

# Ministru Gašperšiču samo še dva meseca časa za ...

SioI.Net, Četrtek, 8. 12. 2016;

Minister za infrastrukturo mora do začetka februarja pripraviti dokončno finančno konstrukcijo projekta.

Vrednost projekta, sprva ocenjenega na 1,4 milijarde €, so oklestili na okrog 900 milijonov €.

Pri Gašperšiču še vedno niso obupali nad idejo, da bi gradnjo drugega tira sofinancirale tudi Luka Koper in Slovenske železnice (SŽ), ki bi se lahko pred tem povezale v holding.

## Pred projektom drugi tir Divača-Koper so odločilni tedni.

Na ministrstvu za infrastrukturo, ki ga vodi **Peter Gašperšič**, bodo morali najpozneje do začetka februarja pripraviti dokončno finančno konstrukcijo projekta. Takrat se izteče rok za prijavo na razpis za nepovratne evropske subvencije, ki so po načrtih države eden od ključnih finančnih virov za gradnjo drugega tira.

## Nova vrednost projekta: 900 milijonov evrov

Gre za sredstva iz sklada CEF (v angl. Connecting Europe Facility), za katera je država kandidirala že v začetku lanskega leta, a ostala praznih rok. Eden od ključnih pogojev, ki jih od prosilcev za evropski denar zahtevajo v Bruslju, je namreč prav jasno določena finančna konstrukcija prijavljenih projektov.

Kot pojasnjujejo na ministrstvu, si na razpisu obetajo okrog 200 milijonov evrov. Že zdaj naj bi krepko oklestili tudi vrednost projekta, sprva ocenjenega na 1,4 milijarde evrov (skupaj z DDV). Po novem naj bi znašala le še okrog 900 milijonov evrov (več o tem v okvirju). V prihodnjih tednih naj bi vlada potrdila investicijski elaborat, ki bo dokončno opredeljeval vrednost projekta.

## Kje bo država našla preostanek denarja?

- Gašperšič je novembra poudaril, da računa na sredstva iz **Evropskega sklada za strateške investicije (EFSD)**, bolj znanega kot Junckerjev naložbeni načrt. Ministrstvo: "Financiranje drugega tira bo temeljilo na mešanju finančnih virov, kar je ključno načelo Junckerjeve investicijske iniciative."
- Za zdaj neznano vsoto naj bi dobila s posojilom **Evropske investicijske banke (EIB)**.
- Dvesto milijonov evrov naj bi prispevala **država** kot kapitalski vložek v podjetje 2TDK, ki ga je ustanovila za gradnjo projekta. "Sredstva v proračunu so zagotovljena," poudarjajo na ministrstvu. Edino vprašanje je, kdaj jih bodo na ministrstvu za finance "sprostili". Po njihovem mnenju bi namreč moralo podjetje 2TDK še pred tem pridobiti koncesijo države. Že marca letos bi moral biti po prvotnih načrtih sprejet tudi zakon o gradnji nove železniške povezave.
- Preostali denar naj bi država našla pri **zasebnih sovlagateljih**. "Pri tem vlada zasleduje cilj, da finančna konstrukcija ne bo bremenila primanjkljaja države in javnega dolga v naporih za javnofinančno konsolidacijo slovenskega proračuna in izdatkov širšega sektorja države," pojasnjujejo na ministrstvu.

## Vsi Gašperšičevi križi in težave

Gašperšičev načrt pod preprogo skriva nemalo težav, potencialnih min, najprej pri pridobitvi EU denarja.

Na prvem razpisu, ki ga je komisija objavila konec leta 2014, je drugi tir dobil rdečo luč zaradi dveh razlogov: ker projekt še ni bil pripravljen in ker ob prijavi ni bilo jasno, kdo in s kolikšnim vložkom ga bo financiral.

Res je, da ene od teh dveh ovir ni več, saj je drugi tir aprila letos dobil gradbeno dovoljenje, toda finančna konstrukcija je še vedno odprta. Pod črto namreč še vedno ni jasno, kdo bo ob državi solastnik projektnega podjetja 2TDK. Viri blizu vlade menijo, da se bo ministrstvo tej zagati skušalo izogniti z dokaj splošnim orisom finančnega načrta drugega tira.

Na ministrstvu poudarjajo, da "kot ključne sovlagateljce vidijo zaledne države ter slovenske in mednarodne logistične operaterje, ki imajo interes za razvoj transportnih koridorjev iz Luke Koper".

## Kdo vse je v igri za drugi tir

1. Že skoraj leto dni se ministrstvo o vlaganjih v projektno podjetje pogovarja z madžarsko državo.

V Budimpešti vložek, ocenjen na 200 milijonov €, pogojujejo s sodelovanjem madžarskih podjetij pri gradnji, povezovanjem na področju tovornega prometa prek družbe Gy SEV, ki je v večinski lasti madžarske države, in manjšinskem deležu v Luki Koper. Tej možnosti ostro nasprotujejo v taboru Luke.

Po neuradnih informacijah v pogovorih z Madžari v zadnjih mesecih ni zaznati pretiranega napredka. Končna odločitev o njihovem sodelovanju naj bi bila znana januarja.

2. Slovenijo so v začetku tedna obiskali predstavniki uprave Ruskih železnic, ki jih je po naših podatkih spremljala tudi delegacija Sberbank in enega od nemških podjetij. **Zdravku Počivalšku**, ministru za gospodarstvo, in **Metodu Dragonji**, ki je zdaj zaposlen na 2TDK, so predstavili predlog za sodelovanje pri gradnji drugega tira. Vanj ni vključen nakup lastniškega deleža v Luki Koper. Neuradno smo izvedeli, da naj bi se pogovori kmalu nadaljevali.

Samo v zadnjih treh mesecih so Slovenijo zaradi drugega tira obiskali predstavniki družbe China Communications Construction, ki sodeluje v konzorciju za gradnjo prvega odseka hitre proge Beograd-Budimpešta, ameriške investicijske banke Goldman Sachs, britanskega podjetja Associated British Ports in japonske finančne skupine Mitsui.

Vsak od teh ponuja različne modele. Medtem ko bi Kitajci progo financirali in gradili sami, finančne institucije ponujajo posojila.

3. Pri Gašperšiču še vedno niso obupali nad idejo, da bi gradnjo drugega tira sofinancirale tudi Luka Koper in Slovenske železnice (SŽ), ki bi se lahko pred tem povezale v holding.

### **Luška past za Gašperšiča**

Možnosti za zadnji scenarij so zaradi glasnega nasprotovanja Luke, kjer so to idejo pričakali na nož, in precej bolj tihega nasprotovanja SŽ tako rekoč ničelne. V obeh družbah želijo imeti nadzor nad denarjem, namenjenim investicijam.

To še posebej v primeru Luke Koper ustreza tudi lokalnemu okolju. Na Obali tako Gašperšiča uspešno peljejo v past. Medtem ko na eni strani na veliko poudarjajo nujnost gradnje drugega tira, ki naj bi bil ključnega pomena za nadaljnji obstoj Luke, na drugi strani javno minirajo skoraj vsak predlog, ki za financiranje projekta ne predvideva zgolj denarja iz proračuna.

Luka Koper je sicer oktobra letos pri Gospodarski zbornici Slovenije (GZS), ki močno podpira gradnjo drugega tira, naročila študijo za projekt razpisa CEF, za katero je odštela 4.300 evrov.

### **Kaj je cilj igre?**

"Politična odločitev, da se gradi, je sprejeta. Zdaj je vprašanje le, ali bo uspelo, da se investicija ne bo gradila le iz proračuna," nam je dejal vir blizu vlade.

Cilj te igre je verjetno en sam: čimprejšnji začetek gradnje nove proge, po možnosti s sprotim reševanjem vprašanja njenega financiranja, seveda izključno iz proračuna.

To bi verjetno najbolj ustrezalo gradbincem, ki bi tako projekt – po zgledu nekdanjega SCT – laže obvladovali "od spodaj". Trenutno sicer v Sloveniji ni več nobenega gradbenega podjetja, ki bi samo imelo reference za gradnjo drugega tira.

### **Drugi tir bo pol milijarde cenejši. Zakaj?**

Kako je mogoče, da se bo investicija v drugi tir skoraj čez noč pocenila za okrog pol milijarde evrov in pri tem ostala v istem obsegu?

Razlogov za to je več:

- Precej nižji naj bi bil znesek DDV, ki ga podjetju 2TDK po novem ne bo treba obračunavati pri gradbenih delih.
- Revizija projekta, ki jo je opravilo italijansko podjetje Geodata, je ugotovila, da je pri tiru, ki bi bil še naprej namenjen tako potniškemu kot tovornemu prometu, mogočih za od 100 do 150 milijonov evrov.
- Končno poročilo revizije, ki ga je ministrstvo objavilo prejšnji teden, razkriva, da bi stroški gradnje z uporabo tako imenovane nove avstrijske metode (NATM), znane tudi kot metoda brizganega betona, dosegli od 1,01 do 1,18 milijarde evrov, z uporabo tehnologije TBM (stroja za vrtanje celotnega profila) pa od 842 milijonov evrov do milijarde evrov.

Toda ugotovitve Geodate imajo pomembno opombo. Avtorji revizije so namreč ugotovili, da so povprečne gradbene cene za predore, predvidene pri projektu drugi tir, nižje od povprečnih cen podobnih predorov v srednjeevropski regiji. Natančneje, slovenske gradbene cene so blizu srednjeevropskim na področju cen materialov in strojev, a nižje pri cenah delovne sile.

Zakaj je to pomembno vedeti? Ker, kot pravijo v Geodati, bodo te razlike v cenah postale pomembne v fazi zbiranja ponudb. "Treba je pričakovati, da bodo gradbena dela takega obsega, kot je projekt 2TDK, lahko ponudili le regionalni gradbeni konzorciji, sestavljeni iz pretežno srednjeevropskih gradbenih firm," opozarjajo v Geodati.

Vzdrževalne stroške za drugi tir v 30 letih po gradnji so skupaj ocenili na 180 milijonov evrov, kar pomeni približno šest milijonov evrov letno.