



Financiranje drugega tira Koper - Divača

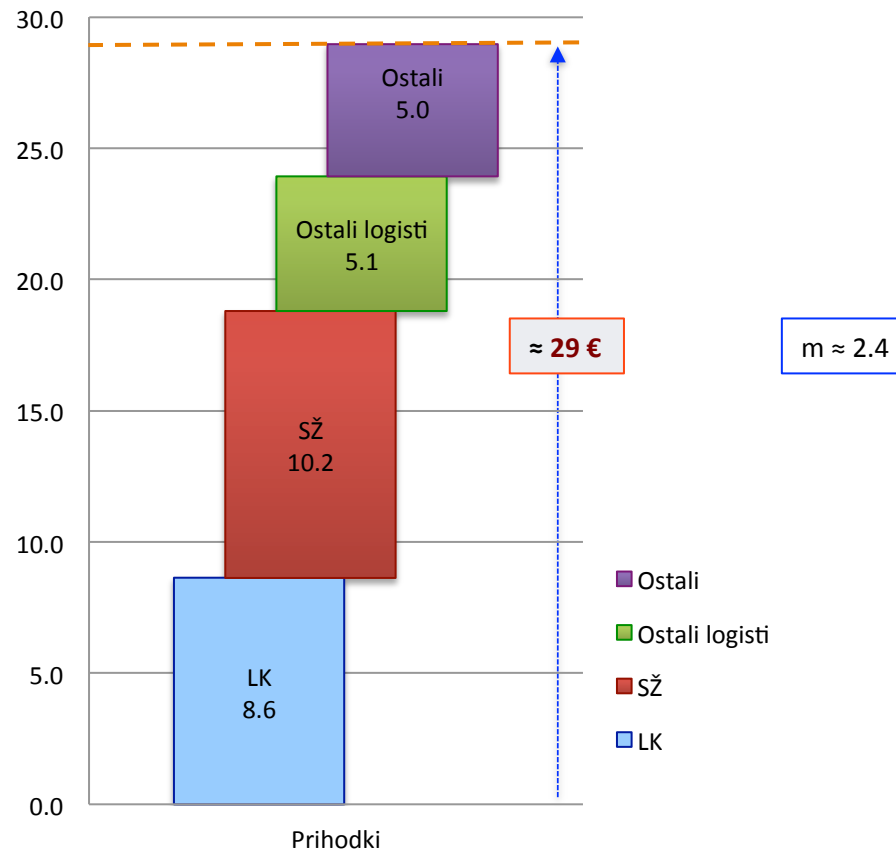
Jože P. Damijan

Koper, 13.12.2016

Zakaj DK2 še nimamo ?

Vlada ne razume, da je logistika posel

- Logistična veriga z vsako tono pretovora v LK zasluži
 - ≈ 29 € prihodkov / tono
 - ≈ 13 € dodane vrednosti / tono
- Multiplikator pristaniške dejavnosti (*):
 - ≈ 1.9 - 2.1 (neposredni + posredni učinki)
 - ≈ 2.4 (inducirani učinki)



(*) Temelji na študijah:

- Bole, Mramor, Čertalič (2006)
- Damijan (2012)
- Bole & Jere (2015)

Zakaj se Avstriji splača graditi BA koridor ?

BAC Project Status in Austria – 9 bn EUR investment planned

▪ Semmering base tunnel (start of construction 2012):

- Length 27 km
- Speed 200 km/h
- Costs 3,0 bn EUR
- Start of operation 2025

▪ Koralm railway line and tunnel (under construction):

- Length / Tunnel 130 km / 33 km
- Speed 250 km/h
- Costs 5,5 bn EUR
- Start of operation 2022

▪ Vienna Main Station (start of operation: 2012; 1 bn EUR)

▪ Additional projects:

- Terminal Inzersdorf (ongoing)
- Graz Main Station (under construction)
- Railway line Stadlau – Marchegg (ongoing)
- Pottendorfer railway line (ongoing)
- Railway Station Bruck/Mur (ongoing)



Zapleti z DK2

1. 20 let načrtovanja
 2. Zelo draga izvedba: 1.4 mlr €
 - Prenapihnjena cena
 - Visoke cene predorov na m3, napihnjeni nepredvideni stroški
 3. Dvom vlade v ekonomsko upravičenost
 - Študija OECD/ITO (2015)
 4. Želja vlade po ovržbi dvoma v vrednost naložbe
 - Študija Geodata (2016)
 - Potrditev visoke cene z nerealnimi tveganji
-

Možna racionalizacija projekta DK2 *

1. Sprememba namembnosti DK2 samo za tovorni promet
 - potencialni prihranek: 170 do 200 mio €
 2. Izločitev izogibališča v tunelu T2
 - potencialni prihranek: 30 mio €
 3. Nujna revizija cen, še zlasti železniških predorov (močno prenapihnjene)
-
- Skupen potencialni prihranek:
 - min 200 - 250 mio €
 - Realna vrednost:
 - **≈ 800 mio € (brez DDV)**
-

* Na podlagi študije Damijan, Groznik & Zgonc (2016)

Bolj striktna racionalizacija

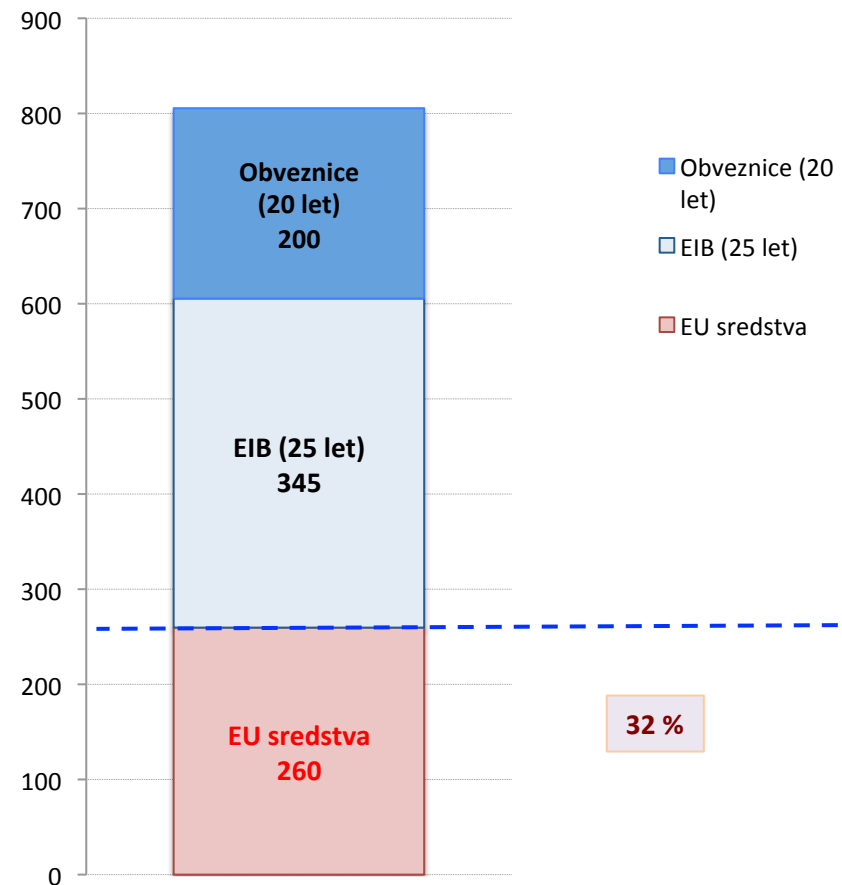
- Načrtovanje gradnje z matrično metodo
 - => večji prihranki
 - namesto 700 mio € strošek **≈ 500 mio €**
 - Prihranek omogoča izgraditi 2-tirno progo za sedanjo ceno 1-tirne
-

Možne oblike financiranja

1. Javno financiranje (70%) + EU sofinanciranje (30%)
 2. 100% javno financiranje
 3. Zasebna gradnja in komercialni najem s strani države
-

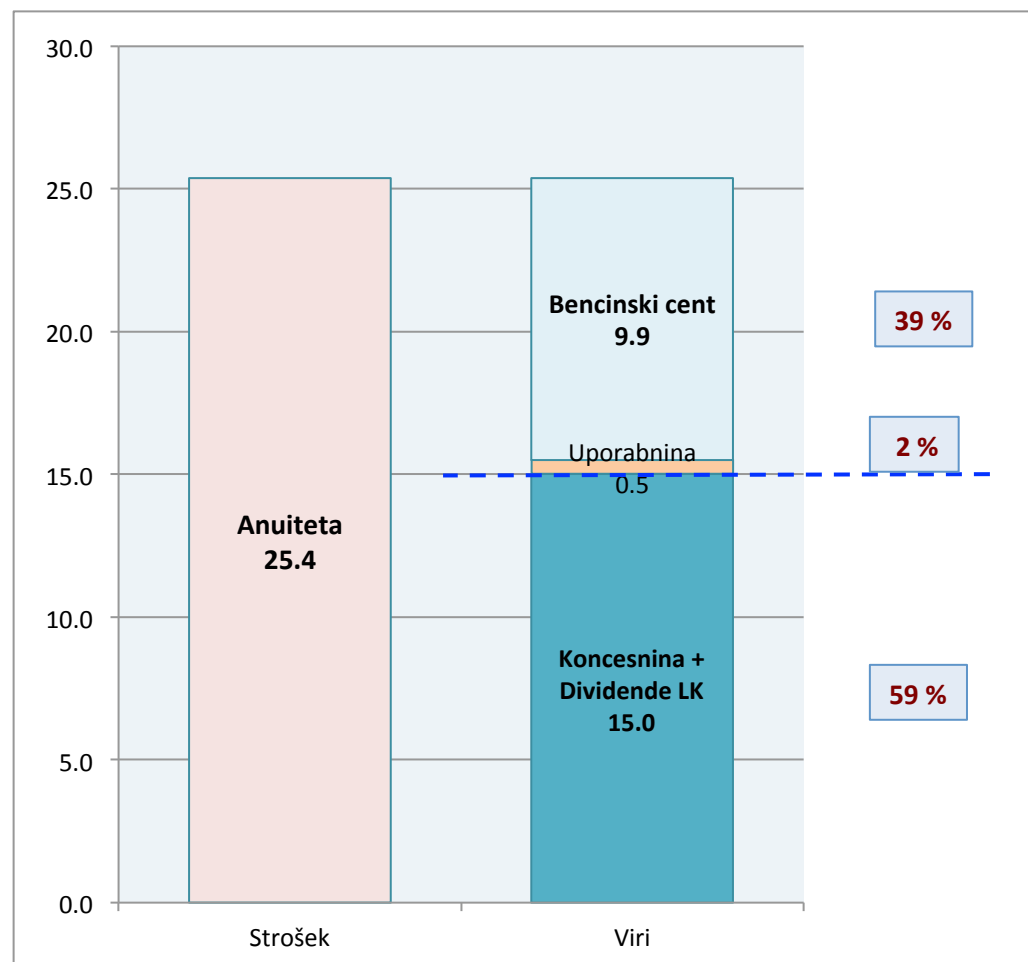
1. Javno financiranje + EU sredstva

- Predpostavke:
- Uradni in revidirani IP
- Sofinanciranje EU: $\approx 30\%$
 - 260 mio €
- Potrebna zadolžitev: $\approx 70\%$
 - 545 mio €



1. Javno financiranje + EU sredstva

- Viri financiranja dolga:
- 39 let (gradnja + uporaba)
- Diskontna stopnja: 3%
- Preračunano na 30 let
- Koncesnina + dividende LK
 - Letno: 15 mio €
- Uporabnina (Želez.operaterji)
 - Letno: 0.5 mio €
- Bencinski cent
 - 0.5 €cent / L
 - Letno: 9.9 mio €

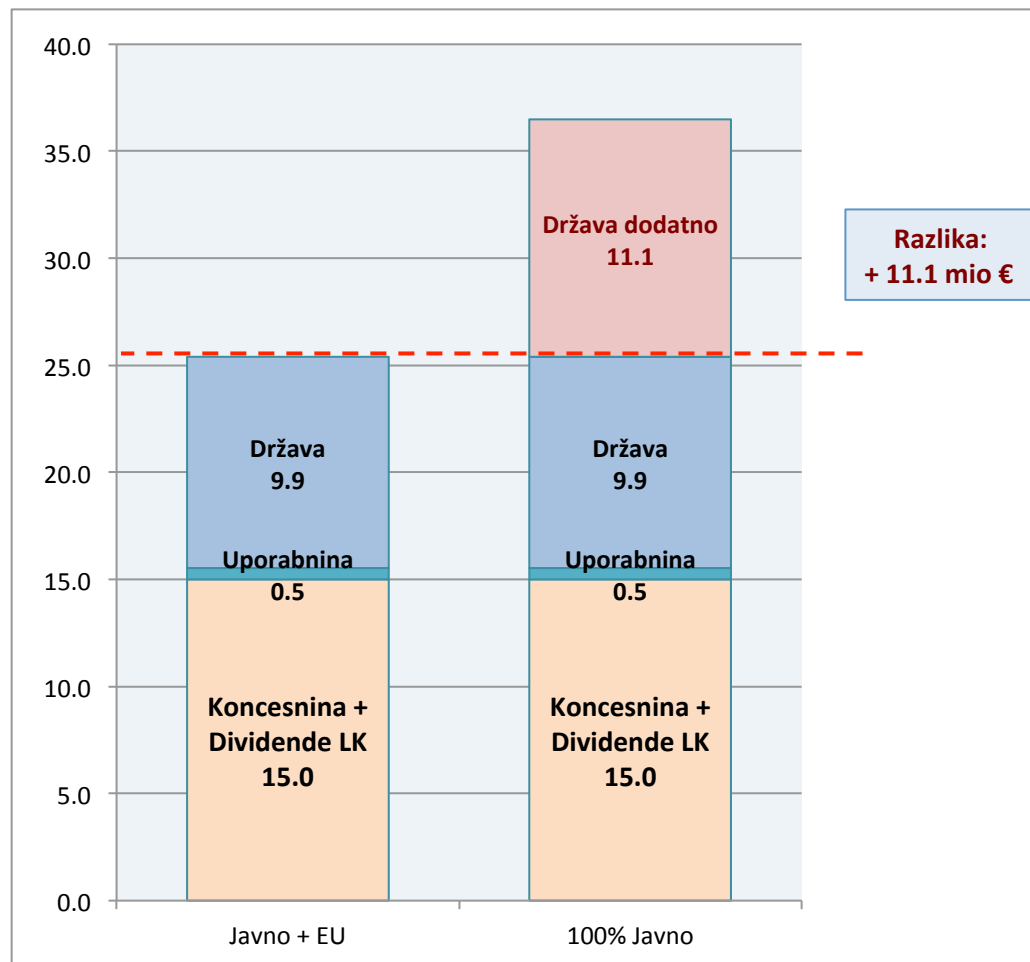


Vendar...

- Ta varianta ni več aktualna
 - Neuspešna prijava na razpis feb. 2015
 - Prijava brez zaprte finančne konstrukcije
 - Preusmeritev sredstev na druge projekte
 - Izgubljenih 260 do 300 mio € za DK2
 - Namerna sabotaža ?
 - V 2017 nov razpis, vendar:
 - le še 27 mio sredstev CEF (za Slovenijo)
 - 1.5 milijarde € za vse države
 - Politična odgovornost vlade !
-

2. 100% Javno financiranje

- Financiranje brez EU sredstev
- Vrednost: 805 mio €
 - Obveznice: 200 mio €
 - Kredit EIB: 605 mio €
- Višja anuiteta
 - 36.5 mio € (namesto 25.4)
- **Davek na neumnost !**
 - Letno: **11.1 mio €**
 - Skupaj: **333 mio €**
- Bencinski cent (2x več)
 - 1.0 €cent / L
 - (namesto 0.5 €cent / L)



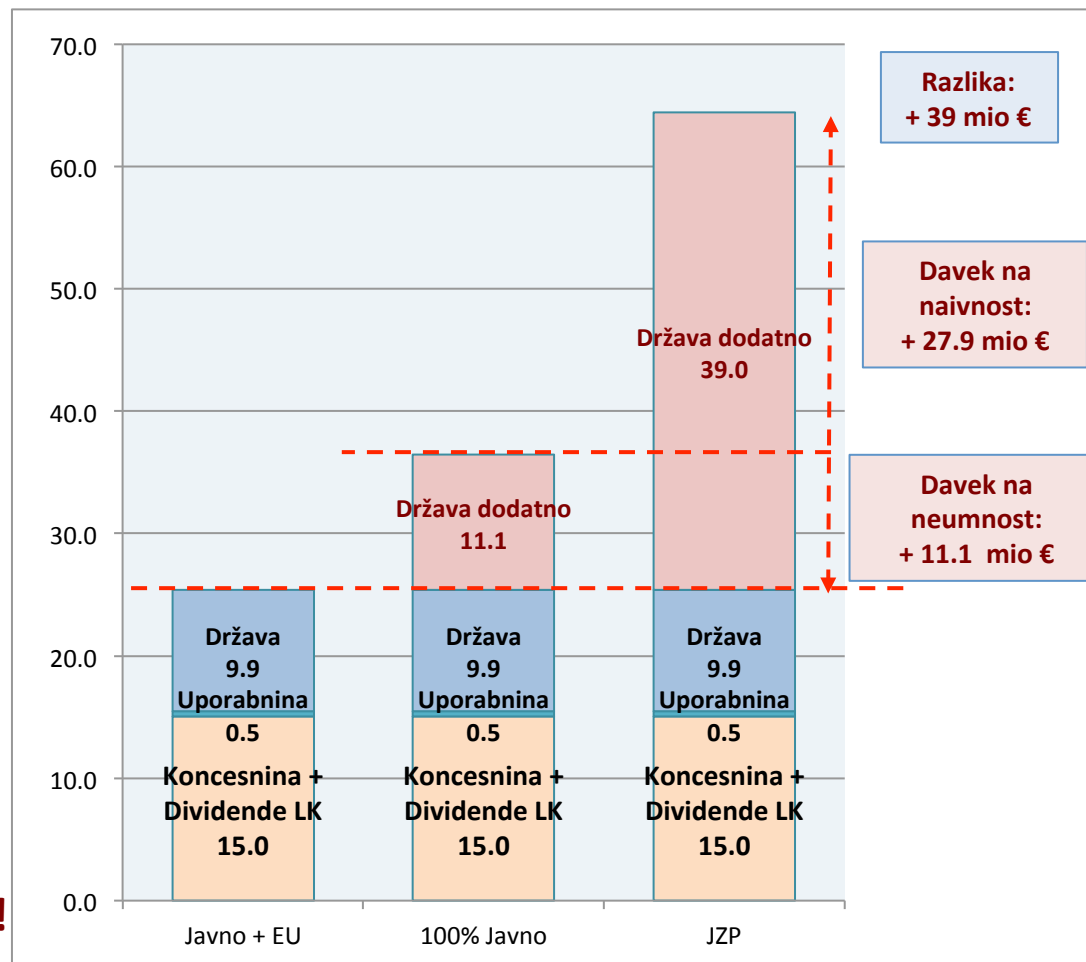
3. Komercialno financiranje gradnje DK2 oz. Javno-zasebno partnerstvo

- Komercialna gradnja & Najem DK2 s strani države
 - 2TDK d.o.o.
 - Holding (SŽ + LK) + Madžarska ???
 - Višja vrednost investicije (brez sofinanciranja EU)
 - Dražji viri financiranja (od javnega)
 - 2-krat višja obrestna mera
 - + premija za tveganje + normalen donos
 - = 8 – 10% zahtevana stopnja donosnosti
 - **Zahteva plačila subvencij iz proračuna !!!**
 - Nadomestilo za uporabo
-

3. Javno vs. komercialno financiranje gradnje DK2

Predpostavke:

- 200 mio € vložek države
- 605 mio € vložek zasebnika
- 8% zahtevana stopnja donosnosti zasebnika
- Stroški financiranja JZP višji od vrednosti naložbe !
 - 1,007 mio € “nadomestila” za 605 mio vložka zasebnika
- Stroški najema za državo:
 - 39 mio €
- Potreben dvig dajatev na gorivo
 - 3.5 € centov / L (7-krat več !!!)
- **Davek na neumnost & naivnost !!**
 - $333 + 1,007 = 1,340$ mio €



3. Javno vs. komercialno financiranje gradnje DK2

- JZP je najdražji način financiranja !!!
 - JZP investicija v DK2 2 do 3-krat dražja
 - Dodatno plačilo davka na naivnost:
 - + 27.9 mio €
 - In privatizacija LK + SŽ
 - Davek na neumnost & naivnost:
 - $333 + 1,007 = 1,340$ mio €
 - Za en cel DK2 po sedanji vrednosti !!!
-

Sklepi

- Dosedanje aktivnosti vlade glede DK2:
 - JZP in projektno podjetje zgolj kot krinka za privatizacijo ?
 - Namerno sabotiranje z namenom višjih rent ?
 - Ali zgolj nesposobnost ?
 - Ali kombinacija vseh treh ?
 - Politična odgovornost vlade
 - Za slabo vodenje projekta DK2
 - Za netransparentnost procesov financiranja
 - Za višje stroške za davkoplačevalce
 - Za odmik začetka gradnje DK2
-



Hvala za pozornost !

