

FINANCIRANJE, CESTNINJENJE, KRIZA IN OSTALE (POL)RESNICE IZVAJANJA PROGRAMA GRADNJE AVTOCEST V SLOVENIJI

26

Žan Oplotnik¹

Prispevek predstavlja ekonomsko-finančne vidike enega največjih investicijskih programov v Sloveniji s poudarkom na njegovi finančni vzdržnosti in racionalnosti. Gre za nacionalni avtocestni program v obsegu okoli 6 mrd €, ki naj bi po obdobju dokončanja investicijske faze zadostil potrebo po osnovni notranji in globalni povezanosti trgov. Glede na naravo tovrstnih vlaganj se danes, še bolj kot kadarkoli, pojavlja dilema iskanja ravnovesja med obsegom letnih investicij in njihove pozitivne vloge pri vzdrževanju domačega povpraševanja na eni strani ter zmožnostjo in racionalnostjo povečevanja finančnega vzvoda (zadolževanja) kot vira financiranja na drugi. Čeprav kratkotrajna gospodarska kriza ne more bistveno spremeniti postavljenih parametrov programa, pa bi dolgotrajno oživljanje gospodarske aktivnosti ter nadaljnja odsotnost javnega financiranja lahko resno ogrozila finančne projekcije, odplačilo dolžniških virov pa zamaknila čez predviden planski horizont.

Po obstoječem načrtu se investicijska faza programa zaključuje v letu 2013. Po tem sledi faza koriščenja javnega dobra, ki naj bi s principom 'uporabnik plača', torej cestninjenje, zagotovila pokritje stroškov tekočega upravljanja, vzdrževanja in obnov 572 km dolgega omrežja ter poplačilo v času gradnje angažiranega dolžniškega kapitala. Če želimo slediti načelu samofinanciranja projekta, lahko slednje zagotovi zgolj ustrezen cestninski sistem, ki bo ob bazenu okoli 2,5 milijona osebnih vozil ter milijon tovornih vozil, maksimalno njegovo prihodkovno funkcijo. Ključna šibkost preteklega sistema je bila njegova 'odprtost', sedanjega pa njegova zgornja prihodkovna meja pri osebnih (vinjete) in cenovna 'zmernost' pri tovornih vozilih. Ob nadaljnji odsotnosti javnih sredstev bi navedenemu načelu zadostil tisti cestninski sistem, ki bo zmožni zagotoviti med 260 mio € in 300 mio € neto cestninskega prihodka, oz. 30% do 50% nad obstoječim. Alternativa navedenemu je proračunsko financiranje oz. t.i. 'shadow toll', prikrito cestninjenje, ki pa v glavnem pade na ramena domačih davkoplačevalcev.

Ključne besede: gospodarska infrastruktura, financiranje projektov, investicije, ceste
JEL: E62, H54, R42, G01, G3

¹ Izredni profesor, Univerza v Mariboru, Ekonomsko poslovna fakulteta Maribor, Katedra za finance in mednarodno menjavo, DARS d.o.o., namestnik predsednika Uprave, Ul. XIV.divizije, Celje

FINANCING, TOOLING AND OTHER (HALF)TRUTHS OF MOTORWAY CONSTRUCTION PROGRAM IN SLOVENIA

27

The article presents and analyzes financial aspects of one of the major investment projects in Slovenia, motorway construction programme, emphasizing its rationality and sustainability in time of economic decline and financial crisis. We are talking about 6 billion € of total investment value, which should, when completed, meet the basic needs for domestic markets integration. Due to the nature of infrastructure investments a dilemma arises – today more than ever – how to find a balance between annual investments and their positive influence on aggregate domestic demand on one side, and an ability and rationality of further increase in financial leverage as the main source of investment financing on the other side. Although, short-term economic crisis can't substantially erode the set of investment programme financial parameters, a longer crisis with relatively slow revival of economic activity and further absence of public funding could seriously affect the model's financial closing projection and delay a repayment of debt beyond planned time horizon.

According to the present plan, the investment phase of the project ends in 2013. It is followed by a phase of public good exploitation, which through 'user pay' principle should assure covering of all costs of network management, maintenance and reconstruction, plus servicing of the debt, accumulated during the investment phase. Under the assumption of 'user-pay' principle and self-sufficient financing, the key factor for this is efficient tooling system, which will maximize project revenue function, dealing with 'pool' of around 2,5 million passenger cars and one million commercial heavy truck vehicles. The main weakness of the previous system was its openness causing 'free-riding', while the present system is faced by its upper income limit regarding tooling passenger cars and relative price moderation of tooling heavy truck vehicles.

Key words: economic infrastructure, project financing, investments, road infrastructure

JEL: E62, H54, R42, G01, G3

1. Uvod

28

Izgradnja javne gospodarske infrastrukture, preko katere se gospodarstvu omogoči dobava in dostop do javnih dobrin, je ključnega pomena za nemoteno delovanje družbe, tako z ekonomskega kot družbeno-socialnega vidika. Del takšne infrastrukture je (poleg komunalne, stanovanjske, upravne, izobraževalne, ipd) tudi prometna infrastruktura, v okvir katere spada omrežje državno-regionalnih in lokalnih cest ter avtocest. Kvalitetna povezava ekonomskih subjektov s trgov oz. drugimi geografskimi okolji, pripomore k zmanjševanju transakcijskih stroškov, izboljša in olajša napajanje z resursi, nenazadnje pa izboljša tudi kvaliteto bivanja v okviru možnosti, ki jih povezanost ponuja. Slednjega se zaveda tudi EU, ki v strategijah kohezivnost trgov znotraj unije postavlja visoko na lestvico prioritet. Poleg povezanosti prinaša ustrezen razvoj prometne (cestne) infrastrukture tudi enakomernejši razvoj posameznih delov gospodarstva, bodisi gledano lokalno, regionalno ali z vidika EU kot celote (Turró, 1999). V tem okviru EU daje prioriteto razvoju t.i. prometnih koridorjev, imenovanih tudi TEN-t (Trans-European Network-Transport). Slovenija si skozi omrežje deli stičišče dveh koridorjev, V. in X., ki povezujeta skrajni zahod in vzhod EU ter sever z jugom.

Investicije v prometno (cestno) infrastrukturo so ekonomsko, finančno in tehnično obsežne, zahtevne in dolgotrajne. Prav ta njihova lastnost ima poleg zgoraj navedenih neposrednih učinkov, tudi posredne učinke. Projekti se načrtujejo leta vnaprej, angažirajo množico strokovnjakov, tehnologij, podpornih institucij in kapitala. Glede na to je pričakovano, da vplive čuti širok krog subjektov. Tako lahko govorimo o multiplikativnih in akceleratorjskih učinkih, kjer povečano povpraševanje v enem sektorju generira povpraševanje v preostalih sektorjih, predvsem pa skozi povečano povpraševanje in ekonomsko dinamiko inducira nove investicije. Navedeno se na narodnogospodarski ravni kaže kot povečano povpraševanje, proizvodnja, zaposlenost in v končni fazi tudi v povečanih stopnjah gospodarske rasti. Učinki so še posebej močni v okoljih z določeno stopnjo podrazvitosti oz. se nahajajo pod nivojem polne zaposlenosti. Ob tem ni odveč omeniti, da predstavlja odločitev o vlaganjih oz. pričetek investiranja in razvoja gospodarske infrastrukture šele nujen ne pa tudi zadosten pogoj za doseganje vseh navedenih pozitivnih vplivov na gospodarstvo. Govorimo o 'potencialnih' koristih, ki pa v sebi implicitno vsebujejo tudi določeno stopnjo tveganj. Izpostavimo lahko predvsem tveganje neracionalnih in ekonomsko neupravičenih investicij ter slabo finančno načrtovanje (nejasni viri vračila dolžniških virov). To sta temeljni tveganji, ki spremljata tovrstne projekte, še posebej v primeru izključno javnega financiranja in financiranja s finančnim vzvodom (Flyvbjerg et al., 2003). Ekonomsko neracionalno načrtovanje in povečini dolžniško financiranje v času vsesplošne gospodarske konjunktore vsaj na prvi pogled ne prinaša škodljivih posledic. Nasprotno, multiplikativni učinki, povečana stopnja zaposlenosti in višja gospodarska rast, navedeno spreminja v priložnosti z merljivimi učinki. Prvi problemi se navadno pokažejo kasneje, najpogosteje takrat, ko je potrebno zagotavljati denarni tok za poplačilo finančnih obveznosti, nastalih v obdobju investiranja. Ciklični upad oz. umirjanje gospodarske aktivnosti tovrstne težave

še pospeši, ‚čeri‘ neracionalnega načrtovanja in strukture financiranja pa še močnejše izstopijo. Agregatno gledano je financiranje, brez zadostne podlage v domači akumulaciji (varčevanju), tek na kratke proge, ki slej kot prej zahteva popravljalne ukrepe.

Financiranje izgradnje (kasneje pa tudi vzdrževanja in obnavljanja) prometne infrastrukture je sicer lahko urejeno bodisi izključno skozi sistem javnega financiranja (proračun – t.i. ‚shadow toll‘ oz. prikrito cestninjenje) ali skozi plačilo uporabe javne dobrine s strani uporabnika (princip ‚uporabnik plača – ‚user pay principle‘). Poleg navedenega, financiranje omogoča tudi kombinacija obeh sistemov, pri čemer pa moramo ločiti t.i. investicijsko fazo izgradnje infrastrukture (kjer se za financiranje uporabljajo tudi dolžniški viri) in fazo izkoriščanja javnega dobra, kjer se dolžniški viri poplačajo, ustvarja pa se tudi akumulacija za širitev, vzdrževanje in obnovo obstoječe infrastrukture. Pri tem ni odveč omeniti še možnost vključevanja zasebnih virov, ki prav tako prispevajo določen del finančnih sredstev, od katerih pa ob zaključku projekta ali koncesijskega obdobja pričakujejo primeren donos (javno zasebno partnerstvo).

29

Prispevek v nadaljevanju analizira finančne vidike izgradnje avtocestnega omrežja v Sloveniji, kot enega najobsežnejših, finančno zahtevnih in dolgoročnih projektov pri nas, predvsem skozi vprašanje vzdržnega (samo)financiranja, ki bi ga naj v tem primeru zagotavljali uporabniki skozi plačilo cestnine. Najprej podajamo nekaj osnovnih informacij o avtocestnih investicijah v Sloveniji, nato pa se osredotočamo na vidik njihovega financiranja in zmožnost poplačila dolžniških virov, ki so bili oziroma še bodo angažirani za namene dokončanje osnovnega avtocestnega omrežja.

2. Fizična in finančna realizacija investicij v avtocestno omrežje

Slovensko avtocestno omrežje (AC) se v tem trenutku razteza na okoli 480 km in v obliki križa povezuje državne meje s presečiščem v Ljubljanski kotlini. Gradnja prvega odseka (Vrhnika-Postojna) je bila postavljena v leto 1972, vendar lahko o graditvi sodobnih avtocest govorimo šele po letu 1994, ko so bili sprejeti temeljni dokumenti investicij v tovrstno omrežje (t.i. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, NPIA). Omrežji avtocest in hitrih cest sovpadata s potekom V. in X. koridorja vseevropskega prometnega omrežja kar Sloveniji daje zanimivo geostrateško lego. Zaradi večjih sprememb prometnih tokov, kot posledica pridruževanja EU, globalizacije in več let trajajoče konjunktore, se je že kmalu po prelomu tisočletja pokazalo, da bo potrebno celotno omrežje dopolniti in nadgraditi v skladu s sodobnimi standardi, predvsem pa integrirati v širše vseevropsko prometno omrežje, na osnovi interoperabilnosti in intermodalnosti. Glede na to je bil začetni investicijski program iz leta 1994 v letu 2004 prenovljen, t.i. Resolucija NPIA pa je določila, da se do leta 2013 izgradi skupaj 572 km avtocest v skupni investicijski vrednosti 6,3 milijarde evrov.

Tabela 1:
Fizična realizacija izgradnje Slovenskega AC omrežja

v km	1994-02	2004-08	Skupaj do sedaj	2009-13	Skupaj
predvideno po ReNPJA	283	165,5	448,5	124,1	572,6
realizacija	283	191,1	474,1	98,5	572,6
odstotek realizacije	100%	115%	106%	79%	100%

Vir: Ministrstvo za promet RS, DARS d.d.

30

Finančna realizacija dosedanje gradnje, v obdobju 1994-2008, znaša 4.9 mrđ EUR (tekoče cene) do konca leta 2013 pa je predvideno še za okoli 1,4 mrđ € investicij. Poleg tega je v času realizacije ReNPJA iz leta 2004, v ospredje prišla tudi razprava o razširitvi obstoječega programa na t.i. dodatni program in razvojne osi.

Tabela 2:
Finančna realizacija gradnje Slovenskega AC omrežja med 1994 in 2008

v mio €	1994-02	2003	2004	2005	2006	2007	2008	SKUPAJ
AC osnovno omrežje po ReNPJA iz 2004	1.732	383	399	353	452	520	561	4.400
Navezovalne ceste in investicije zunaj AC	217	21	46	26	38	15	12	376
Obnavljanje avtocest	-	14	13	22	38	40	61	189
SKUPAJ	1.949	419	459	401	529	575	633	4.965

Vir: Ministrstvo za promet RS, DARS d.d.

V tem okviru so predhodne ocene projektov postavile približno vrednost teh investicij na nivo 4,2 mrđ € (okoli 1,6 mrđ € dodatni program in okoli 2,6 mrđ € razvojne osi) ².

Tabela 3:
Predvidene investicije do leta 2013 po ReNPJA in dodatnih programov

	2009	2010	2011	2012	2013	po letu 2013	Skupaj
ReNPJA iz 2004	495	394	282	125	80	0	1.376
Dodatni AC program	0	50	150	150	150	1.100	1.600
Razvojne osi	20	70	100	250	300	1.860	2.600
Skupaj	515	514	532	525	530	2.960	5.576

Vir: Ministrstvo za promet RS, DARS d.d.

² Investicije, katerih glavni del je postavljen v obdobje po l. 2013, zajemajo nedokončano Pyhrnsko AC do Gruškovja, priključek na Istro od Postojne, razširitev Ljubljanskega obroča, obvoznico Maribor, ipd. Razvojne osi zajemajo hitro cesto od Dravograda do Metlike, ipd..

Kot je prikazano v tabelah, je bilo v zadnjih šestih letih v AC investiranega okoli 3 mrd € oz. približno 500 mio € letno, kar pomeni 1,73% takrat ustvarjenega BDP na leto. V primerjavi z obdobjem 1994 in 2002, so se investicije v AC, na letnem nivoju, podvojile, temu primeren pa je bil tudi njihov agregatni učinek na gospodarstvo³. Glede na navedeno danes ugotavljamo, da izhodiščno postavljeni parametri niso več veljavni. Pri tem mislimo predvsem na nivoje ekonomske sprejemljivosti projektov, strukturo virov financiranja ter način generiranja prihodkov skozi spremembe sistema cestninjenja (prehod na klasično-vinjetni sistem). Nove okoliščine zato zahtevajo njihovo preveritev, pa tudi spremembo poslovnih praks. V tem okviru nas zlasti zanima primernost obstoječe strukture virov financiranja investicij, prihodek iz cestninjenja in posledično njegova sposobnost zagotavljanje dovolj velikega ostanka (koncesijske dajatve) za poplačilo dolžniških virov financiranja v prihodnjih letih.

3. DARS in model financiranja investicij v avtocestno omrežje

Za namene izvedbe NPJA, je bila v letu 1994 kot javno podjetje ustanovljena družba DARS. Vse do statusnega preoblikovanja podjetja v delniško družbo kot gospodarsko družbo po ZGD, katere ustanovitelj in edini delničar je država, je bil to tudi njen edini namen. V letu 2004 pa je družba, s podpisom dveh pogodb prevzela na eni strani vlogo agenta za organizacijo in vodenje gradnje AC po NPJA (agentska pogodba), na drugi strani pa vlogo koncesionarja (koncesijska pogodba) z obveznostjo upravljanja ter vzdrževanja AC omrežja. S koncesijsko pogodbo je družba pridobila tudi pravico do cestninjenja in obračuna storitve upravljanja ter vzdrževanja v dogovorjeni višini, hkrati pa prevzela obveznost plačevanja t.i. koncesijske dajatve, kot osnovnega vira za poplačilo dolžniških virov financiranja iz obdobja faze investiranja. Vzpostavljeni model tako tudi formalno loči med agentsko bilanco družbe, skozi katero se spremljajo in financirajo AC investicije ter poslovno bilanco družbe, ki neposredno ne izkazuje obveznosti do dolžniških virov najetih za realizacijo NPJA ampak izkazuje strošek plačila koncesijske dajatve. Nastavljeni model financiranja AC projektov je bil postavljen na nekaterih smiselnih in strokovno podprtih načelih, in sicer (ReNPJA, Ur.l. RS št. 50/04):

³ Nekatere analize kažejo, da je investicijska aktivnost v AC omrežje v letih med 2003-08, v povprečju dodala k stopnji gospodarske rasti okoli 1,4%, pred tem pa malo manj kot 0,9% letno, pri čemer je bilo v obdobju med 1994 in 2002 zaznati veliko variabilnost tovrstnih učinkov (od 0,5% do 1,3%), predvsem zaradi nihanja letnega obsega investiranja. Slednje je bila tudi ena bistvenih izboljšav načrtovanja AC investicij z ReNPJA v 2004, saj se je veliko nihanje v letnem obsegu investiranja izkazalo kot škodljivo predvsem zaradi relativne zaprtosti trga nizkih gradenj v Sloveniji in absorpcijske (ne)sposobnosti domače operative za realizacijo javnih naročil. Tako je npr. empirična analiza učinkov AC investicij med leti 1994 in 2002 pokazala, da prekomerna vlaganja povzročajo višje licitirane cene na javnih razpisih, kar je posledica relativne zaprtosti trga in vstopnih ovir za mednarodno konkurenco, medtem ko premajhen obseg letnih vlaganj rezultira v večji nezaposlenosti ekonomskih subjektov, ki so preko medsektorskih povezav vezani na AC projekte (Oplotnik, Križanič, 2003)

- dinamika investiranja je bila prilagojena absorpcijskim in proračunskim zmožnostim domačega gospodarstva v vidiku dolgoročne narave projekta (upoštevajoč makroekonomske posledice in nihanja v gospodarski dinamiki),
- struktura virov financiranja investicij je predvidevala približno 45% udeležbo lastnih virov (proračun, EU), preostanek pa je bil predviden iz naslova zadolževanja.
- faza poplačila dolžniških virov je bila predvidena pretežno iz naslova koncesijske dajatve (cestnin), s projekcijo poplačila do leta 2025,

Navedena načela so tako predvidevala relativno stabilen obseg letnega investicijskega programa v višini okoli 1,6% BDP, oz. 450 mio €, s soudeležbo lastnih virov iz naslova t.i. Zakona o namenskih sredstvih (Ur.l.RS št.57/02) (znan tudi kot 'bencinski tolar') v višini okoli 170 mio € letno. Postavljena finančna struktura je zagotavljala pozitivno neto sedanjo vrednost (NSV) projekta za obdobje med 2004 do 2033 pri diskontni stopnji 5%, v višini okoli 0,67 mrd € in poplačilom vseh obveznosti do leta 2025.

32

Po petih letih izvajanja programa ugotavljamo, da je prišlo do bistvenega odstopanja od parametrov postavljenih z ReNPIA iz leta 2004. Če v tem trenutku zanemarimo prihodnje potencialne učinke nastale gospodarske krize, lahko kot prvo ugotovimo, da je delež lastnih sredstev v finančni strukturi investicij upadel iz predvidenih 45% na okoli 25%. V tej strukturi so se najbolj znižala namenska sredstva državnega proračuna, in sicer s predvidenih 170 mio € letno na okoli 12 mio € ali 7% predvidene vrednosti. Temu primerno so se povečali dolžniški viri financiranja, ki danes obsegajo skupno 4.1 mrd €, pri čemer znaša obveznost iz naslova glavnice (na dan 31.12.2008), 2.8 mrd €, iz naslova obresti pa 1.3 mrd €. Amortizacijski načrt dolga tako z današnje perspektive predvideva odplačilo vseh obveznosti do leta 2036, pri čemer obveznost servisiranja za leto 2009 znaša 165,9 mio €, v letih 2010 in 2011 naraste na okoli 179 mio EUR, po tem pa se letne obveznosti povečajo in v 2014 presežejo 250 mio €/letno, vse do leta 2021, ko se ponovno zmanjšajo (glej tudi Sliko 1)⁴.

Kot je navedeno zgoraj, družba za servisiranje dolga uporablja koncesijsko dajatev, ki se oblikuje kot razlika med skupnimi prihodki (cestnina, agentsko nadomestilo, prihodki od služnosti, cestnih zapor, predornine, zakupa optičnih vlaken, ipd) ter priznanimi stroški po koncesijski pogodbi (kamor sodijo priznani stroški za izvedbo rednega vzdrževanja, upravljanja in cestninjenja). Koncesijska dajatev je tako pridobljena 'kalkulativno' skozi pogodbeno določila koncesijske pogodbe in je npr. v letu 2006 znašala 103 mio €, v letu 2007, 122,6 mio €, v letu 2008 pa dobrih 140 mio €. Kot omenjeno, naj bi koncesijska

⁴ Trenutno angažirani dolžniški viri financiranja se delijo predvsem na dolgoročne kredite domačih in/ali tujih finančnih institucij ter izdane obveznice. Približno 41,7% zunanjih virov pripada zadolževanju pri mednarodnih finančnih institucijah (EIB, EBRD), 36,7% jih je bilo pridobljenih pri domačih bankah, okoli 15,7% pri tujih bankah, medtem ko dobrih 6% pripada trem serijam izdanih obveznic. Povprečna obrestna mera zunanjih virov znaša v tem trenutku okoli 4%, pri čemer je okoli 42% dolga najetega po fiksni obrestni meri, 56% pa je vezane na eno izmed referenčnih obrestnih mer s pribitkom.

dajatev pomenila osnovni vir za pokrivanje zapadlih obveznosti iz naslova dolžniških virov financiranja, po možnosti pa tudi kot lasten vir letnih investicij.

Glede na projekcije prihajamo v obdobje, ko koncesijska dajatev ne zadošča za servisiranje letnih obveznosti, še posebej, če bodo še preostale investicije v okviru realizacije ReNPIA (okoli 1,4 mrd €) financirane podobno kot v zadnjem obdobju, to je s povečevanjem finančnega vzvoda - zadolževanjem. V tem primeru se bo zadolžitev povečala za dodatno 1 mrd €, ocena neto sedanje vrednosti (NSV) projekta za referenčno obdobje med 2004 in 2033, pa se bo prevesila v negativno območje.

Tabela 4:

Temeljni kazalnik uspešnosti projekta NPIA med 2004 in 2033 ob IRR=5%

	NSV saldo projekta
Predvideno po ReNPIA iz leta 2004	+673 mio €
Realizacija investicij brez novega zadolževanja	+332 mio €
Realizacija investicij z novim zadolževanjem do 2013*	-335 mio €

*ob predpostavki obstoječega obsega proračunske udeležbe in dodatnega dolga

Čeprav je cestninski sistem, ki naj bi po načelu samofinanciranja projektu zagotavljal odplačilo vseh dolžniških virov financiranja, eden ključnih dejavnikov prihodkovne funkcije projekta, pa analiza vendarle pokaže več vzrokov za nastalo situacijo, in sicer:

- povečan delež zadolževanje za izvedbo programa ob sočasnem krčenju namenskih sredstev (v 2004-09 predvideno 1.025 mio €, realizirano le 242 mio € ali 24%),
- naraščajoča vrednost projektov, bodisi zaradi zahtev po investicijah zunaj osnovnega AC omrežja bodisi zaradi preseganja izhodiščno postavljenih investicijskih vrednosti skozi spremembe projektov (cca. +10%),
- odprt cestninski sistem, ki je pred letom 2008 omogočal pobiranje cestnine zgolj za okoli 70% dejansko prevoženih kilometrov, nato pa uvedba pavšalnega sistema za osebna vozila (vinjete), ki ob povečevanju omrežja ne prinaša dodatnega priliva,
- zamuda pri uvedbi celovitega cestninskega sistema v prostem prometnem toku, ki bi omogočal pobiranje cestnine po dejansko prevoženih kilometrih za vse uporabnike ter relativno nizek nivo cestnine za tovorna vozila v tranzitu.

Kot je razvidno iz Slike 1, bi ob sedanjih projekcijah prihodkov in posledično generirani koncesijski dajatvi kot temeljnemu viru za odplačilo zunanjih virov financiranja, bilo servisiranje obstoječega dolga oteženo med leti 2009 in 2020. Ob tem ni nepomembno poudariti, da v prihodnjem obdobju ne bi smeli več izdatneje povečevati zadolževanja. V tem primeru bi znašal skupen primanjkljaj do leta 2013 okoli -200 mio €, od leta 2009 do leta 2020 pa -645 mio €. Kljub temu pa projekcije celotnega obdobja kažejo, da ostaja skupna NSV projekta pozitivna (Tabela 4).

Slika 1:
Finančni tok prilivov in servisiranja dolga – obstoječi in načrtovani z ReNPJA



34

Vir: DARS d.d. in lastni izračuni

Slednje v nadaljevanju pomeni, da bi se projekt avtocestne gradnje lahko v celoti samofinanciral z relativno enostavnim prerazporejanjem odplačil skozi obdobje, vendar pod predpostavko, da je ustrezna tudi projekcija cestninskih prihodkov in posledično sposobnost generiranja letne koncesijske dajatve (prostega denarnega toka), ki trenutno ostaja na ravni malo pod 4% skupnih obveznosti iz naslova zadolževanja. Če pa upoštevamo še dejstvo, da bo zaradi nadaljnje odsotnosti proračunskih virov prišlo do dodatnega zadolževanja za realizacijo osnovnega programa (v višini približno 1 mrd €) in možne učinke gospodarske krize, pa finančna konstrukcija, tako z vidika prostega denarnega toka, kot z vidika NSV dolgoročno ni več vzdržna.

4. Cestnine kot vir odplačila dolžniških virov financiranja

Do zadnje spremembe cestninskega sistema v Sloveniji (prehod na vinjetni sistem za osebna vozila), ki se je zgodila 1.7. 2008, je DARS za vsa vozila pobiral cestnino na t.i. klasičen način⁵, Cestninski sistem je bil zastavljen kot ‘odprti sistem’, kar pomeni da se

⁵ Izraz klasični cestninski sistem bomo v nadaljevanju uporabljali za sistem cestninjenja, ki je veljal v Sloveniji do prehoda na vinjetni sistem in je v glavnem temeljil na ročnem pobiranju cestnine na čelnih in stranskih cestninskih postajah, manjši del pa na t.i. ABC sistemu, ki je omogočal brezgotovinsko cestninjenje brez ustavljanja za osebna vozila, glede na prevoženo razdaljo med cestninskimi postajami in glede na razred vozila (R1 do R4, od motornih koles do tovornih vozil z več osmi).

je cestnina pobirala večinoma na t.i. čelnih cestninskih postajah, medtem ko je bilo kar nekaj AC odsekov in priključkov na omrežje takšnih, ki cestninskih postaj niso imeli. Slednje je omogočalo uporabnikom 'brezplačno' uporabo lokalnega AC omrežja, znotraj širšega urbanega območja in/ali izmikanje plačila cestnine z obvozi čelnih cestninskih postaj⁶. Obstajajo ocene, da je bil razkorak med t.i. potencialno pobrano cestnino (dejansko opravljenimi kilometri) in pobrano cestnino (ocestninjenimi kilometri) do 30%, kar je prikazano v Tabeli 5 (primer za leto 2006 kaže razliko v višini okoli +69 mio € dodatnih cestnin iz naslova vseh cest v upravljanju DARS).

Tabela 5:
Potencialna/dejanska cestnina v klasičnem sistemu cestninjenja, l. 2006

35

	opravljeni km	ocestninjeno	v %
vse ceste v upravljanju DARS	4.104.893.245	2.763.945.589	67%
cestninske ceste	3.231.722.483	2.763.945.589	86%
v mio €	Potencialna cestnina	dejansko pobrano	v %
vse ceste v upravljanju DARS	221	152	69%
cestninske ceste	179	152	85%

Vir: Interni izračuni DARS (2007)

Cestninski prihodki iz naslova klasičnega sistema, so sicer v zadnjih letih naraščali precej različno, predvsem v odvisnosti od odpiranja novih kilometrov AC in rasti osebne in tovornega prometa. Slednje je bilo pretežno odraz povečane splošne gospodarske aktivnosti in vstopa Slovenije v EU, ki je dokončno umestil Slovenijo na zemljevid vseevropskih koridorjev. V navedenem obdobju so prihodki iz naslova cestninjenja v povprečju rasli za +12% letno, pri čemer smo največjo rast zabeležili v letu 2004 (okoli +20%), relativno najmanjšo pa v letu 2003 (+4,5%). V absolutnem znesku so v analiziranem obdobju cestninski prihodki narasli iz 111 mio € v 2003, na 175 mio € v 2007. Glede na zgoraj opisane šibkosti starega cestninskega sistema ter zaradi ambicije prehoda na zaprt sistem v prostem prometnem toku (free flow) je Vlada v letu 2006 sprejela t.i. Akcijski načrt uvedbe zaprtega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku (AN06). Slednje naj bi bistveno povečalo cestninske prihodke, poleg finančnih učinkov pa naj bi to pomenilo tudi večjo varnost in pretočnost omrežja. Na tem mestu se sicer ne bomo ukvarjali z razlogi zakaj, dejstvo pa je, da je Vlada v letu 2007 realizacijo AN06 preklicala in sprejela nov akcijski načrt cestninjenja (AN07), ki je predvideval prehod na satelitski sistem cestninjenja za tovorna vozila do 2009 in za osebna v čim krajšem možnem času. Kot že povedano se je sistem nato še enkrat korigiral, ko je Vlada sprejela sklep, da mora DARS, za prehodno obdobje, uvesti t.i. Vinjetni sistem cestninjenja za osebna vozila, tovorni promet pa mora

⁶ Tak cestninski sistem je bil v devetdesetih zastavljen zaradi zamisli o pospeševanju intra-regionalne mobilnosti in usklajenega razvoja regij okoli posameznih regionalnih središč (Ljubljana, Celje, Maribor, itd), marsikdaj pa kakšna cestninska postaja ni bila izgrajena tudi zaradi pritiska lokalnih interesnih skupin.

v čim krajšem času preiti na satelitski sistem cestninjenja (ob tem naj opomnimo, da je oblikovalec sistemov cestninjenja Ministrstvo za promet, DARS pa sistem po naročilu Vlade le operativno aplicira na AC omrežje).

Glede na opisano je DARS s 1.7.2008 pričel cestniniti osebna vozila s pomočjo vinjet oz. cestninskih nalepk. V prodaji so bile polletne vinjete, z veljavnostjo 6 mesecev od dneva nakupa, po ceni 35 € za osebna vozila in 17,5 € za motorna kolesa. V obdobju do 31.12.2008, to je v 6 mesecih, je bilo prodano 2.362.996 kosov vinjet, pri čemer je prodaja v mesecu juliju, znašala okoli 50% vse prodaje, v avgustu okoli 30%, preostanek pa je odpadel na mesece do konca leta. S tem je bil iz naslova vinjet v letu 2008, zabeležen denarni priliv v neto višini 68,9 mio €. Skupaj s tovornimi vozili, ki so tudi po 1.7.2008 še naprej plačevala cestnino na klasičen način je bil tako v letu 2008 zabeležen priliv v skupni neto višini 207,4 mio €. Slednje je za DARS pomenilo ugodno leto cestninjenja, saj so bili skupni prilivi (predvsem zaradi prehoda na vinjete sredi leta in ugodni rasti prometa) za okoli +19% višji kot v letu 2007 (glej tudi Tabeli 6 in 7).

36

Tabela 6:
Prilivi cestnine za leto 2008 - hibridni (klasično-vinjetni sistem)

	Neto	Bruto
Prihodki cestnine za kategorije R1-R4 do 1.7.2008	91,2 mio €	109,4 mio €
od tega kategoriji R1-R2 do 30.6.2008	48,1 mio €	57,7 mio €
od tega kategoriji R3-R4 do 30.6.2008	43,1 mio €	51,7 mio €
Vinjete - prodaja v letu 2008	68,9 mio €	82,7 mio €
Vozila nad 3,5t (tovorni promet od 1.7. do 31.12. 2008)	47,3 mio €	56,8 mio €
Skupaj cestnina v letu 2008:	207,4 mio €	248,9 mio €
od tega kategoriji R1-R2 za leto 2008	117,0 mio €	140,4 mio €
od tega vozila nad 3,5t za leto 2008	90,4 mio €	108,5 mio €
Skupaj cestnina v letu 2008 – po tipu vozil:	207,4 mio €	248,9 mio €

Tabela 7:
Prihodki cestnine za leto 2007

	neto	bruto
Osebna vozila – kategoriji R1-R2	98,9 mio €	118,7 mio €
Vozila nad 3,5t – kategoriji R3-R4	75,8 mio €	91,9 mio €
Skupaj prihodki iz naslova cestnin v letu 2007:	174,7 mio €	209,6 mio €

Kljub ugodnim prihodkom v letu 2008 projekcije za leto 2009 predvidevajo bistveno manjši prihodek. Gre predvsem za dejstvo, da ima vinjetni sistem svojo zgornjo prihodkovno mejo. Slednja je pogojena s številom (bazenom) osebnih vozil, ki uporabljajo oz. so pripravljena uporabljati AC omrežje, za to pa izvedejo enkratno pavšalno plačilo, ne glede na pogostost

uporabe ter neodvisno od povečevanja omrežja, kar je realna pomanjkljivost tega sistema. Podatki o prodaji iz leta 2008 kažejo, da znaša takšen 'bazen' potencialnih kupcev vinjet za Slovenijo okoli 2,5 milijona voznikov, ki so pri postavljenih cenah in pogojih pripravljene uporabljati AC omrežje (po naši oceni gre za okoli 40% domačih in 60% tujih, občasnih in/ali tranzitnih uporabnikov). Glede na navedeno, je bilo mogoče za leto 2009 predpostaviti prodajo 0,9 mio kosov letnih vinjet, katerih kupci so večinoma domači vozniki, in okoli 1,6 mio kosov polletnih vinjet, po katerih posegajo večinoma tranzitni/občasni uporabniki AC. Temu primerni so bili predvideni tudi prihodki, kot je prikazano v Tabeli 8.

Tabela 8:
Projekcija prilivov v letu 2009 – ocene

	neto	bruto	
Vinjete – letne po 55 €	41 mio €	49 mio €	
Vinjete – polletne po 35 €	47 mio €	57 mio €	
Vozila nad 3,5t (razred R3 in R4)	112 mio €	134 mio €	
Skupaj:	200 mio €	240 mio €	Razmerje O:T
Od tega osebna vozila za leto 2009	88 mio €	106 mio €	44%
Od tega vozila nad 3,5t za leto 2009	112 mio €	134 mio €	56%

Vinjetni sistem, kot je bil vzpostavljen in smo ga uporabljali v letu 2008, je po naših ocenah s prihodkovnega vidika tisti, ki ob danih predpostavkah maksimira prihodek (za potrebe te analize ga imenujmo 'švicarski', saj je slednjemu podoben in tudi za zgolj tranzitne voznike ne pozna vinjet za krajše obdobje). Prednost takšnega sistema je, da z relativno nizko ceno letne vinjete AC omrežje kar najbolj približa širšemu krogu uporabnikov, pri čemer pa je res, da se večji del bremena 'ekonomije obsega' prenese na občasne, večinoma tranzitne uporabnike omrežja. Glede na dejstvo, da je Evropska komisija takšen sistem opredelila kot nepravičen in zahtevala od Slovenije, da uvede tudi vinjeto za krajši čas, pa verjetno s 1.7.2009 prehajamo na t.i. 'avstrijski model' z uvedbo dodatne, tedenske vinjete. Predlagana cena tedenske vinjete 15€ in dvig cene letne vinjete na 95€, ob enakem potencialnem 'bazenu' uporabnikov, pomeni tudi nekoliko nižje prihodke (za okoli 20 mio €), hkrati pa verjetno tudi manjšo pripravljenost domačih voznikov za uporabo AC omrežja. V Tabeli 9 predstavljamo primerjavo vseh, v besedilu navedenih sistemov, pri čemer smo se zaradi verjetnosti projekcij osredotočili zgolj na obdobje med 2009 in 2012.

Tabela 9:
Primerjalna analiza zmožnosti generiranja prihodkov različnih sistemov

v mio €	Klasični (odprti pred 2008)	Klasični-vinjetni ('švicarski')	Klasični-vinjetni ('avstrijski')	Zaprti sistem (ETCS)
2004	116			
2005	139			
2006	152			
2007	175			
2008	198	208	-	-
2009*	203	200	180	235
2010*	210	207	187	255
2011*	218	215	200	270**
2012*	225	223	210	300**

* grobe ocene za osebni in tovorni promet skupaj

** zaprt in elektronski sistem za tovorna in osebna vozila

38

Tabela 9 prikazuje od leta 2009 naprej grobe primerjave vseh sistemov, pri čemer se v časih gospodarske krize tveganje napake ocene povečuje, saj projekcije temeljijo na že predvidenih ocenah tranzitnih tokov tovornih vozil, ki pa lahko začasno upadejo tudi do 15%. Ob tem ni nepomembno dejstvo, da trenutne cestnine za tovorna vozila še dopuščajo določen dvig cene na prevožen kilometer, kar bi hkrati z zapiranjem sistema in uvedbo elektronskega cestninskega sistema (ETCS) tako za tovorna kot osebna vozila (predvidoma do leta 2012) postopoma prineslo po naši oceni maksimalen cestninski prihodek, ki bi omogočal nemoteno servisiranje zapadlih obveznosti iz zadolževanja ter pokrival stroške vzdrževanja/upravljanja AC omrežja, to je okoli 300 mio €/leto. Omenjeni znesek pomeni neto cestninski prihodek iz naslova vseh cestninskih razredov (od R1 do R4) na dokončanem oz. celotnem 572 km omrežju avtocest in hitrih cest, ki ga bo po zaključku gradnje osnovnega ReNPJA upravljal DARS. Od tega zneska moramo odšteti približno 90 mio €, ki jih porabimo za vzdrževanje in upravljanje omrežja, preostanek v višini 210 mio € pa bi zadoščal za nemoteno samo-servisiranje finančnih obveznosti, ki so bile oz. še bodo akumulirane v času investicijske faze izgradnje AC omrežja⁷.

7 Čeprav za predstoječo analizo in namen besedila ni ključnega pomena, pa je ob tem vendarle potrebno opozoriti na dejstvo, da se trenutno obnove obstoječega omrežja, ki danes na letni ravni znašajo okoli 60 mio €, všteto v vrednost letnih investicij, kar pomeni da niso zajete v navedeno 100 mio € vredno porabo za upravljanje in vzdrževanje. Slednje bo potrebno sčasoma popraviti, financiranje pa bo najverjetneje še naprej zagotavljano s finančnim vzvodom.

5. Gospodarska kriza, investiranje in financiranje NPIA

Dolgoročnost, relativna robustnost, pretežno javno financiranje in pozitivni učinki na gospodarstvo so lastnosti investicij, zaradi katerih jih gospodarsko krčenje ne bi smelo popolnoma ustaviti. Vprašanje pa je, ali je država v tem trenutku in danih pogojih, sposobna in voljna nadaljevati tovrstne aktivnosti. Bole (2009) pravi, da je v majhnem in močno odprtem gospodarstvu, kot je Slovenija, večje interveniranje države z investicijskim trošenjem in tekočimi izdatki, nesmiselno, še posebej, če so bile investicije izbrane in tempirane zgolj zaradi podpiranja agregatnega povpraševanja. Zadržanost do vzpodbujanja gospodarskega razvoja prek investicij v prometno infrastrukturo najdemo tudi pri Berechmanu (2002), kljub temu pa njihovega blagodejnega vpliva na ekonomsko aktivnost ne smemo zanemariti, še posebej, če so vzdržno financirane in imajo jasen in relativno zanesljiv vir za poplačilo v prihodnosti. Glede na že podpisane pogodbe in izvedene javne razpise se bodo vsaj na področju avtocestne gradnje, investicije v neokrnjeni obliki nadaljevale tudi v letu 2009. Gre za okoli 500 mio € velik program LPRO, kjer pa predvideni finančni viri ponovno temeljijo predvsem na zadolževanju s poroštvom države. Izkušnje kažejo, da velike mednarodne banke in konzorciji bank nimajo pomislekov pri financiranju tovrstnih projektov.

39

Negativni učinki gospodarske in finančne krize bi se lahko pokazali šele v primeru, če bi slednja trajala dlje časa (npr. 3-5 let). V tem primeru obstaja realna nevarnost, da bi za daljše obdobje znatno upadli prometni tokovi na obeh koridorjih, ki so ključni za pridobivanje cestninskih prihodkov in posledično za poplačilo dolga. Poplačilo investicijskih kreditov in izdanih obveznic je namreč v celoti odvisno od pobrane cestnine. Glede na trenutne razmere in empirične analize, bi lahko prihodki iz tega naslova upadli za do -15%, kar bi posledično pomenilo sorazmerno znižanje zmožnosti generiranja koncesijske dajatve in odplačila pričakovanih zapadlih obveznosti.

Naslednji možni negativni učinek gospodarske krize bi lahko izhajal iz (ne)sposobnosti države, da še naprej jamči za najete finančne vire DARS ali da dolg DARS pripišejo v javni dolg zaradi potrebe 'reševanje' potencialnega razkoraka med koncesijsko dajatvijo in letno obveznostjo servisiranja dolga. Pregled stanja konsolidiranega dolga širše države po metodologiji ESA95 pokaže, da ima država v tem trenutku relativno nizko stopnjo zadolženosti (okoli 8,5 mrd € ali 22,8% BDP), ki pa bo z napovedanim in že realiziranim zadolževanjem države v letu 2009 nedvomno močno narasel. Glede na to spada Slovenija med relativno malo zadolžene članice EU, kjer povprečje dolga sektorja države znaša okoli 60% (največje 'dolžnice' so npr. Italija npr. 104,1% BDP, Grčija 94,8% BDP, Belgija 83,9% BDP, itd, Eurostat, 2008). Če bi v dolg države resnično vključili tudi dolg DARS oz. dolg iz naslova NPIA, bi narasel na okoli 29,1%, kar pa je še vedno bistveno pod povprečjem EU-27. Kljub temu je malo verjetno, da bi dolg DARS v celoti 'padel' v breme države, saj so tudi učinki gospodarske krize omejeni. Slednje bi se lahko zgodilo zgolj kot posledica zahtev institucij, ki spremljajo realnost prikazovanja statističnih oz. računovodskih informacij, v primeru da DARS ne priznajo statusa prave gospodarske družbe oz. pravega koncesionarja,

ki po dokončani agenturi gradnje, grajeno javno dobro (skupaj z dolgom) prenese v svoje upravljanje. Naslednji vidik je poroštvo države. V tem trenutku država jamči za 2,5 mrd € glavnin iz naslova dolga DARS d.d., kar je okvirno 60% vsega danega poroštva države do leta 2009. Poroštva države v tem trenutku znašajo okoli 4,3 mrd € oz. okoli 11,5% BDP, za 2009 pa DARS pričakuje za izvedbo LPRO AC 2009, nov poroštvni Zakon v višini okoli 300 mio €.

Tabela 6:
Dolg sektorja države, dolg DARS-NPIA in dana poroštva s projekcijo

kot % BDP	2008	2009*
Dolg države RS	22,8%	28,8%
Dolg DARS-NPIA	7,5%	8,6%
Dolg Skupaj	30,3%	37,4%
Povprečje EU-27	60%	65%
Poroštva države DARS-NPIA	6,7%	7,5%
Poroštva države skupaj	11,5%	12,5%

*projekcija, Vir: MF (2009)

40

6. Zaključne ugotovitve

Obsežne infrastrukturne investicije na področju izvajanja avtocestnega programa so se v preteklosti že izkazale kot relativno močan generator domače gospodarske aktivnosti. V zadnjih nekaj letih so tako prispevale tudi do tretjine letne gospodarske rasti, multiplikativni in akceleratorški učinki pa so spodbudili marsikatero poslovno odločitev, pripomogli k skladnejšemu in hitrejšemu regionalnemu razvoju, povečali zaposlenost, nastanek novih ekonomskih subjektov, ipd. Močan investicijski cikel na področju avtocestne gradnje, ki se je pričel v devetdesetih in močno pospešil po sprejetju t.i. Resolucije o izgradnji avtocestnega omrežja v letu 2004, se počasi izteka. Do leta 2013 bo za realizacijo programa porabljenih še slabih 1,4 mrd €. Kljub zaključku avtocestne gradnje pa nekateri nacionalni razvojni dokumenti (Resolucija o NRP, 2006) predvidevajo dodatne investicije na področju hitrih cestnih povezav, razvojnih osi, železniške infrastrukture, energetike, stanovanjske gradnje, gospodarskih središč, turistične infrastrukture, ipd. Skupaj je tako identificirano 35 prioritetenih projektov v skupni vrednosti 23,92 mrd €. Ključen problem in nevralglična točka realizacije navedenih projektov, kakor tudi predstavljenega avtocestnega programa, ostaja njihovo financiranje. Empirične analize kažejo, da se večina javnih infrastrukturnih projektov prične z bolj ali manj jasnim modelom financiranja, kjer načrtovalci breme financiranja smiselno porazdelijo med javni sektor, finančne institucije in uporabnika infrastrukture (proračun, zadolževanje in plačilo uporabe javnega dobra), kasneje pa se

ta spreminja, največkrat v smeri preveč 'lahkotnega' povečevanja finančnega vzvoda ter prestavljanja odplačil v prihodnost, predvsem zaradi pomanjkanja javnih sredstev. Tovrstni problemi so še posebej vidni in izpostavljeni v času gospodarskih in finančnih kriz, čemur smo priča tudi zdaj.

Sodobno AC omrežje je za Slovenijo postala nujna in ne več zgolj nadstandardna javna dobrina. Geografska lega, namen usklajenega in enakomernega regionalnega razvoja, razvijanje regionalnih središč in umeščenost na zemljevid vseevropskih prometnih koridorjev, je močno zaznamovalo prometno politiko, ki je v zadnjih 15 letih prioriteto razvijala ta prometni podsistem in bo Slovenijo opremila s skupno 572 km avtocest. Ocenjena vrednost celotne investicije znaša 6,3 mrd €, pri čemer je bilo doslej v te namene investirano okoli 5 mrd €. Projektni dokumenti so kot temeljni vir financiranja investicij določili namenska sredstva proračuna ('v preteklosti t.i. bencinski tolar') in pobrano cestnino, ki naj bi v približno enakem razmerju pokrivala finančne potrebe projekta, pri čemer naj bi namenska sredstva proračuna večji del bremena, skupaj z zadolževanjem, nosila v fazi investiranja (do l. 2013), nato pa bi 'štafetno palico' odplačil dolgovi, obnov, upravljanja in vzdrževanja prevzela cestnina. Analiza obstoječega stanja pokaže, da so po letu 2004 namenska sredstva kot vir financiranja skoraj popolnoma izpadla, saj je bilo od predvidenih 1.025 mio € dejansko realiziranih zgolj 242 mio € ali 24% predvidenega. Glede na to se je sorazmerno povečalo zadolževanje in dolg, ki danes znaša slabe 3 mrd € (z obrestmi 4,1 mrd €). Finančna konstrukcija projekta predvideva postopno odplačilo akumuliranega dolga do leta 2036, pri čemer pa bo za doseg tega cilja pomembna tudi odločitev o načinu financiranja zadnje etape investicijskega ciklusa.

Ob odsotnosti proračunskega financiranja tako za nemoteno servisiranje dolga, prihodnjih obnov, vzdrževanja in upravljanja Slovenskega AC omrežja ostaja ključnega pomena dober cestninski sistem, kot generator lastnega prihodka, samofinanciranja projekta. V preteklosti je bil slednji zamišljen in postavljen kot 'odprti' sistem, ki je uporabnike cestninil na nekaj ključnih čelnih in stranskih cestninskih postajah po principu ustavljanja. Prihodki cestnin so naraščali v skladu z odpiranjem novih AC odsekov in v letu 2007 znašali 175 mio € neto. Sodobni standardi, interoperabilnost EU prometne mreže in želja po brezgotovinskem cestninjenju brez ustavljanja so spodbudili niz poskusov sprememb, ki pa so zaenkrat rezultirale zgolj v uvedbi t.i. prehodnega kombiniranega sistema, kjer se tovorna vozila cestninijo po klasičnem načinu na cestninskih postajah, osebna vozila pa s cestninskimi nalepkami (vinjetami). V letu 2008 je bil s takšnim načinom sicer zabeležen nadpovprečen prihodek v skupnem netu obsegu 207 mio €, ki pa je bil zaradi medletne uvedbe vinjet enkratne narave. V letu 2009 in naprej bo slednji manjši (okoli 200 mio €). Dejstvo je, da ima vinjetni sistem cestninjenja zgornjo mejo, določeno z 'bazenom' vozil, ki so pod danimi pogoji pripravljena uporabljati AC omrežje ne glede na pogostnost uporabe (princip pavšala, okoli 2,5 mio uporabnikov ali okoli 100 mio €). Primerjava cestninskih prihodkov in predvidenih obveznosti iz naslova akumuliranega dolga in stroškov vzdrževanja AC

omrežja pokaže, da sedanji cestninski sistem dolgoročno ne zmore zadostiti identificiranim finančnim potrebam, kar narekuje resno potrebo po celoviti spremembi sistema cestninjenja in uvedbo zaprtega ETCS sistema, ki bo sedanji nivo prihodkov dvignil na raven okoli 300 mio €. Slednja je tudi tista raven cestninskih prihodkov, ki bi po zaključku gradnje AC omrežja, zadoščala za njegovo upravljanje, vzdrževanje in servisiranje v investicijski fazi akumuliranih finančnih obveznosti. Seveda v primeru, da smo se odločili AC program financirati po sistemu 'uporabnik plača' in ne po sistemu proračunskega financiranja zagotavljanja javnih dobrin.

Viri in literatura

- Banister, D., Berechman, J. (2000); *Transport Investment and Economic Development* Pg. 370, Routledge Publishing,
- Bole, V. (2009); *Kje dopolniti ekonomsko politiko za težje čase?*, *Gospodarska Gibanja št. 411*, str. 6-13, EIPF Ljubljana
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003); *Megaprojects and Risk*, Cambridge University Press, UK
- Merna, T., Njiru, C. (2002); *Financing Infrastructure Projects*, Thomas Telford Ltd.
- Merrow, E., McDonnell, L. in Argu`den, R. (1988); *Understanding the outcomes of megaprojects: a quantitative analysis of very large civilian projects*. Rand Corporation Publication Series.
- Oplotnik, Ž., Križanič, F.; *Macroeconomic and development consequences of motorway construction in Slovenia*. *Est-Ovest*, 2003, anno 34, n. 3, str. 175-195,
- Oplotnik, Ž., Križanič, F.; *Impacts of the National Motorway Construction Program in Slovenia in view of different terms of realisation*. *Est-Ovest*, 2004, anno 35,
- Oplotnik, Ž., Križanič, F., Romih, D.; *Infrastrukturne investicijske prioritete Slovenije v prihodnji finančni perspektivi EU*. *Gospod. gibanja*, maj 2006, št. 381, str. 31-48,
- Oplotnik, Ž., Romih, D., Dajčman, S.; *Investicije - ključ do višje gospodarske rasti in razvoja*. *Gospod. gibanja*, jun. 2006, št. 382, str. 6-11,
- Oplotnik, Ž.; *Infrastructure development in Slovenia : the status and planning of traffic and transport flows*. V: BÖHM, Bernhard (ur.), FRISCH, Helmut (ur.), STEINER, Michael (ur.). *Slovenia and Austria : bilateral economic effects of Slovenian EU accession : Schriftenreihe des Institutes für Technologie- und Regionalpolitik der Joanneum Research*, Bd 3, Leykam, cop. 2004,
- Oplotnik, Ž., Križanič, F.; *Is investment in highway construction a substitute or a complement to the state investment in R & D activity : (the case of Slovenia)*. V: *4th Conference on Public Sector*, 2006. Ljubljana: Faculty of Economics, 2006,
- Sorge, M., Gadanecz, B.; *The term structure of credit spreads in project finance*, *International Journal of Finance and Economics*, Wiley Interscience, št. 13, str. 68-81.
- Turró, M. (1999); *Going Trans-European, Planning and financing transport networks for Europe*, Elsevier Sc. Ltd., Oxford, UK
- DARS d.d., *Podatkovne baze in poročila*, interno gradivo in www.dars.si
- Ministrstvo za finance RS (2008), *Poročilo o primanjkljaju in dolgu države*, <http://www.mf.gov.si/>