo. Pri tem so iz Budimpešte že večkrat javno sporočili, da jih kot bodoče solastnike podjetja 2TDK zanima oboje, prvo



1,9 do 2,1

2,4 do 3

## Osrednje mesto v novem koridorju zaseda madžarski Sopron, kamor se bodo stekali vsi kraki nove evropske povezave.

Multiplikator  
pristaniške  
dejavnostiMultiplikator  
turistične  
dejavnosti

in drugo. To je malce nerodno, saj bi Sloveniji madžarsko (so)upravljanje ključne železniške povezave lahko povzročalo težave, ker bi tako vzhodni sosedje pomembno vplivali na prometne tokove skozi našo državo. Toda Madžarska si želi točno to. In še več.

Kot je razvidno iz zapisnika sestanka predstavnikov obeh držav v Budimpešti lani jeseni, ki ga je razkril novinar Televizije Slovenija Jure Brankovič, Orbanovi zahtevajo, da bi del prevozov po drugem tiru na škodo Slovenskih železnic prevzelo njihovo državno podjetje Gysev Cargo (manjšinski delež v njem ima še Avstrija). To ima – kakšno naključje – v Kopru že od leta 2014 ustanovljeno mirujočo platformo posebej za ta namen. Gre za družbo AR Adria, ki jo je vodil Milan Pučko, nekdanji izvršni direktor koprskih Luke in desna roka Janševega dolgooprtega predsednika uprave Roberta Časarja. Madžari so Pučka zamenjali le nekaj mesecev, preden je lanskega novembra sedel na zatožno klop koprskega sodišča – AR Adria pa je ostala; danes jo uradno zastopa Akos Attila Viczian iz Budimpešte. Četudi podjetje na slovenskih tirih niti približno ni igralec, ki bi zbujal strahospoštovanje, se to lahko čez noč spremeni. Dovolj je, da njegov končni lastnik – Orbanova vlada – razveže mošnjo. Pravzaprav se to že dogaja. Pred tremi tedni so iz podjetja Gysev Cargo sporočili, da so pri nemškem Siemensu naročili pet novih lokomotiv in si pridržali pravico, da nabavijo še štiri, v sporočilu za javnost so zapisali, da bodo opravljale »prevoze tovara od Poljske do Jadrana«. Torej po Jantarni poti oziroma drugem tiru.

Kako pomemben je ta za Gysev, zgovorno pričajo vznesene izjave, s katerimi so v podjetju sprejeli nastanek že omenjenega pisma o nameri o vzpostavitvi Jantarne poti. »Projekt ima za nas izredno strateško vrednost,« je zapisal izvršni direktor Gyseva Szilard Kövesdi, direktor mednarodnih operacij Laszlo Mosoczi pa je šel še korak dlje – in razkril, kdo je resnični avtor koncepta Jantarne poti: »Dejavno smo podpirali prizadevanja za vzpostavitev evropskega koridorja na osi sever–jug; s tem, ko so pismo o nameri podpisali prometni ministri štirih držav, sedaj končno vidimo sadove svojega dela.« Jantarna pot je torej predvsem projekt madžarske države in Gyseva, ki sta zanj očitno lobirala v Ljubljani in Bruslju. To je povsem logično: osrednje

mesto na novem koridorju zaseda madžarski Sopron, kamor se bodo stekali vsi kraki nove evropske povezave. Tam ima prav Gysev svoj najpomembnejši in najsodobnejši terminal.

### Za begunce žica, za zabojnike – Koper

Madžarska z vzpostavitvijo Jantarne poti za svojih 200 milijonov evrov vložka v projekt pričakuje še več kot zgolj upravljanje železnice iz Kopra in povečanje tržnega deleža v slovenskem tovornem železniškem prometu. V Budimpešti vse od razpada avstro-ogrske monarhije »sanjarijo« o lastnem pristanišču; to ostaja velika želja tudi pod sedanjo vlado. »Država (...) ne sme zanemariti priložnosti za pomorsko trgovino, zato potrebuje izhod na morje,« je 4. marca lani na sestanku v Budimpešti premier Orban poučeval svoje diplomate. Isti Orban, ki v govorih grmi proti globalizaciji in multikulturalnosti in ki je južno mejo države nepredušno zatesnil z bodočo žico. A Madžarska je zaprta le za množice revežev, ki jih ustvarjajo strukturna neskladja neoliberalizma, na stečaj pa je odprta za tokove delitve presežkov, izčrpanih iz tretjega sveta. Orban je madžarskim veleposlanikom priznal, da je njegova vlada izhod na morje najprej skušala zagotoviti prek hrvaške Reke, »ko pa je dogovor propadel, smo se osredotočili na drugo možnost – sodelovanje s Slovenci.« Ti so se očitno izkazali za uslužnejše.

Čeprav so se po razkritju omenjenega zapisnika sestanka v Budimpešti Madžari uradno nekoliko umaknili in se odrekli zahtevi po neposrednem deležu v Luki Koper, se njihov stoletni sen ne more razbliniti kar tako. In se tudi ni – ko je na začetku meseca Ljubljano obiskal Orbanov zunanji minister Peter Szijjarto, je zelo jasno povedal, da Madžari kapitalski vstop v 2TDK pogojujejo s sodelovanjem svojih logistov »v holdingu, ki bo oblikovan za projekt drugega tira.« Gre za shemo, pod katero bi skupaj nastopili Gysev, 2TDK in Slovenske železnice; ta model bi Madžarom prek kapitalskih vložkov omogočil odkrito obvladovanje pristanišča in slovenskega nacionalnega železniškega operaterja. Toda pri Slovenskih železnicah pravijo, da gre zgolj za pobožne želje in da španovija z madžarskimi konkurenti ne pride v poštev. »Z Gysevom ni bilo nobenih pogovorov na to temo. Tudi če bi nam kdo predstavil takšno zamisel, bi jo gladko zavrnil. Kaj se pogovarjajo



Madžarski je v Bruslju uspelo oblikovati nov evropski železniški koridor, t. i. Jantarno pot, katerega najbolj pomemben del je prav drugi tir Divača-Koper.

na meddržavni ravni, pa ne vem,« pravi generalni direktor SŽ Dušan Mes.

Szijjarto pa je razkril še en način, na katerega skušajo Madžari priti do tako želenih pomolov in skladišč na Obali – dolgoročni najem dela zmogljivosti koprskega pristanišča. To je povsem v skladu z besedami državnega sekretarja na ministrstvu za infrastrukturo Jureta Lebna, da Slovenija Madžarom ne misli prepustiti niti odstotka lastniškega deleža v Luki Koper. Kajti če bi tuji lahko najeli del koprške infrastrukture, neposrednega lastništva nad pristaniščem niti ne bi potrebovali – saj bi že z najemom prišli do tako želenih zmogljivosti ob morju. Elegantno in učinkovito, brez razdiranja koncesijske pogodbe, brez poseganja v lastniško strukturo Luke Koper in brez kršitve njene statusa strateške državne naložbe. Pri teh kupčkanjih gre vladi na roko tudi skorajšnji iztek mandata nadzornega sveta koprškega pristanišča; s tem dobiva popolnoma proste roke za menjavo uprave Dragomirja Matića,

**Madžarska ne bo razmetavala denarja za slovenske ture, temveč bo vlagala v logistiko, v vagono z dragocenim tovorom, ki edini ustvarjajo dodano vrednost.**



**Za vzpostavitev sodobnih železniških povezav od Kopra do Madžarske bomo porabili skoraj dve milijardi evrov. Madžari za 465 milijonov vredno posodobitev proge od Pragerskega do Hodoša niso prispevali nič – vseeno pa se je premier Cerar lani junija ob odprtju prenovljene proge zadovoljno slikal s Petrom Szijjartom, njihovim ministrom za zunanje zadeve in trgovino. / Foto: Nebojša Tejić, STA**

ki ostro nasprotuje predstavljenemu konceptu gradnje drugega tira (Matiča in sodelavce moti zlasti milijonska pristojbina, s katero naj bi Luka sofinancirala projekt).

Pri tem je treba imeti pred očmi, da v kontekstu priključitve Kopra na Jantarno pot madžarskih 200 milijonov evrov niti ni tolikšen znesek, da bi se zanj udinjali Orbanu, pravi nekdanji diplomat in poznavalec mednarodnih odnosov Borut Šuklje. »Madžarov po mojem mnenju pri projektu drugega tira sploh ne potrebujemo. Prepričan sem, da bi Slovenija lahko naložbo speljala sama z vložki iz proračuna, Luke Koper in Slovenskih železnic.« Navsezadnje je naša država brez centa madžarske pomoči posodobila železnico med Pragerskim in Hodošem, kar je bil prvi pogoj, da gradnja drugega tira iz Kopra sploh postane smiselna. Pa je šlo za poštene zneske – 465 milijonov evrov; od tega je morala Slovenija sama

zagotoviti dobro polovico, preostalo pa je primaknil evropski kohezijski sklad. Poleg 1,4 milijarde, kolikor bo stal drugi tir Divača–Koper, bodo torej dela na progah, od katerih bodo imeli največ koristi prav Madžari, skupaj stala skoraj dve milijardi – »dobri sosedje« pa naj bi primaknili le približno desetino tega zneska. Ter v zameno dobili pomembno besedo v slovenski logistiki. Mimogrede, to, da so Madžari financiranje proge do Hodoša prepuščili Sloveniji (in Bruslju), ni odvrnilo predsednika vlade Mira Cerarja od stiskanja roke in serenadiranja ministru Szijjartu na slovesnosti ob odprtju prenovljene proge.

#### **Orban ima raje čardaš**

Za slovenske ture in pristanišče pa se ne zanima zgolj Madžarska, temveč tudi druge pobudnice Jantarne poti. Slovaška je zanimanje za Koper jasno pokazala že v času vlade

Janeza Drnovška leta 2000 s podpisom sporazuma o uporabi koprškega pristanišča; v njem je med drugim določeno, da bo Slovaška »pospeševala naložbe slovaških podjetij v koprsko pristanišče, v njegovo infrastrukturo in tudi v industrijske in druge objekte ter naprave...«. Slovaki so po pretovorjeni tonaži tretji med najpomembnejšimi strankami Luke Koper in kot Madžari so tudi oni navdušeni nad krepitvijo njenih povezav z zaledjem. »Vemo, da naši poslovni partnerji z Bližnjega vzhoda in iz Azije morda dajejo prednost Kopru, zato je gradnja drugega tira pomembna ne le za pristanišče, ampak tudi za povečanje možnosti za naše izvoznike,« je septembra 2015 ob obisku v Kopru dejal slovaški minister za promet Dan Tok. Drugače od Madžarov si slovaška država menda ne more privoščiti, da bi podpirala gradnjo železnice v Sloveniji; Tok je pred dobrim letom in pol dejal, da bi drugi



## Slovenija je brez centa madžarske pomoči posodobila železnico med Pragerskim in Hodošem, ki je bila prvi pogoj za to, da gradnja drugega tira iz Kopra sploh postane smiselna.



Zmogljivost Luke Koper mika tako Madžarsko kot tudi Češko, predvsem zaradi njune avtomobilске industrije v zaledju. /Foto: Borut Krajnc

tir lahko zanimal kvečjemu njihove zasebne vlagatelje. Vendar to za zdaj ni mogoče, saj zakon o gradnji drugega tira, ki ga je – ob zgražanju civilne družbe, zbrane okoli ekonomista Jožeta P. Damijana – v državni zbor vložila vlada, predvideva le možnost sodelovanja drugih držav, ne pa zasebnih družb. Gre za pogruntavščino, ki so jo na ministrstvu za infrastrukturo krstili za princip »javno-javnega partnerstva« – profesor mednarodnih financ Mojmir Mrak pa jo je prejšnji teden v oddaji Tarča na nacionalni televiziji raztrgal kot popoln nesmisel.

Poleg madžarskega podjetja AR Adria danes v Sloveniji posluje še ena družba, ki podpira drugi tir za tuje prevoznike. Gre za Primol, ki mu je 6. januarja uspelo pridobiti licenco agencije za železniški promet za prevoze po slovenskih tirih. Direktor Matjaž Mesec je potrdil, da podjetje uradno zastopa tuja logista PPD in AWT, za katera »predvsem skrbi za organizacijo prevozov in koordinacijo med prevozniki«. Prvi prihaja iz Hrvaške in menda v slovenski infrastrukturi ne vidi strateške prioritete, pravi Mesec; naši tiri so za PPD zanimivi predvsem kot povezava z Italijo, koprškega pristanišča pa ne

potrebuje, saj je družba pred dvema letoma prevzela hrvaško pristanišče Ploče. Precej pomembnejša je za zgodbo o navezavi Kopra na Jantarno pot prek drugega tira skupina AWT, ki prihaja iz Češke, sicer pa jo lastniško obvladuje poljski koncern PKP Cargo.

Gre za uveljavljeni imeni med evropskimi železniškimi prevozniki. Samo AWT razpolaga z več kot 160 lokomotivami in več kot pet tisoč tovornimi vagoni, v lasti pa ima tudi velik zaledni terminal Ostrava-Paskov. Prav zaradi tega je za Čehe sodelovanje z edinim slovenskim pristaniščem še posebej zanimivo, pravi Mesec: »AWT prek Luke Koper že sedaj opravlja prevoze; za zdaj na teden prepeleje tri do štiri pare vlakov z zabojniki in enega do dva para z avtomobili, kar na leto zneso skupaj približno 400 vlakov v eno smer. Te številke bi se lahko tudi podvojile, če bi bilo mogoče organizirati daljše in težje vlake iz Kopra.« Direktor Primola pojasnjuje, da se z odprtjem Jantarne poti Čehom in Poljakom ponuja dragocena možnost preusmeritve blagovnih tokov, ki sedaj potekajo pretežno prek severnih evropskih pristanišč, na traso, ki vodi iz Kopra. Kljub temu se ne AWT ne Primol – drugače od Madžarov – s slovenskimi odločevalci ne pogajata o

vlaganjih v drugi tir ali o vplivu na Luko Koper, je še zatrdil Mesec.

To potrjuje, da imajo pomembno besedo pri pogovorih s Cerarjevo vlado Madžari, ki so zasnovali in na evropski ravni zlobirali koridor Jantarna pot in ki sedaj prek vlaganj v drugi tir oziroma projektno podjetje z TDK uresničujejo staro željo po izhodu na morje. Da o tem ne more biti nobenega dvoma, izhaja tudi iz pogovora ministra Szijjarta za madžarsko agencijo MTI, v katerem je med drugim dejal, da »bodo v zameno za našo podporo projektu madžarske družbe vzpostavile prisotnost v Luko Koper prek dolgoročnih pogodb o najemu ...«. Za zgolj 200 milijonov evrov bi tako Madžarska dobila odločilen vpliv na železniške poti od Kopra do Hodoša, ki bodo skupaj pogoltnile slabi dve milijardi evrov, in prišla do nadzora vsaj nad delom edinega slovenskega pristanišča.

Jasno je namreč, da Madžarska ne bo razmetavala denarja za slovenske tire, temveč bo vlagala v logistiko, v vagonce z dragocenim tovorom, ki edini ustvarjajo dodano vrednost. Ta bo po teh načrtih seveda končala na Madžarskem, to nakazujejo tudi neuradne informacije, da so sosedje kapitalski vložek v drugi tir Koper-Divača nekaj časa pogojevali z vezanimi vlaganji Slovenije v Gysevov zaledni terminal v Sopronu, srcu Jantarne poti. V tem primeru bi Koper kljub drugemu tiru imel zgolj vlogo tranzitnega pristanišča z omejenim dometom, ki bi zadovoljevalo le interese globokega zaledja onkraj Prekmurja.

Toda kljub takšnim igricam imata premier Cerar in pomemben del slovenske politike Orbana in njegovo garnituro zelo v čišlih – tudi če Orban sam ni najbolj navdušen nad Slovenci. »Moram reči, da so ti ljudje precej bolj hladni od nas Madžarov. Dovolj je že, da človek pogleda naš narodni ples čardaš in ga primerja s slovenskimi,« je lani na že omenjenem srečanju z diplomati v Budimpešti te poučeval o antropoloških posebnostih podalpskih ljudstev. Ter potarnal, da je »težko najti skupni imenovalec teh dveh narodov«. Toda vse se da, če se le hoče. No, če jim uspe veliki met pri projektu drugega tira, bodo lahko v Budimpešti do jutranjih ur poskakovali v ritmu čardaša. Morda se ga bodo do takrat dokončno naučili tudi naši politiki, ki pri projektu drugega tira nerodno, zato pa toliko vztrajneje plešejo, kot Madžari godejo. x