

Vlada za drugi januar in drugi tir

Nataša Koražija, Finance, 26.12.2016

Verjamem, da je med vami veliko takšnih, ki se vam zdi gradnja drugega tira Divača–Koper zapravljanje denarja davkoplačevalcev. Primerjava s TEŠ 6 se mi sicer zdi posiljena, strah, da bo javni denar namesto v boljšo infrastrukturo stekel v napačne žepe, pa upravičen. To je glavna sistemska težava te države že od osamosvojitve. Denar za zdravstvo se pretaka v preplačila medicinske opreme, denar za znanost se prek instrumentov, kot so centri odličnosti, pretoči v opremo, na kateri se nabira prah po kletah inštitutov. Ni področja, kjer bi se lahko zelo hvalili, kako nam je uspelo s kakšno javno naložbo spodbuditi razvoj novih izdelkov in odpirati delovna mesta.

Tudi če sprejmemo argumente glavnega toka ekonomistov, gospodarskih lobističnih združenj in politike, po katerih je drugi tir strateški projekt za Slovenijo, nas je lahko še vedno zelo strah. Zato, ker nam v zadnjih 25 letih ni uspelo zgraditi institucij, ki bi dajale upanje za varčno in pregledno izvedbo velikih naložb. Ampak pozor, to nas mora skrbeti, tudi če drugega tira nikoli ne začnemo graditi.

Zadnjih 25 let, odkar vlade besedičijo o drugem tiru, projekt spremljajo paradoksi. Za te je poskrbela tudi Cerarjeva vlada. Najprej so določili drugi tir za glavno razvojno prioriteto države, nato pa izbrali ministra za infrastrukturo, ki je izjavil, da drugega tira ne potrebujemo. Tik pred letošnjimi božično-državnimi prazniki je vlada potrdila nove nadzornike za družbo 2TDK. Med njimi je tudi Marko Jaklič z ljubljanske ekonomske fakultete. Jaklič je sicer pred štirimi leti za Finance dejal, da je drugi tir naložba za prejšnje stoletje, da dolgoročno obremenjuje proračun in da je najboljša železniška povezava Koper–Trst. In dodal, da Jože P. Damijan zagovarja ekstremni in zastareli keynesijalizem ter da je treba upoštevati oportunitetni strošek, ker tega denarja ne namenjamo za boljše naložbe, denimo za znanost, tehnološki razvoj, izobrazbo ali sodobno infrastrukturo.

Ni jasno, ali si je Marko Jaklič med tem časom premislil glede drugega tira, lahko pa je povsem koristno, če v nadzornem svetu 2TDK sedi nekdo, ki misli, da je treba infrastrukturo graditi varčno in čim manj obremenjevati davkoplačevalce.

Vzdrževanje in prenova železnic nas že zdaj staneta ogromno. V prejšnji finančni perspektivi smo v modernizacijo železniške infrastrukture vložili približno 900 milijonov evrov, v perspektivi 2014–2020 jih bomo še 700. Če bo drugi tir stal približno milijardo, gradili pa ga bomo šest let, to pomeni, da bi vsako leto ob sedanjih nekaj več kot 200 milijonih evrov na leto za železnice morali najti še dodatnih 166 milijonov evrov na leto za drugi tir (več o naložbah v infrastrukturo v sosednjem članku).

To ni malo. Vendar pozor, razni dogovori med vlado in sindikati javnega sektorja nas bodo skupaj z odpravljanjem kriznih ukrepov stali dodatnih 450 do 500 milijonov evrov na leto.

In še razkritje: ker zadnja leta veliko pišem o logistiki, sem verjetno pristranska glede drugega tira. Odločitev za drugi tir se mi ne zdi nujno napačna. O tem me niso prepričali niti v Luki, niti na železnicah, niti pri drugih logistih, ki bodo od drugega tira imeli očitno korist. Kaj pa me je? Pred nekaj leti sem sedela na brifingu z gospodarskim atašejem ene izmed azijskih držav. Človek je na vseh straneh preverjal, ali bi se lahko kaj premaknilo pri drugem tiru. Ni mu bilo všeč, da bo v poročilo spet napisal, da tudi letos ne bo nič. Takšna poročila potem prebirajo azijski logisti, trgovci in proizvajalci, ki iščejo nove poti do srednje Evrope in nove lokacije za distribucijske centre. Torej tisti, ki bi v državo prinesli nove posle in naložbe.

Drugi tir je zanje znamenje, da ima država ambicijo uporabljati lego pristanišča v bližini velikih evropskih trgov. V Aziji in tudi v evropskih državah severno od Karavank železnic ne vidijo kot staromodnih, ampak razvijajo najboljše železniške sisteme na svetu. Seveda je to drago in je zato smiselno v državah, kjer je veliko zaupanja v preglednost javnih naložb, denimo v Švici. Če tega ni, od drugega tira ne bomo imeli koristi vsi, ampak bodo glavno korist požrli tisti ob koritu velike naložbe. Začetek gradnje drugega tira tako v državo – skupaj z optimizmom ob zagonu velike javne naložbe po keynesijansko prinaša nova tveganja in povečuje tista stara, povezana s slabim korporacijskim upravljanjem v Luki in na Slovenskih železnicah.