

INVESTICIJE V JAVNO ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO DANES IN JUTRI V LUČI PROBLEMATIKE FINANCIRANJA

Dr. Andrej Godec
Damir Topolko

Maribor, 27.10.2011

Do danes ...

Slovenija se je na programu železnic osredotočila na:

- Zagotavljanje ustrezne notranje povezanosti
- Povečanje stopnje varnosti in urejenosti železniškega prometa
- Zagotavljanje povezav z evropskim prostorom
- Povečanje deleža železniškega prometa

Po vstopu v EU je še dodala:

- Poenotenje standardov železniške infrastrukture
- Standardizacijo železniškega prometa



1. PROBLEMATIKA FINANCIRANJA

- Ocena vzdržnosti obstoječega modela
- Vodenje, načrtovanje in financiranje investicij v skladu s sprejetimi spremembami ZZeP
- Potrebne spremembe organiziranosti nosilcev vodenja investicij in implementacija sprememb
- Sprememba modela financiranja investicij v JŽI – odvisnost sedanjega modela od proračunske logike financiranja

1.1 Zakonodaja

1.1.1 Zakon o železniškem prometu

Nosilci vodenja investicij in vzdrževanja

- SŽ – Infrastruktura, d.o.o. – redno vzdrževanje in obnove, proračunska sredstva, pogodbe OGJS
- DRI – Družba za razvoj infrastrukture, d.o.o. – vodi novogradnje po ZZelP-H, agent države oz. „državni inženir“; ne vodi postopkov JN, nima pristojnosti za zagotavljanje virov financiranja
- Ministrstvo za promet – nadgradnje; 13.b člen ZZelP-H; potreba po vodenju vseh investicij na enem mestu

1.1 Zakonodaja

1.1.2 Zakon o zagotavljanju namenskih sredstev za investicije v JŽI

- Stabilni vir financiranja v obdobju 2010-2023 v letni višini 108 mio EUR
- S spremembo zakona omogočeno prevzemanje obveznosti za večletne pogodbe
- Višina zagotovljenih namenskih sredstev je nižja od prvotno načrtovanih
- Možni dodatni viri: okoljska dajatev za CO₂, davek od prometa motornih vozil

1.1 Zakonodaja

Odprta vprašanja – potrebne spremembe

- Učinkovito in pregledno vodenje vseh investicij JŽI na enem mestu (nevarnost različnih tolmačenj TSI, ZZeIP)
- Načrtovanje in razvoj
- Zagotavljanje stabilnih virov financiranja za prioritete investicije na JŽI
- Ustrezna organizacijska struktura nosilca vodenja investicij oz. zagotavljanje potrebnih pristojnosti DRI
- Pravočasna priprava novih projektov (nejasnosti glede pristojnosti lahko onemogočijo ustrezno načrtovanje in zagotavljanje potrebnih virov – „rivalstvo“ različnih nosilcev vodenja investicij

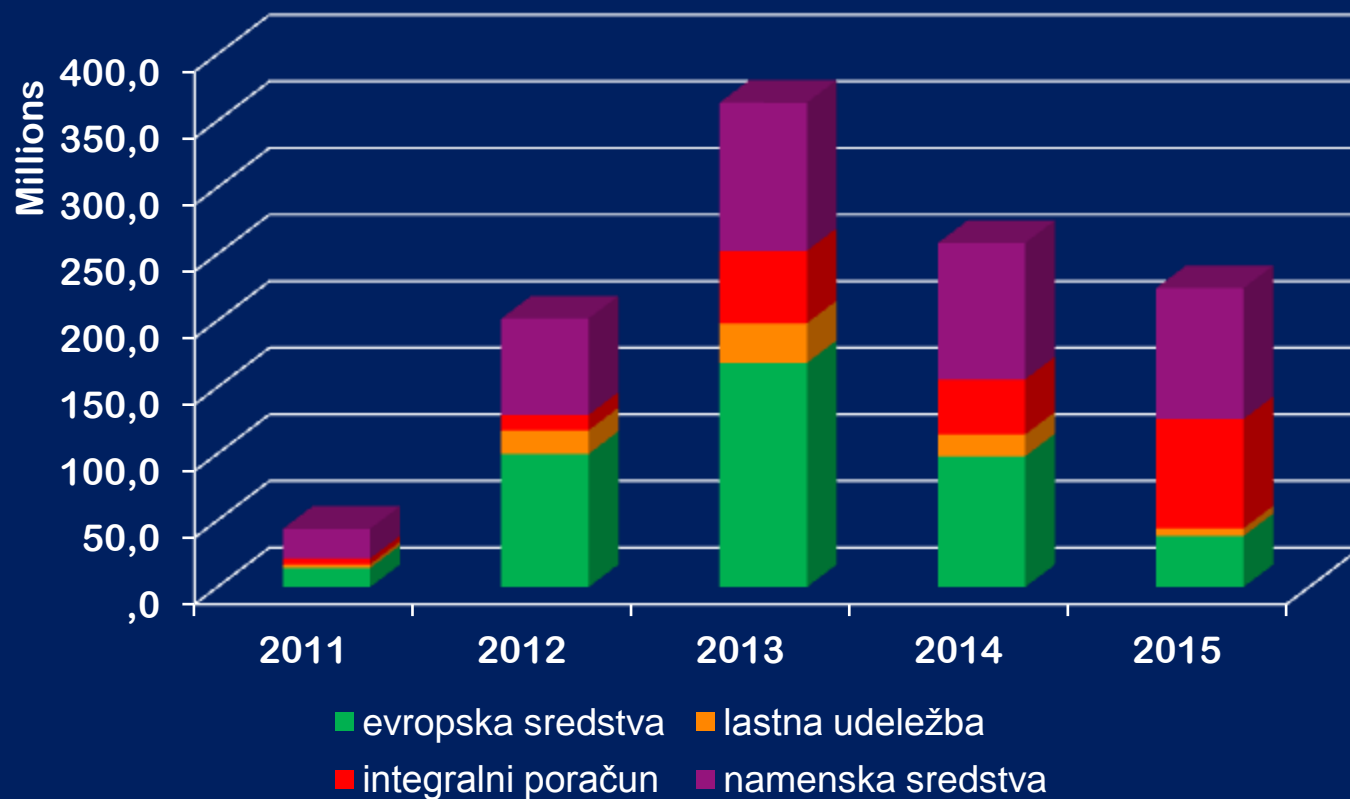
1.2 Vzdržnost sedanjega modela

Financiranje projektov OP ROPI do 2015:

Sprejeti proračun 2011/2012	2011	2012	2013	2014	2015
EU	14.395.895	99.930.746	168.333.783	98.200.172	38.330.340
lastna udeležba	2.540.453	17.635.078	29.705.721	16.248.522	5.683.258
integralni proračun	4.447.709	11.680.101	54.444.570	41.508.439	82.076.281
namenska sredstva	22.355.685	72.286.328	111.204.723	102.374.786	98.405.103
skupaj	43.739.741	201.532.253	363.688.797	258.331.919	224.494.982

Ocena rebalans 2012/2013	2011	2012	2013	2014	2015
EU	14.395.895	103.036.030	174.729.997	102.843.083	7.578.560
lastna udeležba	2.540.453	18.182.829	30.834.705	18.148.779	1.337.393
integralni proračun	4.447.709	0	0	0	0
namenska sredstva	22.355.685	127.243.155	163.334.609	165.047.190	201.341.154
skupaj	43.739.741	248.462.014	368.899.312	286.039.053	210.257.107

1.2 Vzdržnost sedanjega modela



1.2 Vzdržnost sedanjega modela



1.2 Vzdržnost sedanjega modela

Iz podatkov je razvidno, da:

- so praktično vsa namenska in proračunska sredstva porabljena za financiranje 5 kohezijskih projektov
- v scenariju znižanja sredstev za investicije (načrtovan rebalans 2012) je že od leta 2012 občuten primanjkljaj namenskih sredstev
- ni sredstev za pripravo in začetek drugih projektov
- ni ostanka sredstev za obnove proge in druge investicije

2. Model financiranja

- Obstoječi model financiranja ni pravi odgovor na investicijski cikel
- Izvajanje večletnih projektov znotraj proračunskih omejitev je neučinkovito
- Različne ocene o potrebnih investicijah oz. sredstvih
- Presoja EIB o vlaganjih v železniško infrastrukturo
- Realna ocena potrebnih investicij naj temelji na predvidevanjih o dolgoročnih prometnih tokovih
- Namenska sredstva je potrebno uporabiti kot osnovo za pridobivanje dodatnih virov – dolgoročna stabilnost

3. Vloga DRI pri velikih infrastrukturnih projektih

- Predhodna organizacijska struktura je bila podvržena slabostim, ki izhajajo iz statusa proračunskega uporabnika
- Dinamika izvedbe projektov je odvisna od organizacijske oblike, ki temelji na stabilnem modelu financiranja
- Učinkovitost je pogojena z avtonomnostjo pri izvajanju nalog in vodenju finančnega inženiringa
- DRI kot pobudnik, načrtovalec in nosilec aktivnosti, ki izhajajo iz strategije razvoja JŽI

Javno zasebno partnerstvo

- Prvi razcvet JZP na začetku 19. stoletja
- Nov močan interes v 90. letih – pri nas zadnja leta
- JZP lahko primerjamo s poroko
- JZP sredstvo ki omogoča zagotavljanje javnih storitev –
gradnjo infrastrukture

Glavne prednosti partnerstva med javnim in zasebnim

- Zmanjšanje proračunskega bremena
- Optimalna porazdelitev in prenos rizikov na zasebni sektor
- Realističen razvoj in obvladovanje stroškov
- Ekonomske in socialne koristi
- Hitra realizacija projekta – modernizacija gospodarstva
- Tehnološke koristi
- Politične prednosti

Zaključek

- Predlogi za spremembo modela financiranja JŽI morajo temeljiti na predpostavkah
 - Določiti prioritete projekte
 - Določiti časovni okvir
 - Zagotoviti stabilne vire financiranja
 - Zagotoviti vzdržno zadolževanje na podlagi namenskih sredstev
- Tempo razvoja JŽI bo odvisen od razpoložljivih finančnih virov in dobro pripravljenih projektov



“Nič ni zastonj, to pomeni, da so viri omejeni, da se morate zadovoljiti z manj ene stvari, če hočete imeti več neke druge.”

Paul Krugman – Nobelov nagrajenec za ekonomijo