

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO
SLOVENIJA V EVROPSKEM PROMETNEM SISTEMU

Ljubljana, marec 2014

DAVID JOKIĆ

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisani(-a) David Jokić, študent(-ka) Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtor(-ica) zaključne strokovne naloge/diplomskega dela/specialističnega dela/magistrskega dela/doktorske disertacije z naslovom Slovenija v evropskem prometnem sistemu, pripravljene(-ga) v sodelovanju s svetovalcem/svetovalko dr. Aleš Groznik.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorski in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo zaključne strokovne naloge/diplomskega dela/specialističnega dela/magistrskega dela/doktorske disertacije na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbel(-a), da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v zaključni strokovni nalogi/diplomskem delu/specialističnem delu/magistrskem delu/doktorski disertaciji, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobil(-a) vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisal(-a);
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku (Ur. l. RS, št. 55/2008 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predložene zaključne strokovne naloge/diplomskega dela/specialističnega dela/magistrskega dela/doktorske disertacije dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne _____

Podpis avtorja(-ice): _____

KAZALO

1 TEN-T OMREŽJE	1
1.1 Vključenost Slovenije	2
1.2 Slovenske logistične kapacitete	3
1.2.1 Intereuropa	4
1.2.2 Luka Koper	5
1.2.3 Slovenske železnice	5
2 ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA V SLOVENIJI	6
2.1 Uvedba digitalnega radijskega sistema GSM-R	7
2.2 Modernizacija proge Pragersko–Hodoš.....	7
2.3 Drugi tir.....	8
2.3.1 Glavni problemi obstoječe proge	9
2.3.2 Nova proga.....	9
2.3.3 Cilji gradnje nove proge.....	9
2.3.4 Vloga Italije pri izgradnji.....	11
2.3.5 Trenutno dogajanje	11
2.4 Projekt Emonika.....	13
3 PROJEKTI SOSEDNJIH DRŽAV	13
3.1 Madžarska	13
3.2 Avstrija.....	15
3.2.1 Železniški projekti	15
3.2.2 Cargo center Graz	16
3.3 Italija	17
3.3.2 Italijansko lobiranje	17
3.4 Hrvaška	18
3.4.2 Cargo center Zagreb.....	19
4 VPLIV GOSPODARSKE KRIZE	19
4.1 Težave Luke Koper.....	20
4.2 Gospodarski vplivi	21
SKLEP	22
LITERATURA IN VIRI	23

KAZALO TABEL

Tabela 1: Prepustna in prevozna zmogljivost prog med Divačo in Koprom	8
Tabela 2: Blago prepeljano z železnico v tisoč tonah in indeks z baznim letom 2008 v posamezni državi	19

KAZALO SLIK

Slika 1: Potek Baltsko-Jadranskega in Sredozemskega koridorja	3
Slika 2: Grafični prikaz prepeljanega blaga v Sloveniji v tonah (1000).....	7
Slika 3: Obstoječa in predvidena trasa drugega tira.....	10

UVOD

Slovenija je zaradi svoje ugodne geografske lege že stoletja pomembno križišče kopenskih poti med vzhodom in zahodom ter severom in jugom. Z razvojem svojega edinega pristanišča Luka Koper ponuja najkrajšo povezavo med Sredozemljem, Bližnjim vzhodom in državami Daljnega vzhoda. S članstvom v Evropski uniji je Slovenija prevzela prioritete evropske prometne politike, ki definira strateško pomembne transportne poti in vozlišča. V Evropi obstaja celovit program in načrt financiranja ter izgradnje prometne infrastrukture na teh poteh.

Pred 150 leti je takratna Avstro-Ogrska izpeljala železniški projekt, ki še do danes velja za največje in najbolj pomembno vlaganje v železniško infrastrukturo na območju današnje Slovenije. V zadnjih letih veliko poslušam o drugem tiru, vendar je dejstvo, da lahko samo poslušam. Če pa se odpravim na območje, kjer naj bi ta drugi tir potekal, ne vidim prav ničesar. Projekt, o katerem je govora že 20 let, je še vedno tako rekoč na začetku. In zakaj je ravno sedaj pravi čas za konkretna dejanja?

Dejstvo je, da slovenska vključenost v V. in X. panevropski koridor Sloveniji prinaša malo koristi. Že res, da je Slovenija na vseh zemljevidih transportnih omrežij, ki prikazujejo ta dva odseka, vendar je to tudi vse. Evropa je v zadnjih letih svojo prometno politiko usmerila v konkretne projekte in možnosti sofinanciranja iz evropskih skladov. Ti konkretni projekti se imenujejo TEN-T omrežje in pomenijo za Slovenijo veliko priložnost glede sofinanciranja naših projektov. Vendar smo evropsko finančno perspektivo v obdobju 2007–2013, ko naj bi črpali največ denarja za ta projekt, že zamudili. V naslednjem obdobju 2014–2020 pa zaradi globalne ekonomske krize ne moremo z gotovostjo pričakovati sredstev. Sosednje države medtem pospešeno gradijo, skrbi pa predvsem njihova osredotočenost na gradnje kontejnerskih terminalov, ki so največji del tovora v Luki Koper.

1 TEN-T OMREŽJE

Evropa strmi k vse večji povezanosti, predvsem svojih obrobni regij, z gospodarsko močnejšim centralnim delom. Cilji povezovanja so bili tako zastavljeni že ob ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti (v nadaljevanju EGS) leta 1957. Prvič pa smo o vseevropskem prometnem omrežju lahko slišali leta 1993 – šlo naj bi za transportno omrežje, ki naj bi povežalo cestni, železniški, letalski in vodni promet po vsej Evropi. Evropa se je v zadnjih letih odločila za sofinanciranje projektov z več finančnimi instrumenti, kot so Evropski sklad za regionalni razvoj, kohezijski sklad in posojila Evropske investicijske banke (v nadaljevanju EIB). Danes ta koncept poznamo kot projekt TEN-T (ang. *Trans-European Transport Network*). Osrednji namen graditve takšnih povezav je predvsem povečevanje mobilnosti ljudi in tovora, kar bi prineslo večjo učinkovitost evropskega gospodarstva, zato spodbuja

sodobne transportne in logistične koncepte, kot sta kontejnerizacija in intermodalnost. Osrednje omrežje daje pomen najpomembnejšim povezavam, rok dokončanja je leto 2030. Pomembnost enotnega vseevropskega omrežja lahko vidimo tudi v tem, da je trenutno na evropskih železnicah sedem različnih razdalj med tračnicama (Pavlin, 2012).

Jedro evropsko prometno omrežje ima do leta 2030 naslednje cilje:

- 86 glavnih evropskih pristanišč z železniškimi in cestnimi povezavami;
- 37 ključnih letališč z železniškimi povezavami večjih mest;
- 15.000 km nadgradenj železniških prog za visoke hitrosti;
- 35 velikih čezmejnih projektov za zmanjšanje ozkih grl.

1.1 Vključenost Slovenije

V slovenski pristopni pogodbi z EU je zapisan pomen Slovenije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Ker je Slovenija edina članica, ki ima kaj takšnega zapisano v pristopni pogodbi, bi lahko to veliko bolje izkoristila. V preteklih letih je naša država svojo prometno politiko usmerjala predvsem na cestni promet in dokončanje avtocestnega križa, medtem ko je železniški promet ostajal na mrtvi točki in vse bolj zaostaja za sosednjimi državami. Prvi tir med Divačo in Koprom bo kljub temu, da je bil obnovljen in posodobljen v prihodnjih letih ob rasti koprškega pristanišča, postal zasičen (Fajon, 2012).

Slovenija je v TEN-T projektih bila sprva vključena v Sredozemski koridor, začrtana pot le tega je Algeciras–Madrid–Barcelona–Lyon–Milano–Venezia–Ljubljana–Budimpešta–Ukrajinska meja, v katero je bil umeščen tudi del železniške povezave Divača–Koper, tako imenovani drugi tir in Luka Koper. V zadnjem obdobju si je Slovenija prizadevala za vključenost Luke Koper v Baltsko-Jadranski koridor in vključitev kraka Ljubljana–München v jedrna omrežja. Konec preteklega leta je odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem to tudi potrdil (Šuligoj, 2012a). Tako lahko vidimo, da Evropa teži k preusmeritvi prevoza k železniškemu prevozu, prevozu po celinskih prometnih poteh in pomorskemu prevozu. Slovenska vključenost v Baltsko-Jadranski koridor je izjemnega pomena predvsem za Luko Koper zaradi njenih trgov in možnosti za rast na teh srednjeevropskih trgih.

Slika 1: Potek Baltsko-Jadranskega in Sredozemskega koridorja



Vir: K. Glešič, Koper ni del prometnega koridorja Baltik-Jadran, 2012

1.2 Slovenske logistične kapacitete

Slovenija je izjemno majhna država in majhen trg v primerjavi z ostalimi državami, ki nas obdajajo, zato ni nikoli v popolnosti izkoristila svoje lege, ki je gledano z vidika logistike izjemna. Glavni vzrok tičijo v tem, da so Slovenske železnice do vstopa v Evropsko unijo bile osredotočene samo na domači trg, in se težko primerjajo s sosednjimi železniškimi operaterji kot so Avstrijske železnice ÖBB, ki delujejo dlje časa na mednarodnem trgu. Prav tako ima vse manj možnosti za razvoj naše pristanišče Luka Koper. Slovenske železnice izpostavljajo dejstvo, da morajo podaljšati svoje transportne poti iz sedanjih manj kot 300 na vsaj 500 kilometrov. Glavni razlog za to je predvsem v tem, da na kratkih relacijah ne morejo konkurirati cestnim prevoznikom. Zato je treba posle internacionalizirati in stranke pridobivati tudi zunaj slovenskih meja. S podaljšanjem poti se tudi strošek na enoto zmanjša. Železnice razvijajo tudi svojo prodajno funkcijo, saj želijo postati celovit ponudnik transportnih storitev od vrat do vrat. Močna prodaja pa je prvi pogoj, da lahko postaneš mednarodno priznan logist. Pri tem velja omeniti dejstvo,

da je za opravljanje železniških storitev v Avstriji potrebno pridobiti varnostno spričevalo, ki pa je močno naklonjeno domačim Avstrijskim prevoznikom in postavlja velike administrativne ovire. Pridobitev takšnega spričevala je v Sloveniji bistveno lažja.

V prejšnjih letih se je pojavila ideja po tako imenovanem Slovenskem logističnem holdingu. V tej ideji je bila izražena želja po povezavi Luke Koper, Slovenskih železnic in Intereurope v holding. Po milijonih, ki jih je takratna oblast vložila v to idejo, na koncu ni bilo izpeljano nič. Poslovni subjekti še vedno poslujejo samostojno, eni bolj, drugi manj uspešno. Če je bil glavni razlog za ustanovitev holdinga skupen nastop na tujih trgih, lahko zaključimo, da Slovenija še vedno nima izkoriščenega logističnega potenciala, saj je še vedno razdrobljen na cestni promet, ki ga večinoma izvaja Intereuropa, železniški promet je v domeni Slovenskih železnic, pomorski pa teče preko Luke Koper. Zato bom v nekaj besedah predstavil njihovo poslovanje.

1.2.1 Intereuropa

Koncern Intereuropa ponuja celovite logistične rešitve, predvsem pa so osredotočeni na cestni promet. Poglavitne razvojne usmeritve koncerna so razvoj celovitih logističnih rešitev in produktov v okviru področij kopenskega in interkontinentalnega prometa ter logističnih rešitev. V prejšnjih letih se je omenjala predvsem zaradi afere Čehov-logistični terminal Moskva. Prav zaradi tega terminala je podjetje delovalo z izgubo. Terminal, ki je stal skoraj 150 milijonov, se je pokazal za zgrešeno naložbo. Lansko leto je družba terminal prodala, prav tako pa je bilo izpeljano finančno prestrukturiranje, ki je vključevalo dezinvestiranje, dokapitalizacijo s konverzijo dela bančnih dolgov v kapital družbe in dolgoročno reprogramiranje preostanka dolgov.

Letos družba posluje na novih temeljih in brez dragega terminala Čehov-Moskva. To pomeni, da ima podjetje manj prihodkov, vendar tudi manj obveznosti. V prvem trimesečju leta 2013 je koncern ustvaril 39,9 milijona evrov prihodkov od prodaje. Izid poslovanja je bil 2,3 milijona, čisti dobiček pa milijon evrov. Vse te številke so v primerjavi z lanskim letom manjše vendar v skladu s poslovnimi pričakovanji.

V letošnjem letu kot glavna izziva, s katerima se morajo soočiti, predstavljata vstop Hrvaške v EU in krepitev prodaje kompleksnih logističnih storitev s pomočjo informacijske sledljivosti blaga in naročil. Podjetje si je po težavah znotraj le-tega uspešno opomoglo, vendar posluje v manjšem obsegu kot pred gradnjo predragega centra v Rusiji (Intereuropa v letu 2013 načrtuje nižje prihodke od prodaje, 2012).

1.2.2 Luka Koper

Edino slovensko tovarno pristanišče je Luka Koper. Ključna prednost našega pristanišča v primerjavi z drugimi pristanišči v severnem Jadranu je geografska lega, ki azijskim ladjarjem omogoča krajšo in hitrejšo pot do našega pristanišča v primerjavi s severnoevropskimi in kratka povezava z gospodarsko pomembnim tržiščem v zaledju kot so Avstrija, Madžarska, Češka, Slovaška, jug Nemčije. Kot glavna konkurenca Kopru se izpostavljajo italijanski Trst in Ravena ter hrvaška Reka, slednja predvsem z vstopom Hrvaške v Evropsko skupnost. Čeprav ima Luka Koper v svojih načrtih gradnjo tretjega pomola in poglobitev pristanišča, je veliko bolj odvisna od svoje železniške povezave z zaledjem glede na to, da večino tovora pretovorijo po železnici. Zato lahko zaključimo, da vključevanje pristanišča Koper v koridor predstavlja enega najpomembnejših prometnih elementov na nacionalni ravni.

V prvem četrtletju letošnjega leta nadaljujejo uspešno poslovanje, saj so pretovorili 4,48 milijona ton blaga, kar predstavlja tri odstotno rast v primerjavi z letom 2012. Najboljši rezultati so se pokazali na področju generalnih tovorov (48 odstotna rast), medtem ko je najbolj nazadoval pretovor tekočih tovorov (24 odstotni padec). Predvsem skrbi rahel padec dveh najbolj donosnih vrst tovarov, in sicer kontejnerjev in avtomobilov. Pri avtomobilih se zazna globalni trend padanja prodaje, vendar Koper ostaja drugo pristanišče v Sredozemlju za Barcelono po številu pretovorjenih avtomobilov. Za zmanjšanje pretovora kontejnerjev, po besedah uprave, lahko krivimo orkansko burjo, ki je dva tedna onemogočala kontejnerski promet. Prav tako vse več tovarov prevzame pristanišče v Trstu, saj je naše pristanišče preplitvo in onemogoča dostop vsem tovarnim ladjam (Luka Koper bo z 20-milijonskim posojilom refinancirala obveznosti, 2013).

1.2.3 Slovenske železnice

Podjetje Slovenske železnice d.o.o. (v nadaljevanju SŽ) je slovenski operater v železniškem prometu. V zadnjih letih izboljšuje svoje poslovne izide predvsem na račun tovarnega prometa. Vzrok temu je predvsem majhnost države, kar pomeni manjša koncentracija prebivalstva, ki bi koristili železniški promet in seveda zapostavljenost s strani države, ki je v zadnjih dvajsetih letih vlagala predvsem v cestno transportno omrežje.

Skupina SŽ je leto 2012 končala s čistim dobičkom v višini 2,4 milijona evrov, kar bistveno presega načrte in lanskoletni rezultat. Na zadnji dan leta 2012 je bilo v podjetju zaposlenih 8.179 ljudi.

Za leto 2013 predvidevajo rast transportnih prihodkov tovarnega prometa v višini 4,2 odstotka. Predvideno je, da bodo tovarni vlaki v letošnjem letu prepeljali 16,5 milijona ton tovarov, kar je 1,6 odstotka več kot lani. Opravili naj bi tudi 3.631 milijonov netonskih kilometrov, kar znaša 2,6 odstotka več od ocene za leto 2012 (Skupina Slovenske železnice leta 2012 izboljšala poslovne rezultate, 2013).

2 ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA V SLOVENIJI

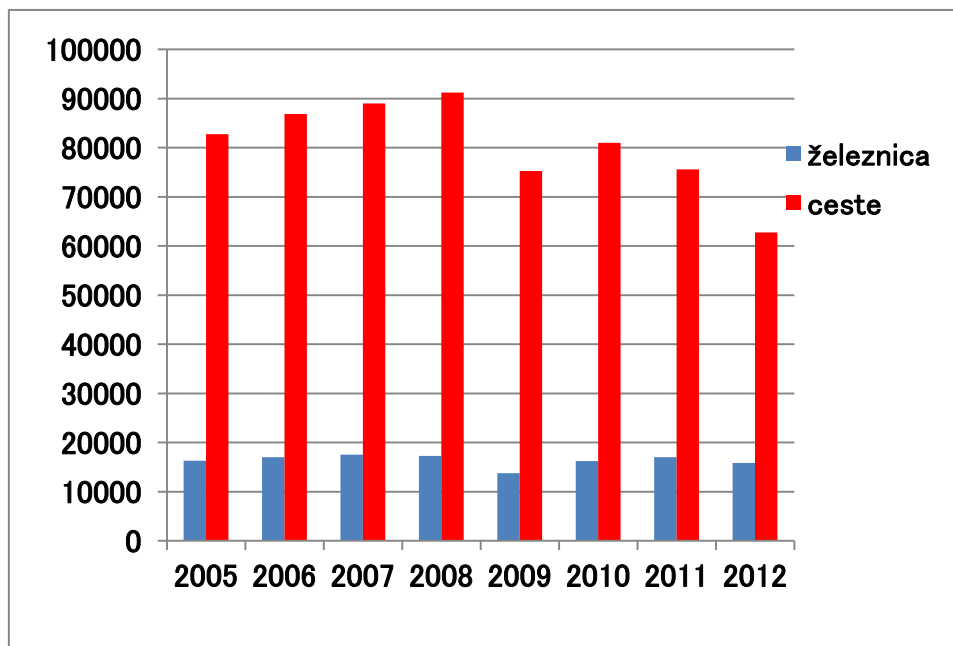
Na slovenskem imajo železnice dolgo tradicijo predvsem po zaslugi Avstro-Ogrske države. Prvi vlak je tako v Slovenijo pripeljal že leta 1846 v sklopu povezave med Dunajem in Trstom, ki je bila dokončana leta 1857. Danes ima Slovenija skupno 1288 km železniških prog, od teh je dvotirnih 331 km, ostalo pa so enotirne proge. Elektrificirano je 516 km prog. Najhitrejši vlak je Pendolino EMS, znan pod imenom ICS in zmore hitrost do 160 km/h. Vlak zmore tudi večje hitrosti, vendar je zaradi zastarele infrastrukture hitrost omejena. Za vleko tovornih vlakov se uporabljajo dizelske lokomotive in večsistemske električne. Večina dizelskih vlek je Fiatove proizvodnje letnik 1973. Večsistemske lokomotive so Siemensove proizvodnje, za katere se je v Sloveniji uveljavilo ime Živa. Te lokomotive lahko delujejo v različnih napetostih in tako niso omejene z napetostjo proge. Starost lokomotiv je v povprečju dvajset let. Slabo stanje infrastrukture ne vpliva na varnost, vendar so zaradi nje omejene hitrosti in zmogljivost števila vlakov na posameznih progah. Tu pridejo do izraza predvsem geometrijske značilnosti prog, ki so ostale takšne kot pred 150 leti, saj večinoma potekajo po istih trasah. Eden ključnih dejavnikov je radij v ovinkih, saj če bi le-ta bil večji, bi omogočal večje hitrosti vlakov. Na novejših progah v tujinah lahko to opazimo.

Za primerjavo lahko omenim dva podatka:

- na desetem evropskem koridorju Hamburg–Istanbul sta samo dva odseka enotirne proge in sicer Jesenice–Ljubljana in pa Niš–Sofia;
- na petem evropskem koridorju je samo en odsek proge, ki ne zagotavlja osne obremenitve 22,5 ton, in sicer Zidani Most–Šentilj–državna meja.

Zaradi tega velik del tovornega prometa po Sloveniji in preko nje poteka po cesti. Tako je vse od osamosvojitve, po vstopu v Evropsko Unijo pa se je delež samo še povečal. Po letu 2008 se je recesija v večini evropskih držav odrazila tudi v transportnem sektorju, tako da Slovenija še danes ni dosegla obsega pred tem letom. Največji delež tranzita se v Sloveniji prevaža po 6. evropskem prednostnem koridorju (TEN-T), tako je eden najpomembnejših odsekov med Divačo in Ljubljano. Tu se letno prepelje po cesti okoli 11 odstotkov tovora, ki je namenjen na ta koridor, po železnici pa delež tovora namenjenega na 6. koridor na tem odseku znaša kar 70 odstotkov. Še vedno lahko vidimo, da se po cesti prepelje bistveno več blaga kot po železnici. V letu 2009 lahko zaznamo velik padec v cestnih prevozih, medtem ko je padec v železniškem prometu bil manj občuten. Iz tega lahko ugotovim, da je cestni promet veliko bolj odvisen od trenutnih gospodarskih razmer, medtem ko je pretovor po železnici veliko bolj tog in na njega kratkotrajno krizno obdobje nima tako velikega vpliva (Kranjec, 2013).

Slika 2: Grafični prikaz prepeljanega blaga v Sloveniji v tonah (1000)



Vir: Blago prepeljano v Sloveniji v tonah, 2013

2.1 Uvedba digitalnega radijskega sistema GSM-R

Projekt, ki se je vlekel iz leta 2008 in mu je grozilo celo, da bo ostal brez evropskih sredstev, je Slovenija uspešno prijavila za evropska sredstva iz Kohezijskega sklada. Skupna vrednost projekta je 150 milijonov evrov, od tega bo Slovenija iz Kohezijskih skladov pridobila 100 milijonov. Gre za vzpostavitev digitalnega radijsko komunikacijskega sistema na celotnem slovenskem javnem železniškem sistemu. Zgrajeno bo železniško radijsko omrežje v dolžini 960 kilometrov. Dela zajemajo gradnjo kabelskih tras in kabelskih povezav. Postavljeno bo 250 baznih postaj oziroma stolpov GSM-R. To bo omogočalo vzpostavitev centralnega nadzornega sistema za novo omrežje. Uvajanje sistema je predvideno najprej na glavnih progah, kasneje pa tudi na regionalnih. S tem bi slovenska železniška infrastruktura pridobila predvsem na varnosti prometa, z druge strani pa lahko pričakujemo tudi malo boljšo pretočnost in križanje vlakov (Nemeš, 2013).

2.2 Modernizacija proge Pragersko–Hodoš

Železniški odsek Pragersko–Hodoš leži na V. evropskem prometnem koridorju in je del vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) oziroma osi Lyon–Trst–Divača/Koper–Ljubljana–Budimpešta–meja z Ukrajino. Hkrati je to edini odsek železniške povezave na tem koridorju, ki še ni elektrificiran. Z razvojem te smeri lahko svojo priložnost izkoristi predvsem Luka Koper, katere glavne smeri tovora tečejo proti Madžarski, Slovaški, Češki, Poljski in Ukrajini.

Dela na progi Pragersko–Hodoš so se začela letos poleti in naj bi bila končana do konca leta 2015. Projekt je ocenjen na 329,8 milijona evrov, od tega bo 166,2 milijona evrov prispeval Kohezijski sklad. Projekt je predviden v dveh fazah. Najprej elektrifikacija 109 kilometrov obstoječe proge od Pragerskega do državne meje z Madžarsko. V prvi fazi bo potekala tudi rekonstrukcija petih postaj, devetih postajališč in obnovitev ali zamenjava šestih jeklenih mostov. Prav tako se bodo gradile nove elektro napajalne postaje, in sicer pet in v prvi fazi je vključena postavitve protihrupne zaščite. V drugi fazi projekta bo zgrajenih 19 izvennivojskih križanj, 27 nivojskih prehodov bo zavarovano z avtomatskimi zapornicami, medtem ko bo 32 nivojskih prehodov ukinjenih. Pri izvedbi druge faze Slovenija prav tako predvideva sofinanciranje iz evropskih sredstev (Karba, 2013).

Z modernizacijo nivojskih prehodov, izvedbo podhodov na železniških postajah, rekonstrukcijo, elektrifikacijo in nadgradnjo železniške proge bodo vlaki na tem odseku lahko dosegali hitrosti do 160 km/h, poboljšana pa bo tudi nosilnost.

2.3 Drugi tir

Trenutna proga Divača–Koper ima trenutno maksimalno dovoljeno osno obremenitev 22,5 ton, medtem ko največja dovoljena progovna hitrost za tovarne vlake znaša med 70 km/h do 75 km/h. Leta 1976 je bila izvedena elektrifikacija proge, vozna mreža pa se napaja iz elektro napajalnih postaj Divača, Črnotiče in Rižana. Promet na progi je daljinsko voden s postaje Hrpelje–Kozina. Trenutna zmogljivost obstoječe modernizirane proge je 82 vlakov na dan, kar v primeru maksimalne obremenitve tovornih vlakov in mešanega prometa znaša 14.264.159 neto ton letno. Še vedno poteka modernizacija proge, ki je pred tem imela prepustnost 72 vlakov dnevno. Za izvedbo del na tovorni postaji Koper in urejanje nivojskega prehoda Sežana bo letos razpisan razpis, dela pa naj bi bila končana do konca leta 2014.

Tabela 1: Prepustna in prevozna zmogljivost prog med Divačo in Koprom

Zmogljivost	Brez investicije	Z investicijo	
	Obstoječa proga	Modernizirana obstoječa proga	Nova enotirna proga
Prepustna	72,0 (82,0)*	102,0	129,0
	vlakov na dan	vlaka na dan	vlakov na dan
Prevozna	9,2(14,3)*	14,2	27,5
	mio neto ton v letu	mio neto ton v letu	mio neto ton v letu

*zmogljivost obstoječe proge po končani modernizaciji

Vir: A. Godec & L. Jurše, *Evropski prometni koridorji preko Republike Slovenije in nova železniška proga Divača-Koper*, 2010, str. 381.

2.3.1 Glavni problemi obstoječe proge

Med glavne probleme obstoječe proge spada kar 8 majhnih postaj na kratki razdalji, kar pomeni, da so koristne dolžine postajnih tirov prekratke. Tovorni vlaki se morajo pogosto ustaviti na železniški postaji, da potniški promet poteka po voznem redu in tu se pojavi drugi problem, saj je izvoz iz postaj otežen zaradi velikih vzponov takoj po postajah, to prinaša večje stroške, večjo porabo električne energije, kar slabo vpliva tudi na okolje. Na teh majhnih postajah manjka odstavnih tirov, hkrati pa koristna dolžina tirov ne omogoča odprave vlakov, ki so zaradi spremembe strukture tovora vse daljši. Ozko grlo predstavlja tudi železniška postaja Divača, kjer trenutno ni zadovoljive infrastrukture za hitro manipulacijo s tovorom iz Kopra (Ogrin, 2012). Zaradi vsega tega se pojavijo problemi tudi na tovarni postaji v Kopru, ker vlaki ne morejo izvoziti iz postaje in se kopičijo na postaji, predvsem ob konicah, to zahteva posebno izvedbo organizacijskih ali tehničnih ukrepov, kar predstavlja nove stroške za prevoznika. Dnevno tako iz tovarne postaje Koper izvozi okoli deset kontejnerskih tovornih vlakov. Sama proga se zaradi svojega naklona uvršča med gorske proge, zato sta pri vzponu potrebni dve ali celo tri lokomotive.

2.3.2 Nova proga

Gradnja nove proge Divača–Koper je ena od razvojnih nalog Republike Slovenije na področju železniškega omrežja v Sloveniji in je predvidena v naslednjih razvojnih dokumentih Republike Slovenije (Godec & Jurše, 2010):

- Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS; ur. l. RS, št. 76/04.);
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023 (Služba Vlade RS za razvoj; 2006);
- Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji (Vlada Republike Slovenije, 2005);
- Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI; ur. l. RS, št. 13/96);
- Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013 (OPROPI/ prioritetni projekti; RS Služba Vlade Republike Slovenije za upravo in regionalno politiko; 2008).

2.3.3 Cilji gradnje nove proge

Glavni cilj gradnje nove proge je odprava ozkega grla na relaciji Divača–Koper. Luka Koper bi po predvidevanjih že do leta 2018 dosegla maksimalno zmogljivost s trenutnim tirom, kar ne bi dovoljevalo razvoja s sodobno in varnejšo železniško infrastrukturo, ampak bi še povečali tovarno obremenjenost slovenskih cest. Z izgradnjo drugega tira bi pridobili prepustno zmogljivost 129 vlakov dnevno samo na novem odseku te proge. Drugi tir bi svoje dobre učinke prenesel tudi na obstoječo progo. S progo bi se spremenila

celotna organizacija prometa, saj bi vlaki na tej progi vozili le v smeri Divača–Koper, kar bi povečalo zmogljivost obstoječega tira na 102 vlaka dnevno. Skupaj bi torej iz sedanje prepustnosti 82 vlakov/dan prišli do 231 vlakov/dan, kar znaša skoraj 300 odstotkov.

Nova proga dopušča tudi večjo osno obremenitev vlakov, kar pomeni, da bi se ob rahlem zmanjšanju prevozne zmogljivosti obstoječe proge in dodano prevozno zmogljivostjo drugega tira le-ta povečala s 14.264.159 neto ton letno na 27.485.843 neto ton letno (Koražija, 2013b).

S progo bi se čas potovanja skrajšal za več kot polovico zaradi večje dovoljene hitrosti na drugi progi, ki naj bi znašala 160 km/h. Potek proge omogoča manjši upor zaradi nižjega naklona proge, skupaj s krajšo progo bi svoje dobre učinke drugi tir prenesel tudi na okolje, saj bi se občutno zmanjšala poraba električne energije.

Število križanj vlakov bi se zmanjšalo zaradi uporabe obstoječega moderniziranega tira za promet v eno smer. Skupaj s preusmeritvijo veliko tovora iz cestnega v železniško prometno omrežje bi bistveno vplivali tudi na varnost prometa ter zmanjšali škodljive vplive cestnega prometa na okolje.

Slika 3: Obstoječa in predvidena trasa drugega tira



Vir: Trasa drugega tira določena, 2012

Faza gradnje nove proge obsega:

- gradnja enotirne proge v skupni dolžini 27,101 km;
- gradnja 8 predorov v skupni dolžini 20,322 km;
- gradnja 3 viaduktov v skupni dolžini 1,140 km;
- gradnja 4 mostov v skupni dolžini 190,3 m;
- gradnja enega prometnega mesta – Črni kal (izogibališče);
- elektrifikacija proge;
- gradnja elektro-napajalne postaje Črni kal;
- opremljanje proge s sodobno telekomunikacijsko opremo;
- priključek nove proge na obstoječo progo Divača–Koper.

2.3.4 Vloga Italije pri izgradnji

Po javni razgrnitvi načrtov še vedno ostaja ugotavljanje čezmejnih vplivov na sosednjo Italijo, kar je eden zadnjih korakov, ki jih mora Slovenija storiti pred sprejetjem okoljevarstvenega soglasja in gradbenega dovoljenja. Ta pa ima pri tem projektu posebno vlogo. Na samo gradnjo sicer ne more vplivati, vendar mora po veljavni zakonodaji tudi ona prižgati zeleno luč za sam začetek izgradnje drugega tira.

Italija je sicer oceno o čezmejnih vplivih prepustila Furlaniji - Julijski krajini, ta pa je za stališče zaprosila tržaško pokrajinsko upravo. Člani tržaškega pokrajinskega sveta pa so v začetku leta na seji zahtevali dodatne študije in zagotovila Slovenije, da drugi tir ne bo negativno vplival na okolje na italijanski strani. Stališče tega organa je obvezno, ni pa obvezujoče za končno stališče Italije. Po razpravah sodeč poskušajo v Italiji na vsak način prikazati negativne vplive gradnje na okolje v Italiji. Eden glavnih očitkov se nanaša na specifikacijo proge, ki naj bi potekala predvsem v predorih skozi Kras, to naj bi imelo negativne vplive na podtalnico, s katero se oskrbuje Trst in okolica. Prav tako so izrazili skrb glede možnih nesreč v teh predorih in načine reševanja. Moteč je tudi viadukt v dolini Glinščice, tu gre predvsem za vizualni vpliv in hrup (Šuligoj, 2013b).

Vse pogostejše se omenja tudi tako imenovana okoljska trgovina, ki spremlja politične in diplomatske odnose med dvema državama. Italija v to vprašanje vključuje izgradnjo plinskega terminala v Tržaškem zalivu, do katerega se je Slovenija izrekla odklonilno. Italija želi pozitiven odgovor Slovenije, čeprav je med tema projektoma velika razlika, izgradnjo terminala ne podpira tudi italijansko lokalno prebivalstvo, medtem ko z izgradnjo drugega tira v Sloveniji ni tako.

2.3.5 Trenutno dogajanje

V začetku leta 2013 naj bi bil projekt pripravljen za objavo razpisov in izvedbo. V tem času pozorno spremljam dogajanje o izgradnji drugega tira, vendar kot kaže, je zaradi politične krize projekt na stranskem tiru. Kot vse kaže, še poteka zaključevanje državnega

prostorskega načrta, pridobivanje gradbenega dovoljenja, pridobivanje okoljevarstvenih soglasij in zemljišč. Sicer pa sam projekt, vreden kar 1,3 milijarde evrov, še nima finančne konstrukcije. Zaradi pomanjkanja zanimanja za javno-zasebno partnerstvo država optimistično pričakuje financiranje znotraj evropskih sredstev in posojila Evropske investicijske banke ter ostalih finančnih institucij (Prihodnje leto že razpisi za drugi tir Koper-Divača, 2012).

Skupna investicija znaša torej okoli 1,3 milijarde evrov, do sredine leta 2013 pa je za projekt bilo porabljenih 37 milijonov evrov (Koražija, 2013c):

- 8,4 milijona od uporabnin železniškega omrežja (denar vložen v odkup zemljišč);
- 18,8 milijona projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja;
- 5,1 milijona so stale geološke in geomehanske raziskave Krasa;
- 2,3 milijona je stala revizija projekta za gradbeno dovoljenje;
- 2,3 milijona so v letu 2011 in 2012 stali stroški vodenja projekta nove proge.

Medtem pa tako Luka Koper kot tudi Slovenske železnice v vseh svojih poročilih in ciljih za prihodnost omenjajo drugi tir kot prioriteto. Luka Koper postavlja to pred poglobitev in izgradnjo tretjega pomola, ki bi brez transportnih možnosti ostal neizkoriščen. Slovenske železnice pa poudarjajo, da bi se z dobro infrastrukturo tovorni promet povečal. S tem jasno nakazujejo na to, da slovenski nacionalni železniški operater postavlja tovorni promet pred potniškega (Izgradnja drugega tira Koper-Divača je nujna, 2012).

Kot vse kaže, v Sloveniji manjka predvsem politične volje. Vse prepogosto zasledim v sredstvih javnega obveščanja, kako ministri za promet obtožijo svoje predhodnike, ali pa naslednike za zastoj pri projektu, ki traja že več kot dvajset let. Zadnje pol leta lahko tako zasledimo izjave ministra, ki je iz svoje podpore projektu povsem spremenil svoja stališča in celo dejal, da je potrebno v dveh letih pripraviti nove projekte, saj je trenutna predvidena trasa predraga, sam pa bi raje posodobil tir iz leta 1967.

Zanimivo je, da je država izdala gradbena dovoljenja za dovozne poti do predvidenega gradbišča in za prestavitev daljnovodov na sami trasi, vendar se del, kot tudi priprave razpisne dokumentacije, še nihče ni lotil (Cirman, 2012). Ker priprava razpisa in vse potrebne dokumentacije zahtevajo vsaj pol leta, in če k temu dodamo še pol leta, potrebnega za izbiro izvajalca, lahko uvidimo, da se tudi sedaj projekt vse bolj odmika v prihodnost. Prave volje za gradnjo očitno v vseh teh letih Slovenija še očitno ni našla. Zato se lahko le vprašamo ali bo tudi nova finančna perspektiva Evropske unije za leta 2014–2020, kateri grozi zmanjšanje sredstev s 50 milijard na 36 milijard evrov, pretekla brez udeležbe slovenskega projekta Koper–Divača.

2.4 Projekt Emonika

Čeprav je sam projekt predvsem osredotočen na potniški promet, bi sama realizacija letga pomembno pokazala željo Slovenije po modernizaciji železniškega omrežja, kajti z vidika potniškega prometa lahko rečem, da je le železniška postaja Ljubljana lahko evropsko primerljiva in zanimiva tujcem. Kot dokaz temu lahko omenim, da je Slovenija 1. januarja 2010 liberalizirala potniški promet, kar pomeni, da se bi tuja podjetja lahko prijavila za opravljanje te storitve. V treh letih ni bilo nobene prijave, kar jasno kaže na to, da ta segment za tujce ni privlačen. Sam projekt Emonika pa predstavlja tudi precejšen finančni zalogaj za Slovenske Železnice, ki sodelujejo pri njem.

Projekt je celovita zasnova železniške postaje v Ljubljani, ki naj bi se razprostirala na površini 200.000 kvadratnih metrov in naj bi po ocenah stal od 250 do 300 milijonov evrov. Sam projekt je bil razpisan v oktobru leta 2002, vendar do danes resnih gradbenih del na tem območju ni bilo. Zapleta se predvsem, zanimivo tako kot pri drugem tiru, pri gradbenem dovoljenju in nakupu zemljišč (Država s 25-milijonsko pomočjo za projekt Emonika, 2013). Prav tako imajo še drugi znani problem pri vseh naših gradbenih projektih – zaradi zamud in veliko časa pretečenega od samih načrtov do izvedbe, se je projekt tudi močno podražil, že sam komunalni prispevek naj bi se v teh letih, ko se na projektu ni premaknilo nič, povečal za dobrih deset milijonov evrov, kar vsekakor ni zanemarljiva številka. Tako sedaj tuji investitorji nočejo nadaljevati z deli na projektu, saj hočejo dobiti zagotovilo države da bo pokrila, te tako imenovane nepričakovane stroške (Pahor, 2013). Tako lahko vidimo, da za zastoje na nekaterih projektih ni kriva ekonomska kriza, ampak spreminjanje predpisov, ki povečujejo stroške. Po drugi strani pa kaže na neučinkovitost države, ki mora na koncu s sofinanciranjem pokrивati stroške zamude, ki jih povzroča sama. Zdi se, da se je država odločila za sofinanciranje gradbenih del predvsem v poizkusu, da bi povečala zaposlenost.

3 PROJEKTI SOSEDNJIH DRŽAV

Slovenija ima nekaj strateških prednosti pred sosednjimi državami, ki pa jih vztrajno izgublja: pristanišče, vpeto v mednarodne transportne tokove, kjer nas prehiteva Italija, najlažja prehodnost zaledja pristanišč proti vzhodni in srednji Evropi, kjer izgubljammo v primerjavi z Avstrijo in seveda članstvo v EU, ki je bilo velika prednost pred Hrvaško, vendar smo tudi to zapravili.

V tem delu naloge bi želel predvsem predstaviti projekte, ki jih sosedje načrtujejo, izvajajo, ali pa so že uspešno zaključeni. Ti projekti predstavljajo za Slovenijo velik izziv, kajti vse bolj se sklepa krog železniške infrastrukture okoli Slovenije.

3.1 Madžarska

Madžarska se v slovenski javnosti predstavlja predvsem kot trg za Luko Koper. Madžarska ima res velik razvojni potencial od vstopa v EU in pojava tujih vlagateljev,

predvsem avstrijskih. Vendar moramo ta trg gledati tudi z drugačnega zornega kota, če si Madžarsko predstavljamo kot vrata naprej proti vzhodni Evropi, lahko kaj kmalu ugotovimo, da do teh vrat ne pelje samo pot skozi Slovenijo, ampak lahko na ta vrata potrkajo tudi Avstrija in Hrvaška. S tega vidika je pomembna celotna železniška povezava skozi Slovenijo od Kopra pa do Hodoša.

3.1.1 Železniške povezave

Madžarska je trenutno usmerjena predvsem v povezovanje Budimpešte z ostalimi Evropskimi mesti. To predstavlja še eno odlično priložnost za tovor iz slovenskega pristanišča, saj bi z učinkovitimi in hitrimi progami pridobila na konkurenčnosti tudi Luka Koper. Državno železniško podjetje MAV kot njihove primarne povezave navaja naslednje poti:

- Budimpešta–Bratislava–Brno–Praga–Berlin–Hamburg;
- Dunaj–Győr–Budimpešta–Temišvar–Bukarešta–Konstanta/Varna/Burgas;
- Lyon–Torino–Milano–Ljubljana–Budimpešta.

Še nedolgo tega je potovalna hitrost tovara na Madžarskem znašala okoli 3 km/h, saj je tovor potreboval skoraj 4 dni od vstopa do izstopa iz države. Ker pa bi vse to radi skrajšali na vsega en dan, so se lotili modernizacije sistema tudi s pomočjo posojil Kitajske.

Za nas zanimiva dela se odvijajo na progi Boba–Bajasenye. Lansko poletje je avstrijsko podjetje začelo prenavljati signalizacijo in elektrifikacijo na 101 km dolgem odseku proge, ki leži na petem TEN-T koridorju med Lyonom in ukrajinsko mejo. Potovalna hitrost tako potniških kot tovornih vlakov se bo s 160km/h dvignila na 200km/h (Thales Austria to provide ETCS Level 2 for Hungarian rail line, 2012).

Modernizacija proge proti Dunaju se je začela že z vstopom v EU. Nekdaj je tu veljalo preko 70 omejitev hitrosti za vlake, danes je omejitev hitrosti 160km/h, z le tremi manjšimi omejitvami. Prav tako so prenovili postaje ob progi in mejno postajo v Hegyeshalomu. Vse to je pripomoglo k temu, da se je čas potovanja prepolovil iz štiri do pet ur na dve uri in pol.

Država je podpisala tudi sporazum s Srbijo o modernizaciji proge med Budimpešto in Beogradom, ki naj bi čas potovanja skrajšala s sedanjih osem ur na tri do štiri ure. Vrednost del na 400 km proge, po kateri bodo vlaki vozili s 160 km/h, znaša 1,5 milijarde evrov. Denar bosta državi črpali iz posojila Kitajske, ki je na voljo za države srednje Evrope (MoU signed for EUR 1.5bn Serbian-Hungarian railway project, 2013).

V tem trenutku so torej proge bazirane predvsem na okolici Budimpešte. Takšna organizacija prometa pa ne ponuja dobrih pogojev za tranzitni promet. Tega se zavedajo

tudi Madžari, ki si želijo, da bi njihova država postala most med vzhodom in zahodom in očitna izbira, kadar želi nekdo prepeljati tovor v tej smeri.

3.2 Avstrija

Morda lahko naše severne sosedes smatramo kot največje konkurente. O njihovih načrtih ne slišimo veliko, za večino njihovih projektov pa slišimo, ko se že začnejo dela. O njihovi organiziranosti priča tudi to, da imajo Avstrijske železnice ÖBB hčerinsko podjetje ÖBB Infra, ki ima tudi svojo spletno stran o infrastrukturi in delih na železniških odsekih, medtem ko na strani SŽ lahko pod rubriko infrastruktura najdemo le nekaj slik.

Podjetje ÖBB je bilo ustanovljeno leta 2009 in je v celoti v državni lasti. Letno v železniško infrastrukturo v Avstriji investira 2 milijardi evrov. Med njihovimi cilji pa lahko jasno zasledimo tudi razvoj Jadransko-Baltske osi (Pottendorferjeva linija, predor Semmering, Koralpska železnica) in razvoj terminala v Gradcu.

Avstrija je že leta 2011 sprejela program, po katerem je začela prenavljanje železniških terminalov in postaj. Po tem programu naj bi do konca leta 2014 obnovili 100 postaj, Avstrijske železnice (ÖBB) bi s takšno prenovo železniške infrastrukture povečala kapaciteto vlakov z 7.000 na 9.000 dnevno (Austria to modernise rail network, 2013).

3.2.1 Železniški projekti

Avstrija se je v skladu z Jadransko-Baltskim koridorjem lotila predvsem dveh projektov. Prvi je predor Semmering. Stara železnica je bila zgrajena pred 150 leti in je zaradi svojega nagiba in poteka poti bila uvrščena na Unescov seznam kulturne dediščine. Ker posegi v takšne objekte niso dovoljeni, so se v Avstriji odločili, da to ozko grlo odpravijo z gradnjo predora. Ozko grlo je ta del železnice predstavljal zlasti za tovorni promet, saj je zaradi naklona proge tovorni promet tukaj lahko potekal le pod omejitvami. S tem upajo, da bodo ostali privlačni za evropske prometne poti. Poleg povečanja kapacitete prepustnosti za tovorni promet bo ta odsek tudi skrajšal čas potovanja med Dunajem in Gradcem za pol ure.

Maja 2012 so se začela dela na predoru dolgem 27,3 km, ki bo skrajšal sedanji odsek Semmerinške železnice, ki je dolg 41 km. Dela v vrednosti 3,1 milijarde evrov bodo zaključena leta 2024.

Drugi zelo pomemben projekt s slovenskega stališča pa je Koralpska železnica. Predstavlja veliko konkurenčno prednost, saj predstavlja hitro povezavo italijanskih pristanišč s trgov, ki ga delijo z Luko Koper. Ta predstavlja za Avstrijo pomembno prometno vozlišče, saj bo bistveno izboljšala dostopnost južne Avstrije in nasploh celi regiji odprla različne gospodarske možnosti. Velik vpliv bo čutil tudi potniški promet, saj se bo čas potovanja med Celovcem in Gradcem s treh ur zmanjšal na vsega uro.

Čeprav je predvideno dokončanje projekta leta 2022, deli proge že obratujejo. Primarno je namen proge intermodalni transport. Kar 570 milijonov evrov je bilo zagotovljenih samo za izgradnjo predora Koralm. S svojimi 32,5 km bo to najdaljši predor v Avstriji, ko bo končan. Dela v predoru na odseku železnice med Celovcem in Gradcem na Baltsko-Jadranskem koridorju bodo končana do leta 2018, s tem bo z učinkovito železniško povezavo povezana dva največja kraja v pokrajini Štajerska in Koroška (Koralmbahn Graz-Klagenfurt, 2013).

Avstrija bo torej odpravila dve njhovi največji ozki grli in to v ne tako daljni prihodnosti. Do sedaj je transport preko Slovenije potekal hitreje in ceneje, z odpravo ozkega grla pri Semmeringu in navezavo Koralpske železnice z Italijansko tako imenovano Pontebbana železniško linijo pa lahko pričakujejo velik premik tovarnega prometa na to povezavo.

3.2.2 Cargo center Graz

Konec junija letos je deseto obletnico obstoja praznoval Cargo center Graz. Pred desetimi leti se je pojavilo eno izmed prvih javno-privatnih partnerstev, kar se tiče infrastrukturnih projektov v Avstriji blizu Gradca točneje v kraju Werndorf. Od takrat do danes je bilo v projekt vloženih preko 110 milijonov evrov. Objekt za multimodalni transport se je odprl leta 2003. Cilj le-tega je bil krepitev blagovnih tokov proti severu in jugovzhodni Evropi. Prav tako je pomagalo Gradcu pri krepitvi svojega poslovnega območja, skupaj z njim pa je zajel še sosednje regije na Koroškem, Gradiščanskem, zahod Madžarske in Slovenijo. CCG se je uveljavil kot sodoben distribucijski center tovora s terminali za multimodalni cestni in železniški transport. Objekt za kombiniran prevoz tovora je opremljen s štirimi avtomatiziranimi tiri, dolgimi 700 metrov in z dvema žerjavoma za kontejnerski transport. V zadnjem času občutijo posledice recesije v Evropi, saj se jim je promet nekoliko zmanjšal. Letna količina pretovorjenega tovora je okoli 100.000 TEU v letu 2012. Dnevno pretovorijo preko 30 tovarnjakov in veliko blaga preko železnice, vse skupaj okoli 3500 ton dnevno. Z železnico v samem CCG upravlja štajerska železniška družba Steiermärkische Landesbahnen. Ta je leta 2010 prevzela vodenje in vzdrževanje železniške infrastrukture na območju terminala s pogodbo veljavno do leta 2034. Število podjetji, ki so delovala v sklopu centra, je iz začetnih osem narastel na današnjih dvajset, med njimi so mnoga mednarodno poznana podjetja, kot so: Dachser Austria, DB Schenker, DHL Freight, Duvenbeck Logistics, Gebrüder Weiss, Hödlmayr Logistics in ostali (Cargo Center Graz wants to implement more vlock trains and logistics projects, 2013).

Trenutna razvita območja na področju CCG zajemajo 700.000 kvadratnih metrov. Za v prihodnje so se dogovorili za sodelovanje z podjetjem Strauss&Partner in planirajo širitev na severno stran. Širitev, ki naj bi znašala okoli 150.000 kvadratnih metrov, je trenutno v pripravi, dokončana pa naj bi bila v roku 10 let. Prav tako si želijo v prihodnosti več tako imenovanih zbirnih vlakov, tu gre za vlak, ki je sestavljen iz več manjših pošiljk in jih logisti v zbirnih centrih sestavijo v večje pošiljke oziroma celotno vlakovno kompozicijo.

To bi radi dosegli v sodelovanju z večjimi dobavitelji in logisti med njimi tudi z Luko Koper.

3.3 Italija

Italija ima bogato zgodovino na področju železniškega transporta. Prva železniška povezava na Apeninskem polotoku je bila zgrajena leta 1839 v okolici Neaplja. Takrat je na tem območju bilo veliko manjših držav in kraljevin, vendar to kljub temu ni preprečilo hitre gradnje železniške infrastrukture predvsem na severu današnje Italije. Kot dokaz močne železniške industrije je bilo ustanovljeno tudi podjetje za proizvodnjo železniških komponent Ansaldo, ki v nekoliko spremenjeni obliki deluje še danes. V dvajsetem stoletju je železnica izgubljala položaj proti cestnemu transportu predvsem zaradi zamud in dolgega časa potrebnega za majhne razdalje. Na severu so uspeli z modernizacijo in sedaj lahko vlaki vozijo tudi do 300 km/h, vendar še vedno obstajajo velike razlike med severom in jugom.

3.3.1 Pontebška železnica

Sloveniji najbolj konkurenčna je tako imenovana železnica Pontebbana ali Pontebška železnica. Gre za 89 kilometrov dolgo dvotirno elektrificirano progo med Vidmom in Trbižem, ki spada v okvir povezave od Beljaka do Benetk. V deželi Furlaniji - Julijski krajini prečka južne Alpe.

Od novembra 2000 je na tej relaciji v uporabi nova železniška povezava, ki omogoča hitrosti do 180 km/h. Pri Vidmu prvih nekaj deset kilometrov proga poteka po trasi, ki je bila v uporabi do 1995, v kraju Karnija pa se trasa železnice spremeni in skozi predore in viadukte vodi do kraja Tablja (Pontebbo), kjer je železniška postaja in multimodalni terminal z navezavo na avtocesto A23. Potem se pot nadaljuje skozi predore in viadukte do Avstrijske meje in dalje proti Beljaku. S to novo progo med Vidmom in Trbižem so čas potovanja skrajšali s prejšnjih 100 minut na le 45 minut.

V tovarnem prometu je ta povezava odprla nove možnosti za celotno Padsko nižino. Na to povezavo se zanašajo predvsem pristanišča Trst, Benetke in Ravena. Večina vlakov je mešanih, veliko pa je cistern za prevoz goriva iz pristanišč proti srednji Evropi, avtomobilov in avtomobilskih delov iz Verone za Fiatove tovarne na Češkem in pa jeklo in produkti za jeklarno v Linz. Prav tako je povezan Interporto Padova, ki pokriva milijon kvadratnih metrov in premore več pokritih površin in hal namenjenih za transport in logistiko, kot celotna Slovenija skupaj.

3.3.2 Italijansko lobiranje

Italija je iz svoje zgodovine poznana, kot država, ki je s politiko velikokrat pridobivala, ne nazadnje tudi v svetovnih vojnah. Svojo politično moč in spretnost pa koristno izkorišča tudi pri vprašanjih gospodarske politike.

Že leta 2004 je Evropska komisija na čelu z Prodijem poskrbela, da je Luka Koper izpadla iz projektov TEN-T, a je slovenska vlada tedaj z lobiranjem vrnila v prednostne projekte dva enakovredna kraka od Divače do Trsta in od Divače do Kopra. V naslednjih letih je Italija uspešno zmanjševala pomembnost drugega tira v finančnih perspektivah v Bruslju, deloma je za to odgovorna tudi Slovenija s svojo neaktivnostjo. Naša zahodna sosedja je večkrat spreminjala potek trase in združitve njihove proge z drugim tirom, s čimer je zavlačevala prostorsko umestitev drugega tira v Sloveniji. Italiji je danes v interesu predvsem navezava Koper–Trst, s čimer bi Luko Koper povezali na baltski koridor preko Pontebške železnice, s tem pa bi se baltski koridor v celoti izognil Slovenije (Pavliha, 2012).

3.4 Hrvaška

Hrvaška ima v primerjavi z ostalimi sosedi najboljši geografski položaj, saj ima dolgo obalo ob Jadranskem morju, za njo pa leži veliko slabše razvitih držav, ki ponujajo veliko priložnost v prihodnosti. Velika slabost Hrvaške je do nedavnega bilo njeno čakanje na vstop v Evropsko unijo. To prednost je s 1. julijem 2013 Slovenija dokončno izgubila, saj je Hrvaška postala polnopravna članica (Drugi tir je nujen, 2012).

3.4.1 Luka Reka

Pristanišče v Reki je največje hrvaško pristanišče. Ima bogato zgodovino, ki sega v 13. stoletje. Največji del tovora je mešani tovor, naftni derivati in razsuti tovari. Večinski lastnik podjetja Luka Rijeka d.d. je država Hrvaška, ki pa podobno kot Slovenija pozablja na svoje največje pristanišče. Tako vsi, ki se ukvarjajo z Luko Rijeka opozarjajo, da se bo težko razvijala, če ne postane ena od državnih prioritet. S strani države potrebujejo pomoč predvsem pri gradnji ali obnovi železniške povezave z zaledjem. Tu se omenja rekonstrukcija obstoječe proge, ki ima nekaj ozkih grl predvsem na viaduktih in mostovih, ali pa gradnja nove proge Reka–Botovo. Z novo progo, ki bi bila namenjena zgolj tovarnemu prometu, bi se bistveno skrajšal čas, potreben za pot od Reke do Zagreba. Ta bi pomenila pomembno vstopno točko za morebitne kitajske investicije, ki se obetajo Hrvaški (Cvelbar, 2012). Konec leta 2012 je bila sprejeta rekonstrukcija obstoječe proge od Reke do Skradnika, ki je na pol poti do Zagreba. Prav tako naj bi zgradili nov devet kilometrski predor, skupna investicija pa naj bi znašala kar 3,6 milijarde evrov, od česar bi kar 3 milijarde črpali iz evropskih skladov, Hrvaška pa bi dodala 0,6 milijarde evrov. Zaradi velike investicije, ki znaša skoraj pol hrvaškega letnega proračuna in podobnih birokratskih ovir kot pri nas, mislim, da tudi to še ni njihova zadnja odločitev.

Velik problem Luke Reka pa je tudi njena prostorska omejenost. Zaradi pomanjkanja prostora je nujna izgradnja logističnega centra izven samega mesta Reka. Takšen načrt zahteva tudi izgradnjo sodobne luške opreme in dobre povezave med pristaniščem in samim logističnim centrom. Pomanjkanje prostora pa se čuti tudi ob želji, da se pristaniški terminali gradijo tudi na otoku Krku in v smeri kraja Bakar. Do leta 2017 naj

bi na kontejnerskem terminalu Brajdica s posojilom Svetovne banke, kapacitete povečali s sedanjih 150 tisoč na 1,5 milijona zabojnikov. Samo za primerjavo, trenutna zmogljivost Luke Koper je okoli 700 tisoč zabojnikov.

Rečani pa se poskušajo tudi uveljaviti na Baltsko-Jadranskem transportnem koridorju in sodelujejo tudi v projektu SETA, katerega cilj je definirati železniško najbolj optimalne povezave v jugovzhodnem delu Evrope. Velika želja je tudi boljša železniška povezava s Trstom. Svoje mesto želijo s pomorsko univerzo odpreti študentom vsega sveta in pritegniti najboljše kadre, da bi lahko s kakovostjo storitve konkurirali ostalim jadranskim lukam (Pajić, 2012).

3.4.2 Cargo center Zagreb

Cargo center Zagreb je eden bolj ambicioznih projektov Hrvaške. Po vzoru na Cargo center Gradec in v sodelovanju z le-tem, je Hrvaška skupaj z Hrvaškimi železnicami in Luko Reka zagnala ambiciozen projekt, po katerem naj bi v obrtni coni Dugo Selo pri Zagrebu na okoli milijon kvadratnih metrov zrastel moderen distribucijski center za jugovzhodno Evropo. Vrednost investicije je ocenjena na okoli 230 milijonov evrov. Ta projekt so partnerji pripravili že pred petimi leti, vendar se tudi na Hrvaškem podobno kot pri nas še danes ubadajo z administrativnimi ovirami. Zapleta se predvsem pri nakupu zemljišča. Občina poseduje le 10 od 80 hektarjev zemljišča, na katerih bi naj zrastel center. Trenutno so zemljišča v procesu denacionalizacije in vračanja zemljišč občini, vendar stvari potekajo prepočasi, da bi bil cel projekt zanimiv tujim vlagateljem (Prosen, 2012).

4 VPLIV GOSPODARSKE KRIZE

Globalna gospodarska kriza, ki je Evropo zajela leta 2009, je velike posledice pustila tudi v transportnem sektorju, ki je poleg nepremičninskega in gradbenega bil najbolj prizadet. Krčenje gospodarstva je ohromilo predvsem cestni transport, posledice pa je pustilo tudi na področju železniškega transporta.

Tabela 2: Blago prepeljano z železnico v tisoč tonah in indeks z baznim letom 2008 v posamezni državi

leto	Ind.08	Slovenija*	Ind.08	Avstrija*	Ind.08	Hrvaška*	Ind.08	Italija*
2008	100,00	17.271	100,00	121.579	100,00	14.851	100,00	95.810
2009	79,75	13.774	81,34	98.887	78,45	11.651	79,67	76.336
2010	94,00	16.234	88,56	107.670	82,17	12.203	88,13	84.435
2011	98,57	17.024	88,49	107.587	79,42	11.794	95,83	91.811
2012	91,64	15.828	82,62	100.451	74,66	11.088	92,38	88.505

*podatek v tisoč tonah (000)

Vir: Goods transport by rail, 2013

Če pogledam našo najresnejšo konkurenco na Baltsko-Jadranskem koridorju, lahko pridem do zanimivih zaključkov. Za bazno leto sem si izbral leto 2008, to je leto pred gospodarsko krizo. V tem letu so bile številke prepeljanih ton najvišje v zadnjih desetih letih. Ker se po količini prepeljanega blaga Slovenija ne more kosati z Avstrijo in Italijo, sem kot osnovo izbral količino, ki je bila prepeljana v posamezni državi leta 2008. Že na prvi pogled lahko opazim, da je količina blaga v letu 2009 padla v vseh državah v primerjavi. Največ na Hrvaškem, najmanj pa v Avstriji, vendar v povprečju se je v tem letu v vsaki državi prepeljalo okoli 20 odstotkov manj tovora. Že v letu 2010 je Slovenija zopet krepko povečala količino prepeljanega tovora in v letu 2011 skoraj dosegla stanje iz leta 2008. Lansko leto pa se je količina zopet zmanjšala in znaša 91,6 odstotka tovora prepeljanega v letu 2008. Podoben trend in številke beleži tudi Italija, ki je od vseh držav še najbližje pretovoru iz leta pred gospodarsko krizo. Avstrija je imela lansko leto 17,4 odstotka manj prepeljanega tovora kot v letu 2008, kar je nekoliko presenetljiv podatek. Medtem pa si Hrvaška od krize ni nikoli prav opomogla in je v lanskem letu pretovorila le 74,7 odstotka tovora iz leta 2008.

Iz teh podatkov lahko ugotovim, da so logisti za svoje pošiljke takoj po krizi izbirali Slovenijo, kar pomeni, da imamo še vedno neko konkurenčno prednost. Če bi imeli kapacitete, predvsem železniške, bi se ta tovor lahko v tem obdobju še bolj iz sosednjih držav preusmeril na naše tire, vendar smo to priložnost že zamudili. V prihodnosti ob negotovih gospodarskih razmerah in ob izgradnji ustrezne infrastrukture pa bi lahko tudi v količinskem smislu naredili preskok naprej. Trenutno stanje, v katerem je celotna država, ne obeta nič dobrega in samo upam lahko, da se bo našel nekdo, ki bo imel dovolj poguma in uvidel to našo priložnost in jo nadgradil z izgradnjo železniške proge in vse ostale prepotrebne infrastrukture, ki omejujejo Slovenijo.

4.1 Težave Luke Koper

Slovenija bi s svojo posodobitvijo železniške infrastrukture spodbudila predvsem Luko Koper, ki jo tako radi imenujemo okno v svet. Pa vendar bi tudi Luka sama morala ob morebitni boljši železniški povezavi z zaledjem poskrbeti za boljšo konkurenčnost. Pot iz Azijskih pristanišč proti Luki Koper je bistveno krajša kot do Hamburga vendar to ne pomeni, da je tudi cenejša. Cena po kontejnerju je v povprečju za 300 dolarjev cenejša, če ga prevzamete v Hamburgu ali Rotterdamu kot pa v Kopru (Koražija, 2013). Glavna razloga za to pa sta poleg že omenjene slabe povezave z zaledjem dva. V Kopru je konkurenca med ladjarji slaba, saj povezavo z Azijo, ki je glavni trg, nadzorujeta dva ladjarja CMA CGM in pa Maersk. Ko se cene v Kopru približajo tistim iz severne Evrope, ladjarji na severu spustijo cene, da obdržijo svoje odjemalce. Poleg tega pa je pristanišče plitvo, kar onemogoča hitro pristajanje ladij ter pristanek večjih, bolj otovorjenih ladij z večjim ugrezom. Ker se v logistiki vse giblje okoli ekonomije obsega, to pomeni tudi večji strošek na enoto. To prednost že zdaj izkorišča Trst, saj hitrejši pristanek pomeni, da tovor namenjen za Slovaško in Češko lahko tja prispe dan ali dva

hitreje kot preko Kopra. S pristankom večjih ladij pa so tudi cene prevoza na enoto nižje (Koražija, 2013a).

4.2 Gospodarski vplivi

Nekoč je bila Evropa svetovna industrijska velesila. Prav nič ni bilo pomembno, kateri segment industrije je razvijala, ker je v vsem prevladovala. V sodobnem času globalizacije je pospešeno vlaganje v države v razvoju privedlo do tega, da Evropa vse bolj izgublja svojo vlogo v svetu. Edini svetli primer je Nemčija, ki še vedno lahko svoje izdelke prodaja pod simbolom kakovosti. Azijske države kot so Kitajska, Indija in Turčija pa vse bolj preplavljajo svetovno tržišče s svojimi izdelki. Večina industrije se je preselila v te države, Evropa pa mora na takšnem novem svetovnem zemljevidu najti svoje mesto.

Edina priložnost, ki jo mnogi vidijo, je v njenem geostrateškem položaju, ki omogoča trgovino in promet na vse strani sveta. Evropa mora poskrbeti za učinkovito čezmejno infrastrukturo, le tako se lahko nadeja tehnološki in industrijski rasti, povečanju zaposlovanja in povezovanja izoliranih in odmaknjenih regij z ostalo Evropo. Slovenija mora v sklopu tega najti svoje mesto v Evropi, kajti kot del Evrope si ne smemo privoščiti zaostanka v panogi, ki jo Evropa vidi kot glavno konkurenčno prednost (Hren, 2012).

Intereuropa počasi okreva, po vodstvu, proti katerem danes tečejo kazenski postopki, se podjetje počasi vrača med najpomembnejša slovenska logistična podjetja. Luka Koper se razvija, nekaj težav je bilo samo okoli novoustanovljene občine Ankaran, kjer se nahaja dovršen del luških kapacitet in je potrebno rešiti vprašanje koncesij za uporabo zemljišč, kar je prej z občino Koper bilo urejeno. V zadnjem času skrbi tudi vmešavanje politike v samo podjetje.

Največji problem predstavlja slovenska železniška infrastruktura. V prvih desetih letih po osamosvojitvi je delež od skupnih sredstev namenjenih za prometno infrastrukturo za železnice znašal samo okoli pet odstotkov, med letoma 2002 do 2007 pa je bil celo samo tri odstotki. Medtem je v ostalih članicah Evropske Unije ta delež znašal okoli 35 odstotkov (Pavlin, 2013).

Slovenija je v prvem polletju zabeležila enega izmed največjih krčenj gospodarstva na območju Evra. Brezposelnost v državi ostaja na isti ravni, politika pa sprejema samo kratkoročne rešitve, medtem ko dolgoročnih načrtov ni. Medtem imajo sosedje jasne načrte in vizije. Avstrija je z raziskavo makroekonomskih učinkov, ki jih bo povzročila dobra železniška povezava z Italijo na koridorju Baltik-Jadran, predvidela, da bo samo zaradi gradnje proge njihov BDP zrastle za 9,5 milijarde evrov, po dokončanju proge pa še za 5,5 milijarde. Prav tako bo sama gradnja imela blagodejen vpliv na zaposlenost, med fazo gradnje bo nastalo okoli 4.000 novih delovnih mest, medtem ko po dokončanju gradbenih del in sprostitvi prometa po koridorju predvidevajo tudi do 15.000 novih mest. Cargo center Zagreb bo ob dokončanju nudil okoli 1.000 novih delovnih mest v samem logističnem centru. Ker gredo poleg centra tudi komercialni objekti kot so trgovine,

črpalke, restavracije in podobno naj bi tudi ti ponudili mesto okoli 3.000 zaposlenim (Prosen, 2012). Z vstopom Hrvaške v Evropsko unijo je samo Schenker Slovenija objavil, da postankov tovora iz Zagreba proti Evropi v Ljubljani ne bo več in bo tako ob 180 tisoč evrov letnih prihodkov. Lahko zaključimo, da bodo tudi potrebovali manjše število delavcev.

SKLEP

Posodobitev železniške infrastrukture v Sloveniji je nujna. Trenutne kapacitete bodo kmalu zasičene. Če nebi bilo recesije v letu 2009, bi verjetno pretovor po naših zastarelih tirih že dosegel kritično vrednost. Veliko časa pa nam ni preostalo. S sosedi, ki kljub krizi uspešno razvijajo svoje omrežje, se Slovenija dolgo ne bo mogla več kosati. V današnjem času pomeni hitrost pošiljk manjše stroške, zato dolžina poti niti ni tako pomembna kot sama pretočnost le-te. Tudi če imamo najkrajšo pot do nekaterih ciljnih trgov, se lahko kaj kmalu zgodi, da ostanemo brez tovora.

Ob pisanju same naloge sem ugotovil, da veliko priložnosti nimamo. Italija ima večje število pristanišč v severnem delu Jadrana, a vseeno poizkuša vsa povezati z ostalo Evropo, Avstrija se je osredotočila na povezavo z Italijo, Slovenija pa ima samo eno pristanišče in samo eno pot, ki je potrebna posodobitve in vlaganja v izgradnjo. Drugi tir ostaja ključnega pomena tako za Luko Koper kot tudi za Slovenske železnice. Tudi cestni prevozniki v Sloveniji se zavedajo, da brez močnega pristanišča in distribucijskih centrov tudi za njih ne bo tovora. Ključnega pomena pa ostaja tudi za Slovenijo. Že sama gradnja drugega bi odprla veliko število novih delovnih mest, da o ugodnih vplivih na gospodarsko dejavnost ob sami železnici ne govorimo. Vendar je projekt treba gledati dolgoročno v smislu 20, 30 let, kar pa slovensko politiko ne zanima. Vse kaže na to, da s samim varčevanjem ne bomo nikoli prišli iz krize, potrebna so vlaganja, nova delovna mesta in predvsem zagotovitev konkurenčne prednosti pred sosednjimi državami.

V preteklem obdobju smo veliko poslušali o nemško-francoskem vlaku, ki bi rešil slovenske politične težave, a o tovornih vlakih, ki bi lahko rešili vsaj del gospodarskih težav naše države, ne slišimo veliko. Le tisti, ki nas to zanima, opazimo, da ti tovorni vlaki počasi a vztrajno vozijo iz Trsta, Ravene, Reke mimo naše države in se na postaji imenovani Slovenija vse redkeje ustavljajo.

LITERATURA IN VIRI

1. *Austria to modernise rail network*. Najdeno 13. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.railway-technology.com/news/news130511.html>
2. *Blago prepeljano v Sloveniji v tonah*. Najdeno 25. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/01_22211_transport_panoge/01_22211_transport_panoge.asp
3. *Goods transport by rail*. Najdeno 25. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00006&plugin=1>
4. *Cargo Center Graz wants to implement more vlock trains and logistics projects; investments so far totalled EUR 130 million at the site*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.oevz.com/English/index.php?newsid=8592>
5. Cirman, P. (2012, 25. april). Drugi tir: Zgodba o zamujenem desetletju. *Dnevnik*. najdeno 14. april 2013 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/poslovni/novice/1042525864>
6. Cvelbar, M. (2012, 1. maj). Kitajci bi posodobili luko na Reki. *Finance*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/351314/Kitajci-bi-posodobili-luko-na-Reki/rss>
7. *Drugi tir je nujen*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.primorske.si/Primorska/Istra/Drugi-tir-je-nujen.aspx>
8. *Država s 25-milijonsko pomočjo za projekt Emonika*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/novice/ljubljana/drzava-s-25-milijonsko-pomocjo-za-projekt-emonika.html>
9. *Evropski prometni koridorji preko Republike Slovenije in nova železniška proga Divača-Koper* najdeno 20. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.drc.si/Portals/6/prispevki/II/372-385.pdf>
10. Fajon, T. (2013, 20. Maj) Luka Koper na baltsko-jadranskem koridorju in prihodnost slovenskih železniških povezav najdeno 20. maja 2013 na spletnem naslovu http://www.tanja-fajon.si/?lang=&option=links_view&link_id=202

11. Glešič, K. (2012, 20. februar) Koper ni del prometnega koridorja Baltik-Jadran. *Primorske novice*. Najdeno 20. aprila 2013 na spletnem mestu <http://www.primorske.si/Primorska/Istra/Koper-ni-del--prometnega-koridorja-Baltik-Jadran.aspx>
12. Godec, A. & Jurše, L. (2010) *Evropski prometni koridorji preko Republike Slovenije in nova železniška proga Divača-Koper*. Portorož: 10. Slovenski kongres o cestah in prometu
13. Hren, M. (2011, 24. december) O uspehu bo odločal tovor in ne tovarnjaki! *Dnevnik*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/objektiv/komentarji/1042497691>
14. *Intereuropa v letu 2013 načrtuje nižje prihodke od prodaje*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/poslovni/novice/intereuropa-v-letu-2013-nacrtuje-nizje-prihodke-od-prodaje>
15. *Izgradnja drugega tira Koper-Divača je nujna*. Najdeno 20. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.regionalobala.si/novica/izgradnja-druega-tira-koper-divaca-je-nujna>
16. Karba, B. (2013, 17. junij) Nadgradnja in modernizacija železniške proge v Ljutomeru. *Pomurec*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.pomurec.com/vsebina/17575/Nadgradnja_in_modernizacija_zelezniske_proge_v_Ljutomeru
17. *Koralmbahn Graz-Klagenfurt*. (2013, junij) Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Pontebbanaachse_Suedbahn/Koralmbahn/
18. Koražija, N. (2013a, 15. januar) Zakaj so ladijske voznine iz Azije do Kopra dražje kot do Hamburga. *Finance*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/8330797/Zakaj-so-ladijske-voznine-iz-Azije-do-Kopra-dra%C5%BEje-kot-do-Hamburga>
19. Koražija, N. (2013b, 12. junij) Kje so novi posli pri posodabljanju železnic. *Finance*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/8342011/Kje-so-novi-posli-pri-posodabljanju-%C5%Beeleznic>

20. Koražija, N. (2013, 12. junij) Za drugi tir Divača-Koper smo doslej porabili 37 milijonov evrov. *Finance*. najdeno 4. avgusta 2013 na naslovu <http://logistika.finance.si/8342007/Za-drugi-tir-Diva%C4%8Da-Koper-smo-doslej-porabili-37-milijonov-evrov>
21. Kranjec, P. (2013, 8. maj) Kako zajezi prevlado cestnega prometa. *Finance*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/8339771/Kako-zajezi-prevlado-cestnega-prometa>
22. *Luka Koper bo z 20-milijonskim posojilom refinancirala obveznosti*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.siol.net/novice/gospodarstvo/2013/07/luka_koper_posojilo.aspx
23. *MoU signed for EUR 1.5bn Serbian-Hungarian railway project*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.b92.net/eng/news/business-article.php?yyyy=2013&mm=05&dd=10&nav_id=86107
24. Nemeš, D. (2013, 18. marec) Visok znesek iz evropskih sredstev za modernizacijo slovenskega železniškega prometa. *Gorički list*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.gorickilist.si/visok-znesek-iz-evropskih-sredstev-za-modernizacijo-slovenskega-zelezniskega-prometa/>
25. Ogrin, T. (2012, 19. december) Drugi tir nato potop! *Delo*. Najdeno 20. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/arhiv/drugi-tir-nato-potop.html>
26. Pahor, P. (2013, 20. marec) Emonika: Ko rešijo en problem, se pojavi drugi. *Dnevnik*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/ljubljana/ko-resijo-en-problem-se-pojavi-drugi>
27. Pajić, D. (2012, 5. februar) Rijeka sutra: Kineska injekcija za posrnulu riječko industriju. *Novilist*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Rijeka-sutra-Kineska-injekcija-za-posrnulu-rijecko-industriju>
28. Pavliha, M. (2012, 7. junij) Nujnost drugega tira Koper-Divača. *Delo*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/tuditi/tvojsvet/nujnost-drugega-tira-koper-divaca.html>

29. Pavlin, C. (2012, 10. december) Za prometne projekte 1,265 milijarde evrov. *Delo*. Najdeno 20. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/arhiv/za-prometne-projekte-1-265-milijarde-evrov.html>
30. Pavlin, C. (2013, 2. avgust) Nujna vlaganja v železnice. *Delo*. Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/gospodarstvo/posel/nujna-vlaganja-v-zeleznice.html>
31. *Prihodnje leto že razpisi za drugi tir Koper-Divača*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.24ur.com/novice/slovenija/prihodnje-leto-ze-raspisi-za-drugi-tir-koper-divaca.html>
32. Prosen, M. (2012, 5. november) Ambiciozni infrastrukturni načrti naših sosedov. *Finance*. Najdeno 14 aprila 2013 na spletnem naslovu <http://blogi.finance.si/?id=36&post=1266>
33. *Skupina Slovenske železnice leta 2012 izboljšala poslovne rezultate* Najdeno 20. maja 2013 na spletnem naslovu <http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/zamedije/novice/1241>
34. Šuligoj, B. (2012a, 9. junij) Slovenija ohranila dva železniška koridorja in pravico do denarja. *Delo*. Najdeno 20 aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/gospodarstvo/makromonitor/slovenija-ohranila-dva-zelezniska-koridorja-in-pravico-do-denarja.html>
35. Šuligoj, B.(2012b, 11. november) Gradbeno dovoljenje za drugi tir spomladi?*Delo*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/arhiv/gradbeno-dovoljenje-za-drugi-tir-spomladi.html>
36. Šuligoj, B.(2013a, 10. marec) Černač:"Drugi tir se ekonomsko ne izide". *Delo*. Najdeno 20. maja 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/novice/slovenija/cernac-drugi-tir-se-ekonomsko-ne-izide.html>
37. Šuligoj, B.(2013b, 6. januar) Drugi tir zdaj čaka Italijane. *Delo*. Najdeno 14. aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/arhiv/drugi-tir-zdaj-caka-italijane.html>
38. *TEN-T 30 Priority projects* Najdeno 13. aprila 2013 na spletnem naslovu http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/30_priority_projects/30_priority_projects.htm

39. *Thales Austria to provide ETCS Level 2 system for Hungarian rail line* Najdeno 4. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.railway-technology.com/news/newsthales-austria-provide-etcs-level-2-system-hungarian-rail-line/>
40. *Trasa drugega tira določena.* Najdeno 13. Aprila 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/clanek/o55749>

PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Finančna perspektiva 2014-2020 in vključenost Slovenije v njo	1
Priloga 2: Pridobitev sredstev za železniški projekt Pragersko-Hodoš.....	3
Priloga 3: Tehnična dokumentacija za drugi tir Divača-Koper	4
Priloga 4: Študije izgradnje nove hitre proge Divača-Ljubljana.....	6
Priloga 5: Študije izgradnje nove hitre proge Ljubljana- Zidani Most	8

Priloga 1: Finančna perspektiva 2014-2020 in vključenost Slovenije v njo

For the next financial perspective 2014-2020, Slovenia will promote the development of the freight corridors units

Jan 18th, 2012 | Category: [Articles](#), [Current issue F&L](#), [january 12](#), [Policies & Strategies](#)

Slovenia is one of the European countries which implements projects for the promotion of railway transport both nationally and internationally. The railway company will focus on the development of Corridor 11 RNE that links Germany, Austria, Croatia, Serbia and Bulgaria to Turkey. After the finalization of the freight transport corridors, Slovenia will be crossed by 3 corridors that will be put in service in 2013-2015. Boris Živec, Director of the Public Agency of the Republic of Slovenia for Railway, will detail in this short interview the implementation of projects and the development of the railway sector in Slovenia.

FREIGHT TRANSPORT	Market share	Market share	Market share	Market share
SLOVENSKE ŽELEZNICE, d.o.o.	100	100	93.05	92.46
Rail Cargo Austria AG	//	//	4.68	6.74
Adria Transport, d.o.o.*	//	//	2.27	0.79

* Applicant – transport service performed by Slovenske železnice – Freight Transport

PASSENGER TRANSPORT	Market share	Market share	Market share	Market share
SLOVENSKE ŽELEZNICE, d.o.o.	100	100	100	100

Railway Pro: What you can tell us about

the rail competitiveness level in the Slovenian rail market?

Boris Živec: Slovenian railway network consists of 1,228.60 km of tracks, of which single-track lines stretch on 897.7 km (73.10%) and double-track lines on 330.9 km (26.90%).

In 2007 and 2008, there was only one railway undertaking, Slovenske železnice, d.o.o. Freight Transport, which used the Slovenian railway network 100%. In 2009, two railway undertakings started using tracks: Rail Cargo Austria AG with a market share of 4.68% and Adria Transport, d.o.o. with a 2.27% market share. In 2009, Slovenske železnice, d.o.o. – Freight Transport, had a market share of 93.05%. Last year's market share of these three companies changed a bit as follows: 92.46% of Slovenske železnice, d.o.o. – Freight Transport, 6.74% of Rail Cargo Austria, AG and 0.79% of Adria Transport, d.o.o.. For a more accurate overview of the market share, you can analyse the statistical data on the market share of the companies in the tables below.

Railway Pro: How do authorities support rail transport in Slovenia, regarding infrastructure projects and the promotion of rail transport?

Boris Živec: In Slovenia there are several on-going infrastructure projects that contribute to the modernisation of the rail network. The most important are stations renewal, for example Ljubljana Station, for which the expected finalization is 2015, Koper Station with finalization term, 2013. Other projects that are implemented and due in 2012 are the track and switches renewal on Ljubljana – Dobova railway line, Zidani Most – Šentilj, Pragersko – Hodoš and Ljubljana – Jesenice railway line. Other important infrastructure projects supported by authorities are the electrification Pragersko – Hodoš railway line, with expected finalization in 2015, modernization of the signalling and telecommunication devices on Pragersko – Ormož – Hodoš (2012), construction of the second railway track between Divača – Koper stations, expected finalization in year 2018, implementation of ERTMS/ETCS system on Corridor D on the line Valencia – Lyon – Turin– Ljubljana – Budapest, due by 2015 and implementation of GSM-R system due by 2015.

In the field of railway transport promotion, competent authorities of the Republic of Slovenia are working in several international organizations, such as ERA, RNE and CER through which they provide adequate support to all railway undertakings.

Railway Pro: European countries are preparing for the next financial period 2014-2020. What are the priorities for the transport segment that Slovenia will jointly approach with the European Union?

Boris Živec: In the future, Slovenia will promote the international competitiveness and liberalisation especially in the EU corridors which are also promoted by European Regulation 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight. Additionally, we put a lot of effort in developing an additional corridor from Germany, Austria, Croatia, Serbia and Bulgaria to Turkey which is named RNE Corridor 11. After establishing the freight corridors Slovenia will be crossed by three freight corridors: Corridor no 5: Baltic – Mediterranean Corridor: Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine-Venice/ Trieste/ /Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste (latest date of implementation by 2015), Corridor no. 6: Mediterranean Corridor: Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest-Zahony (Hungarian-Ukrainian border) (latest date of implementation by 2013) and Corridor in the process of establishing: München-Salzburg-Villach-Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Sofia-Istanbul.

In the next financial perspective 2014-2020, Slovenia will promote the development of the freight corridors to eliminate bottlenecks and ensure competitive freight across Europe.

[by Pamela Luică]

Priloga 2: Pridobitev sredstev za železniški projekt Pragersko-Hodoš

Slovenia receives EC decision for co-financing of railway project Pragersko-Hodoš

Document Actions

Ljubljana, 16 May 2013 – The Ministry of Economic Development and Technology received the European Commission decision for the co-financing of the project for the reconstruction, electrification and upgrade of the railway track Pragersko-Hodoš as well as for the modernisation of level crossings and construction of railway station crossings. The project is a so-called major project, the overall value of which is estimated at 329.8 million Euros of which the Cohesion Fund contribution amounts to 166.2 million Euros. Construction in the framework of the project, which is foreseen to close by the end of 2015, is already underway.

The project, which will be implemented in two phases, includes the reconstruction, electrification and upgrade of the railway track Pragersko-Hodoš for speeds of up to 160 km/h as well as the modernisation of level crossings and construction of railway station crossings. The first phase, which is the subject of the mentioned European Commission decision, includes the electrification, reconstruction and upgrade of the railway track, including the measures for the prevention of the excessive impacts on the environment.

The project is part of the trans-European transport network (TEN-T), more specifically the railway axis Lyon – Trieste – Divača / Koper – Divača – Ljubljana – Budapest – border with Ukraine, which is the priority project TEN-T No 6 and is also located within the 5th European transport corridor – one of the ten priority railway corridors between the European Union and other European states.

The section of the railway track Pragersko-Hodoš is the only section of the 5th European transport corridor which has not yet been electrified. With the development of the Port of Koper as an important import-export and transit port, the mentioned railway track will take over the more extensive international cargo transported towards Hungary, Slovakia, Czech Republic, Poland, Ukraine and the other way towards the Port of Koper and Italy.

In the past Slovenia invested into the construction and modernisation of the railway track – with the help of the EU funds the railway track between Pragersko and Ormož was modernised, including its signalisation, safety and telecommunication devices.

The realisation of the project, which represents an upgrade of the mentioned works, carried-out in the previous years, will improve the transportation services as well as increase the speed of trains and the railway track capacity for the future transportation needs of the 5th European transport corridor.

The first phase of the project foresees the electrification of 109 kilometres of the existing railway track Pragersko-Hodoš-state border, including the tracks and the construction of the contact lines, five new electro-charging stations, setting-up of 13.5 metres of the noise barrier, implementation of the measures of passive noise barrier on 166 buildings, reconstruction of 5 stations and 9 stops as well as 6 steel bridges (4 bridges will be renovated while 2 bridges will be replaced altogether).

Within the second phase of the project – modernisation of the level crossings Pragersko-Hodoš – 19 non-level crossings will be constructed, 27 level crossings will be protected with an automatic device for protection and with gates while 32 level crossings will be eliminated. This phase will also be realised with the help of the EU funds.

This project is the 11th Slovenian major project approved in the framework of the Operational Programme for the Development of the Environmental and Transport Infrastructure. The European Commission already issued a decision for seven projects in the field of transport (four highway sections, the construction of a

passenger terminal at Ljubljana Airport, modernization of the railway track Divača-Koper and for the project of the introduction of the digital radio system within the Slovenian railway network) and three projects in the field of the environment (upgrade of the regional centre for waste management in the region Osrednjeslovenska regija, upgrade of the system for monitoring and analyzing the aquatic environment in Slovenia and overall drinking water supply in the valley Šaleška dolina).

In the programming period 2007-2013 the so-called major projects are approved by the European Commission. Major projects are projects which are co-financed by the Cohesion Fund or the European Regional Development Fund and the overall value of which exceeds 50 million Euros. The projects worth less are approved by the Member State.

The funds of the Operational Programme for the Development of the Environmental and Transport Infrastructure for the period 2007-2013, which is worth the 1.57 billion Euros, are primarily meant for the modernisation or construction of new infrastructure in the field of environment and transport. The smaller share of these funds is also meant for the projects in the field of sustainable energy use.

Priloga 3: Tehnična dokumentacija za drugi tir Divača-Koper



Technical documentation for the construction of the 2nd track of the railway line Divača-Koper

2004-SI-92701-S

Part of Priority Project 6

Update: June 2012

The project covers geological and geotechnical surveys and the preparation of design documentation with a view to obtaining the permission for the construction of the 2nd track of the railway line Divača-Koper.

The second track on the railway line Divača-Koper is expected to:

- promote the further development of the port of Koper and therefore improve the connection between the seashore freeway and the inland transport system
- increase the transport capacity and safety of the line, so as to meet the expected traffic growth over the trans-European Corridor V.

This project has been completed.

TEN-T Annual Programme

Member States involved:

Slovenia

Implementation schedule

Start date: March 2004

End date: July 2011

Budget:

National budget: €13,930,000

Total project cost covered

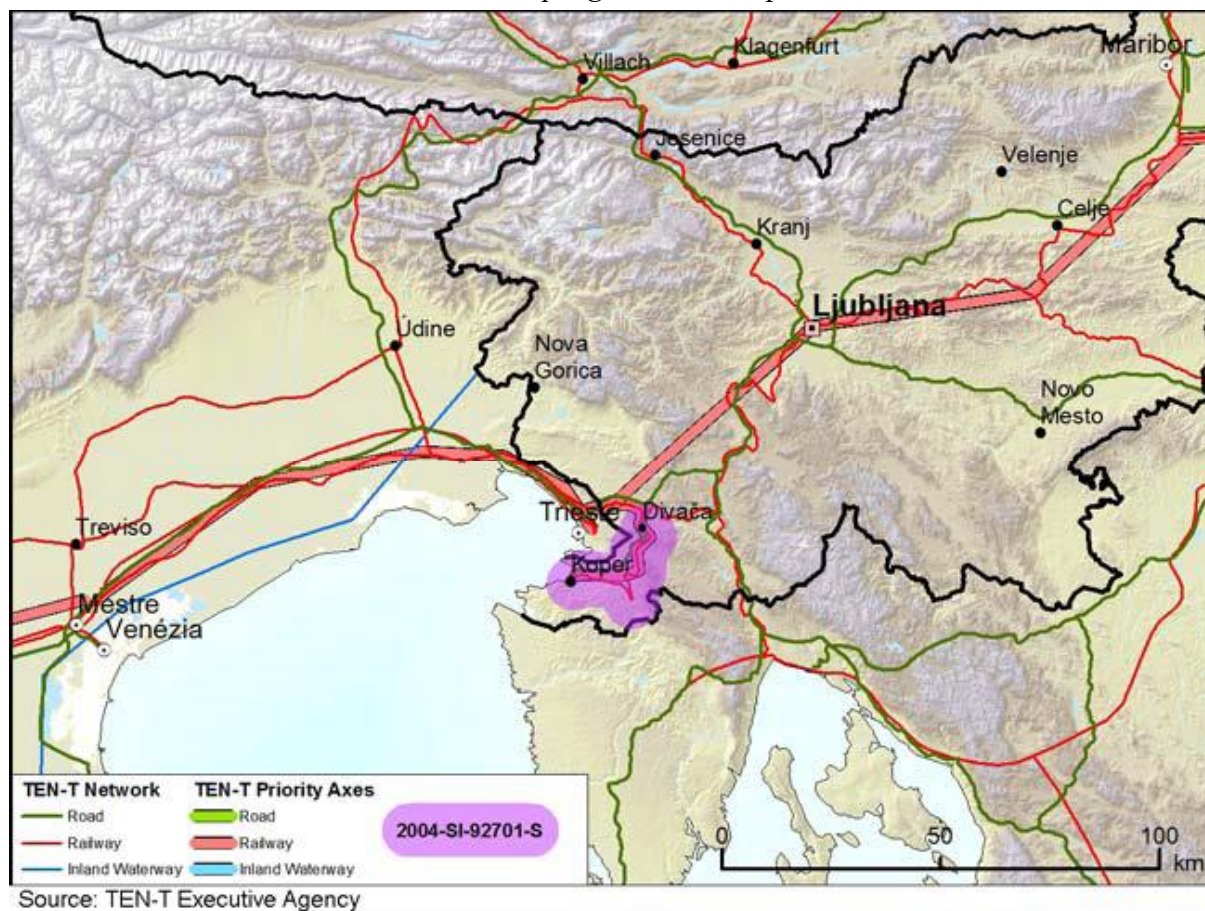
by this Decision: €19,400,000

EU contribution: €5,470,000

Percentage of EU support:

Studies: 28.2%

Slika 1: Trasa proge Divača-Koper



Vir: TEN-T 30 Priority projects, 2013

Additional information:

Coordinator's Report of the Priority Project

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation/priorityprojects/europeancoordinators/laurens-janbrinkhorst_en.htm

European Commission, DG MOVE

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Trans-European Transport Network

Executive Agency (TEN-T EA)

<http://ec.europa.eu/tentea>

Beneficiary and Implementing body:

Ministry of Transport

www.mzp.gov.si

Priloga 4: Študije izgradnje nove hitre proge Divača-Ljubljana



Working out of preliminary studies for the construction of the new line of high capacity/high speed line Divača-Ljubljana

2008-SI-92400-S

Part of Priority Project 6

Update: June 2013

This project, part of Priority Axis 6 (railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border) aims to prepare the necessary investment documentation for the spatial and project planning of the construction of the new Divača-Ljubljana high capacity/high speed line (160-250 km/h). The foreseen length of the planned line is between 50-60 km, depending on the chosen variant.

The eventual rail line will be part of an important east-west link involving four EU Member States (Hungary, Slovenia, Italy and France) and will be able to absorb part of the continuing growth of traffic flows between southeast, central and southwest Europe. An important increase in rail freight capacity will be achieved and it will contribute to modal shift in sensitive Alpine regions.

State of progress on 31 December 2012:

The contract for the elaboration of feasibility study of the construction of the new high capacity/ high speed line has been signed in July 2012. Preliminary activities and field research have been done, as well as scenario evaluation, spatial analysis and a preliminary analysis for the environmental assessment.

TEN-T Annual Programme

Member States involved:

Slovenia

Implementation schedule

Start date: July 2009

End date: October 2013

Budget:

National budget: €350,000

Total project cost covered

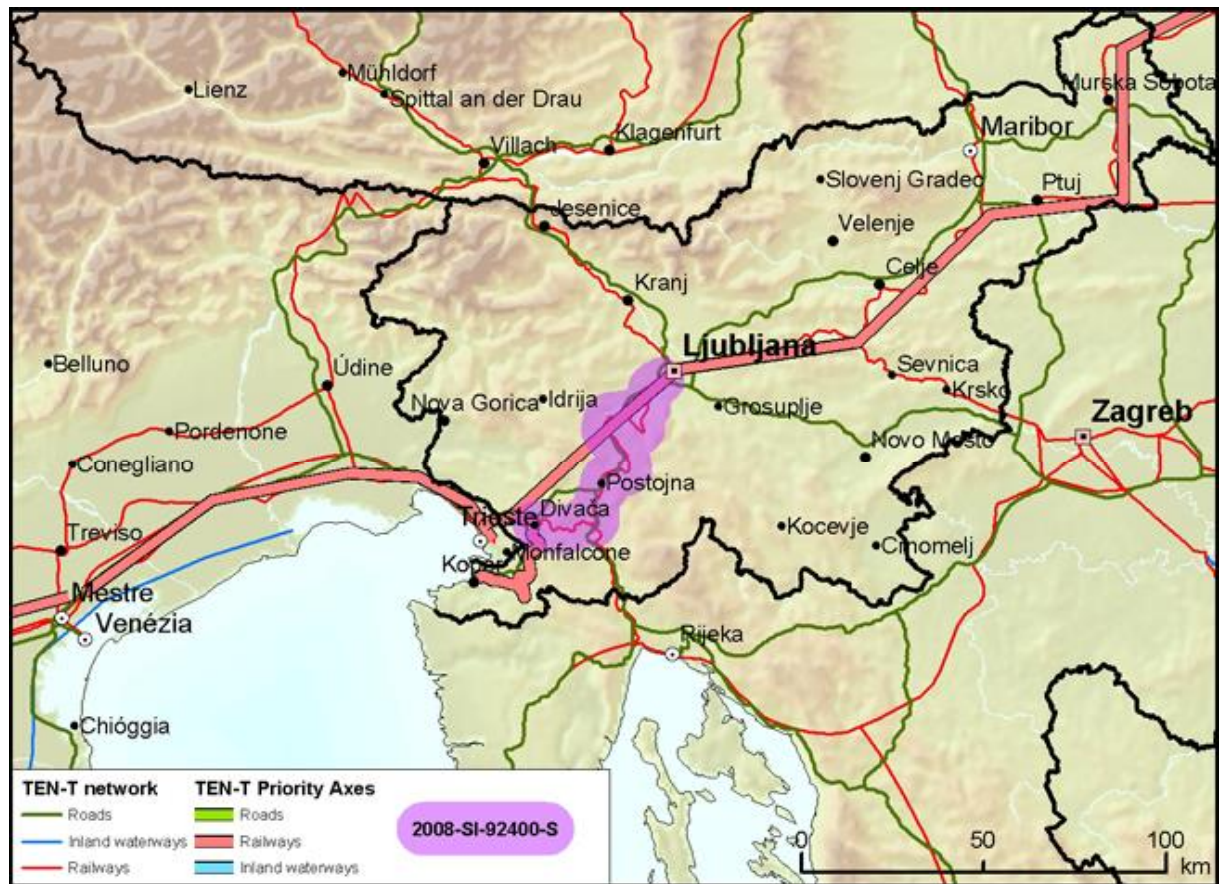
by this Decision: €700,000

EU contribution: €350,000

Percentage of EU support:

Studies: 50%

Slika 2: Trasa proge: Divača-Ljubljana



Source: TEN-T Executive Agency

Vir: TEN-T 30 Priority projects, 2013

Additional information:

Coordinator's Report of the Priority Project

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation/priorityprojects/europeancoordinators/laurens-janbrinkhorst_en.htm

European Commission, DG MOVE

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA)

<http://ec.europa.eu/tentea>

Beneficiary & Implementing body:

Ministry of Infrastructure and Spatial Planning

www.mzpi.gov.si

Priloga 5: Študije izgradnje nove hitre proge Ljubljana- Zidani Most



Working out of preliminary studies for the construction of the new line of high capacity/high speed line Ljubljana-Zidani Most

2008-SI-92401-S

Part of Priority Project 6

Update: July 2013

Part of Priority Axis 6 (railway axis Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border), this project aims to prepare the necessary investment documentation for the spatial and project planning of the construction of the new Zidani Most-Ljubljana high capacity/high speed line (160-250 km/h). The line is planned for a length of 50-55 km, depending on the chosen variant.

When completed, this section will be integrated in the important east-west link that includes four EU Member States (Hungary, Slovenia, Italy and France). It will help to facilitate the increasing rail traffic between Europe's southeast, central and southwest regions. In addition, an important increase in rail freight capacity will be reached, contributing to modal shift in sensitive Alpine regions. This project covers the working out of the identification document of the investment project and the working out of the Feasibility Study.

State of progress on 31 December 2012:

The contract for the elaboration of feasibility study of the construction of the new high capacity/ high speed line has been signed in July 2012. Preliminary activities and field research have been done, as well as scenario evaluation, spatial analysis and a preliminary analysis for the environmental assessment.

TEN-T Annual Programme

Member States involved:

Slovenia

Implementation schedule

Start date: July 2009

End date: October 2013

Budget:

National budget: €350,000

Total project cost covered

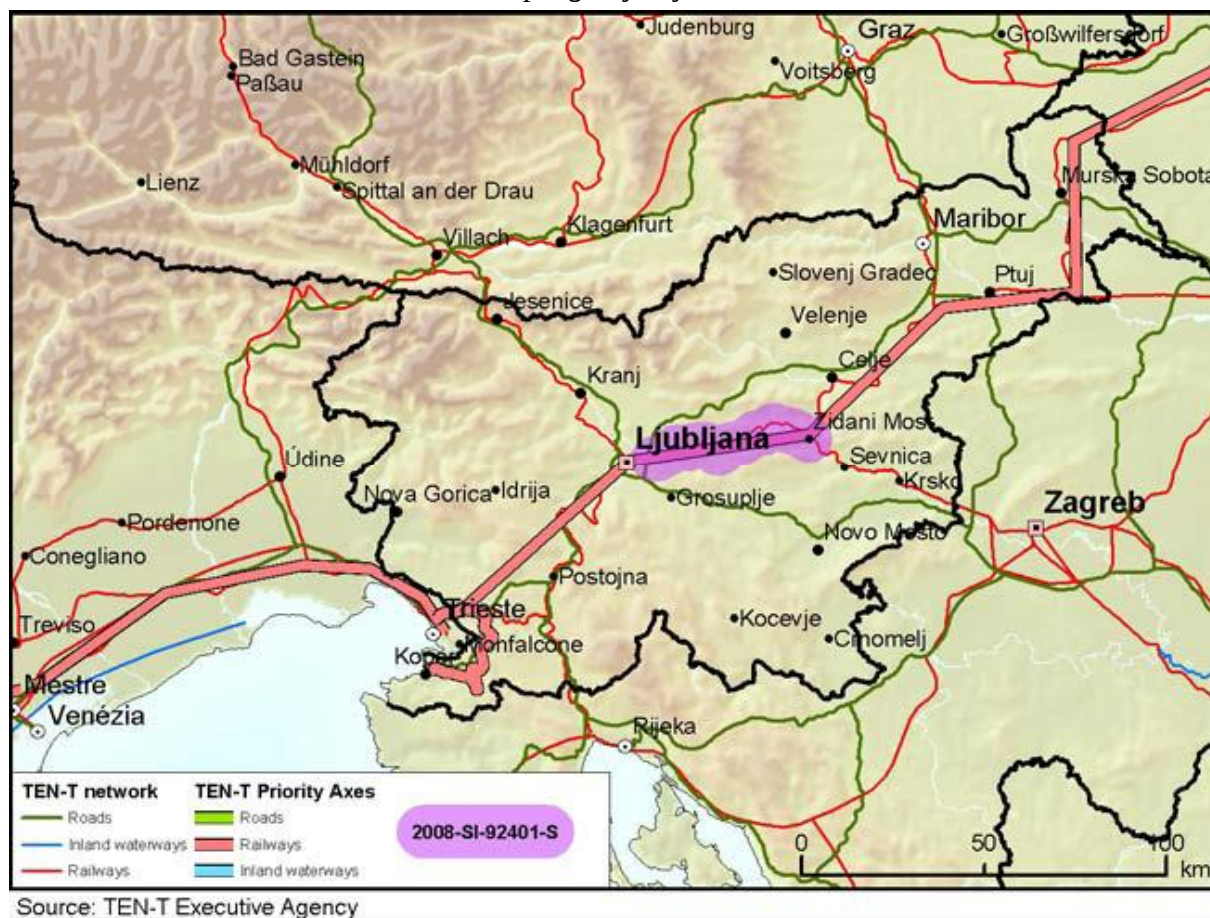
by this Decision: €700,000

EU contribution: €350,000

Percentage of EU support:

Studies: 50%

Slika 3: Trasa hitre proge Ljubljana-Zidani Most



Vir: TEN-T 30 Priority projects, 2013

Additional information:

Coordinator's Report of the Priority Project:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation/priorityprojects/europeancoordinators/laurens-janbrinkhorst_en.htm

European Commission, DG MOVE

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Trans-European Transport Network

Executive Agency (TEN-T EA)

<http://ec.europa.eu/tentea>

Beneficiary & Implementing body:

Ministry of Infrastructure and Spatial Planning

www.mzip.gov.si