

LUKA MESEC (PS ZL): Hvala za besedo, gospod predsednik. Moje vprašanje gospodu premierju je glede gradnje drugega tira.

Namreč, v medijskem prostoru zadnje čase krožijo zelo različne vesti. Po eni strani se, recimo, navaja da naj bi Vlada poskušala sredstva za gradnjo tega drugega tira pridobiti iz Junckerjevega investicijskega načrta. Po drugi strani se govori o javno-zasebnem partnerstvu. Nazadnje pa smo 23. februarja v zapisniku dopisne seje Vlade brali, da je realizacija gradnje drugega tira z javnofinančnimi viri zaradi nujnih drugih investicijskih projektov, ki morajo potekati vzporedno v obdobju finančne perspektive 2014 do 2020 z vidika makrofiskalne konsolidacije ni izvedljiva in ga nalagata Ministrstvu za finance, da poskuša v najkrajšem času predlagati možne rešitev javno-zasebnega partnerstva za investicijo v drugi tir. Skratka, nekje med opcijami A, B in C. Če bi bila A, da gradnja bo iz javnih sredstev, B, da bo gradnja za javno-zasebnimi sredstvi in pa C, da gradnje sploh ne bo smo po nekem splošnem vtisu trenutno med točkami B in C. Torej, ali bomo dobili zasebnega investitorja pa gradnja bo ali ga ne bomo pa bo gradnja odpadla. Kolumnisti ob tem opozarjajo, da je to iskanje zasebnega investitorja nekoliko iluzorno, ker naj bi se tudi če investitorju hkrati z gradnjo drugega tira ponudimo koncesijo za tretji pomol naj bi se ta investicija obrestovala šele po nekih stotih letih. Tako je na zadnje izračunal Jože P. Damjan.

Skratka, da malo razjasnimo trenutno pozicijo Vlade do tega vprašanja bi bilo moje vprašanja naslednja:

Ali gradnja drugega tira bo?

S katerimi investitorji se pogovarjate?

Kako komentirate oziroma kako nameravate zaobiti to dilemo, ki jo izpostavljajo ekonomisti?

Torej, da je investicija v tako infrastrukturo za zasebnika nerentabilna. Prosil bi vas, če lahko čim bolj konkretno odgovorite. Torej, ali gradnja bo, pod kakšnimi pogoji s katerimi investitorji se pogovarjate in kako naj bi to investicijo za zasebnika napravili rentabilno.

Hvala.

PREDSEDNIK DR. MILAN BRGLEZ: Odgovarja predsednik Vlade, dr. Miro Cerar.

DR. MIROSLAV CERAR: Spoštovani poslanec, hvala za vprašanje.

Res je, Vlada je na dopisni seji pred desetimi dnevi sprejela več sklepov povezanih z realizacijo gradnje nove železniške povezave Divača-Koper, z javnofinančnimi viri na podlagi stanja ter upoštevajoč, da je potrebno izvesti tudi druge nujne investicijske projekte, ki morajo potekati vzporedno na prometni, to se pravi cestni in železniški infrastrukturi in to za obdobje finančne perspektive 2014 do 2020. Sedaj tukaj bi rekel tako, nesporno dejstvo je, da je vzpostavitev tega evropskega standarda na mediteranskem in Baltsko-jadranskem železniškem koridorju v skladu z osnutkom strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Zato je Vlada ta navedeni projekt tudi potrdila kot neko izvedbo železniške povezave Divača-Koper, ki pa je seveda pomemben za razvoj prometa in celotne logistične dejavnosti na tem in širšem področju in poudarjam, to je le del ideje Vlade, da posodobi železniške koridorje, kajti Slovenija potrebuje izgradnji in prenavljanje teh železniških koridorjev. Gre za strateški interes, gre za okoljevarstvene razloge in gre za gospodarske in druge razloge, ki nam bodo seveda v korist.

Vlada je seveda izpostavila, da je eden od ciljev najti zasebnega vlagatelja partnerja, zato je pristojna ministrstva pooblastila, da seveda to preučijo. In Ministrstvo za infrastrukturo sedaj pripravlja prvo fazo postopka javno zasebnega partnerstva, pri čemer pa oblike izvedbe projekta gradnje drugega tira, torej Divača-Koper, še ni mogoče napovedovati, saj javni poziv promotorja in k podaji vlog o zainteresiranosti za

izvedbo javno zasebnega partnerstva še ni bil podan. V danem trenutku tudi še ni mogoče napovedati ali se bo pozivu k oddaji vloge odzval en sam ali mogoče celo več zasebnih vlagateljev. Zasebni vlagatelj, partner, lahko seveda svoj finančni vložek pogojuje na različne načine ali njihove kombinacije. Te kombinacije so torej različne, smo jih nekaj proučili. Vsekakor pa država bo oziroma predlaga več različnih modelov, za katere bo še preverila interes pri možnih partnerjih. Naj to poudarim, vsa ta pisanja v medijih, te domneve spet, ki se pojavljajo o prodaji Luke Koper, o tem ali onem kupcu, itd., to je vse skupaj v veliki meri izmišljeno, pač plod neke domišljije, kajti dejstvo je, da mi še nimamo niti sprejete, kot veste, sami, strategijo opravljanja z državnimi naložbami in to, ta strategija je ključna, v nekaj tednih bo tudi v javni razpravi tudi predstavljena opozicijskim, še prej koalicijskim strankam, torej Državnemu zboru. O tem se bomo pogovarjali na splošni politični ravni, tudi upošteva stroko, civilno družbo in širše. In ko bomo mi v tej strategiji opravljanja z državnimi naložbami opredelili tudi pomen in status Luke Koper, da ne govorim tudi o Slovenskih železnicah, transportnem prometu, itn. Od tam naprej bo šele seveda mogoče potem tudi celovito ovrednotiti možnost tega javno zasebnega partnerstva in te razne možne oblike v katerih vi ta partner sodeloval. Sedaj, za to seveda ni govora o tem, da zdaj razmišljamo kar o neki elementarni prodaji luke koper ali kaj podobnega. V ta projekt bomo šli premišljeno, takrat ko bomo vedeli, da imamo vse strokovne in druge podlage ugotovljene, takrat se ga bomo lotili in nič prej. Seveda pa bi omenil še nekaj. Luka Koper d.d., je kot gospodarska družba organizirana kot delniška družba v kateri je večinski delež v lasti Republike Slovenije, toda obenem je danes več kot 30% od 14 milijonov kosovnih delnic v lasti zasebnih lastnikov. Ob morebitnem vstopu, to je pač ena od možnosti o katerih se razmišlja kot o možni opciji, ob morebitnem vstopu zasebnega kapitala v Luko Koper, zato to ne bi nujno pomenili manjšega vpliva v države. V primeru morebitnega vstopa strateškega partnerja, je treba namreč vedeti, da se v Luki Koper, da ta luka izvaja pristaniške in logistične storitve ter opravlja s pristaniško infrastrukturo na podlagi koncesijske pogodbe iz leta 2008, kater veljavnost izteče 2043. To pa pomeni, da bo luška in tudi železniška infrastruktura v vsakem primeru ostala v lasti Republike Slovenije. Zato ne moremo govoriti, da bo država prodala svojo infrastrukturo, saj niti Luka Koper niti Slovenske železnice, tovorni promet, ki bi bili lahko zanimive za zasebne vlagatelje, že danes nista lastnici pristaniške oziroma železniške infrastrukture. Morda še kaj v nadaljevanju. Hvala.

PREDSEDNIK DR. MILAN BRGLEZ: Besedo za zahtevo za dopolnitev odgovora ima Luka Mesec.

LUKA MESEC (PS ZL): Hvala za besedo.

Če zdaj pravilno razumem, še ni jasno, ali gradnja bo, odvisno pa je od tega, ali se boste uspeli, Vlada, z nekim zasebnim partnerjem dogovoriti o pogojih za investicijo, ki bi bili obema skupni. Omenili ste že, da ste pripravljeni odreči se tudi deležem v Luki Koper in Slovenskih železnicah. Tu me zanima: Kako daleč je pripravljena iti Vlada? Se pravi, o kakšnih deležih se pogovarjamo, ali je to 50% ali je to 75% ali je to kaj manj. Skratka, zanimajo me nek manevrski prostor, ki si ga je Vlada pred pogajanjem z zasebnimi partnerji zadala. V tej luči me zanima tudi: Kdaj lahko pričakujemo strategijo, ki ste jo omenili, o upravljanju z državnimi naložbami, in kako bosta klasificirani Luka Koper in Slovenske železnice v tej strategiji? Hvala.

PREDSEDNIK DR. MILAN BRGLEZ: Besedo za dopolnitev odgovora ima predsednik Vlade dr. Miro Cerar.

DR. MIROSLAV CERAR: Hvala lepa.

Vse te zadeve v Vladi še proučujemo. Še posebej intenzivno se z njimi ukvarja Ministrstvo za infrastrukturo, vendar tudi v sodelovanju z drugimi ministrstvi. Zelo

pomembno je, kot ste pravilno ugotovili, kako bo Luka Koper, pa tudi marsikatero drugo podjetje opredeljeno v strategiji, ki jo pripravljamo. Torej, ta strategija naj bi bila obravnavana, če bo to le možno, mislim, da bo, že ta teden na Vladi, potem naj bi bile tudi politične stranke v parlamentu z njo seznanjene in potem naj bi šla v javno razpravo. Tako bo proces te obravnave stekel že v zelo kratkem času; v osnovi je že pripravljena v osnutku. Tu naj rečem, da že zdaj velja, da če je neko podjetje strateška naložba, to pomeni, da ima 50% prevzemni glas v svoji lasti država. Zaenkrat moram reči, da Vlada o tem še ni sprejemala nobenih odločitev glede Luke Koper, glede Slovenskih železnic, ker bi bilo to absolutno preuranjeno. Tu gre najprej za to, da postavimo neke splošne kriterije in merila in potem na podlagi teh kriterijev vsa podjetja oziroma, točneje, naložbe v državni lasti klasificiramo. Potem pa upoštevajte to in upoštevajte številne možne opcije, tudi zainteresiranost subjektov za javno-zasebno partnerstvo, odločimo tudi o projektu posodobitve železnic, vključno z drugim tirom. Bi pa rekel tako, zelo si želim, da bi ta naša država končno začela spet dihati proaktivno, da bi gradili, kot sem rekel, da bi nekaj ustvarili, da se ne bi samo spraševali, kaj ni mogoče, kje so ovire, česa nočemo. Vprašajmo se, kaj hočemo, kaj je pomembno, da ljudje dobijo delo, da se Slovenija kot strateško umeščena država v osrčju Evrope, bi rekel, izkaže s tem svojim položajem, tako da je to produktivno za nas in za sosednje države, da dobimo nek strateški pomen, da lahko to izkoristi tudi naše gospodarstvo, da lahko s tem povečamo zaposlitve, da postanemo neko logistično, ekonomsko in drugače bolj prepoznavno središče v Evropi. In imate prav, tudi Junckerjev paket bomo proučevali, marsikaj, samo da bi našli čim bolj ustrezen model, da končno v tej Sloveniji spet nekaj naredimo, ne pa da stalno samo ugotavljamo, česa ni mogoče narediti. In za to se bom zelo zavzemal, poudarjam pa, ne bomo šli v ta projekt, dokler ne bo popolnoma jasno, da je finančna konstrukcija vzdržna in da je zadeva ekonomsko in tudi širše, torej, bi rekel, socialno v posledicah, in širše smiselna. Hvala lepa.