

JASMINA STANIŠIĆ*, NIKOLA RISTIĆ**, BOJAN VOZAR***

MODELI FINANSIRANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE U ZEMLJAMA EU I SRBIJI

RAILWAY INFRASTRUCTURE FINANCING MODELS IN EU COUNTRIES AND SERBIA

Datum prijema rada: 18.11.2017.

UDK: 656.1/.2(082)(0.034.4)

REZIME

Više od deset godina Evropska unija (EU) najveći je donator Srbije u svim sektorima, uključujući i transportni. Osim finansijske pomoći koju prima od EU kroz instrument za pretpristupnu pomoć (IPA), Srbija je zaključila značajne investicione programe finansirane kroz kredite međunarodnih finansijskih institucija, bilateralne kredite i sredstva iz nacionalnog budžeta, dok se drugi modeli finansiranja železničke infrastrukture, kao što su javno-privatno partnerstvo (JPP) i naknade za železničku infrastrukturu itd, ne koriste dovoljno ili uopšte. Oslanjajući se na prethodno stečena znanja i druga istraživanja u ovom polju, svrha ovog rada je da predstavi modele finansiranja železničke infrastrukture u Republici Srbiji, na osnovu trenutne prakse na železnicama širom zemalja EU. Cilj rada je da da pregled različitih modela finansiranja železničke infrastrukture u EU, da ih analizira i predstavi studije slučaja, na osnovu čega će se izvršiti poređenje sa situacijom u Srbiji. Glavni doprinos ovog rada je da ispita i predloži nove ili manje upotrebljavane modele finansiranja, koji bi mogli da donesu Srbiji veću ekonomsku korist od onih modela koji su trenutno u upotrebi. **Ključne reči:** investicije, studije slučaja, javno-privatno partnerstvo, naknade za korišćenje železničke infrastrukture

SUMMARY

For more than 10 years European Union (EU) is the biggest donor to the Republic of Serbia in all sectors, including transport. Besides financial assistance provided by EU through Instrument for Pre-Accession (IPA), Serbia concluded substantial investment programmes financed through the loans from the International Financial Institutions (IFIs), bilateral creditors and national budget resources, while other railway infrastructure financing models, such as Public Private Partnership (PPP), rail track charging, etc., are not being used sufficiently or at all. Relying on previously gained knowledge and other researches that were done in this field, this paper aims to propose solutions for railway infrastructure financing models in the Republic of Serbia, based on the current practice on the railways across the EU countries. The objective of this paper is to make overview of various railway infrastructure financing models in EU, to analyse them and present case studies, based on which comparison with the situation in Serbia will be done. Key contribution of this paper is to examine and propose new or less used financing models that could bring more economical benefit to Serbia than the used ones. **Key words:** investment, case study, PPP, rail track charging

* Jasmina Stanišić, dipl. inž. saob, DB Engineering & Consulting, Beograd, Kosovska 39, Jasmina.Stanistic@deutschebahn. com

** Nikola Ristić, dipl. inž. saob, DB Engineering & Consulting, Beograd, Kosovska 39, Nikola.Ristic@deutschebahn. com

*** Bojan Vozar, dipl. inž. saob, DB Engineering & Consulting, Beograd, Kosovska 39, Bojan.Vozar@deutschebahn. com

1. UVOD

Više od 50% investicija u železničku infrastrukturu u EU, u prethodnom periodu, finansirano je iz nacionalnih budžeta, oko 12% kofinansirano je iz sredstava EU, dok je preostalih 38% finansirano kroz partnerstva, zajmove, kredite, naknade za korišćenje infrastrukture i druge mehanizme (Doll i dr., 2015).

EU kofinansira železničke infrastrukturne projekte kroz razne programe kao što su kohezioni fond (Cohesion Fund – CF), instrument za povezivanje Evrope (Connecting Europe Facility – CEF), evropski regionalni razvojni fond (European Regional Development Fund – ERDF), zatim kredite banaka, a Evropska komisija, u saradnji sa Evropskom investicionom bankom (EIB), pokušala je da razvije i dodatne finansijske instrumente kojima bi ojačala privatno finansiranje.

Takođe, grupa autora 2015. godine predložila je dva nova modela prilagođena specifičnostima železničkog sistema (Doll i dr., 2015).

Nasuprot razvoju novih mehanizama finansiranja železničke infrastrukture u EU, u Srbiji, pored nedovoljnih sredstava koja se izdvajaju iz državnog budžeta, investiranje u železničku infrastrukturu beleži trend rasta kreditnih sredstava.

Osim toga, Generalni transportni master plan zahteva investicije u visini od 22,2 milijarde EUR do 2027. godine odnosno 1,5 milijarde EUR na godišnjem nivou i uključuje 33 projekta koja bi trebala da budu realizovana kroz EU finansiranje tj. predpristupne fondove, kreditne linije EIB i EBRD i državni budžet. Takođe, procenjeno je da je 7,5 milijardi EUR neophodno za održavanje i završetak postojećih projekata.¹

S druge strane, modeli poput JPP još nisu zaživeli u Srbiji, iako je praksa pokazala da postoje primeri gde je jasno izražen i javni i privatni interes za realizaciju projekata po ovom modelu.

Cilj ovog rada je da dà pregled modela finansiranja, koji se koriste u zemljama EU, sa akcentom na nove modele finansiranja i problem njihove primene, kao i da razmotri mogućnosti primene novih modela u Srbiji.

¹ <http://www.railwaypro.com/wp/launch-of-railway-projects-puts-serbia-among-eu-member-states/>

2. MODELI FINANSIRANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE U EU

Dok se nacionalno finansiranje najviše svodi na finansiranje iz državnog budžeta, EU sredstva crpe se kroz razne fondove i instrumente kao što su CEF, CF, ERDF (uglavnom donacije) i iz fondova EIB, kroz pozajmice i kredite. Osim toga, razvijeni su inovativni evropski instrumenti finansiranja, koji uključuju privatne investitore ili funkcionišu po principu privatnih finansijskih šema.

2.1. Nacionalno finansiranje

2.1.1. Finansiranje iz državnih budžeta

Finansiranje velikih infrastrukturnih projekata obično zahteva investicije sa više strana. EU čak i ne pokušava da pokrije finansijski nedostatak u celosti jer se zalaže za ekonomsku održivost projekta, te kroz razne mehanizme učestvuje od 10 do 85% vrednosti investicija. Iako je učešće privatnog kapitala u porastu, železnička infrastruktura ne generiše dovoljno prihoda koji su interesantni za privatne investitore, te je tako finansiranje iz budžeta vlada glavni izvor železničkih infrastrukturnih investicija, čak preko 50% od ukupnih vrednosti investicija.

Međutim, finansiranje iz državnih budžeta nije jedini izvor nacionalnog finansiranja. Regionalne organizacije podržavaju projekte koji promovišu balansirani razvoj regiona i generišu pozitivne efekte na regionalnu ekonomiju. Gradovi, opštine i lokalne samouprave takođe daju doprinos infrastrukturnom finansiranju.

2.1.2. Naknade za korišćenje železničke infrastrukture

Naknade za korišćenje železničke infrastrukture uređene su Direktivom 2001/14 i kroz Železničke pakete. Mnoge zemlje članice naknadama uspevaju da pokriju tek tekuće troškove održavanja (5–10% od ukupnih troškova), te je ovaj izvor prihoda svakako nedovoljan, ali ne i zanemarljiv, način ulaganja u železničku infrastrukturu (Doll i dr., 2015).

2.1.3. Finansijske šeme za tekuće održavanje, reinvestiranje i nove investicije

U baltičkim zemljama, kao što je Letonija, visoke naknade za teretni saobraćaj mogu da pokriju veći

deo ukupnih troškova održavanja, dok u drugim zemljama, poput Nemačke, prihodi, iako značajno veći od tekućih troškova održavanja, ne mogu da pokriju troškove.

Zato su Federalna vlada Nemačke i nemačke železnice Deutsche Bahn AG (DB AG) sklopili sporazum o finansiranju, kojim se očekivana dobit upravljača infrastrukture i doprinos holdinga – DB AG, u ukupnom iznosu od 1,6 milijardi EUR na godišnjem nivou, alociraju u fond za reinvestiranje i održavanje za period 2015–2019. godine. Federalna vlada alocira godišnje četiri milijarde EUR, tako da sveukupno 28 milijardi EUR stoji na raspolaganju za investiranje u održavanje železničke infrastrukture (Doll i dr., 2015).

Nova železnička infrastruktura se uglavnom finansira sredstvima iz državnih budžeta i EU kofinansiranjem, osim u slučajevima gde postoje jaki tokovi putnika i robe, pa je često prisutno i JPP.

2.1.4. JPP

U JPP država je odgovorna za planiranje, pravne procedure i eventualno ima udeo u investicionim troškovima, dok privatni partneri imaju odgovornost za izgradnju, održavanje i funkcionisanje. Za delove glavnog projekta nekada su odgovorni i partneri, što znači da privatni sektor ne samo da doprinosi finansijski, već preuzima na sebe i neke pridružene funkcije, kao što su kontrola troškova, upravljanje rizikom i sl. Pošto privatni investitori ne mogu da obezbede likvidnost po boljim uslovima od države, jasno je da su kapitalni troškovi veći nego u slučaju javnog finansiranja.

2.2. EU finansiranje

2.2.1. Kohezioni fond

Kohezioni fond (CF) usmeren je na države članice čiji je bruto nacionalni dohodak po stanovniku manji od 90% proseka EU. On ima za cilj smanjenje ekonomskih i socijalnih razlika i promovisanje održivog razvoja. Za period od 2014. do 2020. godine, CF imaju pristup Bugarska, Hrvatska, Kipar, Češka, Estonija, Grčka, Mađarska, Letonija, Litvanija, Malta, Poljska, Portugalija, Rumunija, Slovačka i Slovenija.

Kohezioni fond izdvaja ukupno 63,4 milijarde EUR za aktivnosti iz sledećih kategorija:

- transevropske saobraćajne mreže, naročito prioritetni projekti od evropskog interesa koji su identifikovani od strane EU. Kohezioni fond podržaće infrastrukturne projekte u okviru Instrumenta za povezivanje Evrope;
- okruženje: Kohezioni fond takođe može podržati projekte koji se odnose na energiju ili transport, sve dok to jasno koristi ekologiji u smislu energetske efikasnosti, korištenja obnovljive energije, razvoja železničkog transporta, podrške intermodalnosti, jačanja javnog prevoza, itd.²

2.2.2. Instrument za povezivanje Evrope

Instrument za povezivanje Evrope (CEF) ključni je instrument finansiranja EU, koji je razvijen za direktno ulaganje u evropsku transportnu, energetska i digitalnu infrastrukturu radi rešavanja identifikovanih nedostajućih veza i „uskih grla”. CEF je namenjen finansiranju prekograničnih infrastrukturnih projekata u cilju jačanja EU tržišta, ekonomskog razvoja i rasta zaposlenosti. Prvobitno predloženi budžet za period finansiranja od 2014. do 2020. godine za kofinansiranje TEN-T projekata u zemljama članicama EU i, gde je podobno, veze sa susednim zemljama, iznosio je 31,7 milijardi €, ali je nako pregovora sa MMF-om smanjen na 24,05 milijardi €. Od ovog iznosa, 11,305 milijardi € na raspolaganju je posebno za projekte koji se nalaze na teritorijama država članica koje su podobne za CF.³

Finansijska podrška CEF prvenstveno uzima oblike:

- grantova (bespovratnih ulaganja iz budžeta EU) koji se sprovode kroz konkurentni proces „poziva za podnošenje predloga”,
- akcija podrške programu, koje su namenjene merama podrške administracijama država članica ili tela pod njihovom nadležnošću, kako bi im se pomoglo u postizanju ukupnih ciljeva TEN-T i CEF, kao i studijama i IT podršci CEF program,
- EU doprinosa inovativnim finansijskim instrumentima. Ovi instrumenti razvijeni su zajedno sa poverenim finansijskim institucijama poput EIB, kao partnera za implementaciju Komisije. Oni imaju oblik

² http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en

aranžmana za podelu rizika i uključuju garancije, zajmove i projektne obveznice.

Instrument dugovanja uspostavljen je za tri sektora CEF-a sa EIB-om koji imaju za cilj podržavanje projekata saobraćajne infrastrukture, a to su:

1. Instrument garancije kredita za projekte TEN-T (Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects –LGTT) – finansijski instrument razvijen i finansiran od strane EK i EIB. Kako je tokom finansijske krize vrednost infrastrukturnih projekata u EU opala je za više od polovine tj. sa 70 milijardi € u 2010. na 34 milijarde € u 2012. godini, EIB i Evropska komisija 2008. godine pokrenule su instrument LGTT s namerom da promovišu učešće privatnog sektora, pomažući privatnim investitorima da savladaju kritičnu fazu na početku projekta, koja se javlja od 5 do 7 godina nakon početka projekta. Dok se uobičajeni krediti EIB odobravaju javnom investitoru projekta i otplaćuju barem delimično od prihoda generisanih projektom, LGTT pruža garancije protiv rizika potražnje u prvim godinama u iznosu do 20% ukupnog duga, što EIB-u daje mogućnost da prihvati dug sa većim finansijskim rizikom od normalnog. Osnovni uslov je da je projekat finansijski održiv, što procenjuje EIB, a smatra se ispunjenim ukoliko je finansijski problem koji se prevazilazi LGTT samo privremene prirode. Zato LGTT ima za cilj da olakša veće učešće privatnog sektora u finansiranju projekata TEN-T u cilju ubrzanja implementacije projekata.⁴

2. Marguerite Fond – evropski fond za energiju, klimatske promene i infrastrukturu panevropski je fond kapitala, koji deluje kao katalizator ključnih investicija u obnovljive izvore, energiju i transport. To je prvi fond te vrste koji su pokrenule vodeće evropske finansijske institucije u Evropi, kao deo evropskog plana za ekonomski oporavak. Kombinuje tržišno zasnovano načelo povratka investitorima u potrazi za ciljevima javne politike. Pokrenuta 2010. godine, uz podršku šest glavnih evropskih finansijskih institucija, donosi kapitalno intenzivne investicije u infrastrukturu. Zajedno sa Evropskom

komisijom i drugim institucionalnim investitorima, fond ima obaveze od 710 miliona EUR.

3. Inicijative za projektne obveznice, čiji je glavni cilj stvaranje uslova za privlačenje dodatnih privatnih finansijskih sredstava za pojedine infrastrukturne projekte. U prošlosti pitanja tržišta kapitala bila su važan izvor finansiranja za infrastrukturne projekte. Specijalizovane osiguravajuće kompanije garantovale su pun kreditni rizik starijih zajmodavaca. Međutim, od finansijske krize bilo je svega nekoliko novih obezbeđenih garancija. Štaviše, kriza državnog duga i pritisak na bilans stanja banaka ograničili su druge izvore dugoročnog finansiranja infrastrukture. Zato postoji potreba da se nađu novi načini za promovisanje privatnog sektora za finansiranje infrastrukturnih projekata bez povećanja direktnog javnog finansiranja samim tim javnog zaduživanja.⁵

Instrument Projektna obveznica Evropa 2020 osmišljen je da obezbedi alternativu finansiranju projekata putem banaka ili grantova u javnom sektoru, kako bi se zatvorio nedostatak finansiranja infrastrukture. Ako se projekat može adekvatno strukturisati, grantovi i projektne obveznice mogu se kombinovati.

Evropska investiciona banka i Evropska komisija za odabrane projekte davali bi garancije mehanizmima koji već postoje, čime bi povećale njihovu privlačnost za investitore. Ti mehanizmi su takozvano „kreditno unapređenje“, koje podrazumeva preuzimanje rizika u slučaju nedovoljne količine novca za otplatu duga sa pravom prvenstva. Time se smanjuje rizik, kao i troškovi dugoročnog zaduživanja za promotere projekta koji izdaju obveznice, a izlazi se u susret institucionalnim investitorima poput penzijskih fondova i kompanija za životno osiguranje, koji za ulaganje traže stabilne dugoročne hartije.⁶

Cilj inicijative je podsticanje finansiranja tržišta kapitala za velike infrastrukturne projekte u sektorima saobraćaja (TEN-T), energetici (TEN-E) i informacijskoj i komunikacionoj tehnologiji (ICT).

⁴ <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/evaluation-the-loan-guarante-instrument-for-ten-t-projects-lgtt.htm>

⁵ <http://www.eib.org/products/blending/project-bonds/>

⁶ <http://www.euractiv.rs/eu-prioriteti/1729-kako-pronaci-2000-milijarde-evra-za-infrastrukturu-eu.html>

2.2.3. Razvijanje novih šema za Evropske investicione fondove

Kristofersen grupa (Christophersen Group), predvođena bivšim zamenikom predsednika EU Komisije gospodinom H. Kristofersenom, 2015. godine upozorila je na potrebu velikih infrastrukturnih investicija, koja nije bila zadovoljena prethodnih decenija.

Skupljajući podatke zemalja članica o investicionim potrebama, Grupa je došla do podatka da je više od 600 milijardi € potrebno za period od 2014. do 2030. godine, kao i da je neophodno da se razviju mehanizmi za podsticanje privatnih investicija, te je predložila dva dodatna poslovna modela: koncesiona šema i namenski transportni fond (Doll i dr, 2015).

Koncesiona šema može da funkcioniše bez generisanja prihoda od operativnih radnji projekta, po primeru JPP-a zasnovanog na plaćanju dostupnosti, odnosno plaćanja privatnom partneru za period koncesije. U ovakvim šemama privatni ugovarač projektuje, izvodi i finansira projekat i omogućuje njegovo funkcionisanje tokom perioda koncesije dok država, železnički operatori i upravljač infrastrukture doprinose plaćanju anuiteta i kamate za privatnog koncesionara. Na ovaj način moguće je da se ranije realizuju projekti, izbegavajući probleme oko prihoda i upravljanja infrastrukturom. Ovaj model primenjuje se u Francuskoj za finansiranje pruge za vozove velikih brzina na relaciji Tur – Bordo. Koncesionari doprinose s 49% investicionih troškova, dok upravljač infrastrukture učestvuje s 13%, a država (federalna i lokalna vlada) s preostalih 38%. Šema je svedena na tzv. „DBF” model, što znači da je koncesionar odgovoran za sprovođenje projekta, ali ne i operativni deo nakon izgradnje. Plaćanje amortizacije i kamate za koncesiju na teretu je železničkog operatora SNCF.

Drugi primer koncesione šeme je železničko-drumski most Oresund, koji povezuje Dansku i Švedsku, gde su zajednički finansirana drumska i železnička infrastruktura. U ovom slučaju veći deo prihoda generiše se od naplate putarina, što je od koristi i za železnicu. Koncesionar je javno preduzeće Sund i Belt (Sund and Belt), a rizik je apsorbovan javnim garancijama.

Namenski transportni fond funkcioniše po principu skupljanja sredstava sa više strana. „FABI” investiciona i finansijska šema primenjuje se u Švajcarskoj, a zasniva se na dugoročnom investicionom planu i ukupnim procenjenim investicionim troškovima. Izvori prihoda za finansiranje ovih troškova životnog ciklusa uključuju naknade za korišćenje železničke infrastrukture, plaćanje obaveza u vezi sa uslugama, nadoknade za porez na gorivo, vinjete od putničkih automobila i naknade za korišćenje teških teretnih vozila. Nemački koncept, sa druge strane, izbegava ovako obimnu šemu finansiranja i fokusira se na kombinaciju uplata za javni budžet (u konačnom poreze) i plaćanja od železničkih operatora.

3. PROBLEMI PRIMENE NOVIH MODELA FINANSIRANJA

Pokušaji Evropske komisije i EIB da razviju LGTT nažalost nisu bili naročito uspešni, pre svega zbog slabih interesa za privatno investiranje u transportnu infrastrukturu nakon ekonomske krize, kada je i broj JPP drastično opao. Tokom perioda od 2008. do 2012. godine LGTT potpisan je za pet projekata auto-puteva, jedan pomorski projekat i jedan železnički projekat za pruge za vozove velikih brzina u južnoj Francuskoj. Međutim, nijedan od ovih projekata zapravo nije koristio garanciju. Ovo ukazuje na to da je LGTT instrument postao veoma usko ograničen. Jedan od razloga je promena perspektive razvoja saobraćaja nakon ekonomske krize, koja je drastično smanjila sklonost banaka i drugih investitora da se angažuju u takvim projektima.

Osim toga, transportni infrastrukturni projekti često ne mogu da obezbede stabilan prihod kojim bi otplatili troškove amortizacije i kamate. Ovo je naročito tačno za železničke projekte gde JPP nije preferirana opcija iz dva razloga. Prvi: tržišni prihodi generisani na projektima obično su niski i rizični u smislu da su podložni političkom uticaju npr. paralelne investicije u puteve, nametanje poreskih obaveza u železničkom saobraćaju, koji ne postoje u drugim vidovima saobraćaja ili odluke o visini naknada za korišćenje železničke infrastrukture. Drugi razlog je taj što JPP i koncesione šeme podrazumevaju da se operativni menadžment prebaci na koncesionara, što može izazvati sukob sa upravljačima infrastrukture po pitanju odgovornosti za dostupnost tokom trajanja

projekta i integraciju celokupne železničke mreže, kao i prihode. Osim toga, javni uticaj u železničkom sektoru mnogo je jači nego u drumskom i avio sektoru, što dodatno otežava stvaranje jasnih i pouzdanih poslovnih prilika za privatne investitore.

S druge strane, primena namenskog transportnog modela naišla je na ograničenja u praksi. Kako je uglavnom prisutno mišljenje da prenos plaćanja naknada korisnika puteva za eksterne troškove nije klasifikovano kao unakrsno finansiranje, ova alatka može da se primeni i u zemljama koje odbijaju unakrsno plaćanje. Trenutno, jedina mogućnost primene ovog instrumenta osigurana je Direktivom 2011/76 EU, koja dopušta državama članicama da dodaju nadoknadu za eksterne troškove zagađenja vazduha i buke troškovima infrastrukture za dizajniranje troškova za korišćenje putnih vozila za teška vozila na auto-putevima.

Za razvijanje ovog alata, na način da generišu značajne količine sredstava, bilo bi neophodno da se prošire eksterni troškovi transporta na sve proizvođače, da se proširi spisak eksternih troškova (trenutno uključuju isključivo zagađenje vazduha i buku), da se napravi lak tehnički proračun eksternih troškova (trenutno zahteva izuzetno diferenciranu šemu naplate za buku koja još ne postoji) i naplaćuju stvarni potpuni eksterni troškovi (trenutno „ograničene vrednosti” ograničavaju naknade).

4. MODELI FINANSIRANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE U SRBIJI

Građevinska dužina železničkih pruga u Republici Srbiji je 3739 km, od čega je 3444 km jednokolosečnih i 295 km dvokolosečnih pruga. Železničke pruge stare su više od jednog veka (preko 55% svih pruga izgrađeno je u 19. veku), dok je prosečna starost koloseka oko 48 godina. Prema podacima za red vožnje za 2015/2016. godinu na samo 147,201 km koloseka ili 3,60% od ukupne dužine koloseka vozovi saobraćaju brzinama preko 100 km/h, iako su projektovane brzine na prugama znatno povoljnije. Značajno smanjenje najvećih dopuštenih brzina po prugama u proteklom periodu nastalo je kao posledica dugogodišnjeg neobezbeđivanja sredstava za redovno održavanje elemenata infrastrukture, te se za železničku infrastrukturu može reći da ima veoma nizak nivo tehničke pouzdanosti i

tehnološke raspoloživosti (Nacionalni program javne železničke infrastrukture za period od 2017. do 2021. godine, 29.5.2017).

Kada je reč o revitalizaciji infrastrukture i realizaciji novih investicionih projekata, kao jedno od najčešće postavljenih pitanja pojavljuje se identifikovanje odgovarajućeg izvora finansiranja.

U tom pogledu, u Srbiji javljaju se sledeći modeli tj. izvori finansiranja:

- nacionalni budžet (koji se odnosi na republički, pokrajinski i lokalne budžete),
- IPA fond,
- WBIF,
- EIB,
- EBRD,
- kredit Vlade Ruske Federacije,
- kuvajtski kredit za arapski ekonomski razvoj,
- EXIM banka.⁷

S obzirom na to da državni budžet kao izvor finansiranja investicionih projekata nije dovoljan, kao najpopularniji model u praksi sve više koriste se sredstva bilateralnih donatora. Najznačajniji bilateralni donator u Republici Srbiji je EU sa realizacijom godišnjih donacija od prosečno 200 miliona €. U proteklom periodu značajni projekti finansirani su i iz kreditnih linija, dok model JPP još uvek nije zaživeo u praksi.

U tabeli 1. dat je prikaz izvora finansiranja na primerima realizovanih, tekućih i planiranih projekata u Srbiji.

Svojevremeno, postojala je ideja rekonstrukcije pruge Petrovaradin – Beočin po modelu JPP. Naime, u regionu kroz koji prolazi 17 kilometara ove pruge posluju velika preduzeća, a nakon njenog zatvaranja 2007. godine zbog lošeg stanja, najveći deo teretnog saobraćaja prebačen je na puteve. Vrednost rekonstrukcije procenjena je na 6,5 miliona €. Iako je projekat definisan kao jedan od prioriteta kojim će da se označi početak sanacije železničkog saobraćaja u Pokrajini, od potpisivanja Protokola 2013. godine između pokrajinske vlade Vojvodine i predstavnika nekoliko kompanija predvođenih kompanijom BFC Lafarž, koja u Beočinu poseduje cementaru, nije se mnogo odmaklo.⁸

⁷ <http://infrazs.rs/2017/03/generalni-direktor-na-medjunarodnom-forumu-koridori-razvojna-sansa-srbije-i-regiona/>

⁸ <http://www.beocin.rs/sr/?id=506>

Tabela 1. Izvori finansiranja realizovanih, tekućih i planiranih železničkih infrastrukturnih projekata u Srbiji

Završeni projekti	Izvor finansiranja	Vrednost investicije
Izgradnja drugog koloseka na deonici Pančevački Most – Pančevo Glavna	Ruski izvozni kredit	90,9 mil. \$
Rekonstrukcija tri severne deonice Koridora X (65,7 km)	Ruski izvozni kredit	48,71 mil. \$
Rekonstrukcija tri južne deonice Koridora X (45,5 km)	Ruski izvozni kredit	38,1 (26,4) mil. \$
Železnička stanica Beograd Centar – Faza 1	Kuvajtski fond za arapski ekonomski razvoj	10 miliona kuvajtskih dinara (oko 25,7 miliona evra)
Projekti u fazi realizacije	Izvor finansiranja	Vrednost investicije
Izgradnja železničko-drumskog mosta preko reke Dunav u Novom Sadu (Žeželjev most)	EU IPA fond i Republika Srbija	51,7 mil. €
Rekonstrukcija i modernizacija deonice pruge Gilje–Ćuprija– Paraćin	EIB	38,66 mil. €
Rekonstrukcija glavnom opravkom pruge Resnik–Valjevo	Ruski izvozni kredit	79,92 mil. €
Aktuelni projekti	Izvor finansiranja	Vrednost investicije
Modernizacija pruge Beograd–Subotica (Budimpešta) – I deonica: Beograd Centar – Stara Pazova	Exim banka Kina	319,9 mil. €
Modernizacija pruge Beograd–Subotica (Budimpešta) – II deonica: Stara Pazova – Novi Sad	Ruski izvozni kredit	338 mil. \$
Modernizacija pruge Beograd–Subotica (Budimpešta) – III deonica: Novi Sad – Subotica	Exim banka Kina	
Rehabilitacija glavnom opravkom deonice Rasputnica G – Rakovica – Resnik	EBRD	23,7 mil. €
Rekonstrukcija deonice Jajinci – Mala Krsna	EBRD	30 mil. €
Obnova stanice Mala Krsna	EBRD	10 mil. €
Planirani projekti – obezbeđen izvor finansiranja	Izvor finansiranja	Vrednost investicije
Rekonstrukcija i elektrifikacija pruge Niš–Dimitrovgrad	EU fond (WBIF), EIB i Republika Srbija	84,37 mil. €
Elektrifikacija i ugradnja signalnih i telekomunikacionih uređaja	EU fondovi i EIB	45 mil. €
Planirani projekti – nije obezbeđen izvor finansiranja	Izvor finansiranja	Vrednost investicije
Železnička stanica Beograd Centar – Faza II		47 mil. €
Teretna obilazna pruga Beli Potok – Vinča – Pančevo Glavna		106,3 mil. €
Rekonstrukcija pruge Resnik – Vrbnica, deonica Valjevo – Vrbnica		200 mil. €
Izgradnja jednokolosečne obliazne pruge oko grada Niša		100 mil. €
Elektrifikacija pruge Pančevo Glavna – Vršac		46 mil. €
Rekonstrukcija i modernizacija postojećeg i izgradnja drugog koloseka na deonici Stalać–Đunis		150 mil. €
Rehabilitacija regionalnih pruga		30 mil. €

5. ZAKLJUČAK

Razvoj železničke infrastrukture u EU zahteva velika finansijska ulaganja iz nacionalnih sredstava, koja mogu biti podržana privatnim investicijama. Međutim, sve dok privatna ulaganja zahtevaju velike i pouzdane prihode od železničkih operacija, železničke investicije imaju male šanse za privlačenje privatnih investitora. Zato i dalje prevladava tradicionalni način finansiranja železničke infrastrukture iz državnih budžeta, koji nije i najfleksibilniji način za izgradnju i razvoj infrastrukture zbog budžetskih ograničenja i političkih uticaja.

Dok su u EU razvijeni različiti modeli finansiranja kroz partnerstva i instrumente EU, Srbija, osim na pretpristupne fondove EU, u velikoj meri oslanja se na kredite. Zato postoji potreba da se nađu novi načini za promovisanje privatnog sektora za finansiranje infrastrukturnih projekata bez povećanja direktnog javnog finansiranja i, samim tim, javnog zaduživanja.

Otvaranje tržišta i uvođenje naknada za korišćenje infrastrukture eventualno će omogućiti manja sredstva za ulaganja u održavanje infrastrukture.

Jedan od modela koji bi mogao da zaživi svakako je model JPP. Revitalizacija železnice od velikog

značaja je i za privatne kompanije i za stanovnike jer teretni drumski transport ima negativne posledice po kvalitet puteva, bezbednost saobraćaja i građana, kao i za zaštitu životne sredine. Ovaj model bio bi pogodan naročito u slučajevima gde, pored postojanja javnog interesa, postoji mogućnost za udruživanje privatnog interesa, a samim tim i podelu rizika.

LITERATURA

- [1] Doll, C., Rothengatter, W., Schade, W. (2015). *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the EU*.
- [2] Narodna skupština Republike Srbije (2017). *Nacionalni program javne železničke infrastrukture za period od 2017. do 2021. godine*, 10-17.
- [3] http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/
- [4] https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en
- [5] <http://infrazs.rs/2017/03/generalni-direktor-na-medjunarodnom-forumu-koridori-razvojnansansa-srbije-i-regiona/>
- [6] <http://www.beocin.rs/sr/?id=506>
- [7] <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/evaluation-the-loan-guarante-instrument-for-ten-t-projects-lgtt.htm>
- [8] <http://www.eib.org/products/blending/project-bonds/>
- [9] <http://www.euractiv.rs/eu-prioriteti/1729-kako-pronaci-2000-milijarde-evra-za-infrastrukturu-eu.htm>
- [10] <http://www.railwaypro.com/wp/launch-of-railway-projects-puts-serbia-among-eu-member-states/>