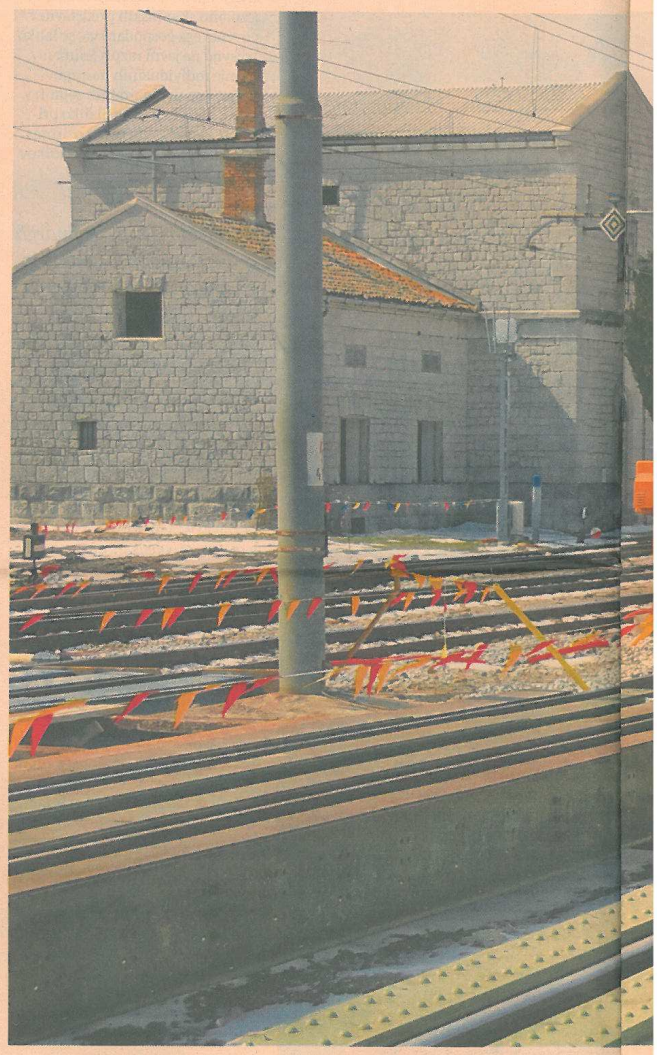
Je drugi tir že zar

Anahronistične razprave o drugem tiru, medtem pa zamude na železnicah odganjajo tovor v druge države.

Boris Šuligoj
boris.suligoj@delo.si



Za nerazumljivo velik anahronizem gre, če leta 2016 razpravljamo o smiselnosti gradnje sodobne železniške povezave med Koprom in Divačo. Utemeljenost in ekonomiko drugega tira so v Sloveniji temeljito proučili že sredi 90. let prejšnjega stoletja. Zdaj pa je nekomu uspelo razpravo o razvoju države vrniti za približno dvajset let nazaj.

Države po svetu so mesta v notranjosti povezale z železnicami do svojih pristanišč. Tako so ravnali v tem prostoru tudi pred 160 leti in ključno vplivali na razvoj Slovenije. Državi se izplača vlagati v železniško infrastrukturo v severovzhodni del države. Tam ni dilem, nobenega problema z javnim dolgom, nobenih političnih ali finančnih zapletov, javnih razprav ... Zaplete pa se, ko bi morali podoben znesek vložiti na 27 kilometrih trase proti morju, na najbolj problematičnem in najbolj obremenjenem železniškem odseku v državi. In to kljub dejstvu, da je od prav tega odseka ključno odvisen celoten železniški sistem v državi.

Ko so se leta 1964 v Kopru lotili gradnje prvega tira, so v pristanišču pretovorili vsega 700.000 ton. Izračunali so, da bodo rentabilnost proge dosegli leta 1971, a jim je načrt (luški pretovor dva milijona ton) uspel kakšno leto prej. V 48 letih obratovanja te, tehnično povsem zastarele proge, se je naložba večkratno povrnila. Lani so v Luki pretovorili 20,7 milijona ton. Čez deset let bi bil pretovor z drugim tirom podvojen, brez njega bo nazadoval. Na to opozarjajo tako ugledni slovenski ekonomisti, operaterji in ne nazadnje tudi zadnji dvomesečni mrk (zastoji) na slovenskem železniškem omrežju, za katerega so ocenili, da je hujši od žleda izpred dveh let.

Že leta 1998 so hoteli začeti graditi drugi tir

Projekt drugega tira je postal sestavni del nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture leta 1996 (sklep državnega zbora je predvideval gradnjo drugega tira v letih med 1998 in 2000), leta 2004 je bil sprejet odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, leta 2005 državni lokacijski načrt, ki je bil leta 2014 spremenjen in dopolnjen, leta 2006 je bil vključen tudi v resolucijo o nacionalnih programih razvoja Slovenije 2007–2023, v kateri je predvideno, da bo zgrajen do leta 2015. Leta 2010 je bila sprejeta resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva RS kot »projekt pomorskih avtocest«. Leta 2015 je bila sprejeta strategija razvoja prometa v RS, ki določa, da je ta proga sestavni del sredozemskega in baltsko-jadranskega jedrnega koridorja. Proga Koper–Divača je na prednostnem seznamu razvoja transevropskega prometnega omrežja TEN-T. Navdušenje nad njim je pokazal predsednik evropske komisije Jean-Claude Juncker. Zanj je bilo v finančni perspektivi do leta 2013 predvidenih 230 milijonov evrov, a jih Slovenija ni izkoristila. Lani je spet zamudila lep kupček podarjenih evropskih milijonov zato, da so v Sloveniji del denarja namenili za druge proge.

Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič je lani razpravo o ekonomiki in utemeljenosti drugega tira vrnil na začetek. Toda v Centru poslovne odličnosti Ekonomske fakultete UL sta dva ekonomista (Jože P. Damijan in Aleš Groznik) ter Bogdan Zgonc (profesor projektiranja in gradnje železniških prog) v Analizi tveganj, povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper–Divača, po naročilu Združenja za promet v GZS še enkrat dokazali, da je še čas. Toda zamude v gradnji pomenijo resna tveganja za slovensko logistiko.

Kako je Koper premagal Rotterdam in Hamburg

Luka Koper se je pred leti prebila s četrtega na prvo mesto kot najpomembnejše avstrijsko pristanišče. Čeprav majhno, je za Avstrijo prevzelo primat Rotterdamu in Hamburgu. Luka je leta 2014 za Avstrijo

Ladijski pretovor in prihodki Luke Koper

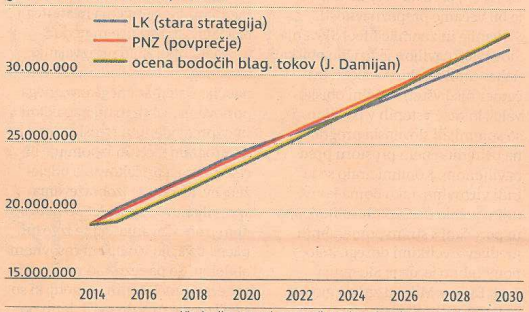
januar-december 2014 in 2015

	jan.-dec. 2014	jan.-dec. 2015	indeks 2015/14
LADIJSKI PRETOVOR (v tonah)			
generalni tovori	1.643.552	1.475.076	90
kontejnerji	6.760.204	7.741.976	115
avtomobili	763.621	902.168	118
tekoči tovori	3.073.620	3.297.225	107
sipki in razsuti tovori	6.724.354	7.295.426	108
skupaj	18.965.351	20.711.872	109
LADIJSKI PRETOVOR (v kosih)			
kontejnerji (TEU)	674.033	790.736	117
avtomobili (kos)	518.900	607.326	117
SKUPAJ ČISTI PRIHODKI OD PRODAJE (v milijonih evrov)	**154,46**	**173,32**	**112**

INFOGRAFIKA DELO — Vir: Luka Koper, d. d.

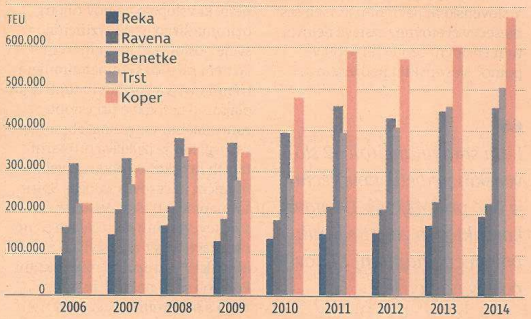
Dinamika pričakovanega pretovora v Luki Koper

glede na različne analize, v tonah



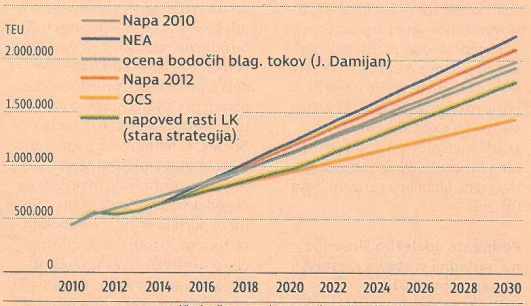
INFOGRAFIKA DELO — Vir: Analiza tveganj, povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper-Divača, in možnih alternativ

Kontejnerski pretovor srednjejadranskih pristanišč



INFOGRAFIKA DELO — Vir: Analiza tveganj, povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper-Divača, in možnih alternativ

Dinamika pričakovanega kontejnerskega pretovora Luka Koper



INFOGRAFIKA DELO — Vir: Analiza tveganj, povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper-Divača, in možnih alternativ

mujena priložnost?

FOTO DRAGICA JAKSETIĆ

pretovorila približno šest milijonov ton, Rijeka le 477.000 ton. Privlačnost posameznih pristanišč se hitro spreminja, dogajajo se hitra prestrukturiranja v tržnih deležih.

Negradnja drugega tira pomeni glavno tveganje za razvoj Luke Koper in več kot 400 slovenskih logistov. Avstrija in Italija sta že pred desetimi leti začeli načrtno iskati nove poti mimo Slovenije. S svojim omahovanjem pa daje Slovenija najslabši možen signal največjim svetovnim logistom pri načrtovanju njihovega razvoja. Del tovora se že zdaj preusmerja iz Kopra v druga pristanišča, čeprav predstavniki države tega ne priznajo. Po letu 2018 se bo pretežni del (štiri petine) tovora, namenjenega v Luko Koper, preusmeril predvsem v Trst in na Reko.

S tovorom odtekajo milijoni

Ena od poti, po kateri se tovor postopno preusmerja mimo Slovenije, je Baltsko–Jadranski koridor. Železnica je speljana skozi Beljak (ko bo zgrajena nova avstrijska Koralmska proga med Celovcem in Gradcem) do Trsta in Benetk. To naj bi se zgodilo leta 2024. Da gre zares, je že lani jeseni nakazal veliki italijanski ladjar MSC, ki je kupil 45-odstotni delež kontejnerskega terminala v Trstu in načrtuje podvojitev pretovora.

Lani je iz Luke Koper šlo 58 odstotkov tovora po železnici in koprski tovor pomeni več kot polovico tovora na vlakih Slovenskih železnic. Že zdaj so Slovenske železnice na več mestih ozko grlo. Najožje in tehnično najbolj problematično je prav tam, od koder prihaja največ blaga – torej pri Kopru. Vlada obljublja gradbeno dovoljenje za drugi tir marca letos. Toda o izvlečnem tiru (neprimerno manj zahtevnem, 1,2 kilometra dolgem dodatnem tiru s koprske tovorne postaje) ni ne duha ne sluha, čeprav je bilo gradbeno dovoljenje zanj izdano marca lani.

> Če bi zasebni investitor v posel vložil 1,4 milijarde, bi še po 30 letih imel 843 milijonov evrov izgube.

Ekonomista Jože P. Damijan in Aleš Groznik sta izračunala, da bi samo zaradi izgube pretovora v prihodnjih letih slovenski logisti izgubili od 2,7 do 3,4 milijarde evrov, kar pomeni od 6,4 do 9,1 odstotka BDP iz leta 2014. V študiji so avtorji ugotovili, da so bile preverjene vse racionalne druge možnosti poteka trase in da bi bilo kakršno koli iskanje drugih variant le izgovor, da se proge ne bi gradilo. Če bi v Kopru namesto drugega tira gradili železniško povezavo s Trstom, bi imelo zelo negativne posledice za slovenske prevoznike, Luko in celotno slovensko logistiko. Zaledni terminal, ki naj bi ga Luka gradila na območju Divače (tako je Luki s pomočjo študije ITF predlagalo ministrstvo za infrastrukturo) nikakor ne vzdrži kritične presoje – tako iz ekonomskih kot okoljskih razlogov. Analiza je pokazala nasprotno kot od ministrstva naročena študija ITF, ki je trdila, da se drugi tir ne izplača, ker da ladje v Koper ne bodo vozile dovolj tovora. V resnici bo tovor prihajal pred koprska vrata, a se bo zaradi slabih železniških povezav moral preusmerjati v druga pristanišča.

> **V primeru javnega financiranja je mogoče pridobiti tudi okoli 30 odstotkov nepovratnih evropskih kohezijskih sredstev (zasebni investitor do tega ne bi bil upravičen). In država se dolgoročno veliko ceneje zadolžuje kot se zasebni vlagatelj.**

Pocenitev projekta mogoča

Glavni strošek drugega tira so predori. Gre za enotirno progo, vendar z delnimi elementi dvotirne proge, ker je poleg 20,5 kilometra predorov za drugi tir ob njih predvidenih še 17 kilometrov servisnih (reševalnih) predorov. Za skupaj malo več kot 37 kilometrov predorov bi morali plačati 940 milijonov evrov (z DDV), to je več kot dve tretjini vrednosti investicije. (Po ocenah DRI so stroški gradnje predorov na drugem tiru nižji kot pri gradnji predorov na avtocestah. Za primerjavo: vsaka cev v predoru Markovec je dolga 2,2 kilometra, kar pomeni, da je država za 4,4 kilometra cestne predorske cevi plačala malo več kot 50 milijonov evrov. Če bi predor za vlak gradila po istih cenah, bi za eno cev na 20,5 kilometra po teh izhodiščih plačala približno 250 milijonov evrov. Za 37 kilometrov vseh cevi, tudi servisnih, bi morali odšteti največ 450 milijonov evrov. Cena za predore drugega tira je torej dvakrat višja, kot so jo dosegli pri gradnji na Markovcu.)

Profesor Bogdan Zgonc je ocenil, da je investicijska vrednost drugega tira zelo visoko določena, saj presega 50 milijonov evrov za kilometer proge (medtem ko v Evropi gradijo kilometer proge povprečno za 30 do 40 milijonov evrov). Predlagal je pocenitev za 200 do 250 milijonov. To bi dosegli, če bi ta del proge namenili samo za tovorni promet (potem ne bi potrebovali vzporednega servisnega predora), če ▸

ne bi gradili izogibališča vlakov sredi predora, če bi Glinščico namesto z mostom premostili z nasipom in če bi upoštevali bistveno nižje gradbene cene izvajalcev v času po krizi. Cene postavk v investicijskem programu temeljijo v glavnem na cenah iz avtocestnega programa, ki se je izvajal še v času konjunkture, medtem ko podobnih primerljivih železniških projektov v Sloveniji sploh nimamo.

Profesor Zgonc je pojasnil tudi, da največja dovoljena projektna hitrost (160 kilometrov na uro) ne pomeni, da bodo vlaki tudi zares vozili tako hitro, saj tovorni vlaki za to niso tehnično zmogljivi. Vlaki bodo še vedno vozili »le« 80 kilometrov na uro, zato na podlagi nižanja največje dovoljene progovne hitrosti ne bi prineslo nobenih prihrankov in nobenih rezultatov.

Drugi tir vreden največ milijardo ali 805 milijonov

V analizi ekonomske upravičenosti so izhajali iz obstoječega investicijske vrednosti, od katere so odbili DDV in že porabljenih 55 milijonov evrov za projekt in odkupe zemljišč. Tako opredeljena vrednost projekta znaša 1,005 milijarde evrov, s prej omenjenimi racionalizacijami bi dosegli največ 805 milijonov evrov.

Izračuni v analizi so pokazali, da bi kljub zelo visoki diskontni stopnji, ki so si jo določili pri izračunu ekonomske upravičenosti (7-odstotna stopnja), in ob zmernih transportnih tokovih, neto učinek znašal kar 1,88 milijarde evrov. Toda Jože P. Damijan opozarja, da je diskontna stopnja previsoka, zato so uporabili 5,5-odstotno, ki jo za infrastrukturne projekte priporoča evropska komisija. Če bi ob tem še znižali vrednost naložbe na okoli 800 milijonov evrov, potem bi se notranja donosnost naložbe povečala na kar 8,7-odstotne točke.

Zelo pomembno pri tem je, da bo povprečno sto milijonov evrov vlaganj na leto (v osmih do desetih letih) ves ta čas dodatno spodbujalo gospodarsko rast v državi, hkrati pa bo zmogljivejša železniška povezava omogočala razvoj slovenske logistične dejavnosti.

Model gradnje in financiranja

Profesorji v analizi predlagajo gradnjo in financiranje drugega tira prek mandatne pogodbe države z družbo za avtoceste (Dars). To pomeni, da bi Dars gradil drugi tir po vzoru gradnje avtocest. Prevzemnik naročila bi lahko izvedel investicijo vsaj tako uspešno, kot je Dars zgradil avtoceste, še posebno če pri vodenju projekta ne bi ponavljali nekaterih napak in če na ta projekt ne bi obešali stroškov, ki ne spadajo med gradbena dela za gradnjo železnice. Dars bi se zadolžil v svojem imenu in za račun države ter z državnim poroštvom. Takšna oblika menda ne bi povečevala javnega dolga Slovenije. Ta model financiranja bi bil tudi najprimernješi z vidika stroškov financiranja. V 30 letih bi bilo le 16 odstotkov preplačila. Če bi uporabili neposredni model financiranja prek države, bi bili stroški nekoliko dražji in bi znašali od 19 do 20 odstotkov preplačila v 30 letih. Jože P. Damijan je dodal tudi, da bi v primeru državnega financiranja Slovenija za projekt prejela od 260 do 305 milijonov nepovratnih sredstev EU (80 milijonov evrov – polovico vrednosti nacionalne ovojnice in 225 milijonov evrov iz kohezijskih sredstev). Preostalih 550 ali 700 milijonov pa bi pridobili s kreditom EIB (455 milijonov), z obveznicami pa še 245 milijonov evrov. Letni strošek za odplačevanje teh kreditov bi v najslabšem primeru znašal od 22 do 37 milijonov evrov. Damijan je tudi zapisal, da bi večino tega stroška plačevala Luka Koper s koncesnino in dividendami, manjši del bi pokrili z uporabnino železniškega omrežja, nekaj denarja pa bi država pokrila iz bencinskega centa. Zadostovalo bi, če bi drugemu tiru namenili približno pol centa pri litru bencina. Lahko bi (namesto bencinskega centa) tudi ustrezno podražila cestnine za tovorna vozila, ki gredo skozi Slovenijo.

Zasebna gradnja je predraga

Finančno najdražji model je čisto komercialno financiranje, pri katerem znaša preplačilo kar 122 odstotkov. To pomeni, da bi s tem modelom porabili denarja za dve železniški progi med Divačo in Koprom. V primeru gradnje z javnimi sredstvi in po revidiranem (cenejšem) programu bi uporabniki tira poplačali več kot dve tretjini potrebnih sredstev za poplačilo najetih finančnih virov. V primeru komercialnega modela gradnje pa bi se stroški financiranja (v primerjavi s financiranjem z javnimi sredstvi) povečali za osem- do devetkrat na leto. Če bi to prevedli v delež potrebne uvedbe bencinskega centa, bi v primeru javnega financiranja morali liter bencina podražiti za 0,32 do 0,38 centa, v primeru komercialnega financiranja pa bi morali dajatve goriva zvišati za 4,1 do 5,3 centa (osem- do trinajstkrat bolj). Skratka – neprimerno potratnejši način gradnje, ki nam ga z modelom javno-zasebnega partnerstva predlaga ministrstvo za infrastrukturo. Ministrov model po mnenju Jožeta P. Damijana zato »ne zdrži resne kritične presoje«.

Povprečno sto milijonov evrov vlaganj na leto (v osmih do desetih letih) bi ves ta čas dodatno spodbujalo gospodarsko rast v državi, hkrati pa bo zmogljivejša železniška povezava omogočala razvoj slovenske logistične dejavnosti.

V javnem financiranju je strošek naložbe nižji za znesek DDV (22 odstotkov), ker se ta takoj vrne v državni proračun. V primeru javnega financiranja je mogoče pridobiti tudi okoli 30 odstotkov nepovratnih evropskih kohezijskih sredstev (zasebni investitor do tega ne bi bil upravičen). In država se dolgoročno veliko ceneje zadolžuje kot se zasebni vlagatelj, pri čemer odpade še premija za tveganje posla in komercialna marža, ki je država ne zaračunava, pojasnjuje Damijan. Ali bolj plastično: če je, denimo, osnovna vrednost projekta deset milijonov, bo ob upoštevanju nepovratnih sredstev EU državo to stalo sedem milijonov evrov, zasebniku pa bi morali dodati DDV, torej 12,2 milijona, zato je že v samem startu 75 odstotkov dražja. Dodatno pa bi znesek zviševali stroški financiranja, komercialna tveganja in profitna marža. Ekonomisti takšen način financiranja toplo odsvetujejo.

Javno-zasebno partnerstvo je zavajanje

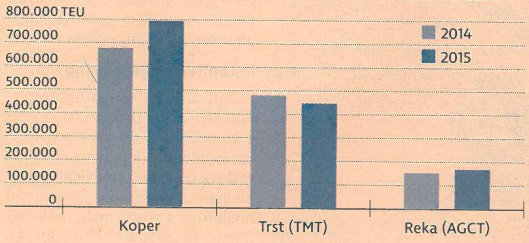
Damijan ne verjame, da bi državi uspelo dobiti zasebnega investitorja, ki bi vložil 1,4 milijarde v posel, saj se mu vložek ne bi povrnil v razumnem času (uporabnina železniških tirov v vsej državi na leto navrže le sedem milijonov evrov). Tudi s koncesijo za tretji pomol ne bi bilo tako preprosto, saj bi moral tretji pomol zgraditi in opremiti (to je dodaten strošek okoli 500 milijonov evrov z DDV). Damijan je tako iz potrebnih sredstev za vlaganja in možnih zaslužkov v 30 letih s tretjim pomolom izračunal, da bi vlagatelj teh sredstev še po 30 letih imel 843 milijonov evrov izgube.

Če se zasebniku ne izplača, pa se gotovo izplača državi. Zasebnik lahko upošteva le neposredne koristi od uporabe, ne more pa upoštevati posrednih ekonomskih učinkov. Pomemben delež so tudi makroekonomski učinki ob gradnji infrastrukture, kar učinkuje na večji BDP.

Zaostanek razvoja slovenske železniške infrastrukture in Luke Koper bo v prihodnosti nenadomestljiv in ima lahko usodne posledice ne le za logistično panogo, pač pa tudi za gospodarstvo Slovenije kot celote, čeprav ima Slovenija pri tem nekatere geografske primerjalne prednosti. To je misel iz dvajsetih let starih utemeljitev, ki pa ne bo več dolgo aktualna.

Primerjava z drugimi pristanišči

Največji kontejnerski terminal v Jadranu

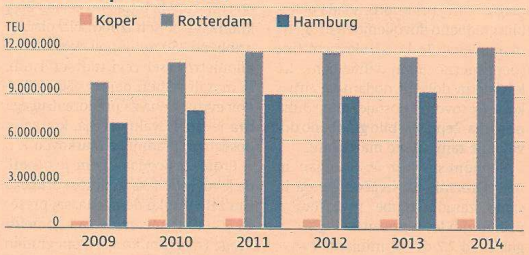


Med največjimi avtomobilskimi terminali v Sredozemlju

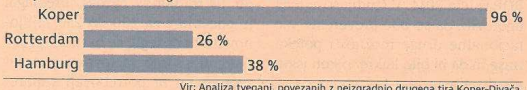
pretovor avtomobilov	2014	2015	indeks 2015/14
Koper	518.900	607.326	▲ 117
Barcelona (dva terminalista)	748.763	881.893	▲ 118

INFOGRAFIKA DELO — Vir: Luka Koper

Primerjava kontejnerskega pretovora Luke Koper s severnima pristaniščema



rast pretovora leta 2014 glede na leto 2010



INFOGRAFIKA DELO — Vir: Analiza tveganj, povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper-Divača, in možnih alternativ

Tveganja in težave

Po podatkih študije TransCare 2014 je 41 odstotkov vseh vlakov iz Kopra novembra 2013 odpeljalo z zamudo več kot 60 minut (največ med šestimi najpomembnejšimi izhodnimi postajami v Sloveniji). Samo štiri odstotke vlakov odpelje iz Kopra po voznem redu. Zmogljivosti proge Divača–Koper ni mogoče povečati z nobenimi racionalno utemeljenimi dodatnimi vlaganji. Edini učinkovit ukrep bi bila zamenjava sistema elektrifikacije na izmenični sistem, napetosti 25.000 V. Ta ukrep bi zahteval spremembo celotnega sistema elektrovleke na slovenskem omrežju in ga samo na progi med Divačo in Koprom ni mogoče uresničiti. Eden od ukrepov bi bil začasna ukinitev potniškega prometa, kar pa ni skladno z deklarirano prometno politiko. Edina trajna rešitev z upoštevanjem standardov evropskega jedrnega TEN-T omrežja je drugi tir.

Za pripravo investicijske, prostorske in projektne dokumentacije ter odkup zemljišč je bilo porabljenih že 55 milijonov evrov. K temu je treba dodati strošek za rekonstrukcijo postaj Koper in Divača, katerih upravičenost je bila utemeljena s potrebami drugega tira. Razmišljanja o novi različici trase bi sam postopek umeščanja v prostor projekt zavlekel za najmanj pet let, do začetka gradnje deset let, takrat pa proge res ne bo več smiselno graditi in se bo Luka Koper morala reševati s prevozi skozi Trst.

Luka se spopada z naslednjimi tveganji za uresničitev svojega poslovnega načrta v letu 2016: primanjkovalo bo dodatnih železniških zmogljivosti, nastajale boso težave v železniškem prometu; program razvoja pristanišča do leta 2020 je bil na ministrstvo za infrastrukturo poslan že septembra 2015, a ga vlada še ni potrdila; navedeno ministrstvo se ne odziva pri luških prošnjah za soglasje za stavbno pravico za nove skladiščne površine in nov vhod v Luko Koper, ministrstva potrebujejo več mesecev za izdajanje soglasij Luki Koper za najem posojil ...