

Naložbe

REŠEVANJE IZZIVA UPRAVLJANJA INFRASTRUKTURE V NALOŽBENEM PROJEKTU PRISTANIŠČA KOPER

- ▶ Slovenska vlada si prizadeva spodbuditi širitev koprskega pristanišča kot konkurenčnega kontejnerskega pristanišča in logističnega vozlišča v severnem Jadranu.
- ▶ Za nadaljnji razvoj pristanišča bo treba izboljšati prometne povezave med pristaniščem in Ljubljano ter vzpostaviti regionalni sistem avtocest in tovornega železniškega prometa.
- ▶ Ključno je zagotoviti, da prometna in pristaniška infrastruktura delujeta na način, ki prinaša dodano vrednost za slovenske državljane, pri čemer je zlasti treba ugotoviti optimalen način zagotavljanja storitev v okviru projekta.
- ▶ Dolgoročna strateška vizija uporabe razpoložljive infrastrukture bo pomagala privabiti zasebne naložbe ne le v pristanišče, temveč tudi v preostalo komercialno in družbeno infrastrukturo okoliške regije.

Za kaj gre

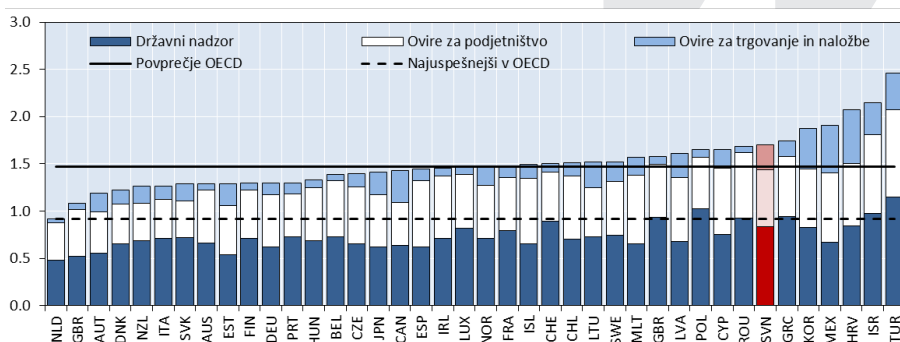
Kot v številnih drugih članicah OECD je upravljanje velikih infrastrukturnih projektov tudi za Slovenijo izredno pomembno. Med najbolj prepoznavnimi infrastrukturnimi projekti slovenske vlade je njeno prizadevanje za širitev koprskega pristanišča kot konkurenčnega kontejnerskega pristanišča in logističnega vozlišča v severnem Jadranu. Čeprav se je tržni delež koprskega pristanišča stalno povečeval (z 8,8 % skupnega obsega vseh štirih glavnih pristanišč v severnem Jadranu (Trst, Ravenna, Benetke in Koper) leta 2002 je narasel na 14,1 % v letu 2010), pa koprsko pristanišče še vedno ne dosega optimalne učinkovitosti. Za nadaljnji razvoj pristanišča bo treba izboljšati prometne povezave med Ljubljano ter regionalnim sistemom avtocest in tovornega železniškega prometa.

Stroški drugega železniškega tira med Koprom in Divačo, ki bi sprostil pretok blaga med obalno regijo ter notranjostjo države in tujino, so ocenjeni na okoli 1,35 milijarde EUR. Slovenija pričakuje, da bo okoli 30 % tega zneska pridobila iz sredstev EU, preostanek pa naj bi bil financiran iz zasebnih in/ali domačih javnih virov. Zato je ključno zagotoviti, da prometna in pristaniška infrastruktura delujeta na način, ki prinaša dodano vrednost za slovenske državljane. Lokalno prebivalstvo pričakuje, da bo v načrtovanju poudarek na gospodarskem in socialnem razvoju pristanišča in njegovega zaledja.

V ta namen je izredno pomembno uskladiti ter pravilno razporediti javne in zasebne naložbe, da se tako oblikuje celovit paket razvoja infrastrukture. Izkušnje OECD kažejo, da je

Regulatorni okvir v Sloveniji je med najbolj omejevalnimi v OECD

Indeks od 0 (najmanj omejevalen) do 6 (najbolj omejevalen), leto 2013



Vir: Podatkovna baza OECD o regulaciji trgov proizvodov (OECD Product Market Regulation Database), www.oecd.org/eco/pmr.

za začetek potrebna dolgoročna strateška vizija o uporabi razpoložljive infrastrukture. Zagotoviti je treba, da bo tudi lokalno prebivalstvo deležno gospodarskih koristi. Izkušnje OECD hkrati kažejo, da je potrebno tesno sodelovanje z deležniki. Postopek načrtovanja infrastrukture mora temeljiti na široko zasnovanih posvetovanjih z lokalnim prebivalstvom, socialnimi partnerji, podjetji in potencialnimi vlagatelji, usmerjen pa mora biti na potrebe uporabnikov.

Na podlagi stroge ocene infrastrukturnih potreb bo mogoče ugotoviti značilnosti projekta, želje deležnikov in načine optimalnega delovanja (npr. javno-zasebno partnerstvo, regulirana privatizacija, neposredno delovanje). Zaradi pritiska na javne finance v Sloveniji bo izredno pomembno pridobiti zasebne naložbe v projekt. Slovenija ima trenutno med vsemi državami EU največji delež javnih naložb v skupne naložbe, kar kaže, da zasebni vlagatelji trenutno morda niso optimalno vključeni v financiranje razvoja infrastrukture. Državni organi morajo zagotoviti primerne razmere za zasebne naložbe, med drugim tudi jasne in skladne predpise ter podporen davčni režim. Splošni regulatorni okvir v Sloveniji je trenutno med najbolj omejevalnimi v OECD (glej graf). Med prednostnimi nalogami mora biti tudi izboljšanje znanja in spretnosti javnih uslužbencev, ki sodelujejo z vlagatelji iz zasebnega sektorja.

Zakaj je to za Slovenijo pomembno

Možnosti koprškega pristanišča za regionalni in nacionalni gospodarski razvoj niso dovolj izkoriščene. Dejavnosti, povezane s koprskim pristaniščem, imajo pomembne prelivne učinke na druge regije v Sloveniji. Vsako delovno mesto v pristanišču lahko spodbudi do tri dodatna delovna mesta v povezanih industrijskih panogah. Hkrati ima Koper pomembne prednosti pred drugimi regionalnimi pristanišči, saj bi se ob dodatnih naložbah v železnico bistveno izboljšalo razmerje med železniškim in cestnim prometom, vključno z nadaljnjim prometom zunaj glavnega mesta. To pomeni veliko konkurenčno prednost glede na cilje EU o povečanju deleža železniškega prometa v tovornem prometu.

Pravilna izvedba projekta koprškega pristanišča je povezana s številnimi cilji: izboljšano upravljanje lahko ustvari bistvene prihranke ter ima pomembno vlogo pri krepitevi nadaljnje gospodarske rasti, trajnostnega razvoja in blaginje državljanov. Nasprotno ima lahko slabo upravljanje pomembne politične posledice, za davkoplačevalce pa lahko pomeni veliko finančno breme.

Kaj naj storijo snovalci politik

- ▶ Sprejmemo naj široko zasnovane in celostne strateške naložbene načrte za projekte v zvezi s koprskim pristaniščem in železnico, ki zagotavljajo usklajenost med ministrstvi in različnim vladnimi službami, hkrati pa uvajajo učinkovite sisteme posvetovanja.
- ▶ Zagotovijo naj, da se načrt izvaja na najvišji ravni (predsednik vlade in višji ministrski uradniki) ter obenem v čim večji meri upošteva potenciale infrastrukture v smislu neposrednih in posrednih učinkov na gospodarski in družbeni razvoj.
- ▶ Na podlagi načrta naj skrbno ocenijo in ugotovijo optimalen način delovanja infrastrukturnega projekta.
- ▶ Na podlagi akcijskega načrta, ki ga zahteva EU, naj obravnavajo izzive v smislu znanja in spretnosti javnih uslužbencev, ki sodelovanjajo z izvajalci iz zasebnega sektorja.



Dodatno branje

OECD (2013), *Investing Together: Working Effectively across Levels of Government (Skupne naložbe: Učinkovito delovanje različnih vladnih služb)*, OECD Publishing, <http://www.oecd.org/bookshop?lang=en&pub=9789264200456>

OECD (2012), Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships (Priporočila Sveta o načelih javnega upravljanja javno zasebnih partnerstev), <http://www.oecd.org/gov/budgeting/PPP-Recommendation.pdf>

OECD (2007), Principles for Private Sector Participation in Infrastructure (Načela udeležbe zasebnega sektorja v infrastrukturi), OECD Publishing, <http://www.oecd.org/daf/inv/investment-policy/ppp.htm>