

BOLJE EX-ANTE PREVENTIVA KOT EX-POST KURATIVA

(Pledoaje za drugi tir in tretjo/četrto infrastrukturno razvojno os)

Franjo Štiblar

6

Izziv slovenskim nosilcem odločanja je pretnja globalne recesije, ki je realna. Njen učinek na slovensko gospodarsko aktivnost bi bil znova katastrofalen.¹ Zato velja ukrepati ex-ante s pospeševanjem domačega povpraševanja. Zanj so najprimernejši ukrep investicije v infrastrukturo. Prispevajo na mikro ravni k povečanju konkurenčnosti naših podjetij, na makro ravni k dopolnitvi sicer upehanega izvoza kot motorja aktivnosti. Brezposelnih je namreč danes še vedno 118.000 ljudi, kapacitete tudi sicer niso izkoriščene, slabokrvnost gospodarstva pa potrjuje deflacija. Proti potencialni pretnji nove recesije je potrebno ukrepati vnaprej, ne ex-post, ker učinki ukrepov ekonomske politike delujejo z zamikom.

1. Gospodarska situacija v svetu se poslabšuje

Preteče poslabšanje svetovne gospodarske situacije ni osamljena subjektivna ocena posameznika, temveč tudi stališče dveh **vodilnih medijev** vladajoče ortodoksnosti, The Economist in Financial Timesa.

The Economist (February 20-26, »Out of Ammonition«) ugotavlja, da ostaja kljub »nevideni« monetarni spodbudi gospodarska rast nizka, cene pa celo padajo. Negativne obrestne mere ustvarjajo deformirane iniciative. Centralne banke potrebujejo pomoč od vlad. Politiki ne razumejo, da monetarna in fiskalna politika delujeta le v sodelovanju, fiskalno zategovanje pa deluje proti monetarni spodbudi. Idej je veliko: helikopterski eksperiment metanja denarja med ljudi, spodbudna državna politika rasti vseh vrst dohodkov (ne zmanjševanja kot je stalni cilj v Sloveniji); za manj tvegano ocenjujejo fiskalno spodbudo, posebno v razmerah rekordno nizkih donosov na državne obveznice, ponekod celo negativnih. Uvodničarji v The Economistu posebej priporočajo izdatke v izgradnjo infrastrukture. To ob reformiranju bank, deregulaciji, tako da je opcij za nosilce ekonomske politike dovolj, le uporabiti jih je treba, preden se ne bo razširila nova kriza. V njej bodo zaživele neželene protekcionistične zahteve, obdavčenja, nacionalizacije. The Economist se torej znova eksplicitna zavzema tudi za fiskalno stimulacijo, podobno, kot je ameriški predsednik Obama že novembra pozval predvsem članice EU na oživljanje s fiskalnimi stimulacijami (Financial Times, 13.11.2016).

¹ Seveda še vedno velja Keynesovo opozorilo, da so ekonomisti napovedali 10 od zadnjih treh kriz.

Novejši poziv za usklajen fiskalni in monetarni stimulus podaja **Financial Times** v uvodniku 12.marca.2016. Po umiritvi histerije na finančnih trgih se razprava vrača na fundamentalna vprašanja ali je okrevanje globalnega gospodarstva v težavah in kaj lahko naredi vlade in centralne banke. IMF pesimistično ugotavlja vztrajno prenizko globalno povpraševanje, odliv kapitala iz članic BRICS in globoke negotovosti glede kitajskega gospodarstva. Peterson institut za mednarodno ekonomijo pravi, da so skrbi o strukturnih problemih (in od tod potreba po strukturnih reformah, opomba avtorja) pretirane. Oboji zahtevajo od nosilcev fiskalne in monetarne politike, da morajo biti pripravljeni povečati stimulacije. Potrebno se je upreti mnenjem finančnih trgov, da ekspanzivne politike ustvarjajo z distorzijami več slabega kot dobrega. Bolje je imeti visoke cene delnic kot škodljivo recesijo. Ob močnih monetarnih so za uspeh potrebne tudi fiskalne spodbude, česar se posebno v EU ne zavedajo. Pri pretiravanju stimulacij z že tako impotentno monetarno politiko ni uspeha, ker ni fiskalne spodbude, »dvomotornik pa zgolj z enim motorjem ne leti«.²

Tudi **ekonomska teorija**, res da za sedaj bolj heterodoksna, ki pa vse bolj postaja »main stream«, je do sedanje ekonomske politike v svetu kritična. Tako Urša Marn povzema razlago s teorijo padajoče profitne stopnje, o kateri v zadnjem času največ piše britanski marksistični ekonomist Michael Roberts, je pa v osnovi Marxove kritike samodestrukcije kapitalističnega gospodarstva. Obstaja več razlag za krizno zanko, v katero se je ujelo gospodarstvo, od keynesijanske (ki ji pritrjuje Paul Krugman), namreč da gre za problem pomanjkanja povpraševanja in da je rešitev v javnih naložbah in pa, da centralna banka dvigne ciljno mejo inflacije iz sedanjih dveh na štiri odstotke. O likvidnostni pasti govori Larry Summers (povzema J.M. Keynesa), za katero naj bi bilo krivo veliko zunanje-trgovinsko neravnotežje, kar je posledica liberalizacije trga, ki jo je prinesla globalizacija. Potem je ves čas prisotna razlaga inherentne cikličnosti delovanja finančnih trgov, ki jo je razvil Hyman Minsky. Razcvet konjunktornega cikla je minil, prihaja dol.

Ekstremni ukrepi ECB z 10. marca 2016, kot nižanje negativne obrestne mere za depozite bank pri ECB na -0.4%, osnovna diskontna stopnja znižana na 0% in okrepljeno mesečno tiskanje denarja (zakrito v formulacijo » quantitative easing«) od 60 na 80 milijard evrov, so brez učinka, kar je Keynes imenoval likvidnostna past. Brez fiskalne spodbude ostaja monetarna politika impotentna. To ugotavlja tudi lastna študija (Škodljivost zategovanja pasu, **Gospodarska gibanja**, april 2015): zategovanje pasu je napačna politika, zgolj monetarna stimulacija pa ne zadostuje, ker ima omejeno moč. EU kot celota si je tudi z ukrepom »tečajne vojne« enkratnega močnega razvrednotenja evra od 1.39 na 1.09 € za ameriški dolar, torej za skoraj 30%, v razmerah izrazite upočasnitve svetovne trgovine začasno kupila čas s povečanjem konkurenčnosti izvoza, torej z ekonomsko politiko

² Gospodarstvo kot bolnik potrebuje za okrevanje transfuzijo krvi (monetarno) in infuzijo hrane (fiskalno). Zgolj krvna transfuzija sama, če je še tako izdatna, ne zadošča, ker lahko le v omejenem obsegu nadomesti pomanjkanje hrane. Substitucija med krvjo in hrano je daleč od popolne, gre bolj za komplemente, kot substitute. Tega se posebno v EK EU in ECB ne zavedajo, zato jih samo delno okrevanje gospodarstva in njegovo vračanje v recesijo preseneča. Slabi »zdravniki«.

»beggar-thy-neighbour«. Vsaka posamezna članica EU pa si bo sama morala ustvariti lastno konkurenčno prednost proti drugim članicam EU. Ena ključnih je razvoj infrastrukture za domača podjetja.

2. Investicije v gospodarsko infrastrukturo kot rešitev na mikro in makro ravni

2.1 V svetu

Izkušenj, kako se v praksi izogniti preteči recesiji ali jo odpraviti, če je že prisotna, je v zgodovini kar veliko. Pred drugo svetovno vojno je pot iz krize vodila preko Rooseveltovega New Deala in Keynesijanskega pristopa, dokler ni vlogo stimula gospodarske aktivnosti prevzelo oboroževanje pred in v drugi svetovni vojni.

Seveda, Nemčija z ordoliberalizmom kot temeljnim filozofsko-političnim izhodiščem in z njo EK EU, ki ji sledi, ne sprejema take usmeritve. Raje ima »Schwarze Null« kot krepitev infrastrukture in hitrejšo rast. Tudi ZDA zaostajajo v infrastrukturi, posebno transportni. Kitajska po drugi strani v izgradnji nekaterih sektorjev infrastrukture pretirava, zato ostajajo neizkoriščeni.

Vendar, včasih nepripravljenost za prostovoljno stimulatívno fiskalno politiko nadomesti **prisila** naravne ali po človeku povzročene katastrofe ali organizacija prireditve, ki zahtevajo intervencijo z državnimi in zasebnimi izdatki. Primer so japonski tsunami, ki je zaradi od države financirane obnove povzročil rast, olimpijske igre ali (nogometna) svetovna prvenstva, ki povečajo skupno ali državno trošenje, zadnje leto v EU pa begunci-migranti, zaradi katerih tudi Schauble več ne vztraja pri izravnanim proračunu. Tudi EK EU bi morala to upoštevati.

2.2 V Sloveniji

V prvem desetletju samostojnosti je slovensko gospodarsko aktivnost pomagala zaganjati izgradnja avtocestnega križa. Tudi zato je bila povprečna rast BDP preko 4% letno in niti realne, niti bančne krize ni bilo. Potencialno bližajoča globalna ekonomska recesija bo imela (in že ima) negativni učinek na slovensko gospodarstvo. Zato je treba krepiti:

- a. konkurenčnost slovenskih podjetij na trgu ob vse manjši svetovni menjavi (blagovna trgovina skoraj stagnira, menjava storitev še narašča, finančni tokovi pa še naprej prehitro in neopravičeno rastejo in napihujejo naslednji balon),
- b. slovensko gospodarsko aktivnost s povečanim notranjim končnim povpraševanjem.

Za oboje so **investicije v domačo infrastrukturo lahko ključen razvojni dejavnik**. Slovenija rahlo zaostaja po relativni razvitosti gospodarske infrastrukture glede na gospodarsko razvitost (BDP na prebivalca) tako v svetovnih primerjavah, kot primerjavah v okviru EU. Konkretno (Štiblar 2016; Štiblar, Volčjak, 2016):

- V **svetovnih** primerjavah po gospodarski razvitosti (BDP na prebivalca, HDI) spada Slovenija po zadnjih razpoložljivih podatkih med 15 % najbolj razvitih (kvantilni rang = 0,85), po razvitosti infrastrukture pa med 20-25% najbolj razvitih držav sveta (kvantilni rang = 0,75–0,80), torej nekaj nižje.
- V **EU28** primerjavah spada Slovenija po gospodarski razvitosti na 14. mesto med 28 članicami, medtem ko po razvitosti infrastrukture na v prvem desetletju tega tisočletja zavzema 17.–18. mesto, po učinkovitosti javne uprave pa na 18.–19. mesto.

Iz tega sledi dvoje **zaključkov**:

1/Relativni zaostanek pri gospodarski infrastrukturi je moralo spremljati relativno preseganje razvitosti socialne, družbene infrastrukture (družbene dobrine po Frischmannu, 2012), da bi lahko dosegli sedanji rang v gospodarski razvitosti (BDP na prebivalca) nad rangom razvitosti gospodarske infrastrukture.

2/ Dobra lokacija države in neizkoriščeni človeški dejavnik kor naravna vira dajeta ob nezadovoljivi doseženi stopnji gospodarske razvitosti temelj predlogu za poudarjeno usmeritev v izgradnjo in izboljšavo gospodarske infrastrukture kot ključno strateško usmeritev Slovenije. Postane naj pridobljena konkurenčna prednost, ki bo pospešila gospodarsko rast, ne zavirala kot doslej.

Zato velja investirati v novo gospodarsko infrastrukturo in intenzivno obnavljati staro, da bi povečali konkurenčnost podjetij, izboljšali standard ljudi in se hkrati s povečanjem finalnega povpraševanja izognili posledicam preteče globalne recesije. Na ta način Slovenija preseže vse počasnejšo plovbo gospodarskega konvoja EU28.

2.2.1 Drugi tir in tretja razvojna os kot infrastrukturni prioriteti

V tej luči sta izgradnja drugega tira in tretje/četrte razvojne osi glavni prioriteti vsaj za ohranitev konkurenčnosti podjetij in hitrejši gospodarski in družbeni razvoj Slovenije. Izgradnja nove infrastrukture je nujna prioriteta ekonomske in družbene politike Slovenije iz dveh razlogov: prvič, zaradi njenega neposrednega pozitivnega učinka na gospodarsko rast in standard ljudi, in drugič, tudi posredno kot ukrep ekonomske politike za povečanje končnega povpraševanja, ki bo pospešilo gospodarsko rast v sedanjih razmerah neizkoriščenih kapacitet in deflacije.

Prvi del utemeljuje navedeno primerjalno zaostajanje razvitosti gospodarske infrastrukture Slovenije za splošno gospodarsko razvitostjo. Pri tem je temelj rasti izgradnja železniškega omrežja (drugi tir in posodobitev), na kateri slonijo zatem tudi drugi vidiki prometne infrastrukture. Tretja in četrta razvojna os so nujne za integracijo slovenske družbe, sicer se bodo Koroška, Notranjska, Posočje obrnile proti sosednjim državam. V energetski infrastrukturi zaostaja Slovenija najbolj med vsemi vrstami gospodarske infrastrukture, pri tem pa je še energetsko proizvodno nezadostna (skoraj polovico energije uvaža) in potrošno

neučinkovita. Ekološki vidik pri tem ne sme biti zanemarjen. In hkrati, le pospešen razvoj telekomunikacijske infrastrukture bo ohranil Slovenijo med razvitimi državami ali jo uvrstil med vodilne.

Drugi del izhaja iz potrebe po prispevku investicij in državnih izdatkov k večjemu končnemu povpraševanju, ko izvoz kljub opaznemu povečanju konkurenčnosti Slovenije z interno devalvacijo sam ne more več biti edini vlečni konj, saj se slabšajo gospodarske razmere v EU in v svetu nasploh, zmeren rast zasebne potrošnje pa ne zadostuje. Ne eden ali dva, vsi štirje elementi končnega povpraševanja morajo rasti (torej tudi investicije in državni izdatki), da bi država dosegla zadovoljivo hitro gospodarsko rast; pri dveh doslej podpore ni bilo. Gre za državne izdatke za investicije v infrastrukturo, same ali v kombinaciji z viri iz EU, tujimi viri ali zasebnimi viri.

10

2.2.2 Strategija in zakonodaja

Kot dober temelj je potrebna časovna in vsebinska integracija strategij in na njih sloneče zakonodaje na področju infrastrukture. Vse od časov prve ekonomske strategije v prvi polovici 90. let Slovenija ni oblikovala **enotne skupne usklajene infrastrukturne strategije** (in ne njej grajene regulacije). Nosilci posameznih strategij za posamezne področja infrastrukture, ki so se pojavile v različnih letih (in pri različnih vladah), so bila različna ministrstva in njim podrejeni organi, brez enotne koordinacije in uskladitve. Nove vlade so večinoma zanemarile strategije predhodnih vlad, ki so bile sicer le parcialne za posamezna področja. Takšna časovna, vsebinska in geografska parcialnost in neusklajenost pristopa je razlog velike zmede pri upravljanju obstoječe in načrtovanju gradnje nove infrastrukture. Infrastruktura, ki je bila ob osamosvojitvi in prva leta po njej z investicijami vanjo vlečni konj gospodarske rasti in razvoja Slovenije, je danes na mnogih področjih zavora. Parcialnost se kaže tudi v pristopih k infrastrukturi zgolj iz enega vidika, na primer samo tehnološkega ali samo ekonomskega, ekološkega, socialnega, ni pa organa, ki bi jih znal združiti v enotno strateško usmeritev, četudi z nujnimi kompromisi med parcialnimi maksimumi. Tudi regionalni vidik je neusklajen in v celoti gledano zanemarjen: center vidi zgolj ekonomske vidike razvoja in upoštevanja želja v Bruslju, Frankfurtu, regije ostajajo brez podpore in Slovenija je in bo vse bolj razbita (izostanek tretje osi) ali manj konkurenčna (izostanek drugega tira). Družbeni optimum zahteva upoštevanje tudi koristi »necentra«.

Izgovarjanje na vpliv EU, njene Komisije ali ECB tukaj ne pomaga. Suverenost samostojne države kaže tudi sposobnost oblikovanja enotne državne strategije razvoja infrastrukture. V sedanjih tako razpršenih razmerah prevladujejo parcialni interesi, kar je dobra podlaga za prenos slovenske infrastrukture v tujo last; najprej mehke, vse več pa je teženj za razprodajo tudi trde infrastrukture. Različni tuji lastniki pri svojem upravljanju in investiranju ne bodo uresničevali skupnega interesa Slovenije, ampak iskali možnosti za največji dobiček (tj. ekonomski, ne slovenski družbeni maksimum) na svoji infrastrukturi v Sloveniji.

Zato bi bilo koristno oblikovati strateški Svet za razvoj Slovenije, v njem pa pomembno mesto dati pod-svetu ali **pododboru za infrastrukturo**. Ta naj bi vodil in pripravil

oblikovanje enotne strategije razvoja vse infrastrukture v Sloveniji. Takšen svet in v njem oblikovana enotna infrastrukturna strategija bi moral preživeti tudi menjanje vlad, ki ga je bilo v zadnjih letih veliko. Enkrat sprejeti strateški program razvoja infrastrukture Slovenije bi bili lahko sprejeti tudi z referendumom, kar bi mu dalo trdoživost za preživetje vseh političnih turbulenc. Priprava vizije Slovenija 2060 je dobro vsebinsko izhodišče za institucionalizacijo takšnega Sveta.

Iz teoretične, normativne in empirične **analize** v monografiji (avtor, 2016) izhaja predlog za **sektorsko usmeritev nosilcev slovenske infrastrukturne politike**: investirati v izboljšanje kakovosti železniške infrastrukture, opraviti cestno povezavo obmejnih regij s centrom, investirati pospešeno v celotno energetska infrastrukturo, v zmanjševanje onesnaževanja z ogljikovim in žveplovim dioksidom ter v opremo v telekomunikacijah.

Potrebno je vzpostaviti **zakonodajo in institucionalni okvir**, ki omogoča izvedbo dolgoročnih naložb v infrastrukturo, pri čemer igra najpomembnejšo vlogo politika. Cilje ekonomske, socialne in okoljske politike je treba opredeliti dolgoročno, tako da se uresničujejo tisti razvojni projekti, ki pripomorejo h gospodarskemu in družbenemu razvoju, in ne kratkoročno, ko se rešujejo le trenutne situacije in pomanjkanja. Družbeni optimum je nujno kompromis med posameznimi optimumi, ki jih nudijo kriteriji posameznih vidikov infrastrukture, naštetih zgoraj.

2.2.4 Učinkovito upravljanje infrastrukture

Nosilci politike lahko pri tem upoštevajo **priporočila OECD** (*Infrastruktura do 2030, Pariz, 2007*), za razvoj infrastrukture, da bi našli odgovore na naslednje izzive:

- povečanje učinkovitosti uporabe virov financiranja infrastrukture,
- rast učinkovitosti izgradnje infrastrukture,
- ohranjena varnost in povečana verodostojnost izgrajene infrastrukture,
- upoštevanje okoljskih standardov,
- ob investicijah v novo infrastrukturo obnavljati tudi obstoječo infrastrukturo,
- v izgradnji nove infrastrukture uresničitev več ciljev hkrati: poleg ekonomskih še socialnih in okoljskih, političnih in etničnih.

Teze za učinkovito organiziranost upravljanja in regulacije infrastrukture v Sloveniji so naslednje (Makovšek, Logožar, 2014):

- V Sloveniji kot majhni državi je v število strokovnjakov, ki obvladujejo področje infrastrukture, omejeno, zato mora biti ekonomska regulacija zastavljena čim bolj učinkovito.
- Zaradi narave nekaterih omrežnih dejavnosti v nekaterih primerih, kot je npr. železniška infrastruktura, ne bo smiselno imeti več upravljavcev infrastrukture namesto enega. Na drugih omrežnih dejavnostih jih je smiselno več, če dejansko pride do za družbo koristne medsebojne konkurence in ne do kartelnega dogovarjanja.
- Prevelika razpršenost med upravljavci infrastrukture vodi v disekonomijo obsega, zato je smiselno doseči združevanje tudi s pomočjo ekonomskih spodbud.

- Medsebojno dopolnjevanje različnih vrst infrastrukture (multimodlnost in interoperabilnost v prometu) ima lahko za posledico združevanje upravljanja, vendar z ločenim financiranjem. Sicer je ustrezno ohraniti konkurenco različnih upravljavcev.

V slovenskih razmerah je odprava ekonomske neučinkovitosti izgradnje in upravljanja infrastrukture mogoča, če je glede tega osveščena družba, in to v smislu dejstva, da je povečanje učinkovitosti v njenem, tj. družbenem interesu in da krepitev interesnih lobi jev škoduje državi.

12

Transport in logistika se bosta morala v svetu in Sloveniji prilagoditi »sedmim megatrendom«, saj je bil ta sektor gospodarstva v preteklem desetletju podpovprečno učinkovit in donosen (McKinsey Report 2013). Gre za prilagoditev povečanemu številu megamest in regionalnih žepov rasti. Deljeni transport in nove tehnološke rešitve bodo prinesle nove tekmece in nove trge. Treba bo prilagoditi posel digitalni revoluciji (primer Uber). Investiranje v opremo se bo moralo izogniti izgradnji prevelikih zmogljivosti, ki hitro zastarajo. Klasični determinanti sta hitro spreminjajoča regulacija in nepredvidljive spremembe v povpraševanju po transportnih in logističnih storitvah. Oprema na lizing sicer povečuje fleksibilnost podjetij, vendar posebno v tem sektorju dviguje tudi stroške lizinga.

Zato McKinsey predlaga transportnim podjetjem posedovanje lastne operativne opreme, enako pa velja tudi za last transportne infrastrukture. Še naprej bodo v igri prevzemi in pripojitve med velikimi logistično-transportnimi družbami. Ob tem bo treba obvladovati izzive v digitalni transformaciji poslovanja. Podjetja transportnega sektorja se bodo morala premišljeno lotiti digitalizacije svojih osnovnih procesov, ne le dodajati digitalne rešitve sedanjim strukturam, ki jim hitro zastarajo.

2.2.5 Lastništvo

Infrastrukturne vire velja deliti med ljudi odprto in nediskriminatorno, če je le to mogoče, kar ne pomeni zastoj. To je privlačna javna politika – ne le iz razlogov distribucije in poštenosti, ampak tudi zaradi učinkovitosti. Družba je na boljšem, če si deli infrastrukturo odprto. Čeprav mnogi postavljajo pod vprašaj možnost delitve med ljudmi (angl. *sharing*), ker jih skrbi, da bi to uničilo pobudo za investiranje ali ker bi lahko vodilo v preveliko rabo infrastrukture (»tragedy of commons«), so te skrbi pretirane in jih je pogosto mogoče rešiti na način, ki zaščiti nediskriminatorno delitev. Primerna cena uporabe infrastrukturnih storitev je eden od načinov.

Optimalna lastniška struktura infrastrukture je definirana po njeni rivalnosti in izključljivosti (izključljivosti za zagotovitev nemotenega proizvodnega procesa z minimalnimi stroški) ter minimalno zagotovljenih infrastrukturnih storitev za zagotovitev minimalnega standarda ljudi na določeni stopnji gospodarske in civilizacijske razvitosti. Po teh kriterijih naj ostane v **javni** lasti in ne gre privatizirati vodnih virov, in omrežne infrastrukture (prometne, energetske in telekomunikacijske) vsaj v obsegu, ki zagotovi vsaj minimalne potrebe gospodarstva po eni, prebivalstva po drugi strani.

Infrastruktura kot nepravi rivalni vir (faktor v proizvodnji ali dobrina v potrošnji) še vedno prevladujoče potrebuje javno financiranje in javno last (torej tudi upravljanje), na posameznih vrstah infrastrukture, bolj v manjših enotah, pa tudi noviteto – skupno last in upravljanje. **Zasebna** lastnina (upravljanje manj) je ustrezna z vidika lastnika le v konkurenčnih pogojih, ki jih je mogoče uveljaviti le pri izključujočih in rivalnih virih. Tudi del infrastrukture kot družbene dobrine terja izpolnitev minimalnih standardov storitev za vse, četudi ne brezplačno, za kar je javna ali skupna last eno pomembnih zagotovil.

Običajni pogled na infrastrukturo s strani ponudbe je potrebno dopolniti in uravnotežiti z **vidikom povpraševanja** preko uveljavitve kriterija kvantificiranih potreb po njej po proizvodnem toku navzdol. To bi lahko preprečilo marsikakšno zabredlo infrastrukturno investicijo.

Sodobni razvoj krepi tretjo obliko lastništva (izgradnje in upravljanja) kot **skupno (commons)**, torej niti javno, niti zasebno. Manjši infrastrukturni projekti v ožji krajevni skupnosti so zelo primerni za izgradnjo in upravljanje kot skupno. Gre za last in skrb za infrastrukturo vseh v skupnosti, njene storitve neposredno koristijo. Primeri so lahko poti, ceste, manjši energetski objekti, pridobivanje elektrike, pristanišča, skupne stavbe za kulturno in igrišča za športno udejstvovanje, objekti za ekološko zaščito ali izboljšavo ožjega okolja. Gre za neke vrste klubsko ali kolektivno lastnino.

2.2.6 Financiranje

Uspešno slovensko vladno politiko glede **črpanja EU finančnih sredstev**, tudi za financiranje infrastrukture, je treba še nadgraditi. Gre za vprašanje povečanja finančnih virov za investicije v infrastrukturo. Primerno pri tem bi bilo koordiniranje vladnih resorjev za doseg tega cilja, za kar bi lahko skrbelo **neformalno delovno telo** predstavnikov Ministrstva za razvoj, za infrastrukturo, za gospodarstvo in predvsem za finance, priključena bi morala biti tudi Družba za razvoj infrastrukture **DRI**. Usmerjali bi ga ustrezni ministri. Telo bi imelo bolj izvršilno vlogo, predlagani pod-svet za infrastrukturo pa strateško svetovalno vlogo.

Ob doseženem uspehu pri črpanju sicer že odmerjenih evropskih (kohezijskih) sredstev, bi morali vladne napore usmeriti v bolj uspešno pridobivanje evropskih sredstev iz **»konkurenčnih virov«** pri EU. Hkrati bi morali v navedenem delovnem telesu vlade nastopiti usklajeno (koordinirano), zlasti pri pridobivanju zunanjih lastniških ali dolžniških sofinancerjev ter pri uveljavljanju javno-zasebnega partnerstva v financiranju. Temu lahko pripomore rast zaupanja v Slovenijo, ki jo kaže tako postopno izboljševanje ratinga države kot relativno nizki donosi na slovenske državne obveznice. Dne 14.marca 2016 je bil donos na slovenske državne obveznice 1.422, kar je iz zgodovinske perspektive še vedno izjemno nizko in je potrebno situacijo izkoristiti.

Kot pomemben multilateralni se pojavlja **Evropska investicijska banka – EIB**, ki je samo v letu 2015 povečala naložbe v Slovenijo za 798 milijonov evrov, skupno v zadnjih petih

letih pa je bilo njenih naložb za 2,4 milijarde evrov. Gre za ugoden vir, ki je v veliki meri usmerjen v izgradnjo infrastrukture, ima ugodne obrestne mere in deluje brez političnega vmešavanja. Finančne naložbe EIB velja krepiti, le napak pri izbiri infrastrukturnih projektov ne sme biti.

Za regionalno politiko Slovenije bo v celotni **finančni perspektivi 2014–2020** na razpolago tri milijarde evrov iz kohezijskega sklada EU, slovenske regije pa bi jih samo v dveh letih potrebovale za 164 projektov za 2,6 milijarde evrov. Zato bo poleg finančnih sredstev iz EU potrebno pridobiti še druge vire, javne in privatne, vse pa lahko prispeva tudi k višji gospodarski rasti Slovenije.

14

Finančni sektor v Sloveniji bi moral prispevati k financiranju infrastrukture, podobno kot je to v drugih razvitih državah. Zaustaviti bi bilo treba pretirano omejevanje bank pri kreditiranju s strani Banke Slovenije, stremenje za razprodajo infrastrukture tujcem, po drugi strani bi morali dovoliti zavarovalnicam in pokojninskim skladom ter družbam sofinanciranje izgradnje in obnove infrastrukture v Sloveniji.

Vlada bi morala prevzeti določene garancije finančnim institucijam za podeljevanje infrastrukturnih posojil za ključne projekte, za katerimi trdno stoji. Poleg ekonomskega mora pri izboru investicijskih projektov upoštevati še politični, socialni, ekološki in etnični kriterij, da bi se ohranila samostojnost in suverenost države. Tuji in zasebni vlagatelji vseh drugih kriterijev (razen ekonomskega profita) pri izbiri, kam investirati, ne bodo upoštevali. Kot je potrebna in smiselna na nekaterih področjih domača gospodarska (javna) trda infrastruktura, je potrebna tudi domača mehka infrastruktura (trgovina, finance), da bi se država uspešno razvijala v smeri, ki jo želijo stalni prebivalci Slovenije (ne zgolj Slovenci po nacionalnosti in med slednjimi ne tisti, ki skrivajo svoje premoženje v tujini).

2.2.7 Načrtovanje in gradbeništvo

Kadar se pojavi potreba po novih investicijah, jih je treba **zasnovati** smiselno, po ekonomskih, socialnih, ekoloških in etičnih in etničnih merilih. V praksi so se pojavljali problemi pri inženirsko preveč kompleksnih projektih, prav tako kot tudi pri preveč poenostavljenih projektih. Inženirsko preveč kompleksni problemi so predragi in zahtevajo predrago vzdrževanje, pogosto pa sploh niso nujni za potrebe prebivalstva. Na drugi strani pa inženirsko slabo zasnovani projekti vodijo v probleme (Svetovna banka, 2007).

Po letih krizne suše je bilo v 2013–2014 slovensko **gradbeništvo** v vzponu. V 2015 začne ponovno usihanje. Padec znaša 41% in ga velja zaustaviti, saj je ogroženih več kot 10.000 delovnih mest (Gole N., Delo, februar 2016). Stara finančna perspektiva je realizirana, zato je treba po novi 2014–2020 čim prej zagnati investicijske infrastrukturne projekte, sofinancirane z evropskim denarjem. Iz kohezijskega sklada je odobrenih devet projektov (vodovodi), gradnja avtocestnega odseka Draženci–Gruškovje in čiščenje odpadne vode na Ljubljanskem polju. Za modernizacijo železnic je treba pridobiti sredstva iz instrumenta za

povezovanje Evrope, od koder bi lahko prišla tudi sredstva za energetska sanacijo zgradb. Pri tem bi morali z načrti uravnovežiti dinamiko investicij v času, da ne bo kriznih odstopanj.

Citirana literatura

- *Financial Times: Concern, not panic, over the global economy*, March 12, 2016
- Frischmann R.: *Infrastructure*, Harvard UP, 2012
- Makovšek, D., Logožar, K. (2014): *A Vision of the Policy Concerning the Financing and Management of Physical Infrastructure in Network industries in Slovenia*, **Mednarodna revija za javno upravo**, XII, 1.
- OECD: *Infrastructure to 2030*, Paris, 2007
- Štiblar F.: *Infrastruktura Slovenije*, Pravna fakulteta v Ljubljani, 2016 v tisku
- Štiblar F., Volčjak R.: *Prolegomena za razvoj infrastrukture*, **GG**, EIPF, 2/2016
- *The Economist*., »**Out of Ammunition**«, February 20-26, 2016
- The World Bank: *Infrastructure in Crossroads*, Washington DC, 2007