

VPRAŠANJA O DRUGEM TIRU

Prof. dr. Marko Pavliha, v intervjuju revije ZARJA, 8.12.2016

1. O izgradnji drugega tira poslušamo že neverjetnih deset debelih let. V tem času bi verjetno morala proga biti že zdavnaj zgrajena? Zakaj traja toliko časa? Je vsega kriva naša zapletena narava, sestava tal – da bo od 27 km kar 20 km predorov?

Pravzaprav bi morali govoriti o železnici med Divačo in Koprom, ki bi jo idealno sestavljala dva nova tira, starega pa bi lahko ukinili in spremenili v kolesarsko in sprehajalno pot, a to je že nov problem, s katerim se bo treba ubadati naknadno. Narava nikakor ni kriva za agonijo neizgradnje II. tira, kajti gre za neokusno mešanico neuravnoteženih političnih priorit, pomanjkanja vizije in zaslužkarskih mahinacij. Po osamosvojitvi Slovenije je politika vsestransko podpirala izgradnjo avtocestnega križa, a je pri tem popolnoma zanemarila železnico, v katero je tudi zadnjih šestdeset let vlagala zanemarljivo malo, in v veliki meri tudi preostalih 6000 kilometrov državnih cest. Pasivnost glede II. tira med Divačo in Koprom je nelegalna in nelegitimna, saj je v nasprotju s številnimi pravnimi akti, ki ga izrecno ali posredno terjajo, recimo Resolucija o pomorski usmeritvi RS (1991), Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (1995), spisek evropskih priorit,etnih projektov (2004), državni lokacijski načrt (2005), Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva RS (2010), Strategija razvoja prometa v RS (2015) in celo Deklaracija o zunanji politiki Republike Slovenije (2015) in Strateški dokumenti zunanje politike RS.

Naj za opomin in primerjavo omenim evropsko prometno politiko, ki je bila ena prvih politik po primarnem evropskem pravu, a je do začetka osemdesetih let prejšnjega stoletja dejansko ostala bolj ali manj pobožna želja unije. Evropski parlament je potem kot vzhajajoče zakonodajno telo pogumno tožil dominantni svet ministrov in v zadevi št. 13/83 *Common Transport Policy* dosegel, da je luksemburško sodišče prebudilo Bruselj iz birokratskega spanja in ga prisililo k ustvarjanju transportne politike, uredb, direktiv, zelenih in belo-modrih knjig ter drugih ustreznih pravnih podlag. Provokativno sprašujem, ali bomo morali tudi mi iztožiti II. tir? Upajmo, da bo prevladala zdrava pamet, pri čemer ji bo intenzivno pomagala civilna družba.

Zadnjič je nek zagrenjen upokojen politik javno izrazil dvom v mojo iskrenost v vlogi aktivnega državljana, češ, da sem bil osem mesecev minister za promet in nisem naredil ničesar za drugi tir. Naj mi bralke in bralci oprostijo, če sem bom zdajle malce pohvalil, toda zlahka preverljivo dejstvo je, da je vlada mag. Antona Ropa v času mojega kratkega ministirovanja leta 2004 med drugim uspela uvrstiti izgradnjo II. tira med priorit,etne infrastrukturne projekte Evropske unije, da smo pripravili prvi predlog celostne prometne politike v zgodovini samostojne Slovenije in tudi državni lokacijski načrt za gradnjo II. tira, ki je bil formalno sprejet spomladi leta 2005, kmalu po nastopu vlade Janeza Janše. Vselej je možno narediti še več, a sam imam mirno vest, ker sem se s tem projektom ukvarjal domala dnevno, pa tudi ponoči. Če bi sleherni premier in vsak minister za promet napravila toliko za II. tir kot naša vlada, bi se danes že veselo vozili po novi železniški progi.

2. Nismo bili sposobni tega projekta uresničiti že pred leti samo zaradi finančnega vložka?

Kje pa, kot rečeno razlogi tičijo drugod in denar je bil vsa ta leta eden od manjših problemov. V zadnjih letih se je našel denar za vse druge projekte na železniški infrastrukturi, ki so bistveno manj nujni oziroma nepotrebni, če ni drugega tira do koprskega pristanišča, ki je glavni generator tovrnega prometa v Sloveniji. Tudi v načrtu vlaganj v javno prometno infrastrukturo do leta 2030 v skupni višini 12 milijard evrov se najde javni denar za vsa druga vlaganja v prometno infrastrukturo, tudi v železnico, le za drugi tir javnega denarja ni. Drugače rečeno, izmed vseh vlaganj v ceste in železnico je le drugi tir predviden za financiranje pretežno iz zasebnih vlaganj, pri čemer je železniška infrastruktura najmanj primerna za tovrstna zasebna vlaganja zaradi zelo dolge dobe vračanja investicije.

3. Kaj ste ugotovili po preučevanju dokumentacije? Je finančni načrt, omenja se milijardo in pol, predrag, preveč napihnen?

Žal še vedno čakamo na odgovore na številna vprašanja in večino dokumentacije, ki smo jo zahtevali od vlade že oktobra v skladu z Zakonom o dostopu do informacij javnega značaja, a jo še nismo prejeli. Izvorna napaka, ki daje napačno izhodišče za določitev oblike financiranja tega projekta, je ocena stroškov na 1,4 milijarde evrov, kar je močno pretirano in zavajajoče. Upošteva je dejanske končne stroške izgradnje avtocestnih predorov Kastelec, Dekani in Markovec, znašajo ocenjeni stroški za izgradnjo drugega tira le 622 milijonov evrov brez DDV, pri čemer so stroški avtocestnih predorov revalorizirani na današnje vrednosti in vključujejo dodatna dela, ocenjeni stroški II. tira pa že vključujejo dodatnih 10 odstotkov za nepredvidene stroške. Problem je, ker je DRI kot vodja projekta močno prenapihnil vrednost projekta z upoštevanjem dvakrat dražje postavke za gradnjo predorov kot pri avtocestah, z večkrat upoštevanimi nepredvidenimi stroški ter tudi z napihnjeno postavko zase kot vodjo in nadzornika gradnje. DRI je zase tukaj "rezerviral" dobrih 60 milijonov evrov, kar bi omogočilo, da bi od vodenja in nadziranja tega projekta lahko pet let živelo 200 njegovih inženirjev.

4. Govori se tudi o kitajskem podjetju, ki bi železnico zgradilo za 670 milijonov. Kaj menite o tem?

Kitajski investitorji in tudi drugi, recimo madžarski in avstrijski, bi bili bržkone pripravljene sofinancirati drugi tir le pod pogojem, da bi pridobili pomemben lastniški delež v Luki Koper in/ali v tovrnem delu Slovenskih železnic, kar je nepotrebno in zoper t.i. nacionalni interes, ki se odraža v nujni zaščiti naše prometne in logistične dejavnosti in geografsko privilegirane lokacije na samem križišču evropskih prometnih koridorjev. Tudi naši gradbeniki bi lahko drugi tir izgradili za 700 milijonov evrov ali manj, pri čemer ne bi želeli lastništva v dveh glavnih slovenskih logistih, pač pa le financiranje stroškov gradnje od države. Naj povem, da bi financiranje gradnje drugega tira za državo na letni ravni pomenilo le okrog 35 milijonov evrov javnih sredstev v obdobju 20 let, od tega bi več kot polovico država lahko pokrila iz prihodkov, ki jih dobiva od koncesije in dividend od Luke Koper.

5. Kaj niso za drugi tir, za katerega smo leta 2014 dali zavezo EU, na voljo tudi evropska sredstva? Morda veste koliko teh?

Metaforično bi lahko dejali, da je ta vlak že odpeljal in da si bomo morali v pretežni meri pomagati sami. Če bi vlada lani korektno prijavila projekt drugi tir na razpis za sredstva CEF (Instrument za povezovanje Evrope), na redni del in kohezijsko ovojnico samo za našo državo, bi lahko iz tega naslova dobila za dobrih 300 milijonov evrov evropskega sofinanciranja. To pomeni, da bi zgolj z evropskimi sredstvi država lahko pokrila več kot 40 odstotkov celotne vrednosti naložbe. Vendar je država ta finančni vlak zamudila, saj je na razpolago vsem državam v razpisu naslednje leto ostalo le še za milijardo in pol evrov. Iz tega naslova lahko Slovenija dobi le še nekaj deset milijonov evrov.

6. Zopet laično opazovanje: devet revizij tega projekta je že bilo! Saj bi že lahko tukaj privarčevali. Vaš komentar?

Za revizije in raznovrstne študije je država doslej brezglavo porabila okoli 50 milijonov evrov, kar je, milo rečeno, potratno. Zadnja revizija, ki jo je pripravilo italijansko podjetje Geodata Engineering, je

denimo stala 176.000 evrov, vendar ne ustreza javnemu naročilu za “preveritev ocenjene vrednosti ter vse možne racionalizacije in optimizacije za projekt drugega tira nove železniške proge Divača – Koper”, ker predstavlja po vsebini le pavšalno in nestrokovno preverjanje investicijskih vrednosti. Revizija ni podkrepila primernosti in ustreznosti tehničnih rešitev z analizami; optimizacije in racionalizacije ne vsebujejo strokovne finančne analize; katalog tveganj, ki naj bi zajel nepredvidena dela in okoliščine, pa je prepisan iz avstrijskih smernic in ne navaja nobenih izračunov, ki bi potrjevali izvajalčevo oceno povečanja stroškov.

7. Kaj vašo iniciativo, svet, najbolj skrbi? Nad čim še posebej pozorno bdite?

Ugotavljamo, da se tudi pri tem projektu ponavljajo nekatere napake, ki jih že poznamo pri vodenju največjih infrastrukturnih investicij v Sloveniji, recimo neracionalnost projektov, nezakonitost javnih investicij, nepregledno predpisovanje razpisnih pogojev oddaje javnih naročil, podtarifiranje zahtevanih gradbenih del zaradi pridobitve posla, zgrešena kadrovska politika vlade, nedelovanje nadzornih sistemov, prevladovanje političnih interesov nad strokovnimi in zamegljena odgovornost ključnih odločevalcev. Zato želimo najprej jasno ugotoviti, kakšen način gradnje II. tira pripravlja vlada, kako ga namerava izvesti in kakšne mehanizme nadzora bo uporabila, da se preprečijo zlorabe, ki so se na primer pojavile pri projektu Evropskega interesnega združenja (EGIZA) v Trstu. Zaradi neodgovornega delovanja podjetja DRI pri projektiranju proge Trst-Divača mora namreč naša država iz svojega proračuna vrniti EU 12 milijonov evrov in verjetno še stroške plač in do 5 milijonov evrov kazni zaradi neizpolnitve nalog po sklepu Evropske komisije, ki ge EGIZA financirala. Si predstavljate, koliko revežem bi lahko pomagali zgolj s tem zapravljenim denarjem?!

8. Prebrala sem, da se vlada ni odločila zgraditi železnice kot običajno. Kako pa?

Drugi tir želi zgraditi v javno-zasebnem partnerstvu prek nebuloznega podjetja 2TDK, namesto da bi zagotovila druge vire financiranja s poudarkom na javnih sredstvih. Pri tem vlada nima jasnega načrta, kako to sploh izvesti. Obstajajo zgolj špekulacije, da želi vlada privabiti zasebne vlagatelje, tako da bi kot vložek v ta projekt namenila holding med Slovenskimi železnicami in Luko Koper ter 200 milijonov evrov proračunskega denarja, preostalo pa naj bi prinesli zasebni vlagatelji, ki pa jih ni na vidiku. Na drugi strani se naša vlada pogaja z madžarsko vlado o vlaganjih v drugi tir, pri čemer madžarska vlada zahteva kapitalski delež v Luko Koper in da madžarska podjetja sodelujejo pri gradbenih delih.

9. Kako bi ga morali graditi – s čigavim denarjem? Vlada si prizadeva, da ne bi trpel proračun...

Daleč najboljši finančni model sta pripravila profesorja ekonomije dr. Jože P. Damijan in dr. Aleš Groznik, ki bi bila bržkone bistveno bolj upoštevana v Avstriji, kjer se politiki še kako zavedajo neizmerne potenciala železniških povezav, pri nas pa ju bolj ali manj ignorirajo. Izračunala sta, da bi celotni slovenski železniški projekt - gradnja II. tira in modernizacija preostalih odsekov - v obdobju 20 let prinesel okoli 9,4 milijarde evrov dodatnega BDP, skupni učinek javnih in zasebnih vlaganj v transportno infrastrukturo na našem odseku baltsko-jadranskega koridorja pa bi v dveh desetletjih presegel 12 milijard evrov dodatnega BDP in še 5 milijard v času uporabe infrastrukture. Pri tem bi ustvarili 3000 delovnih mest med gradnjo in kasneje še 6000 delovnih mest v logistiki. Celo ob pretirani predpostavki, da bi drugi tir stal 1,35 milijarde evrov, bi lahko 25 odstotkov sredstev pridobili od EU (385 milijonov evrov), 75 odstotkov pa bi financirali s kreditom pri Evropski investicijski banki in z obveznicami. Letna anuiteta bi znašala med 18 in 51 milijoni evrov, ki bi jih zagotovili s koncesijsko dajatvijo Luke Koper, ki jo plačuje državi (glede na predvideno rast prometa bi znašala med 5 in 9.5 milijona letno), z dividendami luke (6 do 10 milijonov), uporabnino Slovenskih železnic (6,7 do 12,7 milijonov) in z “bencinskim centom” (22 do 27 milijonov). Vendar pa je drugi tir mogoče izgraditi za pol ceneje, kar pomeni, da se tudi letne anuitete za najem kreditov za izgradnjo drugega tira zmanjšajo za polovico.

10. Je za tak projekt treba imeti novo podjetje, družbo 2TDK? Ali ne gre to že v okviru obstoječih zavodov, služb, agencij?

Povsem pravilno ugotavljate, takšno podjetje je popolnoma nepotrebno. Če bi mu vlada želela prepustiti vodenje investicije izgradnje II. tira, bi moralo biti ustanovljeno kot javna gospodarska družba po posebnem zakonu, ne pa kot gospodarska družba po Zakonu o gospodarskih družbah. Osnovni kapital znaša milijon evrov in je v 10-odstotni lasti Republike Slovenije, predvidena pa je še dokapitalizacija iz proračuna v višini 200 milijonov evrov, kar je silno sumljivo. Država naj bi na 2TDK prenesla kapitalske naložbe v Luko Koper in Slovenskih železnicah, potem pa naj bi to podjetje dobilo koncesijo za gradnjo II. tira. S prenosom kapitalskih deležev bi 2TDK postal večinski lastnik obeh izjemno pomembnih gospodarskih družb, če pa bi jih prodal tujim investitorjem, bi tako dejansko zapravili vitalno prometno-logistično infrastrukturo in posledično našo izjemno prednost zemljepisnega položaja, ki nam trenutno še omogoča trženje logističnih poti prek slovenskega ozemlja.

11. Nujnost drugega tira najbrž ni vprašljiva? Čeprav je minister Gašperšič izjavil pred časom, da drugega tira ne bomo potrebovali še 40 let. (Takrat ga verjetno res dokončno ne bomo potrebovali, ker se bodo prometni tokovi verjetno preusmerili preko Italije in Avstrije...)

Priporočam, da si dvomljivci preberejo izvrstno analizo tveganj povezanih z neizgradnjo II. tira in možnih alternativ, ki so jo pripravili profesorji Damjan, Groznik in Bogdan Zgonc. Ob nadaljevanju sedanje dinamike pretovora v Luko Koprno popolnoma izkoriščen že do leta 2019 ali najkasneje leta 2022, po doseženi točki saturacije obstoječega prvega tira pa se bo pretežni del (okoli 80 odstotkov) tovora, ki bi bil sicer namenjen v Koper, preusmeril v sosednja pristanišča, predvsem v Trst in Reko, preostali manjši del, ki bi vseeno prispel v koprsko pristanišče, pa se bo preusmeril na ceste.

12. Drugi tir je nujen zaradi gospodarskega (prihodnost Luke Koper) in okoljskega vidika – lahko to malo bolj podrobno razložite oziroma izpostavite še kakšno korist, vidik, na katerega pozabljamo?

Neizgradnja II. tira bi povzročila tri skupine ekonomskih in širših družbenih učinkov: prvič, izpad pretovora in prihodkov za slovenske logiste zaradi preusmeritve blagovnih tokov na sosednja pristanišča; drugič, preusmeritev blagovnih tokov z železnice na ceste in s tem diferencialni učinek na prihodke železniških in cestnih prevoznikov ter povečane negativne širše eksterne družbene učinke; in tretjič, zadušitev rasti transportno-logistične panoge in s tem dolgoročni izpad prihodkov in delovnih mest v tej panogi. Kot ugotavljajo omenjeni avtorji, bi kumulativno zaradi neizgradnje II. tira v letih 2026 – 2055 prišlo do izpada pretovora in prevoza tovora v višini med 210 in 240 milijonov ton, kar finančno ovrednoteno pomeni, da bi zaradi preusmeritve tovora v tujino prišlo do potencialnega kumulativnega izpada dodane vrednosti med 2,7 in 3,4 milijarde evrov oziroma za 6,4 odstotkov do 9,1 odstotkov BDP iz leta 2014.

13. Na koncu navadnemu človeku ne preostane drugega, kot da ponovi Lorencijevo opazko: »blazno mutenje okoli drugega tira«. Kje je hakelec?

Res je, klenu povedano tiči “hakelec” v nevizionarskem in nestrokovnem pristopu domala vsakokratne politične oblasti pod močnim vplivom raznovrstnih lobijev, pri čemer enim odgovarja transportno-logistični zaobid Slovenije v korist Avstrije, Italije in Hrvaške, drugim pretirana cena zaradi čim večjega zaslužka, tretjim pa morda še kaj, česar se pošteni ljudje niti ne morejo domisliti.