

Drugi tir za kapitaliste ali državljane?

Kdo so posamezniki, ki bi imeli korist od drugega tira in ki jim Slovenske železnice teh koristi ne morejo zaračunati, vsaj ne po polni ceni?

Jaz bi, če bi bil na mestu odgovornega ministra, takoj odstopil, ker si ne bi želel nakopati gneva pametnjakovičev z ene ali druge strani, ki v svojem življenju niso sprejeli še nobene resne odločitve, ki danes zahtevajo ta tir, jutri pa bodo grmeli o zgrešeni investiciji vanj.

Daljnega leta 1999 sem za Slovenske železnice ocenil ekonomsko upravičenost in možne vire financiranja projekta drugi tir proge Divača–Koper. Tako se je glasil tudi naslov študije, kar že samo po sebi veliko pove. Šlo je za drugi tir proge Divača–Koper in ne za drugo progo Divača–Koper. Investicija je bila tedaj ocenjena med 30 in 132 milijardami tolarjev.

V študiji sem upošteval načrtovano rast pretovora v Luki Koper, uporabnino železniške proge po tedanjih realnih ocenah (okoli 245 tolarjev na tono) in pričakovano donosnost za zasebnega investitorja iz tujine in ugotovil, da zasebna investicija v drugi tir ni ekonomsko upravičena. Dr. Marjan Rekar, tedanji generalni direktor Slovenskih železnic, je dejal, naj upoštevam še dejstvo, da vlak, ki pelje po tem tiru, pelje tudi naprej do naših meja in da bi lahko tudi na teh delih proge zaslužili nekaj z dodatno zaračunano uporabnino. S tem sem ocenjeval investicijo še vedno z zasebnega vidika, a po načelih prispevne analize. Ugotovil sem, da bi se investicija tedaj sicer izplačala, vendar bi nastal problem, da bi moral biti zasebni investitor ista oseba, ki bi imela pravico tudi do uporabnine za dodatne vlake na preostalem slovenskem železniškem omrežju. Investitor bi torej moral biti za ekonomsko upravičenost lastnik tudi vsega preostalega slovenskega železniškega omrežja. To pa so tedaj lahko bile le Slovenske železnice in nikakor ni mogel biti kakšen zasebni investitor v drugi tir, pa čeprav bi prišel na primer iz Bavarske. Razen če mu ne bi prepustili zastonj celotnega slovenskega železniškega omrežja, kar pa tedaj nikomur ni padlo niti na pamet.

Tir kot zasebna investicija

V bistvu se problem ekonomske upravičenosti in iskanja virov financiranja investicije v drugi tir ni kaj veliko spremenil vse do današnjih dni. Zlahka se da pokazati, da ob normalnih razmerah in brez mahinacij ne bi smeli imeti ekonomskega in zasebnega interesa investirati v ta tir niti tuji zasebni investitor, niti Luka Koper, niti Slovenske železnice. Jaz bi, če bi bil na mestu odgovornega ministra, takoj odstopil, ker si ne bi želel nakopati gneva pametnjakovičev z ene ali druge strani, ki v svojem življenju niso sprejeli še nobene resne odločitve, ki danes zahtevajo ta tir, jutri pa bodo grmeli o zgrešeni investiciji vanj. Vse sirene na slovenskih gasilskih domovih bi namreč morale zatuliti že, če se zavemo, da za 1,3 milijarde evrov dobimo razvpiti Teš 6 in tudi drugi tir, pri čemer pa prvi na leto ustvari slabih 200 milijonov evrov elektrike, drugi tir pa bi dal le slab milijon prihodkov in veliko izgube, ki bi jo morali pokrivati slovenski davkoplačevalci, da bi lahko po njem vozili madžarske, avstrijske, slovaške in še kakšne tovore.

Najprej se ponuja v razpravo velikost potrebnih finančnih sredstev. Kot sem že omenil, je bila leta 1999 investicija v drugi tir med 30 in 132 milijardami tolarjev, kar je po cenah iz tega leta in tečaju iz leta 2004 med dobrih 150 milijonov in okoli 700 milijonov evrov. Danes govorimo o 1,3-milijardni investiciji v evrih in cenah, ki so točno za tretjino višje kot leta 1999. Tedaj smo govorili o drugem tiru ob upoštevanju zmogljivosti prvega tira. Danes pa govorimo o drugi progi. Leta 1999 smo imeli na mizi šest različic te investicije, pri čemer je primerljiva z današnjo stala okoli 340 milijonov evrov, po današnjih cenah torej okoli 440 milijonov evrov. Zavedati se moramo še, da bi bila izkoriščenost obeh tirov v veliki meri odvisna tudi od sposobnosti preostalega slovenskega železniškega omrežja. Povečevanje izkoriščenosti drugega tira, ki bi bil kar nekaj dolgih let zagotovo neizkoriščen do vrhnjih zmogljivosti, bi bilo tako odvisno tudi od investicij v modernizacijo preostalega slovenskega železniškega omrežja. Ob 1,3-milijardni investiciji v drugo progo bi morali investirati še v preostanek 1208 kilometrov dolgega že obstoječega omrežja prog s 1541 kilometri tirov. To je tako imenovani prihodnji strošek investicije v drugi tir, brez katerega investicije med Divačo in Kopro m sploh ne bi mogli do konca izkoristiti. Pravilni izračuni po načelih prispevne analize bi tako morali upoštevati ne le investicijo v drugi tir, ampak tudi investicije v modernizacijo preostalega omrežja. Te pa ne bi bile prav majhne in nisem prepričan, da jih je kdo že v resnici ocenil.

Od tod naprej zgodba o drugem tiru postane še bolj zagonetna. Za začetek začnimo z domnevo, da za gradnjo drugega tira, karkoli že to je, najamemo brezobrestni kredit. Samo zaradi enostavnosti naj bo obrestna mera zanj nič, odplačati pa bomo morali glavnico v denimo desetih letih. Na leto bomo torej morali plačati za anuiteto med 45 in 130 milijoni evrov, če malo pokombiniramo vrednosti investicije iz leta 1999 in letošnjega leta. Zavedati se moramo, da vsako približevanje realističnim finančnim možnostim s skrajševanjem dobe odplačila kredita in povečevanjem obrestne mere breme anuitete za gradnjo drugega tira le še poveča. Skratka, finančno smo v tem zapisu na optimistični strani zgodbe. Zato ostane vprašanje, kdo lahko pokrije te anuitete. Ta, ki to lahko naredi, bi lahko bil tudi investitor v drugi tir Divača–Koper.

Najbolj naravno bi bilo, da so to Slovenske železnice, saj jih sestavlja tudi podjetje za železniško infrastrukturo. Toda to podjetje je v predlanskem letu uradno z uporabnino na celotnem slovenskem železniškem omrežju zaslužilo 25 milijonov evrov, 113 milijonov evrov za pokrivanje celotnih stroškov slovenske železniške infrastrukture pa je dobilo iz državnega proračuna. Torej, vse slovenske železniške proge na 1208 kilometrih zaslužijo s prodajo te infrastrukture 25 milijonov, sedaj pa naj bi na 48 kilometrih drugega tira zaslužile najmanj 45 milijonov evrov in največ 130 milijonov evrov za servisiranje kredita za drugi tir. Če bi znesla investicija 1,3 milijarde evrov, bi morali skoraj ves denar, ki ga imajo za slovensko železniško infrastrukturo, nameniti zgolj za odplačilo anuitet za kredit za drugi tir. Če bi pokrivali anuitete zgolj iz uporabnine na drugem tiru, pa bi morala biti ta uporabnina okoli stokrat višja, kot je sedaj na preostalem delu slovenskih prog. Tedaj seveda noben vlak ne bi več prevozil drugega tira. Niti vlak Slovenskih železnic. Zato Slovenske železnice ne morejo biti investitor v drugi tir, tudi če bi zanj porabile vso amortizacijo in profite iz svoje celotne dejavnosti, kar bi seveda zavrlo kakršen koli razvoj Slovenskih železnic. Čeprav tega ne govorijo niti po tiho, je razumljivo, da vodstvo Slovenskih železnic ni navdušeno nad drugim tirom. Pregarja jih strah, da bi morali prav oni zgraditi ta vražji tir. Brez državnega oziroma – za demagoge – davkoplačevalskega denarja Slovenskih železnic ne bi bilo, ker njeni vlaki ne bi imeli po čem voziti.

Seveda potem takoj pomislimo na Luko Koper. Toda ta še zdaleč ni tako gromozansko podjetje, kot si običajno predstavljamo, saj ima amortizacije in dobička za slabih 70 milijonov, prometa pa za okoli 185 milijonov evrov. Toliko je v malo boljših časih delala tudi Adria Airways z dobrimi 40 odstotki zaposlenih glede na število zaposlenih v Luki Koper. Če bi drugi tir financirala Luka, bi morala vsa svoja prosta denarna sredstva nameniti za odplačila kreditov, četudi bi bila investicijska vrednost na spodnji meji, njej pa ne bi ostal niti belič za obnovo zmogljivosti in za njihovo širitev. Razvoj Luke bi postal v celoti odvisen od »nekih novih klincev« v Luki. Seveda bi lahko povečala svoje cene. A te bi morale biti višje vsaj za dvakrat, kar ne bi pomenilo le tega, da bi vsi ladjarji pobegnili v Trst, ampak bi bila to hkrati najkrajša pot v bankrot podjetja. Preprosto, Luka Koper s 185 milijoni evrov prometa in 466 milijoni sredstev ni podjetje, ki bi lahko financiralo 1,3-milijardno investicijo v drugi tir. Zato je razumljivo tudi to, da si v Luki Koper ne želijo drugega tira, če bi ga morali financirati oni in sami.

Te številke jasno govorijo, da ne dobite investitorja za drugi tir, niti če seštejete Slovenske železnice in Luko Koper. Zelo pomemben sklep tudi za tiste, ki menijo, da bi bilo vredno obe podjetji kar podariti kakšnemu bogatemu stricu, če bi ta le dal denar za drugi tir. Obe podjetji skupaj ne bi prenesli financiranja drugega tira Divača–Koper. Takemu stricu bi morali dati še kaj drugega za povrh. Ta sklep je pomemben tudi za tiste, ki so sanjali o združitvi teh dveh podjetij. Tudi to bi bilo premalo za investicijo v drugi tir, ne da bi z njo ogrozilo samih podjetij. Intereuropa bi lahko dodala piškavih 11 milijonov evrov.

Razumljivo je, da tudi zasebnega investitorja, ki bi pri zdravi pameti razumel investicijo v drugi tir kot priložnost, ki nosi profit, kot ga pričakuje vsak racionalni kapitalist, ni mogoče najti. Leta 1999 sem izračunal, da bi zasebni investitor v drugi tir pričakoval vsaj 11- do 12-odstotni donos. Na 450 milijonov je to 50 milijonov na leto, pri 1,3-milijardni investiciji pa je to več kot 130 milijonov evrov na leto. Sedaj pa vsi slovenski železniški tiri zaslužijo 25 milijonov evrov. Seveda so danes pričakovani donosi zasebnih investitorjev bolj skromni kot leta 1999. A ne prav veliko bolj skromni. Pri današnjih uporabninah, kot kaže današnja železniška infrastruktura v Sloveniji, pa bi bil tir tudi globoko poslovno neuspešen. Za zasebnega investitorja bi bilo bolje, da bi denar, če ga ima, naložil v kakšni naši banki po ničelni obrestni meri. Zasebnih investitorjev z malhami evrov za drugi tir Divača–Koper pri njihovi zdravi pameti torej tudi ni.

Tir kot družbena investicija

Ker lahko vsako gospodarsko dejavnost gledamo z zasebnega vidika in z vidika družbe – recimo neke države – kot celote, ob zgornjih sklepih postane zanimiv družbeni vidik. Ekonomisti že dolgo časa pravimo, da družba želi doseči stanja, v katerih se položaj nobenega v družbi ne more izboljšati, ne da bi se poslabšal položaj vsaj nekoga drugega v družbi. Če obstaja popolno konkurenčen trg, v katerem ni monopolov in drugih oblik nepopolne konkurence, tako imenovanih zunanjih učinkov, javnih dobrin in nepopolnih informacij, daje presojanje gospodarskih odločitev z zasebnega in družbenega vidika enake rezultate. A v sodobnih gospodarstvih nepopolne konkurence, zunanjih učinkov, javnih dobrin in problemov z informacijami kar mrgoli. Zato zasebne in družbene presoje gospodarjenja še zdaleč ne dajejo enakih rezultatov. Da bi identificirali te razlike, uporabljamo tako imenovane analize dobrobiti (torej ne koristi, kot lahko pogosto preberemo v tekstih celo izpod peres ekonomistov) in stroškov. Pri teh analizah

upoštevamo tudi učinke, ki nastanejo pri prebivalstvu in podjetjih in ki jih subjekti, ki sprejemajo gospodarske odločitve, pri teh odločitvah ne morejo ali nočejo upoštevati, ker se ne izražajo skozi cene. Takim učinkom pravimo neunovčljive ali nenadomeščene dobrobiti in stroški. Z analizo dobrobiti in stroškov pa jih poskušamo identificirati, ovrednotiti in prišteti tistim učinkom, ki jih pri svojem odločanju upoštevajo zasebni odločevalci v gospodarstvu. Kot sem že omenil, taki učinki nastajajo predvsem pri nepopolni konkurenci, nepopolnih informacijah, zunanjih učinkih in javnih dobrinah. Ti primeri pa se kar lepijo na gospodarske odločitve v povezavi z infrastrukturo, kot je tudi drugi tir Divača–Koper.

Prav zaradi razvpitosti primera drugega tira je treba opozoriti na dve začetniški napaki, ki smo ju v zadnjih razpravah o slovenski infrastrukturi pogosto zasledili. Najprej, gradnje drugega tira Divača–Koper ni mogoče utemeljevati s tako imenovanimi multiplikativnimi učinki. Ti niso del analize dobrobiti in stroškov. Multiplikativni učinki nastanejo pri proizvodih ali storitvah, ki neposredno ali posredno vstopajo v druge proizvodnje. V teoriji take dobrine imenujemo bazične, obstajajo pa tudi nebazične. V tržnem gospodarstvu ti vstopi vedno nastanejo prek kupoprodajnih odnosov. Koliko prihodkov v teh odnosih odpade na neko proizvodnjo, je zato stvar ravnotežij na trgih, kjer nastajajo ti kupoprodajni odnosi, in cen, ki se pri tem oblikujejo. Z vidika podjetja multiplikativne učinke upoštevamo zato že kar z analizami, ki odkrivajo zasebne učinke poslovnih odločitev. Ne odkrivajo pa nam neunovčljive ali nenadomeščene dobrobiti in stroškov.

Če je drugi tir pomemben za druge proizvodnje (lahko tudi potrošnje) in ima torej velik multiplikativen učinek, obstajata za njegovimi storitvami določeno povpraševanje in cena, ki omogočata tudi njegov nastanek in življenje. Uporabna je ta cena. Sedaj je po eni strani očitno prenizka, da bi omogočila investicijo in ekonomično poslovanje drugega tira, po drugi strani pa višje uporabnine proizvodnje, ki bi kupovale storitve drugega tira, preprosto stroškovno ne bi prenesle. Višja uporabna bi jih prisilila, da izkoristijo alternative drugemu tiru ali pa se umaknejo iz povpraševanja po drugem tiru kako drugače. Multiplikativni učinki so torej v ozadju zasebnih učinkov medsebojne odvisnosti proizvođenj in kupoprodajnih odnosov. Mogoče bi lahko ugotovili, da kakšen prekmurski proizvajalec pšenice, ki dobi od cene kruha za svojo pšenico le nekaj odstotkov, povzroči celo večje multiplikativne učinke, kot bi jih drugi tir.

Prav tako drugi tir ne spada med zunanje učinke. To so učinki pri tretjih osebah (podjetjih, gospodinjstvih), ki nastanejo zaradi potrošnje ali proizvodnje določenih oseb v gospodarstvu, te tretje osebe pa niso niti kupci niti plačniki slednjim in jim tudi nihče ne pokrije stroškov, ki lahko nastajajo zaradi potrošnje ali proizvodnje prvih. Če se cepimo, kar pomeni, da mi kupimo in trošimo cepivo, ima lahko (pozitivno) korist tudi nekdo, ki se zaradi našega cepljenja od nas ne nalezne bolezni, čeprav našega cepiva ni plačal. Infrastruktura, kar velja tudi za drugi tir, nima prav velikih zunanjih učinkov, kot jih ima cepljenje. Pri drugem tiru – podobno kot pri letaliških stezah in pomolih – nastanejo večji zunanji učinki šele s storitvami potniškega in tovornega prometa. Čeprav tega brez infrastrukture ne bi bilo, moramo te zunanje učinke pripisati transportnim podjetjem. Zunanje učinke torej dela potniški in tovorni promet Slovenskih železnic, ne pa njena infrastruktura. In večino teh učinkov (na primer manj onesnaževanja okolja, manj nesreč in podobno) Slovenske železnice ne morejo vključiti v cene svojih transportnih storitev, tako da so v resnici tako imenovane nenadomeščene koristi. Tudi zato Slovenske železnice s prihodki potniškega in tovornega prometa niso sposobne plačati polnih cen železniške infrastrukture, ki jo uporabljajo.

Ima pa infrastruktura značaj javne dobrine. Pravzaprav ima značaj posebne javne dobrine, ki je pogosto ne boste našli niti v učbenikih, to je klubske dobrine. Da jo razložim študentom, si običajno pomagam s primerom bazena. Ta daje korist večjemu številu potrošnikov, vse dokler ni prepoln. Tedaj se obnaša kot tako imenovana privatna dobrina, pri kateri ima lahko korist le en potrošnik, in je treba zgraditi še enega, če postane prenatlačen s plavalci in kopalci. Ta preskok »nazaj« v privatno dobrino ni splošna značilnost javnih dobrin. Za javne in torej tudi klubske dobrine je značilno, da ima od njih korist več posameznikov. Tako je tudi z drugim tirom Divača–Koper. Tak tir daje korist številnim, a ko so njegove zmogljivosti do konca izkoriščene, je treba zgraditi še en tir. Značilnost dobrin, da korist od dobrine ni omejena na posameznika, v knjigah imenujem netekmovalnost in je temeljna značilnost javnih in klubskih dobrin, nikoli pa ni značilnost tako imenovanih privatnih dobrin. Skoraj vsa infrastruktura spada med klubske dobrine. Tudi drugi tir in tudi pristaniška infrastruktura v koprskem pristanišču ter letališka infrastruktura na Brniku.

Toda med infrastrukturami, na primer drugim tirom in pomoli v luki, je velika razlika, ki je ne opazijo nekateri moji kolegi, čeprav je nanjo opozarjal že Adam Smith pred 240 leti. Gre za problem izključljivosti in tako imenovanih »prostih strelcev«. Kolikor vem, sicer ne nastaja problem »prostih strelcev«, ko bi kdo uporabljal to infrastrukturo, nič plačal in ga ne bi bilo mogoče nagnati z nje. Toda v pristanišču – kljub netekmovalnosti njene infrastrukture – ne nastane problem izključljivosti, saj lahko preprečijo uporabo neplačnikom in dovolj zaračunajo za njeno uporabo, da so jo zgradili, posodobili, delovali in celo širili, in da uporabniki lahko še vedno delajo profit, kot kažejo njihove bilance. S podjetjem Luka Koper so to naredili delno kar s ponotranjenjem koristi, ki jih daje infrastruktura. Prav to je specifika Luke Koper. Pozitivni rezultat poslovanja Darsa kaže, da se da tudi ceste in ne le pomole graditi za dobiček. Zato je še večja sramota in nesposobnost vseh tistih, ki so krivi, da nas je lahko Slovence sram, ko se vozimo po naših cestah na Reko, Ravne na Koroškem, v Bovec, Metliko in še kam. Tu ni problem denar, temveč nesposobnost.

Drugače pa je pri drugem tiru. Tu pa koristi, ki jih daje ta tir, sicer lahko zaračunamo, a očitno ni mogoče zaračunati dovolj, da bi drugi tir lahko zgradili in da bi deloval ter da bi hkrati uporabniki tega tira še vedno delali profit ali vsaj preživeli kot kapitalisti. Da bi lahko imeli drugi tir Divača–Koper, je torej treba najti tiste posameznike, ki bi imeli korist od njega, ki bi »pili in nič plačali«, in jim zaračunati ustrezno ceno za to korist. Skoraj v vseh takih primerih mora to narediti država.

Država to naredi tako, da prepozna interes teh posameznikov, ki so lahko del družbe ali kar cela družba, kar je vedno politični – in ne ekonomski – proces, saj tega ni mogoče narediti prek kupoprodajnih odnosov, da zbere od njih sredstva in organizira kolektivno potrošnjo. Družbeni interes se v gospodarstvu vedno uresničuje s pomočjo kolektivne potrošnje, interes posameznika pa z zasebno potrošnjo. Slednja je podlaga za trg in tržni del gospodarstva, kolektivna potrošnja pa za javni sektor. Razne komisije in računski sodišča pri nas bi to morali razumeti, ker bi potem vedeli, da je javni sektor tudi infrastrukturno podjetje znotraj Slovenskih železnic in da izredni študij na fakultetah to ni.

A kdo so posamezniki, ki bi imeli korist od drugega tira in ki jim Slovenske železnice teh koristi ne morejo zaračunati, vsaj ne po polni ceni? V učbenikih običajno pravimo, da so tisti posamezniki, ki uživajo – ali tudi trpijo – tako imenovane eksterne in estetske ali tudi delitvene dobrobiti in stroške. Ekonomisti lahko ocenimo z veliko domišljije in izkušenj eksterne dobrobiti in stroške, ker lahko identificiramo posameznike, ki so »prosti strelci« ali pa niso plačniki polne cene. V Sloveniji smo prvo tako študijo resno naredili pri avtocesti Arja vas–Hoče že v sedemdesetih letih. Toda pri drugem tiru je teh eksternih in nenadomeščenih dobrobiti in stroškov malo in so omejeni na transportna podjetja in tudi koprsko pristanišče. Videli smo že, da ti, ki uživajo največ dobrobiti in stroškov od drugega tira, tega niso sposobni plačati. Železniška transportna podjetja imajo več pozitivnih zunanjih učinkov kot cestna, saj bi sicer bilo bolje zgraditi namesto drugega tira novo cesto. A drugi tir, ki bi nekaj prometa preusmeril s cest na železnico, bi bil za državo celo škodljiv, saj cestna infrastruktura danes ustvarja dobiček, železniška pa veliko izgubo, po preusmeritvi prometa na železnico pa bi bil dobiček na cestah manjši, izgube na železnici pa večje, saj so zunanji učinki železniškega prometa pač nenadomestljive koristi, prihodki in stroški pa so od državnih podjetij.

Tako ostane edini smiselni investitor v drugi tir država. Ni nujno, da je le naša. Država pa postane investitor le, če s pomočjo političnega procesa – ker so pač kupoprodajni odnosi že do konca izkoriščeni – ugotovi, da je za slovensko, lahko pa tudi za madžarsko, češko, avstrijsko, nemško in še katero družbo tak tir koristen. Ugotovi, da obstajajo estetske dobrobiti. Razlogi za tako spoznanje so lahko zelo različni. Konec koncev si lahko Slovenci privoščimo drugi tir zgolj zato, ker bomo nanj ponosni, ker bomo s tem v večji meri del Evrope in ker si umislimo, da bi sicer nastala nepopravljiva škoda. Madžari lahko vidijo koristi v svojih podjetjih, podobno kot mi v Luki Koper. Nemci pa si lahko zaželijo ta tir, ker bodo uresničili svoj dostop na Jadran, o katerem baje sanjajo že od nekdaj in so zato tudi pripravljene odšteti denarje. Na kolektivni način, ko bi drugi tir postal del nemškega javnega sektorja, kar že tako in tako velja za letališče na Brniku. A vedno gre pri tem za višje davke, večjo kolektivno potrošnjo in manjšo zasebno potrošnjo, kar Slovence moti, četudi je zato višja gospodarska rast in celo več zaposlenih. A to je problem politikov in ne ekonomistov.

Toda pri tem bi Slovenci imeli problem, ki ga Nemci ne bi imeli. Slovenska država bi se za tako investicijo morala zadolžiti. To pa zaradi zlatega fiskalnega pravila ni mogoče. Za poslance in vse druge, ki ste se topli za to pravilo, bi bilo sedaj najbolje, da kot kakšen slovenski Nigel Farage odidete s slovenske scene, saj ste ob glasovanju za zlato fiskalno pravilo učinkovito izstopili celo iz projekta gradnje drugega tira Divača–Koper. Nič čudnega, da delavci v Luki Koper menijo, da bodo Nemci zagotovo našli dovolj denarja za uresničitev svojih »estetskih« interesov, zlasti če bodo ob tem dobili še Luko Koper in Slovenske železnice. A samo dobički in amortizacija teh podjetij ne bodo dovolj. Morali bomo dati še lastnino. Vendar ne bi smeli nikoli pozabiti: infrastruktura je na zemlji, kjer živimo Slovenci, drugje sploh ne more biti. Optimisti zato sklenejo, da je novi lastnik pač ne more odnesti iz naše dežele. A pravilni odgovor je, da s prodajo infrastrukture izgubimo tudi zemljo, na kateri živimo.