

»Rešitve za železniške prevoznike v Evropi so različne. Za tako majhne, kot so Slovenske železnice, so rešitev prevozi na dolge razdalje. Tam je denar!«



Omenili ste tovornjake. Ste sklenili kakšne dogovore z avtoprevozniki?

V zadnjem času sem se z njimi pogajal štirikrat. Moji sodelavci redno sedijo z njimi. Pripravljeni sporazum vsebuje veliko ukrepov za avtoprevoznike, recimo odpravo izločanja na avtocestah, ureditev izrednih prevozov, znižanje cestnin in trošarin za gorivo. V tej panogi je zaposlenih veliko ljudi, podobne ukrepe sprejemajo tudi v drugih državah. Ne bom pa privolil, da bi smeli voziti po državnih cestah skozi naselja. Prebivalcem ob državnih cestah, na katerih je bilo preveč prometa, na primer v Prekmurju, plačujemo odškodnine. Zdaj ko imamo avtocesto, pa bomo tovornjake spustili nazaj? Zame to ni sprejemljivo. Omenjene zahteve ne želim izpolniti in sem to predlagal tudi vladi.

Zakaj tolikšno pozornost namenjate avtoprevoznikom, za zaposlene na primer v Muri pa ni posluha?

To je vprašanje za gospodarskega ministra, jaz vam lahko povem o tistem, kar sodi v moj resor. Poleg tega morate vedeti, da je jabolka, obleke, gradbeni material, ki jih kupite v trgovini, moral tja nekdo pripeljati. Ta nekdo so avtoprevozniki.

Kot se zdi, gre za strah, da bi avtoprevozniki pripeljali še kaj drugega kot jabolka v trgovino. Na primer tovornjake na ceste.

Ne, ne gre za to. Ugodnosti za avtoprevoznike je treba razumeti kot začasen ukrep v času krize.

Dogovora pa še ni?

Ne. Ker se ne strinjamo glede zneska cestnin in vožnje po državnih cestah v naseljih.

Ste se z Brusljem že sporazumeli o odmrznitvi denarja za gradnjo avtocest, zamrznjenega zaradi domnevno diskriminacijskih vinjet?

Ta denar uspešno črpamo. Od letos načrtovanih 51 milijonov smo jih počrpali že 41, načrtujemo, da jih bomo še deset. Slovenija je pri črpanju evropskih sredstev v plusu.

Na katerem področju?

Slovenija je v neto plus poziciji.

Od kdaj?

Bila je v prvi polovici leta.

Slovenija do zdaj ni bila nikoli neto prejemnica evropskih sredstev.

Zdaj je. Tudi zaradi pospešenega črpanja denarja za avtoceste.

Težav s komisijo torej ni več?

Očitno je ocenila, da je Slovenija sprejela vinjetni sistem v skladu z zakonodajo EU. Ni pa še uradnega odgovora.

Kdaj lahko pričakujemo odpravo vinjet in uvedbo sistema, ki bo upošteval, koliko kdo dejansko uporablja avtoceste?

Moji sodelavci so pripravili akcijski načrt, v katerem je več možnosti. Naročil sem nekaj dodatnih razlag in v kratkem bo načrt romal na vlado. V njem so časovnice, ni pa odločitve o tehnologiji, ali se bo cestninilo s satelitom ali mikrovalovi. Ko se lotimo razpisa, mora biti vprašanje tehnologije odprto.

Časovnic torej še ni mogoče izvesti? Za zdaj ne.

Zaradi gradnje avtocest so bile v

zadnjem desetletju in pol strašno zanemarjene železnice. Kakšna vlaganja v železniško omrežje načrtujete?

Glavna so signalno-varnostne naprave in obnova obstoječega tira Divača-Koper, elektrifikacija proge od Pragerskega do Hodoša in pridobivanje podlage za gradbeno dovoljenje za novi tir Divača-Koper. To bomo končali do prihodnjega poletja, potem bomo pridobili gradbeno dovoljenje in konec leta 2010 ali na začetku 2011. bomo začeli graditi drugi tir. Trenutno imamo rezerviranih 440 milijonov evrov evropskih sredstev za železniško infrastrukturo. Moramo jih porabiti v tej finančni perspektivi.

Do leta 2013.

Da. Če ne začnemo graditi, jih ne bomo porabili. Prihodnje leto zapičimo lopato!

Koliko bo stal drugi tir?

Najprej so izračuni pokazali 160 milijonov evrov, potem 400, zdaj je znesek prišel na 800 milijonov. Težko rečem.

Za en tir 800 milijonov evrov?

Ocene so eksponentialno naraščale. Projekt je zahteven, s številnimi viadukti in predori. Trudil se bom, da bo zgrajen čim ceneje.

Za koliko kilometrov gre?

Za 28.

Podjetje Slovenske železnice se utaplja v izgubah. Poznavalci menijo, da je edina možnost za njihovo rešitev povezovanje z Deutsche Bahn.

Kako si zamišljate sodelovanje?

Rešitve za železniške prevoznike v Evropi so različne. Za tako majhne,



»Ko bo rešitev slovensko-hrvaškega mejnega spora sprejeta, bosta ali obe strani zadovoljni ali obe nezadovoljni. Če bo zadovoljna samo ena, bo to breme, ki ga bomo prenašali v prihodnost.«

kot so SŽ, so rešitev prevozi tovora na dolge razdalje. Tam je denar! Strateška prednost Slovenije je izjemna lega. Govorim o povezavi po desetem koridorju med Turčijo in Bližnjim vzhodom ter srednjo in severno Evropo. Tu je priložnost za SŽ.

Natančnejših idej o obliki povezovanja nimate?

Najprej moramo urediti stvari doma. Potem se bomo lahko strateško povezovali, če bo smiselno.

Sodeč po zanesljivih informacijah pogovori z Deutsche Bahnom že potekajo, vendar javnost zanje ne ve.

Želja je na obeh straneh. Proces pogovorov poteka, pogajanja pa ne.

Vzemiva, da pogajanja propadejo. Kako dolgo se SŽ, s skoraj osem tisoč zaposlenimi, 324 milijoni dolgov in 23 milijoni izgube samo v prvi polovici letošnjega leta, lahko še same držijo nad vodo?

To leto je zaradi krize še posebno težko. Vendar so SŽ delale slabo že med konjunkturo. Ministrstvo je naročilo študijo, ki je dopolnitev študije prejšnje vlade, in sicer o tem, kako naj bodo SŽ organizirane. Naj bodo enoten sistem kot zdaj, holding, ali pa naj ločimo infrastrukturo od operaterja. Zahtevali smo, da študija vsebuje prednosti in slabosti vseh treh modelov in pregled zahtev evropske zakonodaje. Druga študija bo o blagovnih tokovih; glede na pričakovane blagovne tokove iz za nas zanimivih delov sveta, Daljnega in Bližnjega vzhoda, Indije, Brazilije, Južne Afrike, bomo sprejeli odločitev, kateri model bi bil za Slovenijo najprimernejši.

Se lahko SŽ same izvijejo iz težav?

Če jim v času konjunktura ni uspelo delovati brez izgube, težko pričakujemo, da bodo zdaj. Vendar bi se z ustrezno organizacijo, izrabo velikih notranjih rezerv in dobrim vodenjem lahko same približale dobremu poslovanju.

Če vas prav razumem: povezovanje ni stvar odločitve, ampak nujnost?

Presoditi je treba tri scenarije: kaj bi se zgodilo, če ne naredimo nič, če se podamo v zgodbo sami in če imamo strateškega partnerja.

Je prva študija sploh potrebna? Vsako leto sproti se pokaže, kaj se zgodi, če ne storimo nič.

To je treba opredeliti v študiji. Lahko ocenite, kaj bo čez pet let?

Oceno lahko naredimo na podlagi preteklih petih let.

To oceno želim videti. Poglejte, nekateri še zdaj trdijo, da je sistem dober. Imeli smo holdinški sistem, potem ga je prejšnja vlada spremenila v takšnega, kot ga imamo zdaj. Nekateri ga še vedno branijo.

Veste, koliko kandidatov se je prijavilo na razpis za generalnega direktorja SŽ, ki se izteče jutri (pogovarjali smo se prejšnji četrtek)?

Nimam te informacije.

Včeraj popoldne jih je bilo pet.

Kakšen bi moral biti po vašem mnenju novi generalni direktor?

Mora biti trden, kajti to je težko delovno mesto, ki zahteva celega človeka, odpornega proti raznim pritiskom. Imeti mora vizijo, ker SŽ niso samo še eno

podjetje v rdečih številkah, ampak so strateško izjemno pomembne. Mora biti odgovoren, saj na SŽ dela veliko ljudi in z njimi je povezanih veliko družin. Poleg tega se ne sme bati po mojem mnenju največjega menedžerskega izziva v državi in biti mora pripravljen ta veliki kolektiv voditi drugače, kot so ga vodili do zdaj.

Čeprav člani niso bili uradno znani, se ve, da ste sodelovali v tako imenovani Pogačnik-Rudolfovi komisiji, v kateri ste slovenski in hrvaški mednarodni pravniki pripravljali sporazum o prenosu mejnega spora med državama na tretjo telo. Kje se je zalomilo?

Na to vam težko odgovorim, ker sem postal minister in potem nisem več sodeloval. Lahko povem, da smo bili precej blizu sporazumu. Razlike so bile z vsakim srečanjem manjše, kar pa ne pomeni, da bi lahko sporazum res sklenili.

Kot strokovnjak za mednarodno pravo verjetno imate kakšne ideje, kako bi spor rešili?

Pričakovanja obeh strani so zelo velika. Mejni spori so vedno nabiti s čustvi, ta še posebno. Govoriti, da politika na neki točki ni opravila svoje naloge, ni prav. Sporazum Drnovšek-Račan je pripeljal do rešitve. Na hrvaški strani so ga zrušili pomorski pravniki, ne politiki. Ko bo rešitev sprejeta, bosta ali obe strani zadovoljni ali obe nezadovoljni. Če bo zadovoljna samo ena, bo to breme, ki ga bomo prenašali v prihodnost.

Magistrirali ste v Splitu. Morda pri Davorinu Rudolfu, enem od najbolj izpostavljenih rušiteljev sporazuma Drnovšek-Račan?

Ne, nisem magistriral pri njem. ■