

A close-up portrait of a middle-aged man with dark hair and blue eyes, wearing a dark suit, light blue shirt, and dark tie. He is looking slightly to the right with a serious expression. The background is a soft, out-of-focus blue.

Drugi tir bi lahko začeli graditi naslednje leto

Intervju s Petrom Gašperšičem

Nina Oštrbenk, Foto: Barbara Reya



»Po grobih ocenah je drugi tir možno poceniti za četrto milijarde evrov.«

Minister pravi, da vedo, kdo bi lahko vložil denar v gradnjo drugega tira. Zdaj se o tem pogovarjajo z Madžarsko.

V začetku leta ste presenetili z napovedjo, da boste ustanovili posebno projektno podjetje za drugi tir. Čigava ideja je bila to?

V okviru delovne skupine smo iskali rešitve in pri javno-zasebnih partnerstvih je pogosta rešitev oblikovanje posebnega projektnega podjetja, v katerem se združijo deleži države in zasebnih vlagateljev. Podjetje je nato zadolženo za to, da projekt izpelje. Odločili smo se, da je v primeru drugega tira to najboljša možnost. Na ta način pospešimo pripravo projekta, ker lahko tako podjetje relativno hitro ustanovimo. V začetku bi bilo podjetje v stoddotni državni lasti, potem pa se z mednarodnim javnim razpisom izvede dokapitalizacija, s katero pridobimo zasebni kapital.

Predvideno je, da bo zakon o drugem tiru sprejet do konca junija. Kaj vse bo določal?

Trenutno je zakon še v osnutku, a v glavnem bo določal, nad čem bo podjetje bdelo in za kaj bo odgovorno pri gradnji in upravljanju drugega tira. Zelo verjetno bo vključeval tudi upravljanje obstoječega tira ter gradnjo in upravljanje dodatnih pretovornih zmogljivosti (tretjega pomola v Luki Koper; op. a.). Slednje zato, ker bomo na ta način lažje pridobili vlagatelje. Zasluge iz železniških projektov je zelo skromen, logistične dejavnosti v pristanišču pa lahko prihodek povečajo. Na ta način bi razbremenili državo in v projekt dobili perspektivnejše partnerje. Zakon bo urejal pristojnosti na osnovni ravni, podrobnosti pa bomo morali urejati s pogodbami, morda celo uredbami. Tudi zadeve glede lastništva. Zakon je pomemben tudi zato, ker sedanji zakon o železniškem prometu določa, da mora biti vsa železniška infrastruktura v lasti države, s tem zakonom pa bomo za ta projekt naredili izjemo.

Odločili ste se za javno-zasebno partnerstvo. Ste že preverjali, kdo od zasebnikov je zainteresiran za ta projekt?

Vemo, kdo bi lahko bili potencialni partnerji. Na vseh srečanjih so potencialni investitorji iz različnih delov sveta, od logističnih podjetij do investicijskih vlagateljev, kot so razni skladi, izražali ta interes. Tudi nekatere države so ga izkazale. Veste za pobudo Madžarske. Tudi druge srednjeevropske države so izrazile interes, da se drugi tir zgradi, preveriti pa moramo, ali bodo pripravljene pri projektu tudi finančno sodelovati.

Ministrstvo za infrastrukturo bo naročilo novo analizo projekta drugi tir. Kdaj boste to storili in kdaj bo analiza končana?

Sklep vlade določa, da je analizo treba narediti. Če nimamo verodostojne in zanesljive ocene investicijske vrednosti projekta, ne moremo izračunati njegove ekonomike. Obstajajo dvomi, ali je sedanja ocena izgradnje drugega tira (1,4 milijarde evrov; op. a.) realna. Vemo, da je narejena na podlagi zelo natančnega projektantskega popisa del, kjer so uporabili cene iz projektov v okviru izgradnje naših avtocest. Cene so lahko precenjene, lahko tudi podcenjene, in to bomo s to študijo preverili. V analizi je treba preveriti tudi možnost racionalizacije projekta in možnih optimizacij. Pri sedaj zastavljenem projektu je na primer predvideno, da bo drugi tir namenjen tovornemu in potniškemu prometu, kar gradnjo draži. Za potniški promet mora biti proga projektirana za hitrosti do 160 km/h, potrebno je zagotoviti več dodatnih servisnih predorov, na to je vezanih tudi več varnostnih in drugih tehničnih zahtev. Ali je vrednost projekta mogoče znižati, je zdaj nevhvaležno ugibati. Po zelo grobih ocenah je mogoče z opustitvijo reševalnih servisnih predorov in z drugimi poenostavitvami prihraniti od 200 do 250 milijonov evrov – več bomo vedeli po končani analizi.

Kaj bo z obstoječim tirom?

V zadnjih letih smo ga toliko modernizirali, da se je kapaciteta pretovora z devet milijonov ton povečala na skoraj 15 milijonov. Ocenjujemo, da bi z izvedbo izvlečnega tira, ki ga bomo začeli graditi že letos, lahko pretovorili 17 milijonov ton letno. Problem je, ker je obstoječi tir v gradbeno-tehničnem pogledu v zelo slabem stanju. Obstaja tveganje, da bodo potrebni večji gradbeni posegi, promet bo takrat treba zaustaviti za daljši čas, kar bi lahko povzročilo velika tveganja za Luko Koper. Potrebno se bo torej odločiti, ali naj ga v naslednjih letih korenito posodobimo ali še naprej le minimalno vzdržujemo. Če bodo potrebna velika vlaganja, bo vsekakor treba razmisliti o tem, ali bi bilo bolj smotno ob zgrajenem drugem tiru zgraditi vzporedni tir, obstoječega pa opustiti.

Če bodo potrebna velika vlaganja v posodobitev obstoječega tira, bo treba razmisliti o tem, ali bi bilo bolj smotno ob zgrajenem drugem tiru zgraditi vzporedni tir, obstoječega pa opustiti.

Vložek zasebnih vlagateljev bi moral biti večji od vložka države, zato da se zadolžitve, ki bi bile še potrebne, ne bi štele v javni dolg.

Kdaj bo objavljen razpis za pripravo omenjene analize?

Pogovarjamo se še o zadnjih podrobnostih in pričakujem, da bo razpis objavljen v nekaj dneh (pogovor je bil opravljen 15. januarja; op. a.).

Kdaj bo analiza končana?

Rezultate moramo vladi predstaviti 30. junija. Ta rok bo lahko dosežen le, če ne bo zapletov pri oddaji javnega naročila.

Zadnja študija o drugem tiru od ITF-OECD ter študija doktorjev Jožeta P. Damjana, Aleša Groznika in Bogdana Zgonca se med seboj zelo razlikujeta. Zakaj tako velike razlike in kaj pričakujete od tretje, ki jo boste naročili?

V študiji bomo določili vrednost projekta, stroškovne učinkovitosti pa ne bomo preverjali. Omenjeni študiji se sicer razlikujeta v dveh pomembnih stvareh. Študija OECD namenoma ni upoštevala makroekonomskih učinkov investicije, ker se po njihovi razlagi tovrstni učinki pojavijo pri vsaki investiciji. Če bi milijardo evrov vložili v cestno infrastrukturo ali hidroelektrarne ali energetske sanacije stavb, bi makroekonomski učinki tudi vplivali na rast gradbeništva, investicij, gospodarstva, zaposlovanja in podobno. Študiji se razlikujeta tudi v tem, kako sta upoštevali eksterne

učinke projekta na razvoju logistike, dejavnosti Luke Koper in Slovenskih železnic. Vsi ti prihodki so bili v študiji, ki jo je naredila Ekonomska fakulteta, precej bolj bogato ocenjeni. Težko rečemo, ali so to realne ocene. Menimo, da bi realnost obeh študij lahko ocenila le neodvisna institucija, kot je svetovalno središče Evropske investicijske banke.

Kolikšna je maksimalna vrednost projekta, da bi ga vlada podprla brez kakršnih koli pomislekov, in koliko vložka pričakujete od zasebnih vlagateljev?

Vlada je pripravljena kapitalsko podpreti projektno podjetje v višini do 200 milijonov evrov. Skupaj z že vloženimi sredstvi v pripravo projektne dokumentacije, za odkupe zemljišč, bi torej delež države v tem projektu znašal 250 milijonov. Vložek zasebnih vlagateljev bi moral biti večji od vložka države, zato da se zadolžitve, ki bi bile še potrebne, ne bi štele v javni dolg. Ključno je pridobiti tudi evropska sredstva. Pričakujemo, da bi lahko dobili okoli 30 odstotkov vrednosti investicije oziroma okoli 300 milijonov evrov. Razliko do končne vrednosti drugega tira pa bo treba pokriti z zadolžitvijo. Projekta ni mogoče izvesti le z zadolževanjem države. Najti moramo rešitev, ki našega javnega dolga ne bo povečala.

Za financiranje drugega tira bo treba povečati delež, ki ga zdaj po koncesijski pogodbi plačuje Luka Koper in povečati uporabnino za železniško infrastrukturo, vsaj na tem novem delu.



V študiji Ekonomske fakultete je financiranje drugega tira predvideno s koncesninami in dividendami Luke Koper, uporabnino Slovenskih železnic in bencinskega centa, ki še ni uveden. Kakšen je vaš načrt?

Nedvomno bo treba čim večji delež pridobiti od podjetij, ki bodo potem izvajala dejavnosti na tej infrastrukturi. Povečati bo treba delež, ki ga zdaj po koncesijski pogodbi plačuje Luka Koper in povečati uporabnino za železniško infrastrukturo, vsaj na tem novem delu. Računamo tudi z večjim dobičkom luke. Če prispevki iz logističnih dejavnosti ne bodo dovolj veliki, bo razliko zagotovila država – seveda je cilj, da je ta delež čim manjši.

Zdi se, kot da Luka Koper ni (bila) seznanjena z idejo o projektnem podjetju za drugi tir. Odzvali so se jezno, da ne morete kar tako ponujati gradnjo tretjega pomola. Kdaj se boste o vsem pogovorili z Luko Koper in Slovenskimi železnicami, da boste imeli enak cilj?

S predsednikom uprave Luke Koper in generalnim direktorjem Slovenskih železnic sem se že na začetku mandata, novembra 2014, peljal po sedanjem tiru od Kopra proti Borovnici in na tej triurni vožnji smo govorili o sodelovanju pri gradnji drugega tira. Pričakoval sem, da bomo tudi vnaprej skupaj iskali rešitev, a je Luka Koper kmalu zatem začela poudarjati, da je to investicija, ki jo mora narediti država, in da pri tem ne vidi svoje pomembne vloge. Tak odnos ni produktiven. Menim, da bo drugi tir bistveno lažje zgraditi, če bomo sodelovali.

Boste gradbeno dovoljenje za drugi tir dobili do konca marca?

Vloga je že oddana, dopolniti jo moramo le še z dokazilom pravice graditi za eno parcelo, ki ga pričakujemo še ta mesec. Potem je realno pričakovati, da v dveh, treh mesecih dobimo gradbeno dovoljenje za celoten odsek drugega tira.

Kmalu boste objavili razpis za novo analizo, pridobili gradbeno dovoljenje, do konca junija pa pripravili zakon. Kaj pa potem?

Že zdaj pripravljamo dokumentacijo za mednarodni razpis za pridobitev zasebnih vlagateljev, saj bi ga radi objavili še letos. V vmesnem času preverjamo interes vlagateljev za vključitev v projekt. To zdaj poteka z Mađarsko. Potem je treba projekt pripraviti na prijavo za razpis za evropska sredstva. Če bo vse to potekalo brez večjih zapletov, se v naslednjem letu lahko že pogovarjamo o začetku gradnje.

Če smo optimisti, se bo torej drugi tir začel graditi leta 2017, če smo pesimisti, pa kdaj – nikoli?

Sem optimist. Navsezadnje drugi tir potrebujemo in drugi tir je prioriteta te vlade.



Vaše osebno mnenje o drugem tiru?

Ta projekt je nedvomno nujen za razvoj Luke Koper in logistične dejavnosti. Zaradi slabega gradbenega stanja obstoječega tira je treba zagotoviti novo železniško povezavo, sicer bo luka izpostavljena prevelikim tveganjem. Vse to pa nima smisla, če ne bo napredka v razvoju Luke Koper. Njena rast pa ni samoumevna. To so poudarili avtorji študije OECD. Konkurenca med severno jadranskimi lukami se krepi in ne bo dovolj le to, da bomo imeli zgrajeno železniško infrastrukturo. Na področju razvoja luke in njene infrastrukture bo nujno potrebno izvesti številne investicije. gg

Realno je pričakovati, da v dveh, treh mesecih dobimo gradbeno dovoljenje za celoten odsek drugega tira.