

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

TRANSPORTNA POLITIKA V EVROPSKI UNIJI

Ljubljana, september 2009

JAŠ KORSIČ

### **IZJAVA**

Študent Jaš Korsič izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom dr. Zarjana Fabjančiča, in da dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

# KAZALO

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>UVOD</b>                                                          | <b>1</b>  |
| <b>1. PROMET IN TRANSPORTNA POLITIKA</b>                             | <b>2</b>  |
| 1.1. OPREDELITEV PROMETA                                             | 2         |
| 1.2. OPREDELITEV TRANSPORTA                                          | 2         |
| 1.3. DELITEV PROMETA                                                 | 3         |
| 1.4. POJEM PROMETNE POLITIKE                                         | 3         |
| 1.5. CILJI PROMETNE POLITIKE                                         | 5         |
| <b>2. SKUPNA PROMETNA POLITIKA V EVROPSKI UNIJI</b>                  | <b>6</b>  |
| 2.1. RAZVOJ SKUPNE PROMETNE POLITIKE V EVROPSKI UNIJI                | 6         |
| 2.2. BELA KNJIGA EU-JA                                               | 7         |
| 2.2.1. Leto 1985                                                     | 7         |
| 2.2.2. Leto 2001                                                     | 8         |
| 2.3. ZELENA KNJIGA                                                   | 8         |
| 2.4. PETLETNI AKCIJSKI PROGRAM                                       | 9         |
| <b>1. PROMETNI PODSISTEMI</b>                                        | <b>10</b> |
| 2.5. KOPENSKI PROMET                                                 | 10        |
| 2.5.1. Prevlada cestnega prometa nad železniškim in rečnim           | 10        |
| 2.5.2. Zaposlenost v cestnem tovornem prometu                        | 13        |
| 2.5.3. Povezanost transporta s tretjimi državami (nečlanicami EU-ja) | 14        |
| 2.6. POMORSKA PROMETNA POLITIKA EU-JA                                | 15        |
| 2.6.1. Področje priobalnega pomorskega prometa v EU-ju               | 16        |
| 2.7. LETALSKI PROMET                                                 | 18        |
| 2.7.1. Problemi letalskega prometa                                   | 18        |
| 2.7.2. Letalski promet pod pritiskom krize                           | 19        |
| <b>3. VPLIVI NA OKOLJE</b>                                           | <b>20</b> |
| 3.1. EVROPSKA AGENCIJA ZA OKOLJE (EEA)                               | 21        |
| 3.2. VPLIVI RASTI TRANSPORTA NA UČINEK TOPLE GREDE                   | 22        |
| <b>4. DENARNA PODPORA TRANSPORTU IN ZUNANJI STROŠKI</b>              | <b>23</b> |
| 4.1. VPLIVI NA OKOLJE IN ZUNANJI STROŠKI                             | 25        |
| 4.2. STOCKHOLMSKI POSKUS                                             | 26        |
| <b>5. VPLIV SVETOVNE FINANČNE KRIZE NA TRANSPORT</b>                 | <b>26</b> |
| <b>6. PRIHODNOST PROMETNE POLITIKE EU-JA</b>                         | <b>28</b> |
| <b>SKLEP</b>                                                         | <b>29</b> |
| <b>LITERATURA IN VIRI</b>                                            | <b>30</b> |

## KAZALO SLIK

|                                                                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| SLIKA 1: RAZVOJ TOVORNEGA KOPENSKEGA PROMETA V OBMOČJU EU-27 – TEMELJI NA TONSKIH KILOMETRIH (2000 = 100) .....       | 11 |
| SLIKA 2: DELEŽ KOPENSKIH OBLIK TRANSPORTA V TOVORNEM PROMETU EU-JA – V TONSKIH KILOMETRIH – 2006 .....                | 11 |
| SLIKA 3: PRIMERJAVA RAZVOJA CESTNEGA TOVORNEGA PROMETA V PRIMERJAVI Z RASTJO BDP-JA OB KONSTANTNIH CENAH – 2006 ..... | 13 |
| SLIKA 4: RAZVOJ CESTNEGA TOVORNEGA PROMETA MED LETOMA 1999 IN 2005, ZA EU-27, EU-15 IN EU-12 .....                    | 14 |
| SLIKA 5: SEZNAM DRŽAV (IN NJIHOV DELEŽ V %), V KATERE CESTNI PREVOZNIKI EU-JA NAJVEČ IZVAŽAJO .....                   | 14 |
| SLIKA 6: SEZNAM DRŽAV (IN NJIHOV DELEŽ V %), IZ KATERE CESTNI PREVOZNIKI EU-JA NAJVEČ UVAŽAJO .....                   | 15 |
| SLIKA 7: REGISTRACIJA SREDNJE TEŽKIH IN TEŽKIH KOMERCIALNIH VOZIL NAD 3,5 T V EU – 07/08 .....                        | 27 |

## KAZALO TABEL

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| TABELA 1: DELEŽ KOPENSKEGA TOVORNEGA PROMETA PO DRŽAVAH V % .....                                 | 12 |
| TABELA 2: NAJBOLJŠIH DVAJSET PRISTANIŠČ ZA PRIOBALNI LADIJSKI TRANSPORT EU-27, V MILLJONIH TON .. | 17 |
| TABELA 3: TRANSPORTNE SUBVENCije GLEDE NA VRSTO TRANSPORTA .....                                  | 24 |
| TABELA 4: SKUPNI ZUNANJI STROŠKI TER VREDNOST TRANSPORTNIH SUBVENCIJ .....                        | 25 |

# UVOD

Promet je ključni dejavnik sodobnega gospodarstva, še posebej v državah, ki krojijo gospodarski razvoj. Je tudi pomemben del ekonomske politike posamezne države ali unije, zato ima vsaka država svojo politiko, ki promet ureja, ta pa se imenuje prometna politika. Če se dotaknemo prometne politike v Evropski uniji, se dotaknemo zelo pomembne teme, kajti to je ena najpomembnejših politik. Moramo se zavedati, da je transport tako rekoč ožilje evropskega prostora, ki mu omogoča nemoteno gospodarstvo v smislu transporta dobrin storitev ter seveda ljudi, zato je za konkurenčno gospodarstvo predpogoj zdrav in učinkovit prometni sistem. O pomembnosti prometnega sektorja govori statistika, ki navaja, da je več kot 60 % zaposlenih v gradbeništvu udeleženih pri izgradnji in vzdrževanju prometne infrastrukture. Poleg tega v Republiki Sloveniji prometni sektor ustvari 7,5 % prihodkov BDP-ja, Evropski uniji pa prometni sektor zagotavlja 10 % premoženja z vidika BDP-ja ter več deset milijonov delovnih mest (Vladni portal z informacijami o življenju v Evropski uniji, 2009).

V svojem diplomskem delu bom poskušal ugotoviti, kaj se dogaja s prometom na področju evropskega prostora. Kateri sektorji prometa so najbolj razviti, kakšna je bila rast prometa v zadnjih letih ter kaj je pravzaprav vplivalo na to. Poleg pozitivnih posledic prometa in njegove politike pa bom poskušal ugotoviti še negativno plat tega hitro rastočega sektorja. V svojem delu bom obravnaval tudi transport, ki pa je sinonim prometu, zato bom prioriteto dal prometu.

Struktura diplomskega dela je razdeljena na dva dela. V prvem delu se bom osredotočil predvsem na razlago posameznih pojmov transporta, prometa in njegove delitve, prometnega sistema in njegovih ciljev ter opredelitev prometne politike znotraj Evropske unije. Pod slednjo točko bom razložil nekaj o začetkih prometne politike ter predstavil pomembne listine.

V drugem delu pa bom dal poudarek posameznim sektorjem v prometu, kot so kopenski, pomorski in letalski promet, ki so najpomembnejši za EU. Tu se bom ukvarjal predvsem s statističnimi podatki ter jih poskušal analizirati. V nadaljevanju pa se bom dotaknil vpliva prometa oz. transporta na okolje ter bralca seznanil z ukrepi, ki jih sprejema EU, da bi zmanjšali negativne učinke. Preučil bom tudi, kako poteka denarna podpora temu pomembnemu sektorju gospodarstva s strani EU-ja ter predstavil zunanje stroške. Ker pa v svetovni gospodarski krizi noben sektor ni ostal neprizadet, bom prikazal posledice, ki jih ta prinaša v transportni sektor, predvsem na področje cestnega transportnega prometa.

Cilj diplomskega dela je prikazati transport in njegovo politiko kot pomembnejšo politiko v sodobnem gospodarstvu ter predstaviti, kakšen vpliv bo imela ta v prihodnosti.

# 1. PROMET IN TRANSPORTNA POLITIKA

## 1.1. Opredelitev prometa

V Slovarju slovenskega knjižnega jezika (1994, str. 1082) dobimo razlago pojma promet, ki pravi: *gibanje, premikanje vozil, oseb po določeni poti; prevažanje potnikov, blaga z enega kraja na drugega; gospodarska dejavnost, ki se ukvarja s takim gibanjem ali prevažanjem*. Opredelitev pojma promet mi tako nudi podlago za nadaljnje raziskovanje transportne politike v diplomskem delu.

Promet je ključni dejavnik sodobnega gospodarstva, ki ga je potrebno zelo natančno preučiti pri načrtovanju prihodnosti. Sama prometna politika pa je nekakšen skupek ukrepov, ki jih sprejmejo za to pristojni organi, zaradi razvoja prometnega sistema. Prometna politika se osredotoča v osnovne usmeritve, katere omogočajo razvoj prometnih sistemov. Vsaka država si zato prizadeva za razvoj učinkovitega prometnega sistema, ki ji bo zagotovil gonilo gospodarstva, poleg tega pa bo pozitivno vplival na prostorski razvoj države oziroma skupnosti (Zupančič, 1998, str. 3).

## 1.2. Opredelitev transporta

V Slovarju slovenskega knjižnega jezika (1994, str. 1415) dobimo razlago pojma transport, ki pravi: *prevoz, navadno česa večjega ali težkega; tovor, ljudje skupaj z vozilom, s katerim se prepeljejo, prevažajo kam*.

Po mnenju avtorja Zelenika (2001, str. 40) je transport: »Transport je ožji pojem od pojma promet, pomeni pa specializirano gospodarsko dejavnost, ki s pomočjo prometne infrastrukture in drugih elementov omogoča prevoz, prenos in premeščanje predmeta transporta (npr. blaga, potnikov, energij) z enega mesta na drugo. Transport in prevoz sta sinonima.«

V EU-ju se pod pojmom »transport« razume transportna storitev za najem ali za plačilo, z uporabo lastnih transportnih sredstev, oziroma se nanaša na dejavnost, katere cilj je premikati tovor ali osebe iz enega na drugo mesto, z namenom povečanja dobička. Poleg premikanja tovara in potnikov pa lahko pod pojmom transport razumemo tudi vsa opravila, ki so v zvezi z opravljanjem transporta, torej: špedicija, transportni in tovarni centri, carinske cone itd. (Zupančič, 1998, str. 4).

### **1.3. Delitev prometa**

Oblak in Mulej (1998, str. 19) delita promet na različne načine. Spodaj predstavljam delitve.

- a) Po prometnih sredstvih, prometnih poteh in načinu transporta ločimo:
  - kopenski promet (cestni, železniški ter cevovodni),
  - vodni promet (pomorski, rečni, jezerski ter kanalski),
  - zračni (delimo ga na letalski, helikopterski, raketni ter vesoljski),
  - poštni,
  - telekomunikacijski.
  
- b) Po načinu povezovanja prometnih vrst:
  - enovrstne,
  - večvrstne (kombinirane).
  
- c) Glede na uporabnika storitve:
  - javni promet,
  - promet za lastne potrebe,
  - zasebni promet.
  
- d) Glede na organiziranost ločimo:
  - linijski,
  - svobodni,
  - priložnosti,
  - najemni.
  
- e) Glede na osredotočenost in problematiko ločimo:
  - mestni,
  - promet med posameznimi mesti znotraj države,
  - promet med posameznimi državami in kontinenti.

### **1.4. Pojem prometne politike**

Prometna politika Evropske unije se je začela intenzivnejše razvijati v 80-ih letih prejšnjega stoletja z oblikovanjem prostega pretoka oseb, blaga in storitev, ki ga je vpeljala Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti (1992). Koristi skupnega prometnega trga ima sam prometni sektor, prednost pa je tudi v boljšem delovanju enotnega trga (Vladni portal z informacijami o življenju v Evropski uniji, 2009).

Pod pojmom prometna politika razumemo skupek političnih in ekonomskih instrumentov družbe, z namenom razvoja prevoza kot samostojne ekonomske dejavnosti ter kot razvoj prevoza posamezne državne skupnosti. Pojem prometna politika združuje vse dele prometne politike, kot so politika cestnega, železniškega, zračnega ter pomorskega prometa (Padjen, 1996, str. 4).

Sama transportna politika se obravnava kot del ekonomske politike, zato je pri obravnavanju ekonomske politike potrebno upoštevati prometno politiko. Pod najpomembnejši cilj prometne politike štejemo učinkovit transportni sistem, ki ob najnižjih stroških omogoča kvaliteten transport (Padjen, 1996, str. 29). Poleg glavnega cilja pa ločimo še naslednje pomembne cilje, kot so:

- cilji, ki vplivajo na gospodarsko rast;
- cilji, ki vplivajo na učinkovitost transportnega sistema;
- cilji, ki vplivajo na družbene prevozne potrebe;
- cilji, ki preprečujejo negativne učinke transportnih aktivnosti.

Zavedati se moramo tudi tega, da mora družba za uspešen razvoj gospodarstva omogočiti usklajenost prometnega sistema. To pomeni, da je potrebno stalno zagotavljati trajnostni razvoj prometnih tokov tovora in ljudi za potrebe sodobnega gospodarstva. Pri tem nam je v pomoč želja prebivalstva, ki transport prilagaja lastnemu načinu življenja. Ljudje kombinirajo oblike transporta zaradi zmanjševanja stroškov, optimiziranja logistike, okoljskih učinkov ipd., kar povzroča neprestano prehajanje potnikov in tovora iz enega v drug prometni sistem.

Glavni cilj razvoja evropske prometne politike je vsekakor obvladovanje zunanjih učinkov prometnih sistemov, kar pa dosežemo z usklajevanjem vseh vrst prometa, tako cestnega, ladijskega, letalskega pa do kombiniranega prometa.

Zupančič (2002, str. 177) navaja dva pristopa prometne politike, in sicer t.i. pristop proste konkurence ter intervencionistični pristop (ki predpostavlja vlogo države v prometu). Zaradi preobremenitve cest in neugodnega položaja železnic se je pristop proste konkurence v praksi izkazal za neustreznega. Zato se v večini uporablja državno aktivno politiko (zaščita, nacionalna prevozna politika in druge), ki pa prav tako v celoti ne rešuje vseh problemov v zvezi s poslovanjem. Posledica je nastanek deregulacije, ki ločuje infrastrukturo od izvajalcev ter odpravlja monopol. Prav tako politiko uporablja Evropska unija.

Razvit prometni sistem je pomemben dejavnik posamezne države oziroma Unije. Omogoča namreč ustrezno mobilnost ljudi, tovora ter posledično tudi razvoj gospodarstva. Zato lahko trdim, da je za konkurenčno gospodarstvo predpogoj zdrav in učinkovit prometni sistem z usklajenimi podsistemi. Da je prometni sektor eden izmed pomembnejših, kaže dejstvo, da je pri izgradnji in vzdrževanju prometne infrastrukture udeleženih več kot 60 % zaposlenih v gradbeništvu. Sam prometni sektor po poročilih v Uradnem listu RS (št. 58/2006, dne 6. 6. 2006) ustvari 7,5 % prihodkov BDP-ja in zaposluje desetino zaposlenih v državi. Prometni

sektor zagotavlja 10 % premoženja EU-ja z vidika bruto domačega proizvoda ter zagotavlja več deset milijonov delovnih mest (Vladni portal z informacijami o življenju v Evropski uniji, 2009).

## **1.5. Cilji prometne politike**

Predlog resolucije o prometni politiki Republike Slovenije z dne 7. julija 2005 (Predlog resolucije o prometni politiki republike Slovenije, 2005) navaja naslednje cilje prometne politike na področju Evropske unije ter na nacionalni ravni:

1. Na področju Evropske unije je Lizbonska strategija kot osrednji cilj razvoja Unije do leta 2010 postavila povečanje konkurenčnosti gospodarstva ter razvoj znanosti in tehnologije. Prav tako pa sem na vladnem portalu Republike Slovenije o Evropski uniji (2009) našel sledeče cilje prometne politike na ravni EU-ja:

- uravnotežena uporaba različnih oblik prometa,
- ohranitev konkurenčnosti gospodarstva,
- oblikovanje evropske dimenzije prometa,
- upoštevanje stroškov,
- zagotavljanje trajnostnega razvoja,
- oblikovanje uporabnikom prijaznega prometnega trga.

2. Na nacionalni ravni pa so splošni cilji prometne politike razvrščeni takole:

- internalizacija zunanjih stroškov prometa,
- doseganje družbenega optimuma v prometnem sektorju,
- povečanje prometne varnosti in varovanja,
- učinkovita poraba energije in čisto okolje,
- povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa,
- prenos blaga v tranzitu na železnico,
- usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema,
- vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov,
- ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti,
- zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja,
- zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu,
- optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov,

- vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva,
- deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati,
- natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

## **2. SKUPNA PROMETNA POLITIKA V EVROPSKI UNIJI**

Prometna politika je ena temeljnih politik v Evropske unije. Pojem skupne prometne politike se pojavlja že od leta 1961, ko so na podlagi proste konkurence opredelili temeljna načela prevozne politike. Od takrat naprej se prometna politika z nešteto sprejetimi direktivami in odredbami usmerja v enotni evropski trg in ga oblikuje (Jelenc, 2000, str. 7).

Kaj sploh je skupna prevozna politika? To je skupek ukrepov na področju prevoza, ki jih sprejemajo članice Evropske unije. S pomočjo skupne prometne politike ima EU osnovo pri obrambi svojih interesov na področju prometa proti nečlanicam. Zaradi ažurnosti prometne politike je potrebno njene ukrepe stalno oblikovati in dopolnjevati. Vloga prometne politike je predvsem zagotoviti prost pretok ljudi in blaga znotraj Evropske unije, kar vpliva na razvoj gospodarstva. Zato mora zagotoviti strukturo prevoznega sistema, izboljšanje transportne logistike, skrajšanje transportnega časa ter zmanjšanje strokov, poleg tega pa mora poskrbeti za varovanje tako okolja kot tudi izboljšanje prometne varnosti (Padjen, 1996, str. 146).

### ***2.1. Razvoj skupne prometne politike v Evropski uniji***

Že od Rimske pogodbe (1957) dalje države članice poudarjajo pomen skupne prometne politike, kjer je razlog v tem, da je to ena izmed prvih skupnih politik skupnosti. Prava prednostna naloga je bila svoboda opravljanja storitev in prost pretok dobrin. Ta cilj odpiranja prometnih trgov je danes skorajda v celoti že dosežen, z izjemo železniškega prometa, kjer je bil notranji trg oblikovan le delno. Zaradi odpiranja skupnih prometnih trgov je vse bolj pomembno usklajevanje nacionalnih zakonov in predpisov (Zupančič, 2002, str. 179-180).

Kljub pomembnosti transporta, ki je tako opredeljen v sporazumu Evropske skupnosti, pa razvoj skupne transportne politike do leta 1985 ni doživel pomembnejših rezultatov. Najprej zato, ker je bil transport izključen iz splošne liberalizacije storitev in zaradi posebnih vidikov transportnega sektorja, zatem pa tudi zaradi dejstva, da sta bila pomorski in zračni transport izključena iz obravnave. Težišče je torej bilo na cestnem, železniškem in rečnem transportu. Med članicami so obstajale velike razlike v zakonodaji, ki je urejala transportni trg. V državah

Beneluksa, na Danskem, v Veliki Britaniji in Grčiji je bila stopnja liberalizacije transportnega trga večja kot denimo v Franciji ali Nemčiji, kjer je bilo veliko več intervencionizma in "nacionalnega" pristopa.

Razlogov za izločitev transporta iz splošne liberalizacije trgov je bilo več: dejavnost transportnih podjetij je odvisna od transportne infrastrukture, o kateri odloča država; konkurenca v kopenskem transportu vlada med velikimi državnimi oz. železniškimi monopoli in množico majhnih cestnih prevoznikov; država mora zagotavljati določene javne prevozne storitve; velika togost ponudbe in povpraševanja v transportnem sektorju (Evropski parlament: Prometna politika, 2008).

Vseeno pa se je potniški in tovorni promet v zadnjih tridesetih letih več kot podvojil, predvsem na račun vzpostavitve evropskega notranjega trga, nižjih cen prevoza ter spremembe prevoznega sistema in skladiščenja. Posledično pa je prišlo do negativnih socialnih, ekoloških in zdravstvenih posledic, kar pa je še bolj okrepilo pomen transportne politike. Prometna politika je postala razpeta med dvema nasprotujočima si ciljema. Po eni strani gre za zagotavljanje cenovno učinkovite mobilnosti ljudi in dobrin, po drugi strani pa gre za spopad z naraščajočim prometom, ki posledično vpliva na povečanje prometnih nesreč, bolezni dihal, hrupa ter ekološke onesnaženosti.

## **2.2. Bela knjiga EU-ja**

Članice Evropske unije so v letih 1985 ter 2001 sprejele Belo knjigo, v kateri so začele urejati transportno politiko držav članic, notranje meje, težave, izzive in podobno. V nadaljevanju imam opisani obe različici Bele knjige.

### **2.2.1. Leto 1985**

Nove spodbude k skupni transportni politiki so prišle po letu 1985, ko so članice sprejele "Belo knjigo". Na njeni podlagi so se začele nove aktivnosti za zagotavljanje prostega dostopa do transportnega trga držav EU-ja. Tu gre za razsodbo o svobodi izvajanja storitev, ki je vzpodbudila delo institucij Evropske skupnosti na področju prevoza. V veliki meri so zaživele šele po letu 1992, ko so bile odpravljene notranje meje med državami EU-ja. Tedaj je prišlo tudi do sprostitev cestnega transporta, saj so bile odpravljene količinske omejitve (kvote dovolilnic), uvedene pa so bile kakovostne omejitve (licence EU-ja). Določeni so bili tudi pogoji za opravljanje kabotaže (izvajanje nacionalnega transporta s strani tujega prevoznika), ki pa so se začeli izvajati šele sredi lanskega leta (Evropski parlament, 2008).

Več kot 85 odstotkov zunanje trgovine držav članic EU-ja (zunaj skupnega trga) poteka s pomočjo pomorskega transporta. Načela proste konkurence so se začela uveljavljati šele po letu 1992. Od tedaj je moč prosto izbirati ponudnika storitev, uveljavljen pa je tudi prost dostop do opravljanja pristaniških storitev. V zračnem transportu so ukrepi za sprostitev

vplivali na povečanje konkurenčnosti zračnih prevoznikov. Prišlo je do odpiranja novih prog, "rodili" so se novi letalski prevozniki, na trg so prišle nove storitve, moč monopolov se je začela zmanjševati. Še vedno pa je zelo počasi potekala liberalizacija železniškega transporta, ki bi povečala njegovo konkurenčnost in omogočila operaterjem svobodno opravljanje storitev v železniškem omrežju EU-ja (Jelenc, Evrobilten št. 17, 2000, str. 7–8).

### **2.2.2. Leto 2001**

Leta 2001 so sprejeli Belo knjigo o prevozniki politiki, do leta 2010, v kateri je komisija najprej analizirala težave in izzive same prometne politike EU-ja. Med njimi je velika porast prometa, ki povzroča naraščajoče preobremenjevanje, zastoje (v cestnem in zračnem prometu), vpliv na zdravje in okolje. Da do teh težav ne bi prišlo, je komisija predlagala skupek šestdesetih ukrepov. Na ta način naj bi ločili gospodarsko rast in naraščanje prometa ter se spopadli z neenakomerno rastjo vrst prometa (White paper, European transport policy for 2010: Time to decide, 12. 09. 2001).

Drugi del Bele knjige iz leta 2001 je namenjen ustalitvi okolju prijaznejših vrst prometa. Sem spadajo predvsem ukrepi za prenovo železniškega prometa, za spodbujanje pomorskega prometa in prometa po celinskih vodnih poteh ter za spodbujanje povezovanja različnih vrst prevoza. Poleg tega je komisija napovedala pregled smernic za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T, da bi jih prilagodila razširjeni EU in da bi še bolj pospešila odpravljanje čezmejnih ozkih grl).

Tretje področje Bele knjige postavlja v središče pravice in dolžnosti uporabnikov prometnih sistemov. K napovedanim ukrepom spadajo akcijski program za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, izboljšanje pravic potnikov ter vzpostavitev preglednosti stroškov za vse vrste prometa s približevanjem tarifnih načel za infrastrukturo.

Kot četrtič je komisija potrdila potrebo po odpravljanju vplivov globalizacije prometa. Za boljšo zaščito interesov EU-ja je predlagala, da se okrepi vloga Evropske skupnosti v mednarodnih organizacijah, kot sta Mednarodna pomorska organizacija in Mednarodna organizacija civilnega letalstva (Stojakovič, 2009)

### **2.3. Zelena knjiga**

V Zeleni knjigi, ki je bila izdana leta 1995, komisija obravnava zunanje stroške prometa. V tem dokumentu si je zadala cilj, da bo vzpostavila primeren in učinkovit sistem cen za prometni sektor, ki bi odražal stroške. Na ta način naj bi se zmanjšalo izkrivljanje konkurence znotraj in med posameznimi vrstami prometa. V tem smislu se je razpravljalo predvsem o davčnih ukrepih. V pozneje objavljeni Beli knjigi komisije z dne 22. julija 1998 – Poštene

uporabnine za infrastrukturo: postopni pristop za skupni okvir uporabnin za prometno infrastrukturo v EU-ju. Komisija opozarja na velike razlike med državami članicami pri zaračunavanju uporabnin za prometne poti, ki vodijo do različnega izkrivljanja konkurence znotraj ali med različnimi vrstami prometa. Poleg tega naj obstoječi sistemi za zaračunavanje uporabnin do zdaj ne bi zadostno upoštevali ekoloških in socialnih vidikov prometa (Evropski parlament: Prometna politika, 2008).

## **2.4. Petletni akcijski program**

Petletni akcijski program za izvajanje skupne transportne politike je bil sprejet v letu 1995 in je bil usmerjen v tri področja delovanja (Jelenc, 2000, str. 7):

1. Izboljšanje kakovosti transportnih storitev z gradnjo integralnih transportnih sistemov, katerih cilj je varstvo okolja.
2. Izboljšanje delovanja skupnega trga uporabniku prijaznih transportnih storitev.
3. Širjenje transporta zunaj območja EU-ja z izboljšanjem transportnih povezav med državami EU-ja in tretjimi državami.

Na podlagi teh področij je skušala EU doseči naslednje usmeritve transportne politike (Jelenc, Evrobilten št. 17, 2000, str. 8):

- Razvoj transportne infrastrukture, še posebej vseevropskega omrežja komunikacij, ki omogoča kakovostne povezave med članicami EU-ja in hkrati povezave z vzhodnoevropskimi državami.
- Povečanje prometne varnosti, ki je v popolni pristojnosti EU-ja.
- Varstvo okolja in zmanjšanje onesnaževanja zaradi transporta.
- Razvoj novih načel oblikovanja cen transportnih storitev, ki naj vključujejo vse realne stroške, torej tudi stroške infrastrukture in zunanje stroške (stroške onesnaževanja okolja, nesreč ipd.).
- Razvoj novih tržnih pristopov v železniškem transportu.
- Hitrejši razvoj javnega potniškega transporta kot alternativne uporabe osebnih avtomobilov.

Jelenc pravi (Jelenc, 2000, str. 8), da so ekonomski interesi držav članic motiv za oblikovanje skupne transportne politike, saj ekonomsko povezovanje in koncentracija vodita k hitrejši rasti transportnih tokov. Transportna politika prav tako vpliva na regionalni razvoj, okolje, urbanistično načrtovanje, prometno varnost in porabo energije.

# 1. PROMETNI PODSISTEMI

## 2.5. Kopenski promet

Kopenski promet se glede na zgoraj omenjeno delitev po prometnih sredstvih in poteh deli na cestni, železniški in cevovodni promet. Če se osredotočimo na prvi dve skupini prometa, se pravi cestni in železniški, lahko primerjalno sklepamo, da je bil v 90-ih letih po svetu viden razmah tovarnega prometa, in sicer med letoma 1990 in 2001 kar za 33 %. Tovorni promet se je povečal od 2.332 milijard tkm (tona–kilometer) do 3.102 milijard tkm (EU Energy and transport in figures, 2003). Za to rast je bil največji krivec cestni promet, ki je v omenjenem obdobju zrasel kar za 42,9 %, v primerjavi s 16,8 % rasti prevoza po notranjih vodnih poteh. V enakem obdobju pa se je zmanjšal železniški tovorni promet, in sicer kar za 5,4 %.

Posledice razvoja cestnega prometa so sledeče:

- spremenjena poslovna politika podjetij, ki so svoje proizvodnje preselile v cone izven urbanističnih središč (ni železniške povezave),
- spremenjena proizvodnja in organizacija podjetij, ki vključujejo tudi logistične rešitve. Podjetja proizvajajo izdelke z višjo dodano vrednostjo, kar zahteva kvalitetne, hitre in redne prevozne storitve,
- proizvodnja izdelkov z višjo dodano vrednostjo.

### 2.5.1. Prevlada cestnega prometa nad železniškim in rečnim

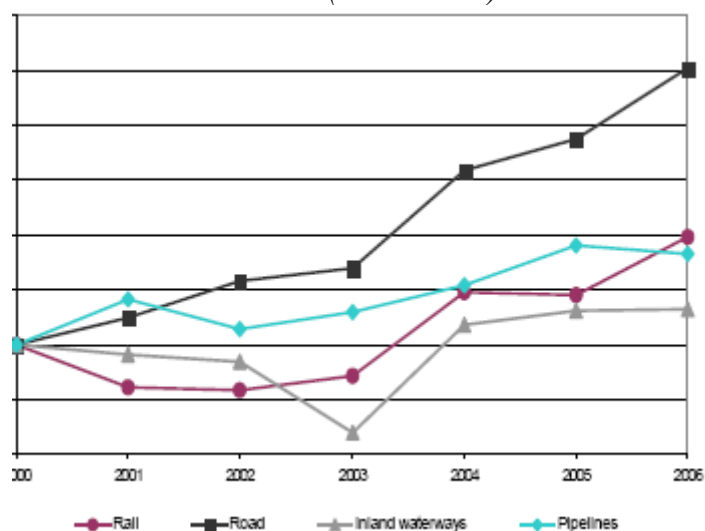
Po podatkih, ki sem jih dobil v poročilu cestnega tovarnega prometa EU-ja (Road Freight Transport Vademecum, 2009), sem ugotovil, da je leta 2006 celotni tovorni kopenski promet v EU-ju znašal 2.595 milijard tkm (tona–kilometer), pri tem predstavlja cestni tovorni promet 73 %, železniški promet 17 %, notranji rečni in naftni cevovodni promet pa samo vsak po 5 %. Pri tem je pomemben podatek tudi ta, da mednarodni cestni tovorni transport predstavlja eno tretjino (612 milijard tkm) celotnega cestnega prometa v EU-ju, nacionalni cestni transportni promet pa znaša dve tretjini, in sicer 1.266 milijard tkm.

V enakem letu je bilateralni internacionalni transport predstavljal 82 % (507 milijard tkm) celotnega mednarodnega transporta v EU-ju, 15 % (90 milijard tkm) predstavlja zunanji transport (transport med dvema državama, ki ga izvajajo med državo članico in nečlanico Evropske unije), ostale 3 % (16 milijard tkm) pa predstavlja kabotaža (to je transport znotraj ene države, ki jo izvaja prevoznik iz druge države). Za razliko od mednarodnega transporta pa kabotaža predstavlja le 1 % celotnega domačega transportnega trga.

V letu 2006 je bilo 5 držav, ki so skupaj dosegle več kot 50 % celotnega mednarodnega cestnega transporta, in sicer Nemčija, Poljska, Španija, Danska ter Italija.

Pri tem je največji delež k zunanjemu transportu prispevala Poljska (19 % celotne EU), Nemčija, Nizozemska ter Češka pa so vsaka dosegle po 10 % mednarodnega medmejnega transporta. Največjo dodano vrednost h kabotaži pa je doprinesla Nemčija, katere delež predstavlja 15 % celotnega deleža kabotaže v EU-ju. Nemčiji sledita Nizozemska in Luksemburg, vsaka s 14 %.

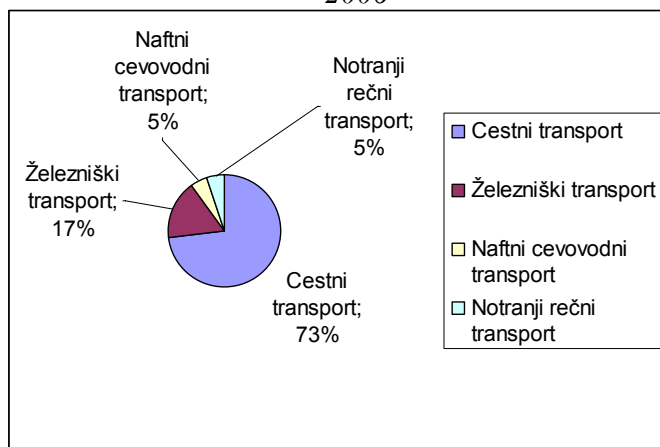
**Slika 1:** Razvoj tovornega kopenskega prometa v območju EU-27 – temelji na tonskih kilometrih (2000 = 100)



Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str. 5.

V letu 2006 je pokazal cestni tovorni promet v EU-ju največjo rast v primerjavi z letom 2000, in sicer za 25 %. Tako velik porast cestnega tovornega prometa je pripomogel k povečanju celotnega deleža cestnega prometa v EU-ju za 3 odstotne točke v letu 2006 v primerjavi z letom 2000 ter je znašal 73 %. Kot že omenjeno, mu sledi železniški (17 %) ter notranji rečni (5 %) in naftni cevovodni promet (5 %).

**Slika 2:** Delež kopenskih oblik transporta v tovornem prometu EU-ja – v tonskih kilometrih – 2006



Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str. 5.

**Tabela 1: Delež kopenskega tovornega prometa po državah v %**

|                    | Cestni promet | Železniški promet | Rečni promet | Cevovodni promet |
|--------------------|---------------|-------------------|--------------|------------------|
| Latvia             | 34            | 54                | -            | 12               |
| Estonia            | 35            | 65                | -            | -                |
| Lithuania          | 54            | 38                | 0            | 8                |
| Austria            | 56            | 30                | 3            | 11               |
| Slovakia           | 59            | 26                | 0            | 15               |
| Netherlands        | 61            | 4                 | 31           | 4                |
| Poland             | 62            | 26                | 0            | 12               |
| Germany            | 64            | 21                | 12           | 3                |
| Sweden             | 64            | 36                | -            | -                |
| Hungary            | 67            | 22                | 4            | 6                |
| Bulgaria           | 68            | 27                | 4            | 2                |
| Belgium            | 69            | 14                | 14           | 3                |
| Romania            | 69            | 19                | 10           | 2                |
| EU-27              | <b>73</b>     | <b>17</b>         | <b>5</b>     | <b>5</b>         |
| Finland            | 73            | 27                | 0            | -                |
| Czech Republic     | 74            | 23                | 0            | 3                |
| France             | 75            | 14                | 3            | 8                |
| Denmark            | 76            | 7                 | -            | 17               |
| Slovenia           | 78            | 22                | -            | -                |
| United Kingdom     | 83            | 11                | 0            | 5                |
| Italy              | 86            | 9                 | 0            | 4                |
| Luxembourg         | 91            | 5                 | 4            | -                |
| Spain              | 92            | 4                 | -            | 4                |
| Portugal           | 95            | 5                 | -            | -                |
| Greece             | 98            | 2                 | -            | 0                |
| Ireland            | 99            | 1                 | -            | -                |
| Cyprus             | 100           | -                 | -            | -                |
| Malta <sup>1</sup> | [100]         | -                 | -            | -                |

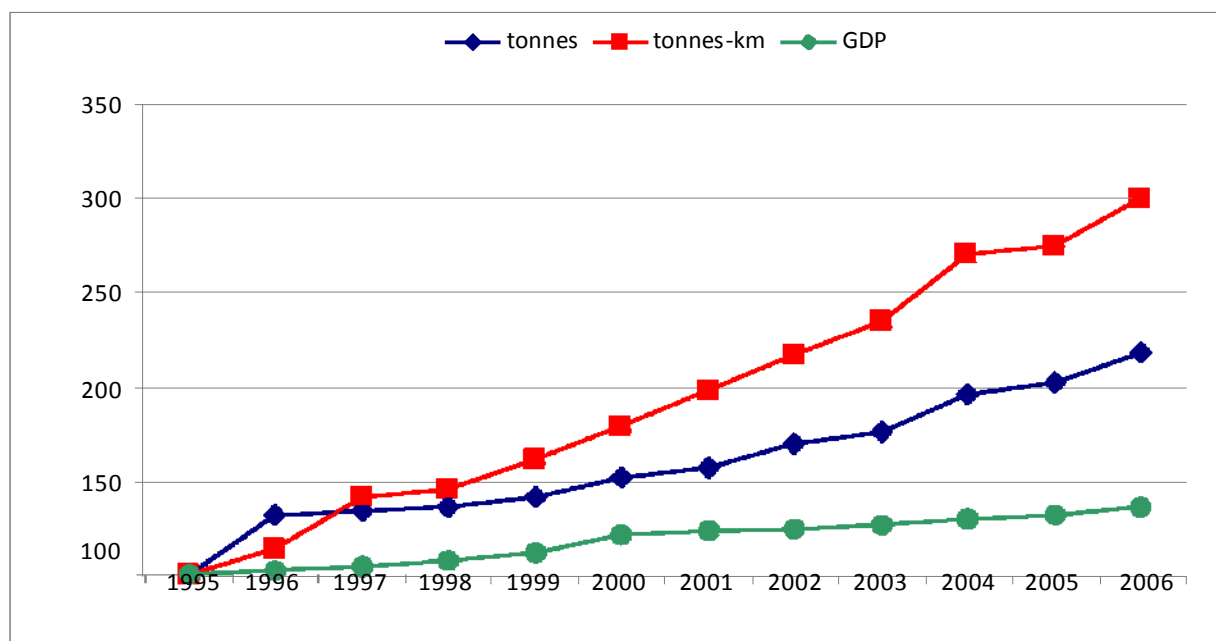
*Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str. 6.*

Iz zgoraj prikazane tabele je razvidno, da je leta 2006 imel v večini držav največji delež ravno cestni promet. Nasprotno lahko trdimo le za Latvijo in Estonijo, kjer je vidno prevladoval železniški promet.

Državi z največjim deležem cestnega prometa v kopenskem tovornem prometu sta Malta (100 %) in Ciper (100 %), za kateri dve ni zabeleženega deleža ostalih vrst kopenskega prometa. Državi z največjim deležem železniškega prometa v kopenskem tovornem prometu pa sta kot rečeno Estonija (65 %) in Latvija (54 %). Iz prej navedenih podatkov razpredelnici je razvidno, da je delež rečnega prometa v primerjavi z drugimi državami EU-ja največji na Nizozemskem (31 %), delež cevovodnega pa prevladuje (v primerjavi z drugimi državami) na Danskem (z le 17 %).

V poročilu sem zasledil primerjavo med rastjo cestnega transporta in rastjo BDP-ja. Iz slednjega je razvidno, da se je zaradi sprememb v strukturi, lociranja proizvodnje industrije ter zaradi povečanja povpraševanja po »pravočasnih« pošilkah od 1995 do leta 2006 drastično povečala količina transportiranih ton na kilometer. Ta se je povečala tako v primerjavi s transportiranimi tonami tovora kot tudi z rastjo BDP-ja. To pomeni, da so se povečale transportne razdalje.

**Slika 3:** Primerjava razvoja cestnega tovornega prometa v primerjavi z rastjo BDP-ja ob konstantnih cenah – 2006



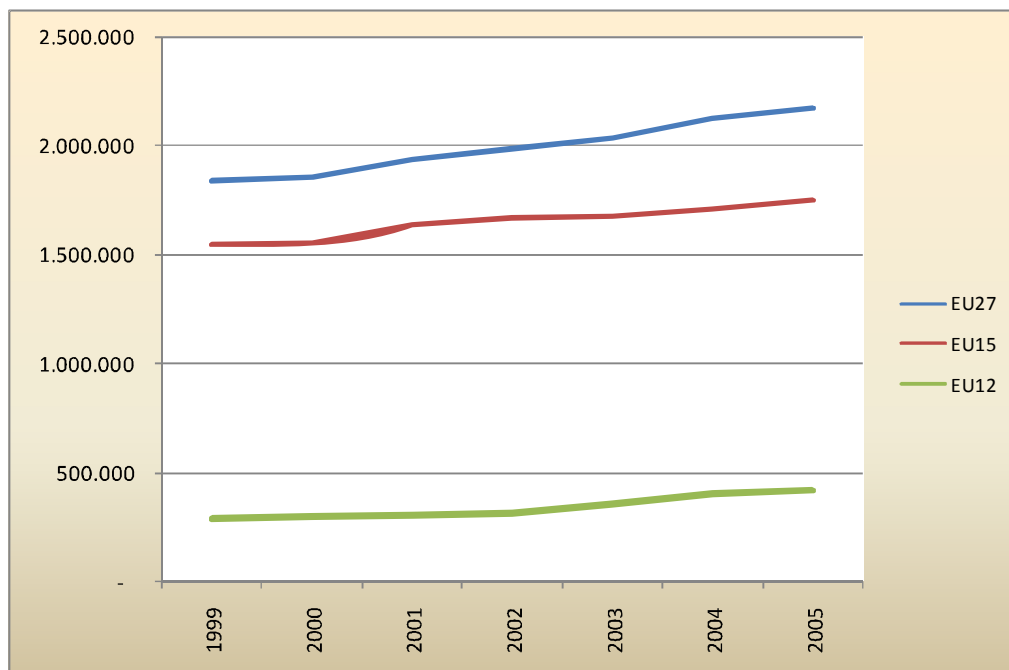
Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str.

## 2.5.2. Zaposlenost v cestnem tovornem prometu

Cestni prevoznikiški sektor je razdeljen na številna manjša podjetja v Španiji (več kot 130.000 podjetij v letu 2005), Italiji (100.000 podjetij) ter na Poljskem (70.000 podjetij). Ostali veliki trgi, kot so Francija, Nemčija in Velika Britanija, vsebujejo več kot 30.000 cestnih prevoznikov. V ostalih državah z izjemo Češke pa je teh podjetij manj kot 25.000.

Zanimiv je tudi kazalec, ki prikazuje celotno število zaposlenih v cestnem tovornem transportu v letih 1999–2005, ki je razporejen po EU-15, EU-27 in EU-12. Iz grafa je lepo razvidno, kako se je število zaposlenih v cestnem transportu od leta 1999 (okrog 1,8 milijona zaposlenih) povečalo do leta 2005 na okrog 2,1 milijona. To je samo dokaz, kako se cestni transportni sektor povečuje. Iz grafa je tudi razvidno da je bila rast zaposlenosti skorajda enakomerna tako med EU-27, EU-15 in EU-12. To pomeni, da je bil razvoj cestnega tovornega prometa povsod enakomeren, brez zaostajanj (Road Freight Transport Vademecum, 2009, str. 29).

**Slika 4:** Razvoj cestnega tovornega prometa med letoma 1999 in 2005, za EU-27, EU-15 in EU-12

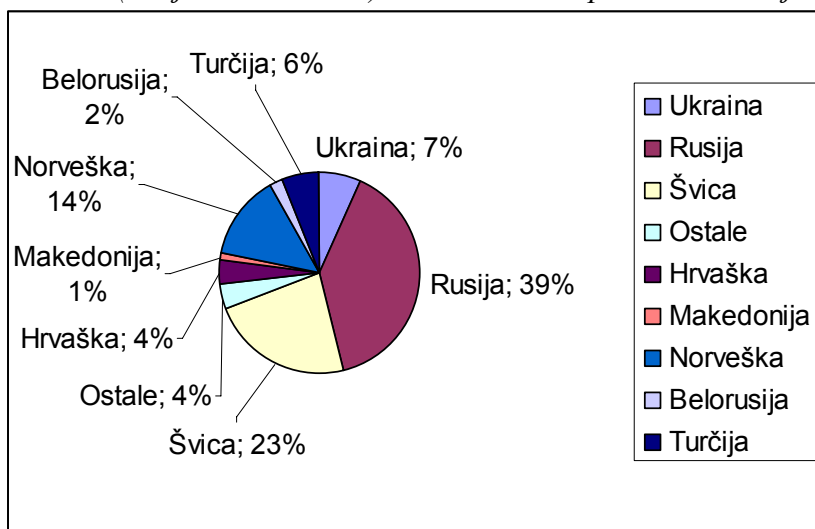


Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str. 29.

### 2.5.3. Povezanost transporta s tretjimi državami (nečlanicami EU-ja)

Za evropske prevoznike je mednarodni cestni tovorniški transport ključnega pomena znotraj držav EU-ja, kajti delež cestnega tovorniškega transporta zunaj držav članic EU-ja predstavlja le 5 % celotnega mednarodnega cestnega transporta.

**Slika 5:** Seznam držav (in njihov delež v %), v katere cestni prevozniki EU-ja največ izvažajo

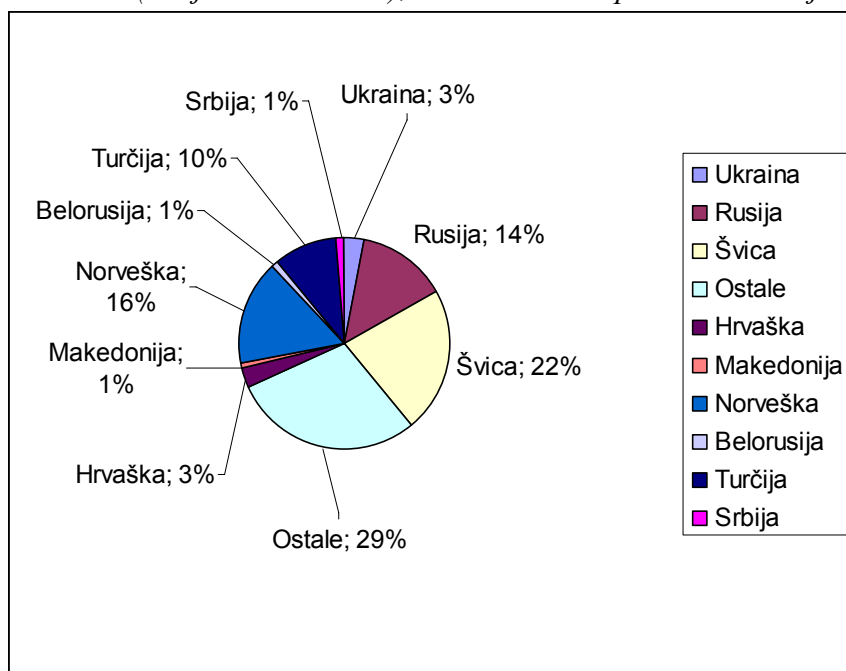


Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str. 23.

Ta transport je večjega pomena samo za države, kot so: Bolgarija, Danska, Estonija in Finska, poleg tega pa še Danska in Litva.

Iz zgornjega grafa je razvidno, da največ tovora transportirajo v Rusijo (39 %), Švico (23 %), Norveško (14 %), Ukrajino (7 %), Turčijo (6 %), Hrvaško in ostale države (4 %), v Belorusijo (2 %) ter v Makedonijo (1 %).

**Slika 6:** Seznam držav (in njihov delež v %), iz katere cestni prevozniki EU-ja največ uvažajo



Vir: Road Freight Transport Vademecum, marec 2009, str. 23.

Iz slednjega grafa je razvidno, da se največ blaga v EU-ju s pomočjo cestnega tovornega transporta transportira iz nenavedenih »ostalih« držav (29 %), sledi Švica, iz katere izvozijo 22 %, nato Norveška (16 %), Rusija (14 %), Turčija (10 %), Hrvaška in Ukrajina (3 %) ter Srbija, Makedonija, in Belorusija po 1 %.

## 2.6. Pomorska prometna politika EU-ja

Vodni promet je eden izmed pomembnejših delov transportne politike. Je prometni sistem, ki EU največ povezuje z državami nečlanicami, z gospodarsko pomembnimi središči po svetu ter z drugimi kontinenti. To je razlog, da si Evropska unija prizadeva, da bi še bolj povečala promet na pomorskih avtocestah in po celinskih vodnih poteh. Ti dve obliki intermodalnega transporta sta zelo pomembni za prihodnost, saj bosta razbremenili zasičenost cestnega in železniškega prometa, poleg tega pa sta bolj primerni za okolje (Beškovnik, 2005, str. 214). V prihodnosti je pomemben tudi priobalni pomorski promet, za katerega menim, da se bo zelo razvil. Trenutno se s pomorskim transportom znotraj EU-ja prepelje 35 % blaga.

V Beli knjigi sem zasledil smernice na področju celinskih plovnih poti in pomorskih avtocest (White paper, 2001, str. 48):

- vključevanje koncepta pomorskih avtocest v bodočo transevropsko mrežo,
- predstavitev novega programa »Marco Polo«, ki naj bi začel delovati do leta 2003,
- standardiziranje opreme za nakladanje,
- povečanje števila ladij v lasti držav članic EU-ja,
- povečanje števila pristanišč ter izboljšanje njihove infrastrukture,
- izboljšanje notranjih plovnih poti.

V nadaljevanju bom namenil nekaj besed priobalnemu pomorskemu prometu, ki je za EU dokaj pomemben.

### **2.6.1. Področje priobalnega pomorskega prometa v EU-ju**

Na podlagi statističnega poročila Amerini Giuliano (2006) sem ugotovil naslednja dejstva. V letu 2006 se je v obliki priobalnega pomorskega prometa (v nadaljevanju priobalni promet) pretovorilo več kot 1,9 milijarde ton, kar znaša 62 % celotnega pomorskega transporta, v letu 2005 pa je bil ta delež še celo večji za eno odstotno točko (63 %). To so podatki, ki nas opozarjajo na to, kako pomemben je ta sektor pomorskega prometa v EU-ju. Najmanjši delež priobalnega prometa v primerjavi z oceanskim pomorskim prometom je bil v državah, kot so Finska (93 %), Grčija (84 %), Švedska (91 %), Malta (92 %), Danska (85 %) ter tudi Norveška (85 %).

Največji delež v pomorskem prometu sta seveda dosegli Velika Britanija (369 milijonov ton tovora) ter Italija s 308 milijonami ton. Velik del tako pomorskega transporta kot tudi priobalnega prometa je dosegla Nizozemska.

Če pogledamo v poročilo, vidimo, da je priobalni pomorski promet v EU-ju najbolj razširjen na Severnem morju (28,1 % vsega priobalnega prometa), kjer se je v letu 2006 prepeljalo 599 milijonov ton tovora. Poleg Severnega morja pa je s 560 milijoni ton prepeljanega tovora zelo pomembno Sredozemsko morje (26,3 % priobalnega transporta). Pri tem se je največ pretovorilo tekočega ladijskega tovora (skoraj 50 % celotne teže tovora predstavljajo plin, nafta in naftni izdelki), v Italiji, Franciji, na Nizozemskem in Malti je bil ta delež 55 %. Največji delež tekočega ladijskega tovora predstavlja tovor, prepeljan iz Črnega morja (70 % vsega prevoženega tovora iz omenjene destinacije), najmanjši pa tovor, prepeljan preko Atlantskega oceana (37 %).

V letu 2006 je bilo največje pristanišče za priobalni promet pristanišče Rotterdam (za vse vrste tovora). To je v omenjenem letu pretovorilo kar 184 milijonov ton (kar predstavlja 7,4 % celotnega priobalnega pomorskega transporta v EU-27). Ta podatek ni zanemarljiv, če predpostavimo, da je 20 največjih pristanišč za priobalni pomorski transport skupaj

pretovorilo 36 % vsega priobalnega tovora znotraj EU-27. Drugo največje pristanišče je Antwerpen, ki pa je v istem letu pretovorilo samo eno tretjino pretovorjene teže v rotterdamskem pristanišču, vseeno pa je njegova teža pretovorjenega tovora zrasla za 2,3 % v primerjavi z letom 2005.

**Tabela 2:** Najboljših dvajset pristanišč za priobalni ladijski transport EU-27, v milijonih ton

| Rank                     | Ports                     | Total SSS      | Growth 2005 - 2006 | Share of EU-27 SSS | Remaining seaborne transport |
|--------------------------|---------------------------|----------------|--------------------|--------------------|------------------------------|
| 1                        | Rotterdam (NL)            | 184.4          | -0.8 %             | 7.4 %              | 168.4                        |
| 2                        | Antwerpen (BE)            | 67.9           | 2.3 %              | 2.7 %              | 83.6                         |
| 3                        | Marseille (FR)            | 62.4           | 2.5 %              | 2.5 %              | 34.1                         |
| 4                        | Hamburg (DE)              | 50.2           | 3.3 %              | 2.0 %              | 65.4                         |
| 5                        | Le Havre (FR)             | 45.9           | -6.0 %             | 1.8 %              | 23.9                         |
| 6                        | Immingham (UK)            | 44.3           | 9.4 %              | 1.8 %              | 19.8                         |
| 7                        | London (UK)               | 43.0           | 1.1 %              | 1.7 %              | 8.9                          |
| 8                        | Tees & Hartlepool (UK)    | 39.0           | 2.5 %              | 1.6 %              | 14.4                         |
| 9                        | Trieste (IT)              | 37.5           | -5.2 %             | 1.5 %              | 4.3                          |
| 10                       | Göteborg (SE)             | 36.6           | 8.8 %              | 1.5 %              | 2.6                          |
| 11                       | Wilhelmshaven (DE)        | 36.4           | -6.7 %             | 1.4 %              | 6.7                          |
| 12                       | Tallinn (EE)              | 31.9           | 9.9 %              | 1.3 %              | 9.0                          |
| 13                       | Bremen & Bremerhaven (DE) | 30.1           | 22.0 %             | 1.2 %              | 25.6                         |
| 14                       | Forth (UK)                | 27.8           | -11.1 %            | 1.1 %              | 3.7                          |
| 15                       | Genova (IT)               | 27.6           | -12.0 %            | 1.1 %              | 13.0                         |
| 16                       | Dunkerque (FR)            | 26.9           | 8.9 %              | 1.1 %              | 23.3                         |
| 17                       | Amsterdam (NL)            | 26.6           | 3.1 %              | 1.1 %              | 28.8                         |
| 18                       | Algeciras (ES)            | 25.7           | 12.2 %             | 1.0 %              | 31.7                         |
| 19                       | Augusta (IT)              | 25.7           | -16.6 %            | 1.0 %              | 3.0                          |
| 20                       | Zeebrugge (BE)            | 25.6           | 10.3 %             | 1.0 %              | 7.1                          |
| <b>Total top 20</b>      |                           | <b>895.4</b>   | <b>0.9 %</b>       | <b>35.7 %</b>      | <b>577.4</b>                 |
| <b>Total EU-27 ports</b> |                           | <b>2 509.2</b> | <b>0.4 %</b>       | <b>100.0 %</b>     | <b>1 122.8</b>               |

Vir: Amerini G.: Statistics in focus, Short Sea Shipping of goods 2000–2006, str. 8.

Zanimivo je dejstvo, da ima Antwerpen kot 2. največje pristanišče na podlagi pretovarjanja tovora priobalnega transporta tretji najnižji delež priobalnega pomorskega prometa (44,8 %) v primerjavi s celotnim pomorskim transportom, najnižji delež ima Hamburg (43,4 %).

Če pa pogledamo, kakšna je bila odstotna sprememba teže priobalnega transporta v pristaniščih v letih 2005 in 2006, ugotovimo, da je največ tovora izgubilo pristanišče Augusta (-16,6 %), najmanj pa Rotterdam (0,8 %). Med najboljšimi tremi, ki pa so pretovarjali uspešneje, so Bremen & Bremerhaven (+22 %), Algeciras (+12,2 %) ter Zeebrugge (+10,3 %).

Ker v prihodnjih letih želi Evropska komisija odpraviti nadzor nad notranjim pomorskim prometom ter postaviti pravila, lahko pričakujemo še večji porast priobalnega pomorskega prometa.

## **2.7. Letalski promet**

Letalski promet je med vsemi panogami najmlajša, vendar tudi najbolj razvijajoča se panoga. S svojim delovanjem prinaša marsikatero prednost pred drugimi vrstami prometa, kot so hitrost, varnost in pogostost.

Oblak (1997, str. 174) meni, da se mednarodni letalski transport loči od drugih vrst prevoza po:

- visokih prevoznih stroškov,
- krajšem prevoznem času na daljše razdalje,
- manjši tovarni zmogljivosti in
- sorazmerno redki mreži.

Letalski promet prinaša mnoge ekonomske koristi, kot so na primer: zaposlovanje, turizem, zniževanje stroškov potovanja, prevoza, podpora za razvoj novih tehnologij in druge. Ekonomski napredek in rast v letalskem prometu sta sorazmerna, saj oba vplivata eden na drugega. Med dejavnike, ki pospešujejo rast letalskega prometa, štejemo (Kumelj, 2004, str. 5):

- realni padec stroškov letalskega prometa,
- povečano ekonomsko aktivnost,
- rast razpoložljivih dohodkov,
- sprostitev ovir pri potovanjih,
- turistično promocijo,
- več prostega časa in
- liberalizacijo letalskega prevoza.

Julijsko poročilo ACI (Airport council international, str. 1) iz leta 2008 prikazuje statistične podatke glede naraščanja števila potnikov od leta 2000 do 2007. V letu 2007 je bilo prepeljanih 4796 bilijonov potnikov, največ v Evropi (31 %) in Severni Ameriki (32 %). Glede na mesece v letu pa po prepeljanih potnikih izstopata poletna meseca, to sta julij in avgust, zaradi večjega števila dopustniških potovanj. Med prvih deset letališč na svetu glede prepeljanih potnikov v letu 2007 na območju Evropske unije sodijo London na tretje mesto, Pariz na šesto, Frankfurt na osmo ter Madrid na deseto mesto.

### **2.7.1. Problemi letalskega prometa**

Tako kot se v vsaki gospodarski panogi pojavljajo problemi in izzivi, se letalski promet srečuje tudi z naslednjimi problemi:

1. Zastoji zaradi prenatrpanosti

Prenatrpanost povzroča zamude, nezaupanje potnikov, povečevanje stroškov in zmanjšanje učinkovitosti. Vzrok za zamude v letalskem prometu je slabo planiranje izgradnje infrastrukture. Zaradi prenatrpanega zračnega prostora med Evropo in Azijo morajo letala leteti na nižji nadmorski višini, kar povečuje porabo goriva. Za zmanjševanje nepotrebne izgube zaradi prenatrpanosti v letalskem prometu so potrebna vlaganja v izboljšano infrastrukturo (Kumelj, 2004, str. 6).

## 2. Letalske nesreče

Zaradi večanja letalskega prometa in večjega števila potnikov prihaja tudi do večjega števila letalskih nesreč. Vpliv medijev pa še dodatno poveča strah v očeh porabnika. Res pa je, da je posamezna nesreča veliko bolj tragična in katastrofalna kot pa avtomobilska nesreča. Varnostni ukrepi na področju letalstva pa so vedno strožji in bolj učinkoviti.

## 3. Ogrožanje konkurence – nizkocenovni ponudniki

Na trgu letalskega prevoza so se pojavili nizkocenovni ponudniki (Ryanair, EasyJet, Go, Buzz in drugi), ki ob nižjih cenah letov, olajšanim nakupom vozovnic, krajšem vkrcavanju odnašajo mesta tradicionalnim prevoznikom. Po njihovih napovedih naj bi do leta 2010 obvladovale 25 % notranjeevropskega zračnega prometa (Krek, 2002, str. 18).

## 4. Terorizem

Letalski promet je zaznamoval 11. september, ko je bil izveden teroristični napad na World trade center v New Yorku. Škoda, ki so jo zaradi zaprtja ameriškega zračnega prometa utrpeli letalski prevozniki in družbe, ki letijo v ZDA, je močno vplivala na finančno stanje družb. Težave pa so se še poglobile, ko se je zaradi strahu pred vnovičnimi napadi zmanjšalo število potnikov kar za 25 % (Krek, 2002, str. 16).

### **2.7.2. Letalski promet pod pritiskom krize**

Beškovnik meni (časnik Delo FT, 20. 04. 2009), da je finančna kriza zajela tudi letalski promet. Zaradi upada mednarodne menjave blaga, zmanjšane povpraševanja po dobrinah, manjših in lažjih pošilk naj bi izguba letalske industrije dosegla 4,7 milijarde dolarjev. Letalska giganta Boeing in Airbus poročata, da se bo dobava novih letal znižala za 20 do 30 %. Tovorni letalski promet se je na začetku leta 2009 na svetovni ravni zmanjšal za kar 23 %, najbolj pa v treh pomembnih državah, na Japonskem, v Indiji in na Kitajskem. Zaradi manjšega prometa se zmanjšujejo tudi prihodki letalskih družb, saj je v zadnjem letu prenehalo delovati kar 40 letalskih družb.

Predsednik Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA) Giovanni Bisignani meni, da bi letalski promet potreboval tri do pet let, da bo dosegel raven dobrega leta. Tovorni letalski promet naj bi se znižal za 13 %, potniški pa za 5,7 %.

### **3. VPLIVI NA OKOLJE**

Z vsakoletnim naraščanjem prometa se poleg prednosti, ki jih prinaša promet, večajo tudi negativne posledice tega. Na eni strani promet omogoča dostop do tujih trgov, večji razvoj, mobilnost ljudi in blaga ter globalizacijo. Za seboj pa vleče tudi negativne vplive na okolje s poseganjem v naravo (izgradnja prometne infrastrukture, onesnaževanje zraka, vode, tal) ter ogrožanje zdravja živih bitij (hrup, vibracije, zmanjšanje bivalne površine, sprememba klime, bolezni, onesnaževanje vode in tal) .

Na spodnji sliki (slika 7) lahko vidimo, kakšni so učinki prometa na okolje skozi čas in glede na prostor. Učinki izpušnih plinov na okolje so neposredni in takojšnji ter se pojavljajo na lokalni ravni, na drugi strani pa se učinek tople grede kaže na svetovni ravni skozi daljši čas.

Na ravni Evropske unije je temeljni dokument urejanja prometne politike in vpliva na okolje Skupna prometna politika EU (Bela knjiga 2001). V njem so določene prednostne naloge v zvezi s prometnimi vprašanji in z okoljskimi vidiki. Na drugi strani pa zakonodaja in okoljska politika obravnavajo ter spremljajo vplive na okolje skozi direktive (na primer: Direktiva o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, Direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij, Direktiva o čistejšem zraku za Evropo, mejne vrednosti emisij iz vozil in kakovost goriva) (Evropska agencije za okolje, 2009).

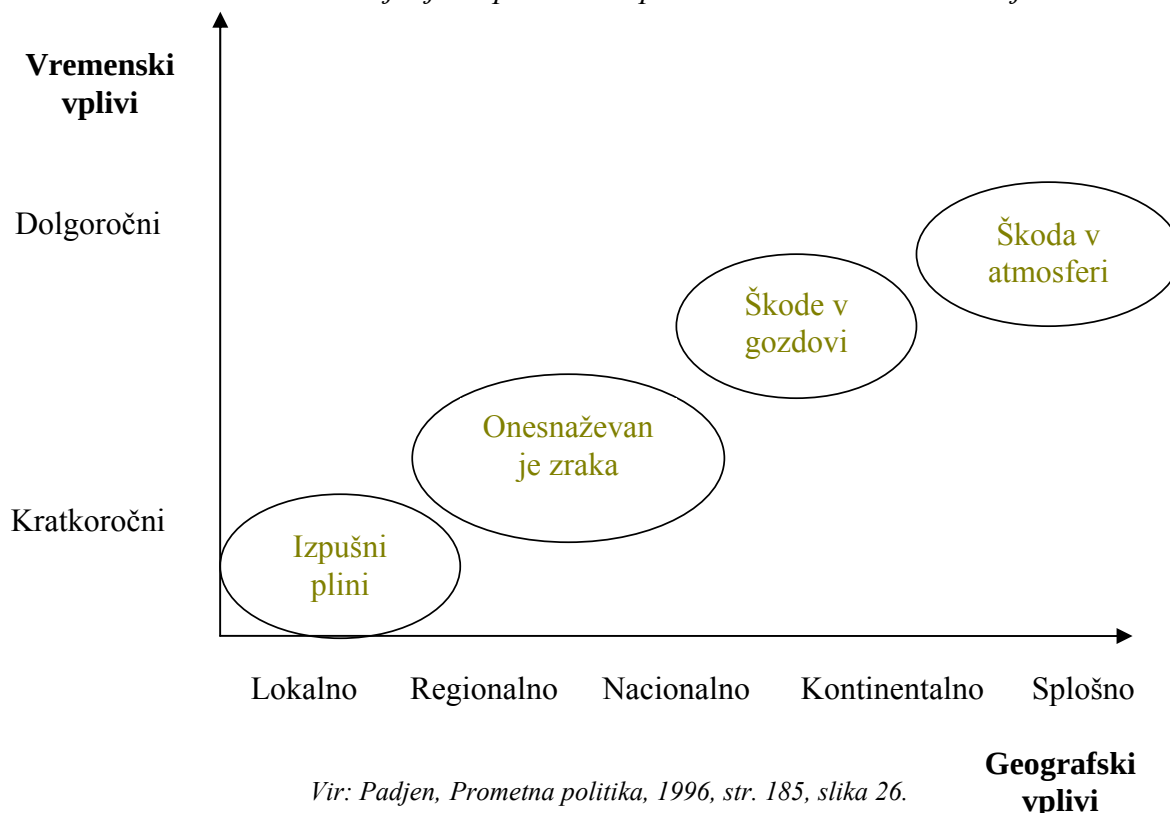
Sporočilo Evropske komisije Evropskemu parlamentu in Evropskemu svetu z dne 8. julija 2008 navaja, da so se emisije CO<sub>2</sub> v sektorju cestnega prometa povečale za 30 % glede na leto 1990, poleg tega pa se bodo v prihodnje še povečevale zaradi naraščanja prometa.

V sporočilu sem našel dve vrsti pobud, ki jih je predlagala komisija za okolju prijaznejši in trajnostni promet:

#### 1. Ustrezno določanje cen

Namen strategije je delovati na način, ki je prilagojen vsakemu vplivu in načinu prevoza posebej, ob upoštevanju dejstva, da je Evropska unija že pričela izvajati ukrepe na tem področju (pravila EU-ja o obdavčitvi energije). Komisija predlaga, da se v sistem EU-ja za trgovanje z emisijami vključi tudi letalski sektor, saj namreč letalstvo ne plačuje davka na gorivo.

**Slika 7:** Čas trajanja in prostorska porazdelitev učinkov na okolje



## 2. Dopolnilni ukrepi

Na tem področju se izvaja že mnogo ukrepov, komisija pa spodbuja pri gradnji nadaljnjih prizadevanj z regulativnimi instrumenti, infrastrukturnimi ukrepi ter ukrepi na področju raziskav in razvoja.

Pri tem lahko omenim nekatere ključne ukrepe: zmanjšanje hrupa, ki ga povzroči železniški promet tako, da se pri bolj hrupnih vagonih plačujejo večje pristojbine ter s pomočjo nameščanja tihih zavor (do leta 2015).

Evropski svet je leta 2007 določil cilje politike trajnostnega prometa, ki so, da se morajo zmanjšati emisije toplogrednih plinov za 20 %, povečati uporabo obnovljivih virov na 20 % in zmanjšati porabo energije za 20 % do leta 2020.

### 3.1. **Evropska agencija za okolje (EEA)**

Evropska agencija za okolje (EEA) je eden izmed organov Evropske unije, katere naloga je, da zagotavlja zanesljive in neodvisne informacije o okolju. Podatke nudijo vsem, ki so vpleteni v razvijanje, spremljanje ter izvajanje okoljskih politik, kot tudi javnosti. Glavni cilj agencije je pomagati državam članicam pri oblikovanju in sprejemanju odločitev glede

varovanja okolja ter trajnostne politike (Agencije Evropske unije, 2009). Agencijo trenutno sestavljajo vse članice EU-27 ter Islandija, Lihtenštajn, Norveška, Turčija in Švica.

Na spletni strani Evropske agencije za okolje (<http://www.eea.europa.eu/sl>) sem našel poročilo o emisiji toplogrednih plinov. Če povzamem, so se emisije toplogrednih plinov v letih 1990 do 2006 povečale za 26 % ali za 180 milijonov (pri tem ne upoštevamo mednarodnega letalskega in pomorskega prometa). Pri tem prispeva cestni promet 93 % vseh emisij prometnega sektorja. Najhitreje pa naraščajo emisije iz mednarodnega letalskega prometa, saj so se povečale za 86 %. Zaskrbljujoč je tudi podatek, da se je število lastnikov avtomobilov v EU-27 povečalo za 22 % ali 52 milijonov avtomobilov (v letih 1995 do 2006). Število kilometrov, ki jih prepotujejo potniki v državah članicah EEA, se je leta 2006 povečalo za 65 milijonov kilometrov. Promet je odgovoren za tretjino celotne končne porabe energije v državah članicah agencije EEA in za več kot petino emisij toplogrednih plinov.

### **3.2. Vplivi rasti transporta na učinek tople grede**

V poročilu Evropske agencije za okolje (EEA) iz leta 2007 (str. 16–17) sem našel vplive transporta na učinek tople grede. Promet je odgovoren za 21 % celotnega učinka tople grede v EU-15. Za članice EEA je ta številka mnogo manjša (zaradi EU-10). V letih med 1990 in 2004 se je emisija toplogrednih plinov močno zmanjšala predvsem v industriji, kmetijstvu oziroma v večini sektorjev. V istem času pa se je izpust teh plinov v transportu povečal za kar 26 % in še vedno raste, kljub različnim načrtom zmanjšanja le-teh. Največji onesnaževalec je cestni promet (93 % vsega onesnaževanja). Od tega je v potniškem prometu izpust toplogrednih plinov med letoma 1990 in 2004 narasel za 26 %, tovorni promet pa je povečal izpust za 51 %. Povpraševanje po energiji se bo zato med letoma 2000 in 2020 povečalo za več kot 15 %. Zaradi industrijskega sporazuma so evropski osebni avtomobili iz leta v leto ekološko varčnejši, kar bo v naslednjih desetletjih zmanjšalo celotno povpraševanje po energijskih virih.

Emisija plina CO<sub>2</sub> v mednarodnem letalskem prometu – ki ni vključena v Kjotski sporazum – raste mnogo hitreje kot v katerem koli transportnem sektorju. V EU-25 je med letoma 1990 in 2004 vrednost emisij CO<sub>2</sub> narasla za 86 %. Letalski transport poleg izgorevanja CO<sub>2</sub> v ozračje povzroča tudi izpust NO<sub>x</sub> in delce, ki oblikujejo sled za letalom, ter mrenaste oblake. Nekateri od njih imajo ohlajevalni efekt, vendar pa je skupni učinek ogrevanja ozračja 2- do 4-krat večji, ko so ti delci v ozračju prisotni. Evropska komisija je zato leta 2006 vključila letalski sektor v Emisijsko tržno shemo za CO<sub>2</sub>.

Pomorski promet je odgovoren za 13 % emisij CO<sub>2</sub> v celotnem svetovnem prometu. Za obdobje od leta 2001–2020 pričakujemo, da bo delež emisij pomorskega prometa narasel za 35–45 %. Glede na to, da je ladijski promet energetsko zelo učinkovit, se mu iz ekološkega smisla ni posvečalo veliko pozornosti. Zato bo v prihodnosti mogoče še veliko izboljšati na tem področju.

## 4. DENARNA PODPORA TRANSPORTU IN ZUNANJI STROŠKI

Denarna pomoč transportu je zelo pomembna. V Evropi je bilo prispevane med 270 in 290 milijard EUR pomoči. Vendar so nekatere izmed teh pomoči tudi škodljive za okolje. Zunanji stroški transporta pa celo prekoračijo denarno podporo. Zato je v prihodnosti potrebno dati velik poudarek prav tem zunanjim stroškom ter zmanjševanju pomoči transportu.

Zdrava konkurenca je na transportnem trgu ključni cilj evropske transportne politike. Vendar se ravno na tem trgu pojavljajo razni privilegiji, ki zdravo konkurenco omejujejo:

- različne vrste transporta povzročajo različne zunanje stroške, zato veliko transportnih dejavnosti ne plačuje celotnih stroškov;
- transport je odvisen od infrastrukturnih sistemov, ki so financirani z javnim denarjem;
- različne oblike transporta pridobivajo velike ugodnosti iz prednostnih ukrepov;
- različne oblike transporta so fiskalno podprte z različnimi oblikami pomoči.

Transportna denarna pomoč vpliva na povečanje prometnih struktur, kar posledično daje negativen vpliv na okolje.

- Denarna pomoč lahko vpliva na transportne odločitve o količini prometa o planiranju cest in o izdelovanju avtomobilov.
- Zaradi tekmovanja med posameznimi oblikami transporta prihaja z denarno pomočjo do zmanjšanja negativnega vpliva na okolje.
- Denarna podpora poveča promet, kar zniža cene, le-te pa vplivajo na povečanje povpraševanja po transportu.

Definicije denarne pomoči transportu se močno razlikujejo. Na eni strani splošen socialni gospodarski pristop govori, da so denarna pomoč vsi transportni stroški, ki niso plačani s strani posameznika, vključno z infrastrukturnimi stroški, različnimi regulacijami in stvarnimi stroški. Na drugi strani pa imamo direktno fiskalno politiko, ki je usmerjena samo k finančnim transportnim pomočem, ki imajo direkten vpliv na javno blagajno. Da ne bi prišlo do mešanja, se največ uporablja zadnja definicija.

Da bi ocenili skupno javno potrošnjo za infrastrukturo oziroma denarno pomoč, poznamo dva ukrepa: razlika med infrastrukturnimi stroški in izdatki, povezanimi z infrastrukturnimi stroški, kot na primer evrovinjetna obremenitev, ki je kot nekakšno nadomestilo za skupne stroške. V drugih državah pa se pojavljajo druge obremenitve (cestnine, registracijske in prometne takse), ki so prispevki za infrastrukturne stroške. Konec koncev lahko razlike med infrastrukturnimi stroški in vsemi transportnimi obremenitvami obravnavamo kot pooblastilo za celotne javne izdatke za infrastrukturo.

Za izračun davčnih subvencij je potrebno izbrati referenčne vrednosti za posamezne mere. Poznamo dve referenčni vrednosti: povprečna cena za CO<sub>2</sub> dovolilnico v emisijski prodajni shemi Evropske unije ter minimalna trošarina. Na koncu javni promet dobi ceno za njegovo

uporabo. Vseeno pa nikjer ni določeno, ali naj bi bila uporaba javnega prometa subvencionirana ali ne. Definicija EEA pravi, da je transportna subvencija finančna pomoč pri transportu, ki se nanaša na javni proračun. Na podlagi te definicije naj javna transportna podjetja ne bi dobila subvencije za opravljeno delo (javni prevoz).

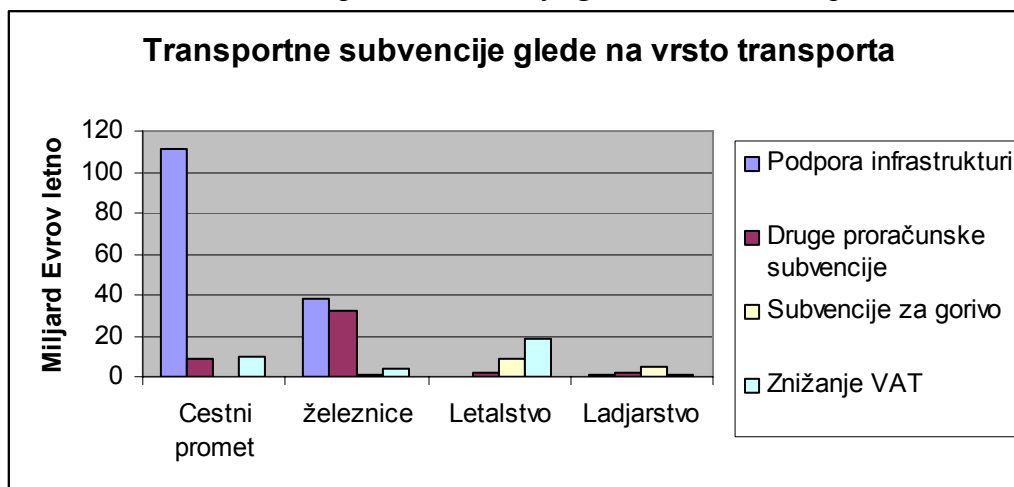
Letne transportne subvencije v Evropi se gibljejo nekje med 270–290 milijardami EUR. Ta ocena ni popolnoma natančna, ker on-budget subvencije ne temeljijo na analizi finančnega proračuna držav članic EU-ja, vendar podatke dobijo iz literature in izvedeniških mnenj. Posledično lahko pride do pomanjkanja podatkov. Med pomanjkanje podatkov lahko štejemo:

- subvencije za železniško in letalsko proizvodnjo;
- subvencije za uporabnike motornih vozil v posameznih državah;
- subvencije za storitve cestnega prometa, kot so rent-a-car in vzdrževanje.

Zelo nepopolni so tudi infrastrukturni stroški in izdatki za letalski in pomorski promet. Zato so številke za letne subvencije na področju prometa zgolj okvirne.

V območju EU-15 je največji delež subvencioniranja (59 %) namenjen podpori cestnih infrastruktur. V cestnem prometu so infrastrukturne obremenitve vidno manjše kot infrastrukturni stroški. Podobno velja za železniški promet. Kot pa sem že omenil zgoraj, za ladijski in letalski promet nimam najbolj relevantnih podatkov o sofinanciranju, drži pa, da so tu največje denarne pomoči pri stroških goriva, kar je najpomembnejše pri ladijskem prometu. Letalski promet izjemno uživa važne prednosti iz svoje oprostitvenega položaja VAT. To se nanaša na vse mednarodne lete. Iz VAT je izvzet tudi javni transport in to tako cestni kot tudi železniški. On-Budget subvencije so zelo primerne za železniški in nekje tudi za ladijski promet, kar pa je za letalski in cestni sektor skorajda nepomembno (Poročilo EEA, 2007, str. 26–28).

**Tabela 3:** Transportne subvencije glede na vrsto transporta



*Vir: Transport and environment: on the way to a new common transport policy, 2008*

#### 4.1. Vplivi na okolje in zunanji stroški

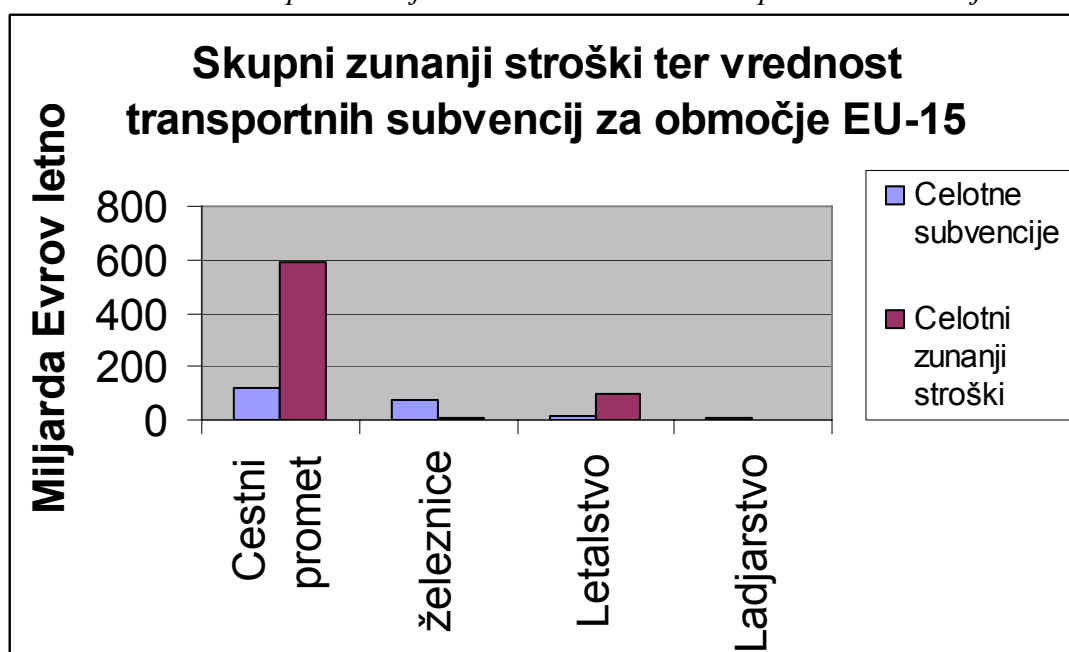
Zelo težko je oceniti, kakšen vpliv imajo subvencije na okolje. Imajo različne vplive, ki se lahko med sabo razlikujejo. Če na primer subvencioniramo železniški promet, bo to povečalo povpraševanje po tem sektorju, ki je ekološko bolj prijazen, pri tem pa se bo zmanjšal na primer cestni promet, ki je večji onesnaževalec. V tem primeru je vpliv subvencioniranja na okolje pozitiven. Lahko pa se zgodi, da ta subvencija lahko poveča celoten transport, kar pa je slab vpliv na okolje.

Lahko rečemo, da vse subvencije ne vplivajo na okolje. Na primer, popolna oprostitvev plačevanja VAT in davka na gorivo za mednarodne polete povzroča znižanje cen letalskih kart. To poveča število letov, kar negativno vpliva na okolje. Zato so pri notranjih evropskih linijah uvedli davek na gorivo, ki je znašal 330 EUR za 1000 l porabljenega goriva, kar je zmanjšalo količino CO<sub>2</sub> za 10 %. Povečanje onesnaževanja povzročajo tudi subvencije na cestno infrastrukturo. Nekatere subvencije pa so okoljevarstvene, na primer subvencija na ekološko varčna vozila, subvencija za podporo bio goriv itd.

Subvencije pa niso edina ovira pri dosegu popolne konkurence na transportnem trgu, sem spadajo tudi pomanjkanje internalizacije transportnih zunanjih stroškov (nasprotovanje klimatskim spremembam, onesnaževanju zraka in nesrečam) kot tudi prednostni predpisi .

Tabela 4 ilustrira veliko večje zunanje stroške za letalstvo in cestni promet, kot znašajo njihove subvencije.

**Tabela 4:** Skupni zunanji stroški ter vrednost transportnih subvencij



*Vir: Transport and environment: on the way to a new common transport policy, 2008, str. 28.*

Leta 1990 je bilo s strani Evropske komisije izdelanih več predlogov, kako oceniti zunanje stroške in jih vključiti v sistem plačevanja. Potrebo po pravičnem plačilnem sistemu, ki bo ocenjeval zunanje stroške, je Evropska komisija vključila v Belo knjigo skupne transportne politike in objavila v srednjeročnem poročilu. Dala je tudi možnost, da države članice same uvedejo cestnino na težka tovorna vozila na vseh cestah. Te cestnine se lahko ločujejo glede na tovarno kapaciteto in glede učinka na okolje, ki ga določa evrokategorija. Vendar je plačilni sistem odprt za nadaljnje spremembe in dodajanje novih zunanjih stroškov. Po Evropski iniciativi se je v okviru plačilne politike razvil tako lokalni (London, Stockholm) kot tudi nacionalni (HDV v Švici) plačilni sistem (Poročilo EEA, 2007, str. 26–28).

## **4.2. Stockholmski poskus**

Junija 2004 je stockholmski mestni svet dobil dovoljenje s strani švedskega parlamenta, da lahko v mestu uvede davek na prometno prenasíčenost. Ta doba se je začela avgusta 2005 z dodatnim potniškim prometom, januarja 2006 pa se je uveljavil davek na prenasíčenost. Ta časovno določena obremenitev je trajala cel teden od 6.30 do 18.30 in je trajala vse do julija 2006. Denar, pobran s taksami, so namenili za obnovitev javnega prevoza in ostalih prometnih infrastruktur. Stockholmski poskus je pokazal vidno zmanjšanje števila avtomobilov na cestah kar za 22 %, količina emisij pa se je zmanjšala od 8–14 %. Zmanjšalo pa se je tudi število poškodovanih v cestnem prometu kar za 5–10 %.

## **5. VPLIV SVETOVNE FINANČNE KRIZE NA TRANSPORT**

Svetovna finančna kriza je, kot vemo sami, dodobra pretresla svetovno gospodarstvo. Ker sem že v sami diplomski nalogi omenil, kako pomembna je transportna politika za doseganje gospodarske rasti, velja tudi to, da padec gospodarstva pušča posledice tudi v transportnem sektorju. To se vidi tudi v rapidnem zmanjševanju povpraševanja po transportnih storitvah, kar pa povzroča transportnim podjetjem velike finančne probleme in celo bankrot (Short term impact, 2009, str. 1).

Najprej je kriza prizadela tiste veje transporta, ki so direktno povezane z ekonomsko aktivnostjo, to je tovarni transport. Seveda kriza različno prizadeva posamezne sektorje gospodarstva (proizvodnja motornih vozil in osnovnih kovin je padla za 20 %). Če vzamemo za primer cestna transportna vozila, je njihovo povpraševanje močno padlo, kar bo v letu 2009 znašalo 256.000 manj prodanih tovornih vozil z nosilnostjo preko 6 ton (to predstavlja 37 % padec prodaje v primerjavi z letom 2007). To bo povzročilo višje proizvodne stroške, posledično pa se bo zmanjšala okoljevarstvena učinkovitost (Short term impact, 2009, str. 2).

Kriza je tudi zelo prizadela transportni sektor, ki se ukvarja s prevozom gradbenega materiala. V tem sektorju je produkcijski indeks začel padati v prvem četrtnetu 2008 in je do leta 2009 padel že na raven indeksa iz leta 2004.

Kriza bo prizadela tudi tista podjetja, ki so svojo drago transportno opremo dala v najem, saj so najemniki zaščiteni z dobrimi pogodbami, kar prenaša finančne težave na lastnike posojene opreme.

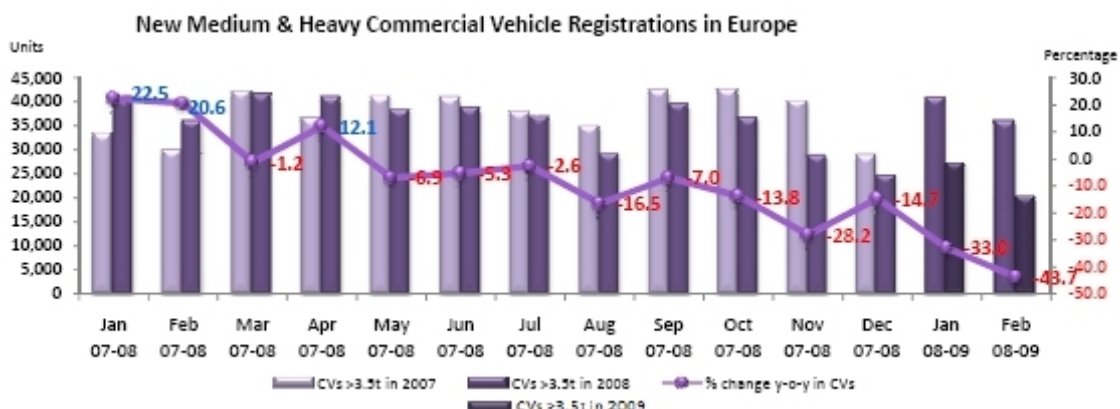
Zaradi krize je padla cena nafte, kar je transportnim podjetjem zmanjšalo operacijske stroške, vendar pa bo imelo negativne posledice na okolje, saj podjetja ne bodo tako hitro zamenjala transportnih vozil za ekološko bolj učinkovite. Poleg tega pa je padec cen nafte tudi znižal ceno transportnim podjetjem.

Ker se povečuje število transportnih podjetij, ki imajo probleme s plačili, je Mednarodna cestna transportna unija (IRU) objavila, da se je število bankrotov v cestnem prevozu od leta 2007 povečalo za 110 %. Finančne probleme imajo podjetja ne glede na svojo velikost. Francoska cestno transportna organizacija (FNTR) je objavila, da izmed 210-ih primerov insolventnosti, 82 % primerov doleti manjša ali zelo majhna podjetja, so pa v nevarnosti tudi podjetja z več kot 50-imi zaposlenimi.

Evropsko združenje avtomobilske proizvodnje (ACEA) je objavilo, da je tekom leta 2008 upadlo število registriranih tovornih vozil z nosilnostjo nad 3,5 ton za 4 % (znotraj EU-27).

Ekonomski padec ima že sedaj dramatične posledice na promet težkih komercialnih vozil. Količina prometa le-teh naj bi se v decembru 2008 na cestah zmanjšala med 5 % (Francija) in 34 % (Španija), v primerjavi z letom 2007. Vendar vse kaže na to, da se bo to stanje v prihodnosti še poslabšalo. Promet je v Avstriji v istem obdobju padel za 8,27 %, v januarju 2009 pa je padec znašal že 20,27 %. Padec v prometu je viden tudi, če merimo dnevno število prometa v povprečju, ta naj bi se v belgijskem tunelu Liefkenshoek decembra 2008 zmanjšalo za 5 %, januarja 2009 pa naj bi padec znašal že 22 %.

**Slika 7:** Registracija srednje težkih in težkih komercialnih vozil nad 3,5 t v EU – 07/08



*Vir: Short term impact of the financial and economic crisis on the road haulage sector, 2009, str. 4.*

## 6. PRIHODNOST PROMETNE POLITIKE EU-JA

Na spletni strani Skupnosti občin (<http://www.skupnostobcin.si/sos>) sem našel sporočilo o prihodnosti prometne politike EU-ja, ki ga je sprejela Evropska komisija 17. junija 2009. Na podlagi posvetovanj so določili šest glavnih trendov in izzivov, ki bodo spremljali prometno politiko v prihodnosti. Med trende so šteli: staranje prebivalstva, priseljevanje in notranjo mobilnost, okoljske izzive, razpoložljivost energetskih virov, urbanizacijo ter globalizacijo. Ti trendi dokazujejo, da se mora prihodnja evropska prometna politika osredotočiti na vzpostavitev integriranega prometnega sistema, ki temelji na tehnologiji in je prijazen do uporabnika.

Spodaj citiram glavne sklepe sporočila Evropske komisije glede prihodnosti prometne politike, ki sem jih našel na spletni strani Evropske komisije (<http://ec.europa.eu/transport/>):

» - Evropska prometna politika je pomagala vzpostaviti učinkovit sistem mobilnosti za državljane in podjetja v EU-ju. Zdaj mora zagotoviti, da bo to mobilnost lahko ohranila tudi v prihodnosti.

- Okoljska trajnost, staranje, migracije, pomanjkanje fosilnih goriv, urbanizacija in globalizacija so ključni trendi v naši družbi, ki bodo predstavljali izziv za naš sistem mobilnosti.

- Pospešitev uvajanja inovativnih tehnologij in celovitega povezovanja različnih načinov prevoza je zelo pomembna pri spopadanju z navedenimi izzivi.

- Pomembno je prednostno obravnavati zunanje vidike evropske prometne politike, da bi se tako dosegla nadaljnje povezovanje s sosednjimi državami ter promocija evropskih gospodarskih in okoljskih interesov na svetovni ravni.«

Komisija je leta 2001 izdala Belo knjigo, v kateri je določila načrt za prometno politiko do leta 2010 in ki je bila posodobljena leta 2006. Sedaj sprejeto sporočilo je nadaljevanje Bele knjige, saj opredeljuje vizijo prihodnosti prometa in mobilnosti do leta 2020, pri čemer upošteva scenarije, ki bi se lahko pojavili desetletja po tem datumu (Tajani, 2009).

## SKLEP

Če razdelimo promet na njegove podsisteme, ugotovimo, da največji odstotek predstavlja kopenski promet, ki je v zadnjih desetletjih narasel predvsem zaradi vse večjih potreb po čim hitrejši transportni storitvi. Podjetja so namreč svoje proizvodne centre prestavila v tako imenovane industrijske cone, ki pa so praviloma odmaknjene od železniških infrastruktur. Razlog za tako velik razmah cestnega prometa je v tudi v tem, da se proizvaja izdelke z višjo dodano vrednostjo. Je pa res, da se cestni transport uporablja predvsem za notranji intermodalni transport znotraj EU-ja, med članicami in nečlanicami pa je najpomembnejši pomorski transport, ki prepelje velike količine tovara med EU in azijskimi državami. Pomorski promet je zelo pomemben poleg zunanjega transporta tudi za priobalni pomorski transport, ki povezuje države članice med seboj.

Vse pomembnejšo vlogo v transportu ima v zadnjih letih letalski promet, ki je relativno mlada panoga v prometu. Vendar se zaradi različnih vzrokov, kot so rast osebne dohodka, povečanje prostega časa, rast turizma ipd., povečuje število potnikov letalskem prometu. Ta porast je bil viden predvsem med letoma 2000 in 2007, vendar se bo sedaj zaradi svetovne finančne krize malo ustavil. Za prihodnost pa si upam napovedati, da bo postal eden izmed vodilnih vrst transporta, predvsem zaradi znižanja stroškov.

Če omenim gospodarsko krizo, je ta prizadela vsa področja v transportu, predvsem v cestnem transportu, kjer je največje število zaposlenih, se povečuje število propadlih transportnih podjetij. Razlog tiči v tem, da se zmanjšuje povpraševanje po prevozih gradbenih materialov ter splošno povpraševanje po dobrinah. Najbolj viden upad transporta je v številu težkih transportnih tovornjakov, ki se je ob koncu leta 2008 zmanjšal med 5 % in 34 %. Tudi v letalskem sektorju se je v enakem obdobju zmanjšal odstotek prometa v primerjavi s predhodnim letom za 23 %. To povzroča upad povpraševanja po novih ekološko učinkovitejših letalih.

Če omenim še negativno plat rasti transporta, pa se dotaknem teme o okoljskem onesnaževanju. Največjo nevarnost predstavlja izpust toplogrednih plinov. Transport je po poročilih agencije za okolje EEA iz leta 2007 prispeval 21 % celotnega učinka tople grede, bolj zaskrbljujoč podatek pa je ta, da se je med letoma 1990 in 2007 izpust toplogrednih plinov s strani transporta povečal za 26 % ter še vedno raste. Daleč največji onesnaževalec je ravno cestni promet, ki predstavlja 93 % vsega transportnega onesnaževanja. Velik onesnaževalec pa je tudi letalski transport, ki poleg CO<sub>2</sub> v ozračje spušča tudi NO<sub>x</sub>. Vse to ima za posledico, da je Evropski svet sprejel cilj politike trajnostnega prometa, ki si je zadal nalogo zmanjšanja toplogrednih plinov za 20 % ter povečati uporabo obnovljenih virov za 20 % do leta 2020.

Vse to je razlog, da se bo v prihodnosti evropska politika osredotočila na vzpostavitev integriranega prometnega sistema, ki temelji na tehnologiji in je prijazen do uporabnika.

## LITERATURA IN VIRI

1. Agencije skupnosti (Agencije Evropske unije). Najdeno 17. avgusta 2009 na spletnem naslovu <http://europa.eu/agencies>
2. Amerini G. 2006. *Statistics in focus, Short Sea Shipping of goods 2000–2006*. Luxembourg: Eurostat.
3. *Bela knjiga (Portal Evropske unije)*. Najdeno 29. avgusta 2009 na spletnem naslovu [http://europa.eu/index\\_sl.htm](http://europa.eu/index_sl.htm)
4. Beškovnik, B. (2005, 07. november). *Tudi na morju samo prevozi premalo*. Finance 214/2005.
5. Beškovnik, B. (2009, 20. april). *Letalski promet pod pritiskom krize*. Delo FT.
6. Commission of the European communities. (2001). *White paper, European transport policy for 2010: Time to decide*. Bruselj.
7. European commission. (2009). *Road Freight Transport Vademecum*. Statistical pocketbook.
8. Jelenc, M. (2000). *Transportna politika: usklajeni čez dve leti*. Evrobilten, št. 17, str. 7.
9. Komisija evropskih skupnosti. (2008). *Okolju prijaznejši promet*. Bruselj: 8. julij 2008.
10. Krek, J. (2002). *Problemi v letalskem prevozništvu – primer Swissair* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
11. Kumelj, T. (2004). *Vključevanje Slovenije v Evropski zračni prostor* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
12. Oblak, H. (1997). *Mednarodna poslovna logistika*. Maribor: Ekonomska fakulteta.
13. Oblak, H. & Mulej, M. (1998). *Organiziranje poslovanja prometnih podjetij*. Maribor: Društvo za poslovno logistiko.
14. Padjen, J. (1996). *Prometna politika*. Zagreb: Ekonomski inštitut.

15. *Promet (Evropska agencija za okolje)*. Najdeno na spletnem naslovu 27. avgusta 2009  
<http://www.eea.europa.eu/sl>
16. Poročilo Evropske agencije za okolje. (2007). *Transport and environment: on the way to a new common transport policy*. Št. 1/2007.
17. *Predlog resolucije o prometni politiki Republike Slovenije. (2005)*. (Vlada Republike Slovenije). Najdeno 28. avgusta 2009 na spletnem naslovu [http://www.vlada.si/si/teme\\_in\\_projekti/arhiv\\_projektov/resolucija\\_o\\_prometni\\_politiki\\_rs/](http://www.vlada.si/si/teme_in_projekti/arhiv_projektov/resolucija_o_prometni_politiki_rs/)
18. *Promet (Vladni portal z informacijami o Evropski uniji)*. Najdeno 30. avgusta 2009 na spletnem naslovu <http://www.evropa.gov.si/>
19. *Prometna politika (Evropski parlament)*. Najdeno 28. avgusta 2009 na spletnem naslovu  
[http://infoeuropa.sliven.bg/eu\\_fact\\_sheets/policies/transport/article\\_7262\\_sl.htm](http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7262_sl.htm)
20. Resolucija o prometni politiki RS. (2006). *Uradni list RS*. (Št. 58/2006 z dne 6. junij 2006).
21. *Short term impact of the financial and economic crisis on the road haulage sector (2009)*. *Spletna stran Evropske komisije za transport*. Najdeno 1. septembra 2009 na spletnem naslovu [http://ec.europa.eu/transport/road/haulage/statistics\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/haulage/statistics_en.htm)
22. *Slovar slovenskega knjižnega jezika 1994*. (1994). Ljubljana: Državna založba Slovenije.
23. *Sporočilo o prihodnosti prometne politike (Skupnost občin)*. Najdeno dne 29. avgusta 2009 na spletnem naslovu <http://www.skupnostobcin.si/sos>.
24. Stojakovič, M. *Bela knjiga: Evropska prometna politika 2010*. (2009). Ljubljana: Fakulteta za pomorstvo in promet. Najdeno na spletnem naslovu 25. avgusta 2009  
<http://www.fpp.uni-lj.si/~mstojakovic/OPS%2C%20OPTS/BELA%20KNJIGA.ppt>
25. Tajani A. (2009). *Oblikovanje prometne politike prihodnosti*. Bruselj: Portal Evropske unije. Najdeno 29. avgusta na spletnem naslovu <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/936&format=HTML&aged=0&language=SL&guiLanguage=en>
26. Zelenika, R. (2001). *Prometni sustavi*. Rijeka: Ekonomska fakulteta.
27. Zupančič, S. (1998). *Ekonomika transporta*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

28. Zupančič, S. (2002). *Ekonomika transporta*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.