

# Luka Koper je ključni generator logističnih storitev - ne le za Slovenijo

Jože Volfand

Nedokončana zgodba o gradnji II. tira železniške proge Divača – Koper je zlasti po objavi študije OECD, še prej pa zaradi slabih signalov o finančni participaciji iz Bruslja, vnovič vzbudila različne strokovne in politične odzive. Zagovornikov in nasprotnikov naložbe. Vladna stališča se sicer niso spremenila, a logisti in drugi deležniki se bojijo, da je projekt spravljen v predal in da ni dovolj konkretnih potez. Luka Koper razmišlja o alternativni rešitvi. Zato smo več deležnikom poslali nekaj vprašanj in jih povabili, da povedo, kaj je potrebno narediti, da II. tir ne bo ostal na papirju. Na koncu ankete pa smo k nekaterim aktualnim odgovorom povabili ministra dr. Petra Gašperšiča.



Vprašanja so bila naslednja:

1. Kdo bi moral prevzeti vlogo investitorja pri izgradnji II. tira in kakšna bi naj bila finančna konstrukcija projekta?
2. Koliko je realno razmišljanje Luke Koper o alternativni rešitvi, če do leta 2020 ali 2022 ne bo zgrajen II. tir?
3. Kaj za dolgoročni razvoj Slovenije, njen prometni položaj v Evropi in gospodarstvo pomeni, če bo zastal razvoj Luke Koper, še posebej zdaj, ko je dobila nove partnerje v avtomobilski industriji?
4. Katere ukrepe bi morala sprejeti vlada?

## Vlada mora ustanoviti družbo za prenovo železniškega omrežja

Mag. Ernest Gortan, predsednik uprave Intereurope:

1. Projekt II. tira ne more biti zanimiv za zasebnega investitorja, saj ta pri svoji

kalkulaciji upošteva le svoje neposredne koristi. Zato je lahko investitor samo država oziroma družba, ki bi jo država pooblastila za izpeljavo projekta. Za državo je projekt investicije v II. tir seveda ob upoštevanju tako neposrednih kot tudi posrednih koristi uporabe infrastrukture več kot upravičen. Finančno konstrukcijo bi morali zapreti z nepovratnimi evropskimi sredstvi in s posojili pri Evropski investicijski banki oziroma z izdajo obveznic.

2. Alternativna navezava na italijansko železniško omrežje ni realna, saj bi se zaradi dolgotrajnosti postopkov prostorskega umeščanja rok izgradnje pomaknil predaleč v prihodnost. Poleg tega bi se zaradi premika blaga na železniške tire izven Slovenije odrekli trženju železniških kapacitet v Sloveniji.

3. Luka Koper predstavlja ključni generator logističnih storitev za blagovne tokove za države srednje in jugovzhodne Evrope. Zastoj razvoja bi pomenil predvsem izgubljeno veliko priložnost Slovenije, da izkoristi svojo konkurenčno prednost odlične geografske lege. S tem bi se Slovenija odrekla možnosti, da preko multiplikacijskih učinkov zagotovi nadaljnji razvoj regije in preko novih kvalitetnih dolgoročnih delovnih mest zagotovi višji življenjski standard svojih prebivalcev.

4. Vlada bi morala po vzoru DARSA ustanoviti družbo, ki bi bila odgovorna

za prenavo ključnih odsekov železniškega omrežja v Sloveniji. Prva naloga bi morala biti optimizacija tehničnih zahtev II. tira glede na finančne zmožnosti projekta, izpeljava mednarodnega razpisa za izvedbo investicije in zaprtje finančne konstrukcije s pomočjo državnih poroštev.

## Luka Koper mora poiskati izhod v sili

**Dragomir Matic, predsednik uprave Luke Koper:**

V Luki Koper že vrsto let opozarjamo na problematiko enotirne železniške povezave pristanišča z zaledjem, saj več kot 60 odstotkov blaga, ki prihaja oziroma zapuša pristanišče, potuje po železnici. Ta namreč predstavlja veliko tveganje zaradi morebitnih okvar ali nesreč, ki lahko pristanišče za daljši čas odrežejo od sveta. Po drugi strani pa ocenjujemo, na podlagi naših strateških načrtov, da bo obstoječi tir zasičen že leta 2020.

Slovenska politika obljublja dodaten tir že dvajset let. Številne spremembe tras tega tira, tehnologije in izvedbenih pristopov so pripeljali do projekta, ki je v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja in katerega vrednost je bila ocenjena na 1,4 milijarde evrov. V Luki Koper nismo sodelovali pri pripravi tega projekta, zato tega ne moremo komentirati. Prav tako ne bomo odločali, kdo in kako bo projekt financiral. To ne pomeni, da se želimo izogniti konstruktivnemu doprinosu k reševanju tega vprašanja. Ne moremo pa se strinjati z oceno OECD, ki postavlja pod vprašaj razvojne načrte naše družbe in kot alternativo dodatnemu tiru ponuja zaledni kontejnerski terminal. To zamisel je kot neracionalno ocenila vsa slovenska logistična skupnost.

Dejstvo je, da Slovenija ne bo dobila dodatnega železniškega tira med Koprom in Divačo do leta 2020, ko bo obstoječi tir zasičen. To pomeni, da se bo tovor bodisi preusmeril na ceste, kar je sporno z ekološkega in varnostnega vidika oziroma se bodo stranke preusmerile na druga pristanišča. Posledica bo, da bo pretovor v Kopru začel upadati, kar bo neposredno vplivalo tudi na ostala slovenska logistična podjetja oziroma tiste subjekte, ki Koper uporabljajo za čezmorsko trgovino držav srednje Evrope. Zato ne moremo sedeti križem rok. V Luki Koper razmišljamo o alternativah. Kot najmanj slaba se nam zdi železniška povezava s Trstom, o kateri se je v preteklosti že razmišljalo. Pri tem moramo poudariti, da ne gre za nadomestek dodatnega tira, ampak za izhod v sili, na katerega bi preusmerili viške tovora, ko bi bil obstoječi tir zasičen.

## Slovenija si ne sme dopustiti, da izpade iz jedrnih omrežij EU

**Čedomir Bojanič, Fining d.o.o. in Sekcija pristaniških špediterjev:**

Upoštevač strateške usmeritve Republike Slovenije, resolucijo o pomorski usmeritvi ter nacionalni program o razvoju slovenske železniške infrastrukture, je brez dvoma Republika Slovenija tista, ki mora poskrbeti za izgradnjo železniške infrastrukture. Seveda mora biti investicija premišljena in izvedena tako, da bo eksploatacija proge skozi leta zagotavljala razvoj logistike in z njo povezanih dejavnosti, kakor tudi ustvarjala pričakovane makroekonomske učinke ves čas obstoja.

Ideja Luke Koper o alternativni rešitvi preko Italije (tir Koper-Trst) je, z vidika reševanja težav prepustnosti, prej provokacija kakor realna rešitev. Upoštevač čas za pridobivanje različnih soglasij, odkup zemljišč, pripravo dokumentacije in samo izvedbo ni realno pričakovati, da bi projekt kdaj zaživel. Glede na prepustnost proge Trst-Divača in ob dejstvu, da tudi na tej relaciji ne bo v kratkem II. tira ima povezava koprškega pristanišča na italijansko železniško omrežje omejeno uporabnost. Bypass preko Italije bi bil voda na mlin Republike Italije, ki bi na ta način končno dosegla to, za kar se bori že veliko časa - "izključitev" Slovenije iz jedrnih omrežij Evropske Unije (trenutno preko slovenskega ozemlja potekata dva koridorja jedrnega omrežja Ten-T, Medieranski in Jadransko-Baltski).

Slovenija ima zaradi svoje geografske lege idealno, če ne kar strateško pozicijo, po kateri teče najkrajša morska pot za države srednje (Avstrija, Bavarska) in vzhodne (Madžarska, Slovaška, Češka) Evrope. V naši sosesčini so velika industrijska središča, ki se preko Slovenije oskrbujejo s surovinami in polizdelki z Daljnega Vzhoda, kasneje pa preko Slovenije svoje končne izdelke izvažajo povsod po svetu. Geografska lega je zanimiva tudi za države iz severa Evrope (Poljska, Nemčija, Nizozemska), ki preko Slovenije trgujejo z mediteranskimi državami (Turčija, Izrael, Egipt, ...). Obenem moram opozoriti na t.i. "short sea" plovo po morskih avtocestah, pomembno predvsem za logistiko v EU. Neizgraditev II. tira bi Slovenijo zagotovo izločila iz mreže jedrnih evropskih železniških koridorjev (Ten-T). Posledično to pomeni konec evropskih sredstev za razvoj železniške infrastrukture, ki je hrbtenica trajnostne logistike. Zagotov pa bo negativnih učinkov na razvoj logistike še več. Naj opozorim, da zamuda pri gradnji II. tira ne bo negativno vplivala le na Luko Koper d.d. in družbe, ki so



mag. Ernest Gortan



Dragomir Matic



Zvonimir Britovšek



Robert Sever



dr. Andrej Godec



Tina Bučič



Violeta Bulc

## ANKETA O II. TIRU

neposredno in posredno povezane z logistiko (špedicije, prevozniki, inšpekcijske hiše, ...), ampak tudi na vse tiste uporabnike logističnih storitev, ki so svojo konkurenčno prednost gradili predvsem na odlični legi v srednji in vzhodni Evropi. Teh pa ni malo (Kia, Hyundai, Samsung, General Electric, Mercedes, ...).

Vlada bi morala v najkrajšem možnem času pridobiti gradbeno dovoljenje in pripraviti vse potrebno za mednarodni javni razpis za zbiranje ponudb ter začeti izgradnjo. V nasprotnem se lahko poslovimo od razvoja logistike na slovenskem.

## Državi se naložba v II. tir splača

**Robert Sever, GZS, Združenje za promet in Rok Svetek, Inicijativa za modernizacijo železniške infrastrukture:**

Zaradi velikega razvojnega potenciala naj financiranje in izgradnjo drugega tira izvede država. GZS-Združenje za promet predlaga, da naj država, če se želi izogniti povečanju javnega dolga zaradi najetih kreditov, sklene z DARS-om mandatno pogodbo o izgradnji drugega tira. DARS se za to naložbo zadolži v svojem imenu in za svoj račun, vendar na podlagi poročstva države.

Projekcije vseh mednarodnih inštitucij kažejo, da bo do leta 2030 Luka Koper najmanj podvojila obseg pretovora, zelo verjetno pa še bolj. Zasilne rešitve, ki se izvajajo na obstoječem industrijskem tiru, so nezadostne. Vse modernizacije in nadgradnje obstoječega industrijskega tira med Koprrom in Divačo ne uspevajo slediti hitri rasti pretovora v Koprju, saj Luka Koper povečuje pretovor za 1 milijon ton letno. Predlogi glede izgradnje zalednega kontejnerskega terminala v Divači kot »začasne alternative« drugemu tiru pa so ne samo ekonomsko nerentabilne za logistična podjetja, pač pa tudi srednjeročno neizvedljive alternative zaradi dolgotrajnega umeščanja v prostor in navezovanja na avtocestno in železniško infrastrukturo.

Izgradnja drugega tira je nujnost – tako z vidika ekonomskih koristi in razvojnih vidikov kot z vidika širših družbenih koristi. Druge države pospešeno vlagajo v izgradnjo železniškega omrežja. Evropska komisija spodbuja izgradnjo sodobnega železniškega omrežja v Evropi s 25 milijard evrov nepovratnih sredstev do leta 2020. Avstrija pospešeno gradi nove železniške proge v smeri sever – jug, da bi avstrijsko gospodarstvo z bolj zmogljivimi in sodobnejšimi progami povezala s severno jadranskimi pristanišči ter z južno Evropo vse do Španije in na drugi strani na severu vse do Baltika. Avstrijska vlada si je izračunala, da se Avstriji splača izgraditi obvoznico okrog Slovenije, saj računa, da Slovenija svojega

železniškega omrežja ne bo dogradila in posodobila in bo s tem zaslužek prepustila avstrijskim logistom.

Izgradnja drugega tira res ni komercialno zanimiva za zasebnega investitorja, ker so zaradi nizke uporabnine, ki jo lahko iztrži od uporabnikov, dobe vračanja naložbe zelo dolge (100 let ali več). Splača pa se državi. Če vzamemo metodologijo Evropske komisije, ki se uporablja pri izračunih ekonomske upravičenosti infrastrukturnih projektov, ki so sofinancirani z evropskimi sredstvi, lahko med koristi od uporabe infrastrukture štejemo časovne prihranke, eksterne koristi od izboljšanja okolja, energetske in obratovalne koristi, dodano vrednost v Luki Koper v času uporabe infrastrukture, dodano vrednost ostalih logistov, druge makro učinke od uporabe (razvoj novih dejavnosti), ostanek vrednosti infrastrukture. K temu pa moramo seveda prišteti še makroekonomske učinke ob gradnji infrastrukture na celotno gospodarstvo (to je multiplikativne učinke na povečanje BDP).

Ekonomske izračune kažejo, da če vse te letne koristi seštejemo (in diskontiramo po 5 % letni stopnji), bi neto sedanja vrednost vseh koristi v drugi tir po 30 letih uporabe znašala dobrih 3,3 milijarde evrov, pri čemer dobro polovico koristi prinesejo takojšnji multiplikativni makroekonomske učinki od izgradnje drugega tira. Če odštejemo sedanjo vrednost stroška same investicije, bi neto korist od izgradnje drugega tira znašala dobre 2,3 milijarde evrov. Drugače rečeno, če bi se država za izgradnjo drugega tira zadolžila po 5 % obrestni meri, bi za vsak vloženi evro neto zaslužila 2,5 evra. Če pa bi se zadolžila po 3 % obrestni meri, bi za vsak vloženi evro neto zaslužila 3,3 evra. Če pa upoštevamo, da je mogoče za do 40 % naložbe pridobiti nepovratna evropska sredstva, za preostanek naložbe pa ugodne kredite Evropske investicijske banke (po 1 % obrestni meri), se ekonomika projekta še bistveno bolj poveča.

Vprašanje torej ni, ali se projekt izgradnje drugega tira splača ali ne, pač pa, kako naložbo najbolj učinkovito izvesti in najbolj racionalno financirati.

Edina realistična in stroškovno ugodna varianta financiranja izgradnje drugega tira je, tako kot v vseh ostalih evropskih državah, prek države. Če se slovenska vlada želi izogniti povečanju javnega dolga zaradi najetih kreditov za izgradnjo drugega tira, je najbolj primeren model tak, kot je bil uporabljen pri izgradnji avtocest. Država lahko denimo z DARS-om sklene mandatno pogodbo o izgradnji drugega tira, pri čemer se DARS za to naložbo zadolži v svojem imenu in za svoj račun, vendar na podlagi poročstva države. Pri tem lahko zaradi prvovrstnega poročstva za investicijo pridobi najbolj ugodne vire na trgu, denimo kredite pri Evropski investicijski banki. Seveda pa je pred

začetkom investicije, tudi zaradi spremenjenih okoliščin na trgu gradbeništva, potrebno vrednost investicije še enkrat ovrednotiti po mednarodnih standardih in z uporabo neodvisnih domačih in tujih strokovnjakov. Ko bo projekt tako pripravljen in opredeljena finančna konstrukcija, pa mora vlada na mednarodnem razpisu pridobiti najbolj ugodnega ponudnika za izvedbo samega projekta.

## Država mora ustanoviti projektno družbo

**Zvonimir Britovšek, dr. Andrej Godec, prof. dr. Marko Pavliha, DRC, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije:**

1. Slovenija bi morala biti zaradi svoje geografske lege in tesne vpetosti v globalne mednarodne prometne tokove dolgoročno strateško zainteresirana za razvoj in vzdrževanje svojega prometnega omrežja, železniškega in tudi cestnega. Veliki infrastrukturni projekti, med katere spadajo izgradnja, razširitev in modernizacija železniškega kot tudi cestnega oziroma avtocestnega omrežja, predstavljajo velik zalogaj, ki presega finančni potencial ene generacije. Vlaganje v velike infrastrukturne projekte moramo razumeti kot dolgoročno naložbo sedanjih in prihodnjih generacij.

Finančna konstrukcija za realizacijo projekta II. tira, se lahko gradi na evropskih sredstvih, namenskih sredstvih, kreditu EIB in/ali izdaji obveznic (kupile bi jih lahko npr. države, tudi družbe, ki kažejo interes in podporo gradnji drugega tira). Iz finančne konstrukcije in zahtevnosti projekta izhaja, da je potrebno projekt izvajati v okviru za to posebej ustanovljene projektne družbe v 100 % lasti države. To je potrebno, med ostalimi prednostmi, ki jih taka organizacija nudi, zaradi možnosti uporabe različnih virov financiranja.

2. Predlagana alternativna rešitev izgradnje železniške povezave Koprna s Trstom dolgoročno pomeni veliko tveganje in odvisnost od sosednje države. To je v tem trenutku tako absurdna rešitev kot zaledni terminal v Divači. Vse potencialne je potrebno združiti in realizirati projekt II. tira. Ne bodimo naivni, ali nas zgodovina ni nič naučila?

3. Slovenija leži na stičišču važnih evropskih prometnih koridorjev, po drugi strani pa je s svojo ozemeljsko majhnostjo otoček, ki ga je zelo enostavno obvoziti. Če se ne bomo kot država aktivirali in razvijali vseh svojih potencialov, med katere spada prometna infrastrukturalna mreža, bodo naš vagon z globalnega razvojnega vlaka preprosto odklopili, kar pomeni stagnacijo in posledično odmiranje slovenske logistične industrije.

4. Vlada, zavedajoč se sprejetih obvez preteklih vlad, mora nemudoma korigirati svoje sklepe, sprejete februarja tega leta, oziroma sprejeti sklepe, ki bodo »zelena luč« za izvedbo projekta. Sprejeti je potrebno torej sklepe, ki se nanašajo na finančno konstrukcijo projekta in ustanoviti projektno družbo.

## Razvoj Luke Koper mora biti hitrejši

**Tina Bučić, DRI upravljanje investicij:**

1. DRI je državna inženirska družba, ki strokovno pokriva vsa področja načrtovanja, priprave in sodelovanja pri izvedbi investicij, razen finančnega inženiringa. Zato lahko na vaše vprašanje odgovorimo splošno. V kolikor ekonomska politika države oziroma makro-fiskalni okvir, ki jo podpira, ne omogoča realizacije tega velikega projekta brez sočasnega škodljivega učinka izrivanja drugih nujnih infrastrukturnih investicij na slovenski železniški in cestni infrastrukturi, kot državni inženir s skrbjo in odgovornostjo za celotno slovensko prometno infrastrukturo razumemo odločitev Vlade RS, da projekt izvede v okviru javno-zasebnega partnerstva.

2. Vsak gospodarski subjekt mora analizirati pogoje poslovanja, možna tveganja in alternative in temu prilagajati svoj strateški razvoj. Študija OECD/ITF je ponudila eno od možnih alternativ z zalednim terminalom, ki je v svetu v pristaniški in logistični dejavnosti precej običajna rešitev za premoščanje prostorskih in/ali prevoznih omejitev, ko takojšna izgradnja nove infrastrukture iz takega ali drugega razloga ni možna.

S prometno-tehničnega vidika ocenjujemo, da železniška povezava med Koprom in Trstom ne more predstavljati alternativne rešitve drugemu tiru, saj je tržaški železniški sistem z vidika zagotavljanja dodatne pretočnosti na nek način še večje »ozko grlo« kot obstoječi (»prvi«) tir med Koprom in Divačo. Na morebitni neposredni železniški povezavi med Koprom in Trstom je po naši oceni torej pričakovati promet predvsem v obratni smeri, iz Trsta v Koper in naprej po drugem tiru, ko bo zgrajen.

3. Razvoj v Luki Koper nikakor ne more in ne sme zaostati. Obratno; razvoj mora biti hitrejši in Luka Koper mora pospešeno osvojiti tudi nove trge. V javnosti se je postopoma uveljavilo prepričanje, da nadaljnji razvoj Luke Koper brezpogojno ni mogoč brez takojšne izgradnje drugega tira. Strokovnjaki mednarodne organizacije OECD, katere članica je tudi Republika Slovenija, utemeljujejo, da je to zmotno prepričanje in v primeru, da takojšna izgradnja iz kakršnegakoli razloga ni mogoča, predlagajo vmesno rešitev, ki bi Luki Koper omogočila, da v času do izgradnje

drugega tira raste z nezmanjšanim tempom in s tem zagotovi tovor za novozgrajeni tir. Strokovno gledano bi taka rešitev bistveno zmanjšala tveganja tako zasebnim vlagateljem kot državi, s čemer bi znatno izboljšala pogoje za realizacijo načrtovane investicije. Glede na dejstvo, da je Luka Koper posredno v večinski lasti države, poleg tega pa ima koncesijo za upravljanje in razvoj javne infrastrukture, je razumno pričakovati, da svoje razvojne potenciale pospešeno realizira in državi kot lastniku in (so)investitorju omogoči pogoje za manj tvegano realizacijo investicije, ki bo dolgoročno jamčila neomejeno konkurenčno prednost Luke Koper. Verjamemo, da lahko pogoje za dolgoročni razvoj Slovenije zagotovimo le z ekonomsko učinkovito razvojno vizijo in skupnimi prizadevanji, morebitna ultimativna in izključujoča stališča nas od tega cilja lahko zgolj oddaljujejo.

4. Vlada RS je že februarja letos sprejela sklepe, v katerih se je opredelila do nekaterih vprašanj in vsem deležnikom postavila okvire za delo. Predvsem je nedvoumno artikulirala izhodišče, da projekta drugega tira hkrati z drugimi nujnimi investicijami v prometno infrastrukturo (tako razvojnimi kot tistimi na področju investicijskega vzdrževanja) iz državnega proračuna zaradi objektivnih javno-finančnih omejitev ni možno realizirati. Ob danem obsegu skupnih investicijskih sredstev pa bi realizacija tega projekta na klasičen javno-finančni način izrinila druge nujne investicije v enakem skupnem finančnem obsegu, kar bi glede na stanje na terenu lahko imelo nezamisljive in srednjeročno škodljive posledice na državno prometno infrastrukturo.

Eden od sprejetih vladnih sklepov zavezuje deležnike, da pripravijo projekt za izvedbo po modelu javno-zasebnega partnerstva. V DRI se zavedamo, da tega ni možno narediti čez noč, potrebni so volja in sodelovanje ter čas in denar. V kolikor so vsi ti pogoji zagotovljeni, je tak model po izkušnjah tistih, ki so to že izvedli, ob sodelovanju in prizadevanju vseh deležnikov možno pripraviti v ca. 3 letih. Trenutno se kot največja zavora na poti do drugega tira kaže predvsem nepripravljenost oziroma nezmožnost razumevanja s strani dela deležnikov, da ima država kot investitor, ki nastopa na mednarodnih finančnih trgih, na eni strani določene javno-finančne omejitve (nekateri govorijo o »računovodski razvojni viziji« Evropske unije), na drugi strani pa celo vrsto nujnih investicij tako na koridorskem železniškem omrežju, kot na državnem cestnem omrežju. Zato je za projekt drugega tira zaradi njegove objektivne dimenzije očitno primorana iskati alternativne oziroma komplementarne načine izvedbe.

## EK podpira izgradnjo na celotni trasi

**Violeta Bulc, EK:**

Evropska komisija je za evropsko sofinanciranje iz Instrumenta za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility - CEF) prejela več kot 700 vlog. Vse je obravnavala enako ter jih ocenila glede na postavljena merila: pomembnost projekta, pripravljenost oz. zrelost projekta, vpliv in kakovost. Glede na veliko število vlog in omejena sredstva za sofinanciranje je morala Komisija dati prednost projektom, ki so bili najbolj dovršeni in dodelani.

Projekt drugega tira med Koprom in Divačo je izpolnjeval mnoga merila za financiranje iz instrumenta CEF, se je pa za težavo izkazal kriterij pripravljenosti projekta - odprta so predvsem vprašanja dovoljenj in financiranja.

Kljub temu pa Komisija podpira skupni cilj izgradnje drugega tira na celotni trasi, s čimer bi povečali zmogljivost in zagotovili skladnost z zadnjimi tehničnimi standardi EU. Zato bo Komisija sofinancirala izgradnjo izvlečenega tira v višini 20,56 milijona evrov, del teh sredstev pa bo namenjen tudi proučitvi različnih možnosti za financiranje gradnje drugega tira, med njimi z javno-zasebnim partnerstvom.

## Zgraditev drugega tira je za prihodnji razvoj Slovenskih železnic ključnega pomena

**Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic:**

Gostota železniškega prometa na obstoječi progi med Divačo in Koprom je izjemno velika, proga pa se približuje najvišji mogoči stopnji izkoriščenosti. Če v prihodnje ne bi občutno povečali propustnosti obstoječe proge ali zgradili dodatnega tira, bi to lahko negativno vplivalo na poslovanje skupine Slovenske železnice. Še več, to bi negativno vplivalo na celotno slovensko gospodarstvo.

Obstoječa proga kmalu ne bo več ustrezala zahtevam sodobne logistike, drugi tir pa na Slovenskih železnicah vidimo kot optimalno možnost za dolgoročno ohranjanje stabilne rasti količine tovora.

Upamo, da bo lastnik železniške infrastrukture, republika Slovenija, našel ustrezno rešitev za financiranje in izvedbo projekta. Strokovna javnost je upravičenost projekta že večkrat poudarila, stroka pa potrebuje več podpore tudi na drugih področjih.

# Prihodnje leto naj bi pridobili gradbeno dovoljenje za celotni projekt

Po objavi študije OECD o racionalnosti izgradnje II. tira se je v Sloveniji še povečala intenzivnost razprav, kaj naj zlasti država stori za naložbe v prednostne projekte v železniško infrastrukturo. O tem je med drugim razpravljal tudi Državni zbor RS, pri Združenju za promet pri GZS pa so ustanovili Inicijativo za modernizacijo železniške infrastrukture. Idej o tem, kaj naj bi storila Vlada RS in Ministrstvo za infrastrukturo, ne manjka. Zato smo nekatere odgovore poiskali pri ministru dr. Petru Gašperšiču, ki med drugim pojasnjuje, zakaj DARS ne more prevzeti vloge projektnega izvajalca.



foto: Nataša

dr. Peter Gašperšič

## **Kako in kdaj bo zaprta finančna konstrukcija naložbe v izgradnjo II. tira, saj gre za razvojni projekt infrastrukture, kjer bi država morala prevzeti vlogo investitorja?**

Vlada RS se je na seji februarja 2015 seznanila z možnostmi financiranja izgradnje 2. tira železniške povezave Divača-Koper. Ugotovila je, da realizacija gradnje 2. tira z javno-financijskimi viri zaradi nujnih drugih investicijskih projektov, ki morajo potekati vzporedno na cestni in železniški infrastrukturi, v obdobju finančne perspektive 2014–2020 z vidika makrofiskalne konsolidacije ni izvedljiva. Zato je Ministrstvu za infrastrukturo, Ministrstvu za finance in Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo naložila, da v skladu z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu v najkrajšem času predlagajo Vladi RS možne oblike javno-zasebnega partnerstva za izvedbo investicije drugega tira.

## **Na katere vire mislite?**

Za del sredstev bomo zagotovo kandidirali na evropskem razpisu za CEF sredstva. Za zagotovitev kar največjega deleža EU sredstev smatramo kot najustreznejšo prijavo projekta na odprti razpis, kjer se bodo delili ostanki ovojnic kohezijskih držav, kar odpira možnost za sofinanciranje v deležu, ki je večji od 30 % - teoretično do 85 %. Ta razpis pričakujemo konec leta 2016 ali v začetku 2017, za uspešno kandidiranje pa vodimo kar nekaj aktivnosti. EK smo

seznanili, da želimo aktivirati tehnično pomoč mehanizma JASPERS, ki deluje v okviru partnerstva med EK, EIB in EBRD. Izkušnje namreč kažejo, da so projekti, ki prejmejo pomoč programa JASPERS, bistveno hitreje odobreni kot projekti, ki te pomoči ne izkoristijo. Projekt smo prijavi za pregled pri Evropskem investicijskem svetovalnem središču (European Investment Bank Advisory Hub - EIAH), ki je skupna pobuda EK in EIB. Njihova prva aktivnost bo pregled projektne naloge za izvedbo preverbe ocenjene vrednosti, možnih pocenitev in optimizacij za projekt 2. tira.

Vse navedeno je pomembno za uvrstitev projekta na seznam potrjenih projektov za EFSI garancijsko shemo – tako imenovani Junckerjev sklad, kar bo v veliko pomoč pri mobilizaciji zasebnega financiranja ter zapolnitvi sedanje investicijske vrzeli. Po izvedbi teh aktivnosti bomo pripravili vse potrebno za objavo javnega poziva (test zainteresiranosti), s katerim bomo preverili interes zasebnih vlagateljev za izvedbo projekta. Odločitev o tem bo sprejela vlada. Prav tako intenzivno preverjamo interes za sodelovanje sosednjih držav pri financiranju projekta ali vlaganju v razvoj infrastrukture, ki je v lasti države, saj je znano, da bodo več kot 70 % koristi od izgradnje 2. tira imele sosednje oziroma zaledne države.

**Iniciativna skupina za modernizacijo železniške infrastrukture pri Združenju za promet med**

### drugim predlaga, naj država projekt naloži Dars-u. Je to opcija?

Ne. DARS d.d. bo gradil plačljive avtoceste in hitre ceste, gradil bo med drugim npr. hitre ceste na 3. razvojni osi, drugo cev Karavanškega predora in ostale projekte, ki izhajajo iz Strategije razvoja prometa in Operativnega programa, ki je v pripravi. Zato moramo skrbno paziti na njegovo finančno vzdržnost, če želimo, da njegova zadolžitev ne preide v javni dolg.

### Ali torej lahko trdite, glede na izjavo predsednika Vlade, po objavi študije OECD, da je II. tir še vedno prednostni projekt države, da bo Ministrstvo storilo vse za začetek gradnje?

Iskanje rešitev za drugi tir je ena od glavnih prioritet te vlade, zato na Ministrstvu za infrastrukturo temu projektu posvečamo največ pozornosti in časa. Navedel sem že, kaj delamo, da bi bil projekt čim bolj zrel oziroma v t.i. »ready to go« fazi, ko bodo za to izpolnjeni ostali potrebni pogoji. Poglejte.

V tem trenutku imamo pridobljenih 98 % zemljišč. Pridobili smo gradbeno dovoljenje in evropska sredstva za gradnjo drugega tira med ENP Dekani in Koprom. Prihodnje leto načrtujemo pridobitev gradbenega dovoljenja za celoten projekt drugega tira. V smislu tehnične pripravljenosti, ki je v domeni Ministrstva

za infrastrukturo, je torej projekt tako rekoč pripravljen na izvedbo, odprta pa je finančna konstrukcija.

V okviru medresorske delovne skupine, ki jo je marca letos imenovala Vlada RS, preučujemo možne oblike javno-zasebnega partnerstva. Preverili bomo še nekatere druge možnosti financiranja. Kot sem že dejal, je v pripravi javni poziv (test zainteresiranosti). Načrtujemo še izvedbo mednarodnega javnega razpisa za preveritev ocenjene vrednosti in možnih optimizacij in racionalizacij projekta.

### Kaj bi za dolgoročni razvoj Slovenije, za gospodarstvo in za njeno prometno umestitev v evropske prometne tokove pomenilo, če do leta 2020 ne bo zgrajen II. tir? Ali so narejeni ustrezni izračuni glede na blagovne tokove?

Drugi tir predstavlja odpravo prometnega ozkega grla na začetnih slabih 30 km ali 5 % koridorskega železniškega omrežja v Republiki Sloveniji. Na preostalih 95 % koridorskega omrežja imamo še kar nekaj ozkih grl, ki jih je potrebno odpraviti in vzpostaviti ustrezne koridorske standarde pretočnosti in nosilnosti na železniškem omrežju. Zato je Vlada Republike Slovenije julija letos sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, v kateri so določeni prihodnji ukrepi na področju cestnega,

železniškega, letalskega in pomorskega prometa, vključno z javnim potniškim prometom oziroma ukrepi za zagotovitev trajnostne mobilnosti. V okviru strateškega dokumenta je predvidenih preko 100 prednostnih ukrepov na infrastrukturi in delovanju prometnega sistema.

### Kakšno mesto ima železniška infrastruktura?

Sem sodijo tudi posodobitve železniškega omrežja za tovarne tokove ter posodobitve, ki bodo omogočile povečano vlogo železnice v javnem potniškem prometu. Na obstoječi notirni progi Koper Divača bo po dokončanju modernizacije in izgradnje izvlečnega tira, kot začetka gradnje 2. tira, predvidoma v letu 2016 kapaciteta do 17 mio neto t. Za Luko Koper je zelo pomembno, da ima možnost in sposobnost za pospešeno rast pretovora, saj bomo na ta način tudi dosegli večjo upravičenost izgradnje tako velikega infrastrukturnega projekta kot je 2. tir. Torej povečanje kapacitete obstoječe povezave in še določeni drugi začasni ukrepi, kot je npr. lahko tudi zaledni pristaniški terminal, so ukrepi za premostitev časovne vrzeli za dokončanje te nove železniške povezave. Verjamem, da je potrebna in koristna tako za Slovenijo kot za zaledne države, kot so Madžarska, Avstrija, Češka, Slovaška, južni del Nemčije in južni del Poljske.

Več na [www.zelenaslovenija.si](http://www.zelenaslovenija.si)

**pocinkovalnica**

**SLOVENSKA KVALITETA  
VROČEGA POCINKANJA ZA  
TRAJNOSTNO ZAŠČITO!**

KOMERCIALA  
tel: 03 42 63 228  
faks: 03 42 63 232  
gsm: 041 563 110

DELOVNI ČAS  
pon - pet: 7:00 - 15:00

ŠČITIMO KOVINO in naravo

