

## 27 KILOMETROV IN DRŽAVA

Prof. dr. Jože Mencinger, 8.12.2016

27 kilometrov naj bi bil dolg »drugi tir« železnice med Divačo in Koperom. Nič ne vem o tehnologiji graditve železnic in predorov, zato je verjetno, da me bo o tem, kako »drugi tir« narediti in koliko to stane, zmeraj prepričal zadnji razpravljavec. Razlike v ocenah pa niso majhne, ena (državna) stran trdi, da bo drugi tir stal 1400 milijonov evrov, druga (Svet za civilni nadzor Drugega tira) pa, da je to mogoče narediti za manj kot 700 milijonov evrov, in da bo razlika zaslužek raznih posrednikov v tako imenovanem javno-zasebnem partnerstvu. Razlika spominja na razlike, ki jih poznamo iz TEŠ6, ali kar mi je bliže, iz ocen, kolikšna je bila bančna luknja v 2013. Tam so bile razlike celo mnogo večje; med ocenama dveh tujih institucij je bila razlika 1.5 milijarde evrov, med ocenami različnih strokovnjakov finančne stroke pa kar 2.7 milijarde evrov.

A vrnimo se k progi. Najprej, ne gre za drugi tir ampak kar za progo med Divačo in Koperom, saj bo drugi tir daleč od prvega in si z njim ne bo delil postajališč. Že takoj bi bil tudi zato, da je proga dvotirna. Ne glede na pomanjkanje tehničnega znanja se mi zdi, da so stroški vrtanja ene široke luknje vendarle nižji kot stroški vrtanja zdaj ene in čez čas še druge luknje. Zdajšnji »prvi tir« med Prešnico in Koperom naj bi bil v precej slabem stanju in zato vse bolj nevaren za prebivalce ob njem.

O drugem tiru, a ne med Divačo ampak med Prešnico in Koperom, po mojem vedenju razpravljamo že nekaj desetletij, najbrž precej dlje kot so v stari Avstriji gradili 577 km dolgo »južno železnico« med Dunajem in Trstom in dlje kot so Švicarji gradili železnico na Jungfrauoch. Prvo so gradili v Prešernovih časih med 1841 in 1857, ko so tunele kopali bolj ali manj s krampi, lopatami, dleti in macolami. Drugo v skalnih globinah treh gora Mönch, Eiger in Jungfrau pa so zgradili med letoma 1896 in 1912; gradili so jo pretežno italijanski delavci, pomagali pa so si že z električnimi vrtalniki. Zdaj, dobrih sto petdeset in dobrih sto let kasneje, naj bi proge gradili s stroji, ki dnevno lahko skopljejo 25 metrov tunela. Res je bila Avstrija mogočna država, Slovenija pa je le nekakšna EU provinca, a če so 577 km v Prešernovih časih zgradili v šestnajstih letih, bi zdaj 21 krat krajšo progo najbrž lahko zgradili v dveh.

Še nekaj skupnega je med »južno železnico« in »drugim tirom«. Tudi v monarhiji so razmišljali o nekakšnem javno-zasebnem partnerstvu. Leta 1839 je koncesijo za gradnjo dobil bankir Georg Sina, a 23. decembra 1841 je država sklenila, da bo »južno železnico« in tudi druge železnice gradila sama. Zakaj slovenska država ne zmore sama zgraditi 27 km proge? Zakaj za to potrebuje javno-zasebno partnerstvo in še pomoč drugih držav, ki bi jim za pomoč dali še del Luke Koper? Pravijo, da v slovenskem proračunu za to ni denarja. Morda ga res ni, čeprav so prilivi v proračune letos za dobrih 400 milijonov evrov večji, kot so bili lani, kar pa naj bi omogočilo povečanje »fiskalnega napora«, to je zmanjšanja proračunskega primanjkljaja in konvergenco k nesmiselnemu »zlatemu pravilu«, kot pravijo evropski uradniki.

Res je tudi, da je nič kriva zdajšnja vlada »nepričakovano« dobila račun za »odpravljanje« plačnih nesorazmerij v letu 2008. Kdaj in katera vlada bo požela sadove »Zakona o sistemu plač v javnem sektorju«, ki je uničil avtonomne sisteme posameznih delov javnega sektorja in profesorje, zdravnike, vojake in policiste spremenil v državne uradnike, se ni vedelo. Da pa bo račun slej ko prej treba plačati, je bilo predvidljivo in predvideno že takrat. Zaradi krize, med katero so ljudje v strahu za delo ponižni, se je trajanje »ravnotežja« podaljšalo. Tudi, koliko bo to zdaj stalo, se ne ve, »odpravljanje nesorazmerij« v letu 2008 je takrat stalo približno 400 milijonov evrov, zdaj naj bi samo odmrznitve uvedene z ZUJF-om stale 215 milijonov, z novim prerivanjem med sindikati, ki ga je sprožil dogovor s FIDS-om, pa bi se to lahko dvignilo na 400 milijonov. Pri tem ni vse črno. Ne gre spregledati, da se velik del denarja z davki in prispevki hitro vrne v državne blagajne, preostali del pa prek nakupov blaga in storitev pride v gospodarstvo, od tam pa del prav tako v državne blagajne. Vlada v to ne verjame ali pa se samo prestrašeno oklepa navodil, ki jih dobiva v Bruslju, kot da bi šlo za nauke iz svetega pisma, ali pa se boji groženj, da nas bodo spet uvrstili med države z neravnotežji. EK namreč ugotavlja, da obstaja tveganje neskladnosti osnutka proračuna s pravili EU, ki pa izhajajo iz povsem ugotovljivih napak o gibanju BDP in strukturnih primanjkljajih, iz njih pa predlagani »fiskalni napor«. Zato naj bi EK Slovenijo uvrstila med tvegane dežele; tokrat niti nismo v tako slabi družbi; z nami so ob priznanih »revežih« kot so Grčija, Ciper, Portugalska in Španija tudi Belgija, Finska, Latvija, in Italija, ki je najbolj glasno napovedovala, da naukov EK in ECB ne bo poslušala. Upajmo le, da jih tudi mi ne bomo. Če jih bomo vzeli zares, bomo zaustavili trenutno dobra gibanja, ki so se začela, ko smo malo pozabili na ZUJF. Tako bomo sami zatrli zdajšnja dobra gibanja, ki bi tudi v 2017 v državne blagajne prinesla še 400 milijonov več kot letos.

Toda, zakaj si država denarja za železnico ne bi sposodila z izdajo državnih obveznic. Donos na desetletne slovenske državne obveznice je malo nad 1.1 odstotkom, kar je nekajkrat manj od obresti, ki jih trenutno plačuje Slovenija za posojila z mnogo višjo obrestno mero. Mnenje ministrice za finance, da bi zaradi večjega primanjkljaja plačevali višje obresti, ne drži, zdajšnje številke o donosih se nanašajo na nove zadolžitve, pri starih so obresti in obrestni stroški že določene. Tudi njena skrb, da bi s tem izgubili suverenost, je odveč, že nekaj let jo izgubljam s poslušnostjo. Torej. Če je katere od starih obveznic mogoče odkupiti z izdajo novih, cenejših, bi lahko zmanjšali dolg. Skupni bruto in neto dolg Slovenije do tujine se tudi že nekaj časa počasi zmanjšuje, podjetja in banke imajo v tujini že več terjatev kot obveznosti, saj je slednje prevzela država. Gotovo pa o izdaji državnih obveznic za 27 kilometrov proge ne gre spraševati Evropske komisije. To, kar je v letu 2013 s sicer drago zadolžitvijo v ZDA, pogumno napravil finančni minister Čufer, nas je rešilo »trojke«.