

2. tir: vprašanje za 1 mrd. +/-300



Foto: Tadej Kreft

Bojan Ivanc, CFA, CAIA,
glavni ekonomist pri
Analitiki GZS

Projekt desetletja še z nekaterimi neznankami

Projekti nacionalnega interesa so tisti, ki jih zasebni sektor zaradi kompleksnosti, velikosti investicije, dolgega obdobja odplačevanja in nizke donosnosti ni pripravljen ali sposoben izpeljati. Prav pri prometni infrastrukturi pa je pomembna vloga centralne države, saj učinkovita infrastruktura omogoča razvoj hitre transportne poti in spodbuja razvoj gospodarstva.

Dve rešitvi

V luči tega poteka v strokovnih krogih široka razprava o vrednosti potrebne investicije, virih financiranja in strošku ter načinu odplačevanja posojila. V javnosti sta se izoblikovali dve rešitvi, in sicer vladna ter tista Sveta za civilni nadzor projekta drugi tir (Svet). Predstavljena je bila tudi inženirska rešitev dr. Duhovnika, ki je po navedbah Ministrstva za infrastrukturo (MzI) manj relevantna, saj bi drugačni postopki umeščanja projektov v prostor zahtevali veliko časa.

Tudi GZS je na MzI naslovila nekaj vprašanj, na katera so nam nato odgovorili, njihova pojasnila pa po sklopih navajamo v nadaljevanju.

1. Vrednost projekta

Poleg že vloženih 55 milijonov evrov predlog MzI predvideva 948 milijonov evrov dodatnih sredstev (brez DDV), predlog Sveta pa med 725 in 776 milijonov

evrov. Razlika naj bi bila predvsem posledica razlik pri cenah gradnje železniških predorov.

2. Sodelovanje Madžarske v projektu

Javno-zasebno partnerstvo ni bilo uporabljeno kot model financiranja izgradnje projekta, ker bi zahtevalo razpis koncesije, postopek izbire koncesionarja in določitev okvirov koncesije pogodbe, kar naj bi trajalo dve leti. Javno-finančni model omogoča hitrejši začetek del (eno leto) ter dopušča samo sodelovanje druge/drugih držav v projektu. Madžarska naj bi pokazala največji interes za pristop s finančnim vložkom, povabljen pa so bile tudi druge zaledne države.

3. Donos na kapitalski vložek in garancije države

Madžarski 4,5-odstotni donos ni zagotovljen in se lahko izplačuje le iz dobička projektnega podjetja. Garantiranih je le 30 odstotkov predračunske vrednosti financiranja s strani EFSI-ja. Predlog Sveta temelji na 50-odstotnem državnem poroštvu kreditnih virov.

4. Način financiranja

Po predlogu Sveta naj bi večji del projekta odplačevali že prek obstoječih virov, ki pripadajo državi (koncesijska dajatev, dividende SŽ in Luke Koper), dodatna vira bi bila uporabnina železniških operaterjev in bencinski cent ali ekološka taksa.

Vladni predlog bi obremenil transportni sektor (taksa na kamione) in nekoliko bolj Luko Koper (pretovorna taksa). MzI ocenjuje, da naj bi posojilo EIB začeli odplačevati po izgradnji (2018–2025), in sicer z maksimalno 25-letno odplačilno dobo. Po 45-letnem koncesijskem razmerju naj bi infrastruktura prešla v last RS.

Odprta vprašanja še ostajajo

Poleg končnega vladnega predloga, ki bo najbrž posvojil določene predloge Sveta, je treba doreči še podrobnosti pogodbe z Madžarsko in morda z dodatno državo. [gg](#)



Foto: Depositphotos