

Kaj vse bomo gradili, kdaj in kako?

Pri financiranju velikih infrastrukturnih projektov, ki nam jih obljublajo, bo morala biti država zelo iznajdljiva.

Andreja Šalamun

V naslednjem obdobju se bodo največji infrastrukturni projekti odvijali v sektorju prometa in energetike, pravijo na ministrstvu za infrastrukturo (MzI). S čim jih bomo financirali?

»Kjerkoli bo mogoče, bo država morala zagotoviti zasebni kapital. Tudi prek Junckerjevega sklada,« opozarja Slovenko Henigman, direktor Združenja za svetovalni inženiring na Gospodarski zbornici Slovenije (GZS). To je po njegovi oceni lažje narediti pri cestnih in energetskih projektih, veliko težje pa na področju železniške infrastrukture.

Drugi tir nujen, tudi brez zasebnega investitorja

»Povsod v svetu železniško infrastrukturo gradijo z javnimi sredstvi. In če projekt javno-zasebnega partnerstva v primeru gradnje drugega tira med Koper in Divačo propade, bi se morala država zadolžiti in ga vseeno speljati do konca. Čim prej, saj smo v konkurenčnem boju z ostalimi koridorji,« meni Henigman, ki kot zelo perspektiven in nujen projekt vidi celotno modernizacijo železniške infrastrukture, ne le gradnjo drugega tira.

»Železnice sicer od uporabnikov dobijo bistveno manj sredstev kot na primer Dars, so pa ekološko bolj primerne, in sicer predvsem za težke tovore,« pravi Henigman. Zaveda se, da so nekoliko manj fleksibil-

ne, a vseeno je prepričan, da je treba čim več tovara, ki potuje 300 kilometrov ali več, preusmeriti na tere.

Največ nas stane neodločnost

Kakšne načine financiranja bo torej uporabila država? »Pretežni del projektov je v domeni zasebnega sektorja, ki ga Slovenija spodbuja z različnimi shemami spodbud, ki jih predhodno odobri Evropska komisija,« odgovarjajo na MzI.

»Kakšna bo izbira vira in strukture financiranja za posamezen projekt, je seveda odvisno od projekta, njegove ekonomičnosti oz. dobe vračanja, vrednosti in sposobnosti države, da prevzame financiranje projekta, ki je v njeni domeni,« pravijo.

»Največ nas stane to, da ne sprejmemo odločitev in se vrtimo v krogu,« meni Henigman. »Treba je pripraviti podlage, projekte, zelo dobro preštudirati stvari. Za to je res potrebnega nekaj časa – pri večjih projektih lahko tudi desetletje –, a potem se je treba odločiti, ali bomo nekaj gradili ali ne,« je odločen Henigman.

V prometno infrastrukturo 5,2 milijarde evrov

Slovenija je v zadnjem desetletju pospešeno gradila avtoceste, naložbe v železnice in nekatere cestne povezave pa so bile majhne. Zdaj bi to radi popravili, zato na MzI skupno vrednost projektov na področju prometne infrastrukture ocenjujejo na 5,2 milijarde evrov.

Eden večjih projektov je gradnja drugega tira železniške proge Divača-Koper. Kot je obljubil infrastrukturni minister Peter Gašperšič, naj bi se ta začela pred koncem leta 2017, a je njegove obljube pod vprašaj postavil rebalans proračuna za leto 2017, kjer piše, da je gradnja tega odseka ob sklenitvi javno-zasebnega partnerstva predvidena po letu 2019. Minister zatrjuje, da se bo gradnja začela pred koncem leta 2017, če bodo uporabili model financiranja, ki ga predlagata in v katerem naj bi sodelovala Luka Koper in Slovenske železnice.

»Če bi javno-finančne razmere omogočale gradnjo drugega tira s financiranjem iz proračunskih sredstev, bi z gradnjo lahko že začeli, saj smo gradbeno dovoljenje dobili že marca,« pravijo na MzI. »A naložba ni izvedljiva z javno-finančnimi viri,



Foto: Robert Milhečič

»Največ nas stane to, da ne sprejmemo odločitev in se vrtimo v krogu,« meni Slovenko Henigman.

5,2 milijarde evrov je ocenjena vrednost projektov na področju prometne infrastrukture.



Foto: Miško Kranjec

Do 200 milijonov evrov visoka dokapitalizacija je predvidena za družbo 2TDK, ki je bila ustanovljena za potrebe izgradnje drugega tira.

vsaj ne na način, da se ne bi povečal javni dolg, zato je zagotovitev ustrezne finančne konstrukcije ena od najpomembnejših in hkrati najtežjih nalog,« poudarjajo.

Zasebne partnerje bi lahko iskali s pomočjo razpisa

Če bodo torej zagotovili model financiranja, »v katerem bosta kot zasebna partnerja sodelovala Luka Koper in Slovenske železnice, je mogoče začeti prihodnje leto,« pravijo na MzI. Če pa do dogovora ne bo prišlo, bodo zasebne partnerje iskali prek razpisa, zato bi se začetek gradnje zamaknil do leta 2019.

Dodajajo, da so kot investitorja izgradnje nove železniške povezave ustanovili posebno podjetje 2TDK. »Za ustanovitveni kapital družbe je vlada namenila milijon evrov, v poslovnem načrtu družbe pa je opredeljeno, da bo država družbo 2TDK v letih

2016 in 2017 dokapitalizirala v višini do 200 milijonov evrov. Ta sredstva so zagotovljena v proračunu,« pravijo na MzI.

Hkrati pripravljajo tudi gradiva za pridobitev evropskih sredstev. V načrtu je, da bo projekt gradnje drugega tira vključen v evropsko poroštveno shemo za strateške investicije, t.i. EFSI mehanizem, vzpostavljen v okviru Junckerjevega investicijskega programa.

V Luko Koper letos 30 milijonov evrov naložb

Drugi tir bo pomembna pridobitev za Luko Koper, kjer so v prvi polovici leta ustvarili okoli 102 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, čisti poslovni izid skupine pa je dosegel 23,7 milijona evrov.

V prvem polletju so za naložbe namenili 27,9 milijona evrov, poudarjajo pa, da je ena od prioritet pridobitev gradbenega dovoljenja za podaljšanje prvega

INFRASTRUKTURNI PROJEKTI V REPUBLIKI SLOVENIJI

A. Projekti na področju železniške infrastrukture	
	ocenjena investicijska vrednost (v mio EUR)
2. tir Divača Koper	1.350,00
Izgradnja Tivolskega loka	15,00
Zidani most - Celje	246,00
Poljčane - Slov. Bistrica	50,00
Postaja Pragersko	184,70
Maribor - Šentilj	181,70
	skupaj 2.027,40
B. Projekti na področju cestne infrastrukture	
Avtocesta Draženci - Gruškovje	247,10
Predor Karavanke	141,90
Odsek hitre ceste Jagodje - Lucija	170,00
3. razvojna os severni del	810,00
3. razvojna os južni del	1.208,00
	skupaj 2.577,00
C. Projekti na področju energetike	
HE Brežice	327,95
He Mokrice	289,40
HE na srednji Savi HE Renke, HE Trbovlje, HE Suhadol - energetske del	376,00
HE na srednji Savi HE Tacen, HE Ježica, HE Šentjakob	
HE Zalog, HE Jevnica, HE Kresnice, HE Ponoviče- energetske del	931,00
Črpalna HE Kozjek	385,00
He Hrastje- Mota	
	2.309,35
D. Investicije s področja pristaniške infrastrukture	
Posodobitev in razširitev koperskega tovornega pristanišča	187,00
E. Investicije s področja logistike	
Izgradnja intermodalnega logističnega centra Ljubljana	208,00
	Vse skupaj 7.308,75

Vir: MzI, avgust 2016