

Racionalizacija in financiranje drugega tira Koper - Divača

Jože P. Damijan

DS, 18.3.2016

* “Analiza tveganj povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper – Divača in možnih alternativ”, GZS-ZP (2015)

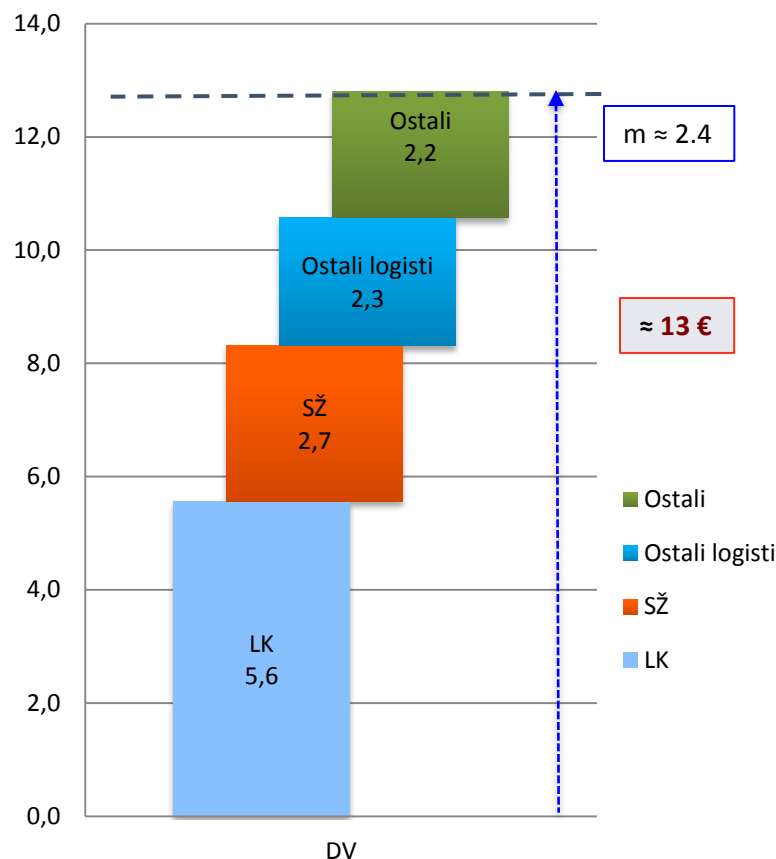
Struktura

- Kdo potrebuje DK2 ?
 - Racionalizacija naložbe
 - Ekonomska upravičenost DK2
 - Oblike financiranja izgradnje DK2
 - Primerjava stroškov financiranja z različnimi modeli
 - JZP in projektno podjetje kot krinka
-

Kdo potrebuje DK2 ?

Struktura dodane vrednosti za 1 tono pretovora v LK (v €)

- Logistična veriga z vsako tono pretovora v LK zasluži $\approx 13 \text{ €}$ dodane vrednosti
- Od tega:
 - LK: 5.6 €
 - SŽ: 2.7 €
 - Ostali: 4.5 €
- Multiplikator pristaniške dejavnosti (*):
 - $\approx 1.9 - 2.1$
(neposredni+posredni učinki)
 - ≈ 2.4 (inducirani učinki)



(*) Temelji na študijah:

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

Gradnja obvoza okrog Slovenije (BA koridor)

- Logistika je posel
- Zato Avstrija in Italija gradita obvoz mimo Slovenije (z javnimi sredstvi)
 - Ustvarjata pogoje za posle NAPA pristanišč, Ferrovie in RCA

■ Poland:

- Ongoing modernization (energy supply, ERTMS): Gdansk – Warszawa
- In service with speeds up to 200 km/h: Grodzisk Mazowiecki – Katowice

■ Czech Republic:

- Track modernized - speed up to 160 km/h: Ostrava – Přerov – Břeclav
- Further enhancement - speed up to 200 km/h: Brno – Břeclav

■ Slovakia:

- Modern high performance section (2009): Nové Mesto n. V. – Bratislava
- Electrification along BAA already completed

■ Italy:

- New line finished: Tarvisio – Udine
- Installation of ERTMS on corridor planned



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

Koralpin 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)



Racionalizacija projekta DK2

1. Sprememba namembnosti DK2 samo za tovorni promet (izločitev servisnih cevi)
 - potencialni prihranek: 170 do 200 mio €
 2. Izločitev izogibališča v tunelu T2
 - potencialni prihranek: 30 mio €
 3. Nujna revizija enotnih cen, še zlasti železniških predorov, (temeljijo na izkušnjah in cenah AC programa pred recesijo)
 - Skupen potencialni prihranek:
 - 200 - 250 mio €
-

Ekonomska upravičenost gradnje DK2

- NG Cost-Benefit analiza
 - Upoštevanje vseh NG koristi / stroškov
 - Začetek gradnje: 2016 (izvlečni tir)
 - Začetek obratovanja: 2025
 - Doba uporabe: 30 let (do 2054)
 - Dve vrednosti naložbe (brez DDV):
 - Uradna: 1,005 mio €
 - Revidirana: 805 mio €
-

Ekonomska upravičenost gradnje DK2

Baseline (5% ds)

	Uradni IP	Revidirani IP
(1) Vrednost investicije	779	627
(2) Makro koristi		
Makro koristi		
eksterne koristi	983.3	983.3
energ. in obratovalne koristi	90.7	90.7
uporabnina	31.9	31.9
cestnina	-122.3	-122.3
dodana vred. v Luki Koper	443.0	443.0
dodana vred. v Slov. železnica	175.1	175.1
dodana vred. ostali logisti	223.6	223.6
drugi makro učinki od uporabe	221.5	221.5
ostanek vrednosti	40.1	40.1
makro učinki ob gradnji in vzdrževanju	1,454.0	885.9
Koristi koncesionarja za 3. pomol		
dodana vrednost		
Skupaj	3,541	2,973
(3) Neto učinki	2,762	2,346
Kazalci učinkovitosti		
IRR	7.42%	9.40%
multiplikator investicije (= 3/1)	3.5	3.7
diskont. stopnja	5.0%	5.0%

1,070 mio €

1,060 mio €

- NSV pozitivna
- IRR >> diskontne stopnje
- Neto učinki pozitivni tudi brez makro učinkov ob gradnji
- Naložba v DK2 upravičena že samo s koristmi logistov v obdobju 30 let

Možne oblike financiranja

- Analizirani 3 modeli
 1. Avstrijsko-švicarski model,
 2. Gradnja prek mandatne pogodbe z DARS
 3. Zasebna gradnja in komercialni najem s strani države
-

Javno financiranje (prek DARS)

- Predpostavke:
 - Uradni in revidirani IP
 - Sofinanciranje EU: ≈30%
 - 260 - 305 mio €
 - Potrebna zadolžitev: ≈70%
 - 545 - 700 mio €
 - Kredit EIB + obveznice

Postavke	Uradni IP	Revidirani IP
Celotna ocenjena vrednost naložbe (brez DDV)	1,060	860
- že izvedeni projekti DPN, IDZ, CPVO, PGD	43	43
- že izveden odkup zemljišč	12	12
Preostala ocenjena vrednost naložbe (brez DDV)	1,005	805
A. Nepovratna sredstva		
- CEF – kohezijska ovojnica (do 85%)	80	80
- CEF – redni del (do 40%)	225.0	180
Skupaj	305.0	260.0
% od invest.vrednosti	30%	32%

B. Potrebna zadolžitev		
- kredit EIB (25 let)	455.0	354.2
- preostalo (obveznice, 20 let)	245.0	190.7
Skupaj	699.9	544.9
% od invest.vrednosti	70%	68%

Preostala vrednost	699.9	544.9
---------------------------	--------------	--------------

Financiranje DK2 (prek DARS)

- Viri financiranja dolga:
- 39 let (gradnja + uporaba)
- Koncesnina + dividende LK
 - Letno: 21.3 mio €
 - Skupaj (disk.): 431 mio €
- Uporabnina (Želez.operaterji)
 - Letno: 0.7 mio €
 - Skupaj (disk.): 15 mio €
- Bencinski cent
 - Letno: 16 - 27 mio €
 - Skupaj (disk.): 350-580 mio €

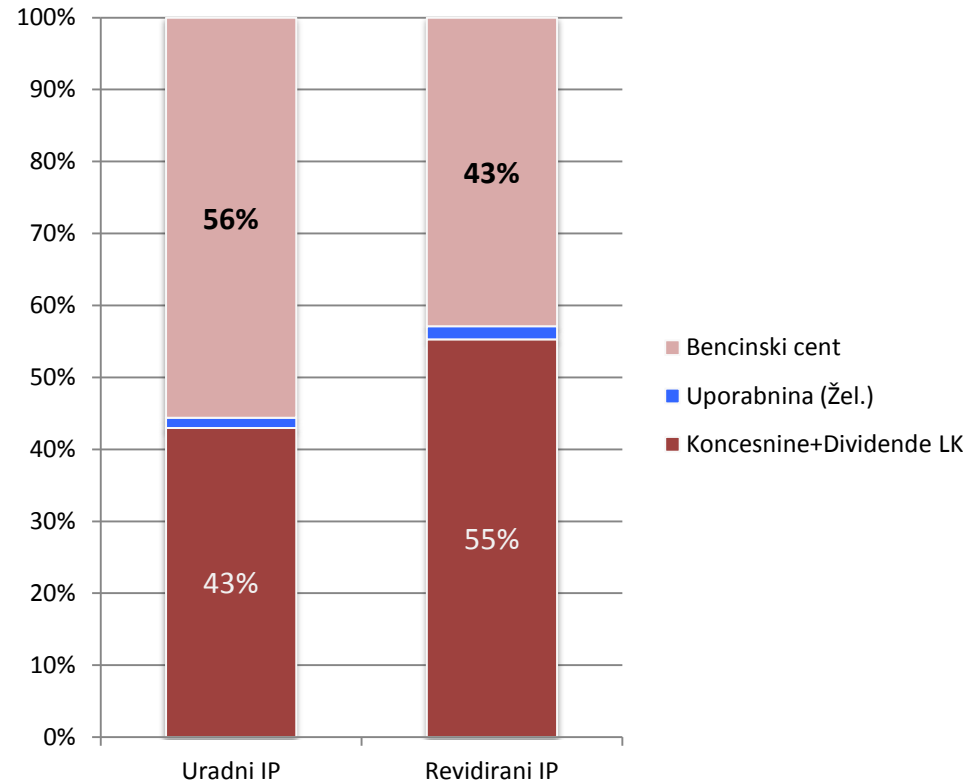
	Uradni IP	Revidirani IP
Vrednost naložbe	1,005	805
Stroški financiranja	345	269
Skupaj	1,350	1,074

Nepovratna sredstva EU	305	260
Kreditni (glavnica + obresti), 20-25 let	863	672
Financiranje kreditov iz prihodkov od uporabe (39 let)		
- koncesnina LK	220	220
- dividende LK	231	231
- uporabnina	15	15
- bencinski cent	583	350
Skupaj (prihodki od uporabe)	1,048	815

Financiranje DK2 (prek DARS)

- Struktura financiranja:

- Luka Koper:
 - 43% - 55%
- Želez.operaterji:
 - $\approx 2\%$
- Bencinski cent:
 - 0.5 – 0.9 €cent / L
 - 56% – 43%



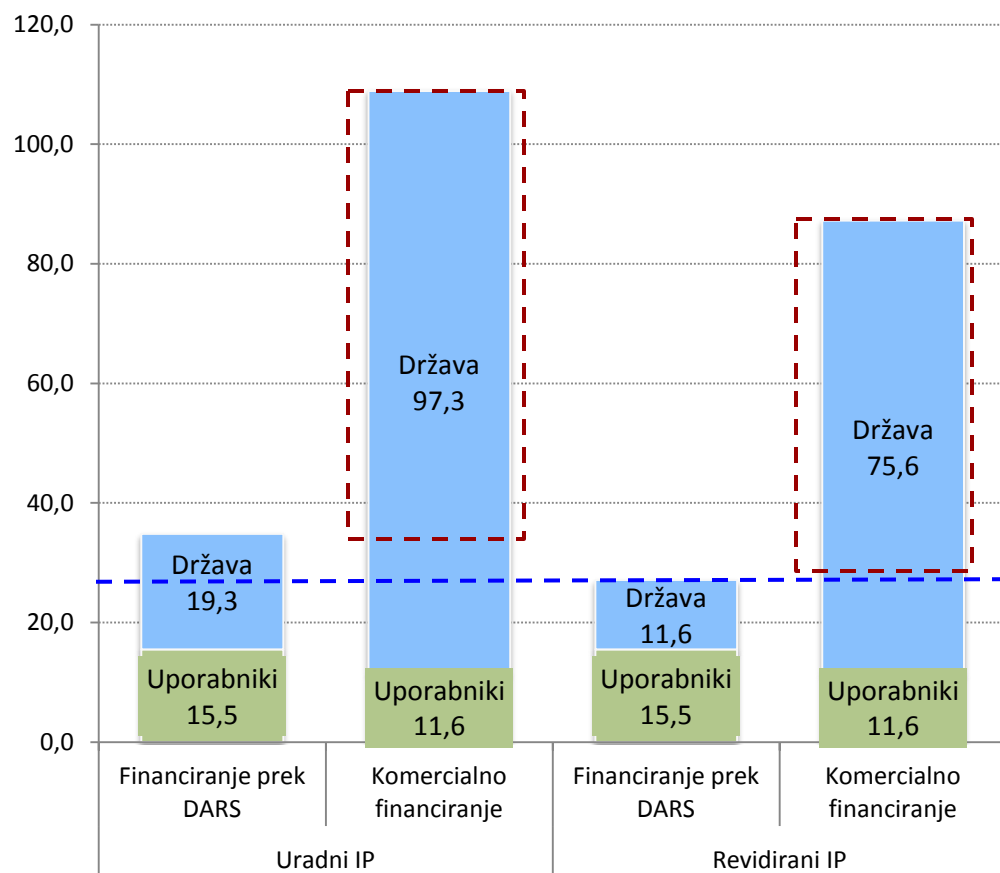
Komercialno financiranje gradnje DK2

- Komercialna gradnja & Najem DK2 s strani države
 - Višja vrednost investicije
 - Upoštevanje DDV
 - Brez sofinanciranja EU
 - = za 75% višja vrednost začetne neto investicije
 - Dražji viri financiranja (od javnega)
 - 2-krat višja obrestna mera
 - + premija za tveganja
 - + normalen donos
 - = 8 – 10% zahtevana stopnja donosnosti
-

Javno vs. komercialno financiranje gradnje

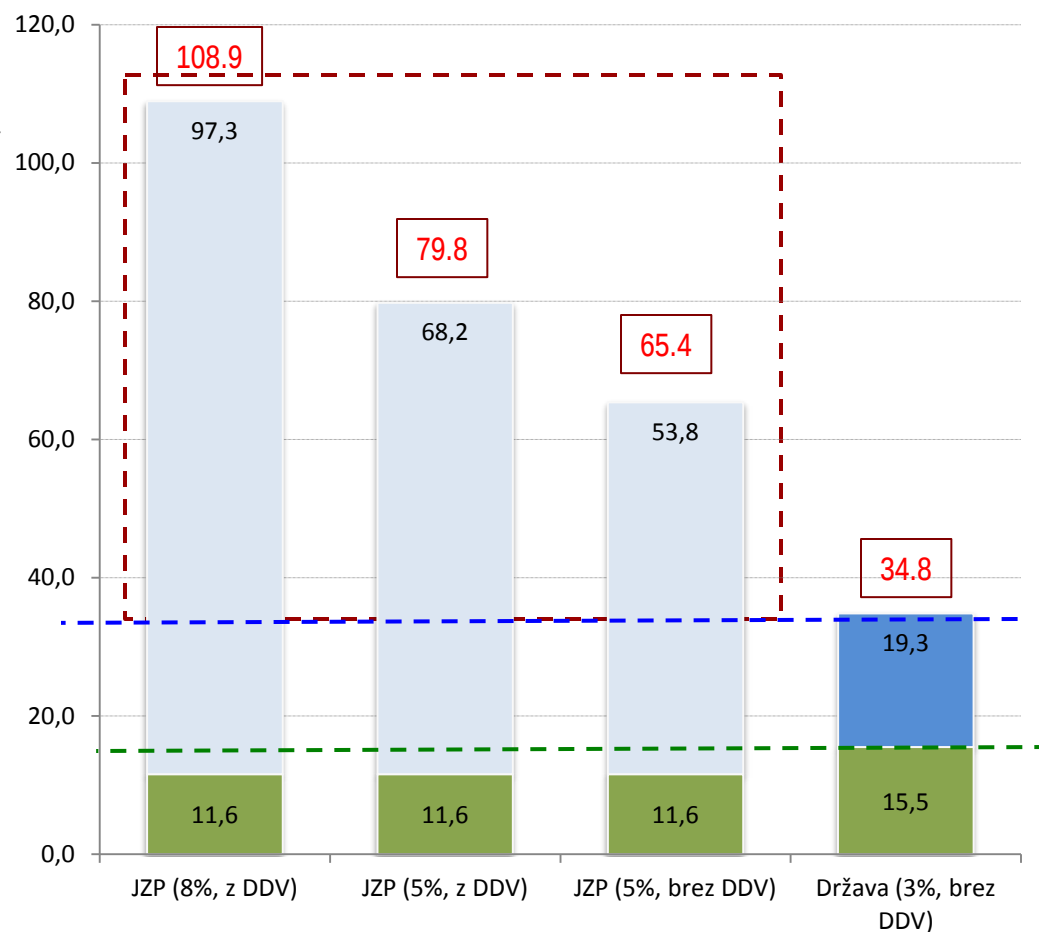
DK2

- Predpostavka:
- 8% zahtevana stopnja donosnosti zasebnika
- Stroški financiranja pri JZP višji od vrednosti naložbe !
- Stroški najema za državo:
 - Uporabniki: 12 mio €
 - Država: 76 - 97 mio € (85%)
- Potreben dvig dajatev na gorivo
 - 5.1 do 6.5 € centov / L



Javno vs. komercialno financiranje gradnje DK2

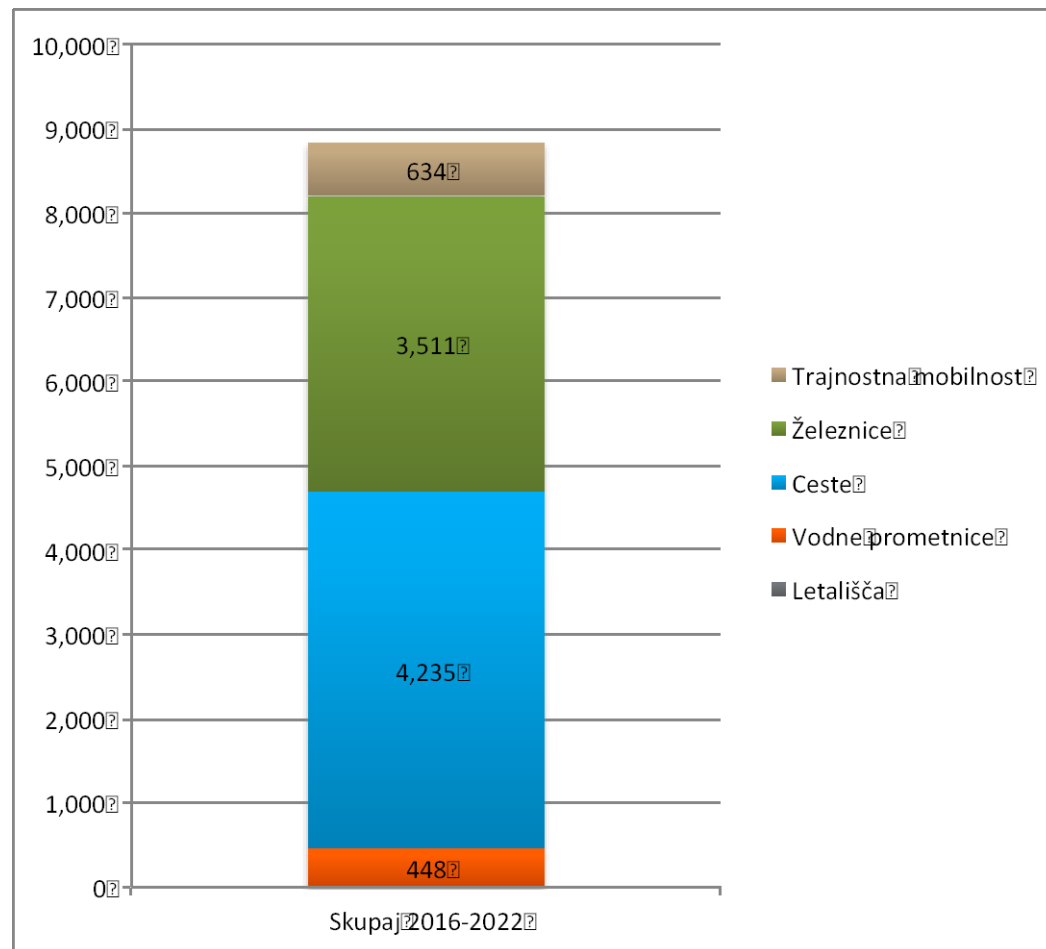
- Tudi brez upoštevanja DDV (Uradni IP):
- JZP investicija v DK2 2 do 3-krat dražja
- Potrebno doplačilo države:
 - 3 do 5-krat večje



Načrtovana vlaganja v prometno infrastrukturo

Operativni program 2016-2022

- Skupna vlaganja:
- Ceste: 4,235 mio €
- Železnice: 3,511 mio €
- Pristanišča: 448 mio €
- Letališča: 5 mio €
- Traj.mobilnost: 634 mio €
- Skupaj: 8,834 mio €



Načrtovana vlaganja v JŽI

Operativni program 2016-2022

- **Zanimivost:**

- Drugi tir DK2 je izvzet iz javnega financiranja (JZP)
- Edini projekt naložb v JPI v OP, ki naj bi se financiral prek JZP
- Čeprav najmanj primeren za JZP

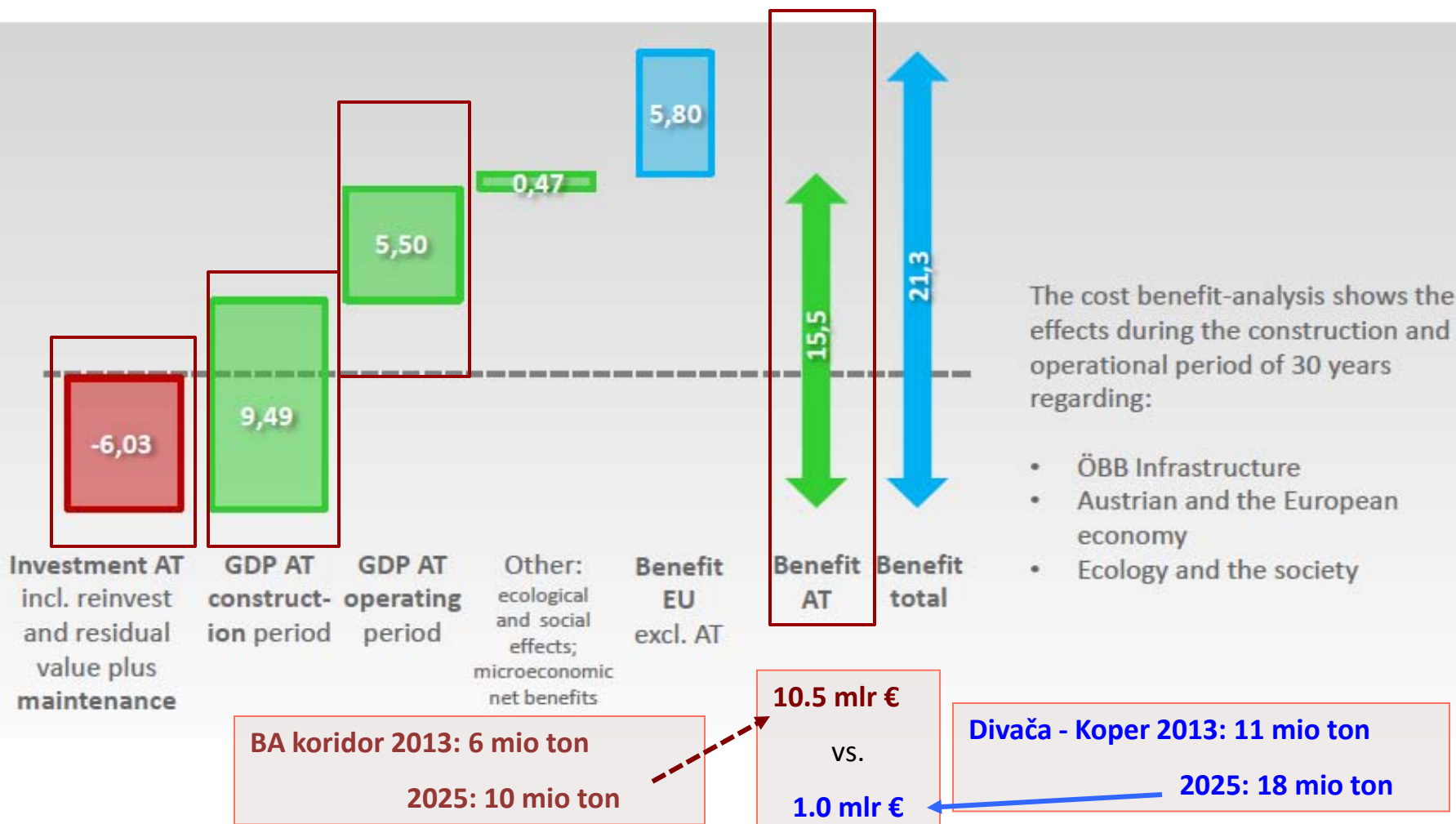
	Skupaj 2016-2022
Železnice	2,163
MzI/DRSI	1,001
OGJS	1,162
JZP	1,348
Skupaj	3,511

Vendar ne glede na visoko ceno ...

- ... Država rine v JZP
 - **Projektno podjetje:**
 - Nedefinirana struktura (SŽ + LK + tuji partner ?)
 - Nedefinirani prihodki: koncesija za DK2 ?
 - < 1 mio € letno uporabnine za DK2
 - od kod preostanek 65 – 85 mio € letno ?
 - Državno poroštvo ?
 - Koncesija za 3. pomol ? (neizvedljivo; ni ekonomike)
 - Koncesija nad celotno LK ? (ekonomsko nesmiselno)
 - Projektno podjetje je zgolj krinka za privatizacijo LK
-

Zakaj Avstrija gradi BA koridor ?

Economic Effects (Net present value in EUR bn. basis 2010)



Hvala za pozornost !
