

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**RAZVOJ NEPREMIČNINSKEGA PROJEKTA
DIRKALIŠČE KIDRIČEVO**

Ljubljana, april 2025

MONIJA ČEBAŠEK

IZJAVA O AVTORSTVU

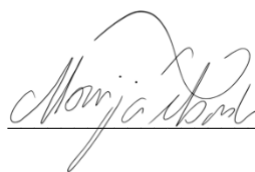
Podpisana Monija Čebašek, študentka Univerze v Ljubljani Ekonomske fakultete, avtorica predloženega dela z naslovom Razvoj nepremičninskega projekta dirkališče Kidričevo, pripravljene v sodelovanju s mentorico red. prof. dr. Andrejo Cirman

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo pisnih del UL EF, kar pomeni, da sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo pisnih del UL EF;
4. da se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatstvo lahko predstavljalo za moj status na Univerze v Ljubljani Ekonomski fakulteti v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi;
11. da sem preverila verodostojnost informacij, ki izhajajo iz zapisov na podlagi uporabe orodij umetne inteligence.

V Ljubljani, dne 07.04.2025

Podpis študentke:



KAZALO

1	UVOD	1
2	MOTOŠPORT	2
2.1	Vpliv motošporta na gospodarstvo.....	3
2.2	Motošport v Sloveniji.....	4
2.3	Delovanje dirkalnih kompleksov	5
3	PROCES RAZVOJA ŠPORTNIH OBJEKTOV	6
3.1	Življenjski cikel projekta	7
3.2	Tržna analiza	10
3.2.1	Analiza poslovnega okolja.....	11
3.2.1.1	<i>PESTEL analiza</i>	11
3.2.1.2	<i>SWOT analiza</i>	13
3.2.2	Analiza privlačnosti panoge ali Porterjev model sedmih silnic	13
3.3	Finančna analiza	14
3.3.1	Stroški.....	16
3.3.2	Viri financiranja.....	17
3.4	Analiza možnih izidov in tveganja.....	21
3.4.1	Analiza možnih izidov	21
3.4.2	Analiza tveganj	22
3.4.3	Scenarijska analiza	24
3.5	Ekonomski in socialni vpliv športne infrastrukture na regijo.....	24
4	DIRKALIŠČE KIDRIČEVO	26
5	TRŽNA ANALIZA	29
5.1	PESTEL analiza	29
5.2	Analiza konkurence	34
5.3	SWOT analiza	38
6	FINANČNA ANALIZA	40
6.1.1	Terminski načrt.....	40
6.1.2	Pregled stroškov investicije glede na stroškovno skupino	41
6.1.2.1	<i>Zemljišče</i>	42
6.1.2.2	<i>Priprava in komunalno opremljanje</i>	43

6.1.2.3	<i>Stavbna infrastruktura</i>	43
6.1.2.4	<i>Zunanja ureditev</i>	44
6.1.2.5	<i>Gradbeni postranski stroški</i>	44
6.1.2.6	<i>Operativni stroški</i>	45
6.1.3	Viri financiranja	46
6.1.3.1	<i>Stroški financiranja</i>	47
6.1.4	Pregled prihodkov projekta	48
6.1.5	Upravičenost investicije	49
7	ANALIZA MOŽNIH IZIDOV IN TVEGANJE ZA IZVEDBO PROJEKTA ...	52
7.1	Analiza možnih izidov	52
7.2	Tveganja za izvedbo projekta	54
7.2.1	Ukrepi za zmanjšanje tveganj	56
8	ŠIRŠI VPLIVI NA VZHODNO REGIJO	57
8.1	Ekonomski vpliv	57
8.2	Družbeni vpliv	59
8.3	Okoljski vpliv	60
9	SKLEP	60
	LITERATURA IN VIRI	62
	PRILOGE	67

KAZALO TABEL

Tabela 1:	Faze investicijega procesa	10
Tabela 2:	KPI bližnih dirkališč	37
Tabela 3:	KPI bližnih motokros stez	37
Tabela 4:	KPI bližnih karting stez	38
Tabela 5:	KPI bližnih centrov varne vožnje	38
Tabela 6:	Sestava zemljišča	42
Tabela 7:	Izračun končne cene zemljišča	42
Tabela 8:	Pregled postranski stroškov zemljišča	43
Tabela 9:	Pregled stroškov stavbne infrastrukture	44
Tabela 10:	Pregled stroškov zunanje ureditve	44
Tabela 11:	Pregled gradbenih postranskih stroškov	45
Tabela 12:	Pregled celotnih stroškov projekta po terminskem načrtu	45
Tabela 13:	Pregled operativnih stroškov	46

Tabela 14: Viri financiranja projekta.....	47
Tabela 15: Pregled prihodkov projekta iz naslova glavne dejavnosti	48
Tabela 16: Pregled celotnih prihodkov dirkalnega kompleksa	48
Tabela 17: Struktura virov financiranja in zahtevane stopnje donosa.....	49
Tabela 18: Izračun upravičenosti projekta.....	51
Tabela 19: Občutljivosti NSV na spremembo stroškov projekta in diskontne stopnje	53
Tabela 20: Občutljivosti IRR na spremembo stroškov projekta in končne vrednosti projekta	54

KAZALO SLIK

Slika 1: Obseg stroškov v življenjskem ciklu projekta.....	17
Slika 2: Sestava mere kapitalizacije: diskontna mera in premija za ohranitev glavnice	19
Slika 3: Projektna tveganja	23
Slika 4: Idejni načrt dirkalnega kompleksa Kidričevo	26
Slika 5: Dejansko stanje izbrane lokacije	27
Slika 6: Namenska raba zemljišča in minimalna širitev območja ustrezne rabe.....	28
Slika 7: Zasnova in razporeditev dirkalnega kompleksa Kidričevo	28
Slika 8: Pregled bližnjih dirkališč od izbrane lokacije	34
Slika 9: Pregled motokros stez od izbrane lokacije.....	35
Slika 10: Pregled bližnjih karting stez od izbrane lokacije.....	35
Slika 11: Pregled bližnjih centrov varne vožnje od izbrane lokacije.....	36
Slika 12: Terminski načrt	41

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Življenjski cikel projekta v NRP in skozi dokumente po ZGO- 1 in UEM.....	1
Priloga 2: Podrobna sestava zemljišča.....	2
Priloga 3: Podroben izračun cene zemljišča glede na namembnost po tržnem pristopu	3

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

AMZS – Avto-moto zveza Slovenije

CAPM – (angl. capital asset pricing model); modela določanja cen dolgoročnih naložb

DIIP – dokument identifikacije investicijskega projekta

ESRR – Evropski sklad za regionalni razvoj

EY – Ernst & Young

FIA – (fr. Fédération Internationale de l'Automobile); Mednarodna avtomobilistična zveza

FIM – (fr. Fédération Internationale de Motocyclisme); Mednarodna motociklistična zveza
fr. – francosko

IP – investicijski program

IRR – (angl. Internal Rate of Return); metoda notranje stopnje donosa

KPI – (angl. Key Performance Indicators); ključni kazalniki uspešnosti

MIRR – (angl. Modified Internal Rate of Return); metoda popravljene notranje stopnje donosa

NRP – načrt razvojnih programov

NSV – (angl. Net Present Value); metoda neto sedanje vrednosti

OPN – občinski prostorski načrt

PI – (angl. Profitability Index); metoda indeksa donosnosti

PISO – Prostorski informacijski sistem občin

PIZ – preinvesticijska zasnova

PMI – (angl. Project Management Institut); Inštitut za projektni management

PPP – (angl. public-private partnership); javno-zasebno partnerstvo

UEM - Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16

WACC – (angl. Weighted Average Cost of Capital); tehtan povprečen strošek kapitala

1 UVOD

Motociklistični šport v današnjem svetu igra pomembno vlogo, tako v družbenem, kot tudi v gospodarskem aspektu industrializiranih družb. Sodeč po raziskavi Ernst & Young (v nadaljevanju EY) je motociklistični šport v letu 2019 k svetovnemu BDP prispeval kar 159,2 milijard, od tega 59,8 milijarde neposredno in 99,4 milijarde posredno (EY Parthenon, 2019). Zaposluje preko 2,7 milijona oseb in ima več kot milijardo privržencev širom sveta. Prenose F1 dirk si je tekom sezone v letu 2021 ogledalo več kot 1,9 milijarde gledalcev (Rookie Road, 2022). Zanimanje za ta šport hitro narašča, zaradi česar so načrtovalci in tekmovalne ekipe pred velikimi izzivi, kako obravnavati vse večje povpraševanje po zemljiščih za steze, avtomobilih/kolesih, gorivu in drugih objektih za izvedbo tekmovanj.

Trenutno v Sloveniji nimamo primerne dirkališkega objekta za avtomobiliste in motocikliste, tako profesionalne kot tiste rekreativne. Vse države, ki mejijo na Slovenijo, imajo danes že dirkališča in poleg dirkalne steze ponujajo tudi vso potrebno infrastrukturo. V preteklosti je bilo na temo izgradnje dirkališča pri nas že veliko civilnih iniciativ, ki so bile naslovljene na vlado, vendar so bile na koncu neuspešne (Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje, 2021).

Sodoben dirkalni kompleks bi v Sloveniji prispeval k razvoju motošporta, turizma, ozaveščanju in prometni varnosti ter nenazadnje na avtomobilsko industrijo pri nas. Vse to bi posledično vplivalo tudi na razvoj regije v bližnji okolici in poskrbelo za promocijo Slovenije v mednarodnem okolju.

Magistrsko delo nadaljuje predhodno izdelano idejno zasnova dirkališča in njegovo umestitev na primerno lokacijo v Sloveniji. Osredotoča se na ekonomski in finančni vidik izgradnje tega športnega kompleksa, ob predpostavki države kot glavnega investitorja projekta. Zaradi same velikosti projekta naloga zanemara politična vprašanja, ki jih projekt odpira in predpostavlja, da ima popolno podporo dotične lokalne skupnosti.

Namen magistrskega dela je preučiti upravičenost investicije v dirkalni kompleks v Sloveniji, natančneje na Kidričevem. Preveriti želim, ali ima Slovenija potencial zgraditi moderno dirkališče najvišjega razreda (FIA Grade I.), ki bi lahko gostilo največja avto in moto tekmovanja na svetu, ter s tem prispevalo k razvoju celotne vzhodne regije.

Cilj magistrskega dela je podkrepiti že izdelani idejni načrt dirkališča na Kidričevem, vključno s terminskim načrtom ter viri financiranja, ki bi bili potrebni za njegovo izgradnjo. Raziskovalno vprašanje magistrske naloge je presoditi, ali je izgradnja dirkališča v Kidričevem finančno upravičena, tako z vidika samega kompleksa kot tudi njegovega posrednega vpliva na regijo.

Za izpolnitev zastavljenih ciljev dela se bom naslonila tako na teoretičen vidik razvoja nepremičnine, kot tudi na empiričen vidik. Teoretičen del bo obsegal pregled avtomobilskega športa, kaj vse zajema in zakaj predstavlja morebitno poslovno priložnost. Pri tem se bom naslonila predvsem na sekundarne vire.

Nato bom povzela sam proces razvoja nepremičnine, pri čemer se bom usmerila predvsem na razvoj športnih objektov v Sloveniji. Pregledala bom, kaj na tem področju zapoveduje slovenska zakonodaja in kje se morebiti razlikuje od klasičnega pristopa razvoja nepremičnine. Oslonila se bom na pretekle državne projekte gradnje športnih objektov s pomočjo javno dostopnih virov. S pridobljenimi podatki bom skušala priti do zaključkov o financiranju športnih projektov, ki jih bom nato uporabila kot ključne predpostavke za zadani športni kompleks.

Sledila bo kratka predstavitev že izdelane idejne zasnove projekta, skupaj s predpostavkami za nadaljne delo. Tu bom dirkališče bolje predstavila in opredelila možne vire dohodka, ki bi jih le-ta potencialno generiralo. Skozi tržno analizo bom preverila, kako bi se dirkališče umestilo na trgu, ki je v Evropi, zaradi velikega zanimanja za ta šport, izjemno konkurenčen. Sledila bo podrobna finančna analiza projekta, ki bo zajemala termiski načrt, pregled stroškov investicije, vire in stroške financiranja ter pregled potencialnih prihodkov projekta. S pomočjo tega bom presodila upravičenost same investicije in izvedla analizo možnih izidov ter tveganj za izvedo projekta. Pri izdelavi finančne analize si bom pomagala z literaturo na temo presoje investicijskih projektov.

Za konec bom preverila, kako bi dirkališče na Kidričevem vplivalo na razvoj vzhodne regije. Tu si bom pomagala s študijami na temo vpliva velikih športnih dogodkov na turizem. Preverila bom, kako bi veliko število turistov, ki jih takšni dogodki privabijo, vplivalo na ekonomsko aktivnost (število nastanitev, potrošnja v bližnjih prehrabnih lokalih in razvoj komplementarnih dejavnosti) in mednarodno prepoznavnost Slovenije.

2 MOTOŠPORT

Motošport je priljubljena in vznemirljiva oblika dirkanja, ki je osvojila srca ljudi po vsem svetu. Ne glede na to, ali gre za visoko zmogljive avtomobile ali motocikle, je ta šport znan po svoji izjemni hitrosti, neverjetni spretnosti in natančnosti. Navijače in navdušence nad tem športom pritegneta vznemirjenje in adrenalin, ki ga prinaša vsaka dirka.

Motošport je razdeljen na različne kategorije, vključno z visokozmogljivimi avtomobili, motocikli in drugimi vozili. Obstajajo tudi različne vrste dirk, kot so krožne dirke, drag dirke in reli dirke. Kategorije in vrste dirk so opredeljene s posebnimi pravili, opremo in zahtevami na progi.

Tekmovanje v motošportu s štirimi (ali več) kolesi po vsem svetu vodi Mednarodna avtomobilistična zveza (fr. Fédération Internationale de l'Automobile, v nadaljevanju FIA)

in Mednarodna motociklistična zveza (fr. Fédération Internationale de Motocyclisme, v nadaljevanju FIM), ki ureja dvokolesna tekmovanja. Vsa vozila, ki sodelujejo v motošportu, morajo upoštevati predpise, ki jih določa ustrezni globalni upravni organ. Poleg vozil morajo predpise upoštevati tudi vsa prizorišča, ki gostijo kakršna koli tekmovanja. FIA in FIM določata varnostne standarde in zahteve po katerih prizorišče pridobi ustrezno oceno ali rang. Ocene se gibljejo med 1 in 6, pri čemer je ocena 1 najvišja in edina steza, ki lahko gosti dirke Formule 1 oziroma dirko Moto GP. Ocene so izdane z namenom omogočiti registracijo dirk na Mednarodnem koledarju FIA in FIM za določene kategorije vozil (FIA, 2024a).

2.1 Vpliv motošporta na gospodarstvo

Da bi razumeli motošport in njegov ekonomski vpliv, moramo najprej bolje razumeti, kaj vse zajema in kako se generirajo prihodki. Motošport lahko razdelimo na glavno in podporno dejavnost. Glavna dejavnost zajema ključne deležnike, kot so udeleženci (tekmovalci, uradniki, maršali in prostovoljci ter člani klubov), lokalni klubi, objekti, steze in prizorišča ter nacionalni športni organi (znani pod francoskim akronimom ASN). Slednji prejemajo licenčnine, članarine in pristojbine za dogodke od preostalih udeležencev. Lokalni klubi pa za prireditev dogodka, kot je tekmovanje, plačajo uporabnino lastnikom objektov, stez in drugih prizorišč.

Vse, kar ni ekskluzivno povezano z motošportom, se šteje kot podpora dejavnost. Sem spadajo avtomobilska industrija (dobavitelji, proizvajalci) in turistična industrija, državne institucije in druge industrije (npr. zavarovalništvo, finančni sektor). Za organizacijo in izvedbo tekmovanja je potrebno vključiti celotni podporni sektor. Znatni del prihodka se generira s prodajo vstopnic in sponzorskimi posli, ki vključujejo podjetja ter zakupom in prodajo medijskih pravic za prenos tekmovanja po različnih platformah in kanalih.

Vpliva motošporta na svetovno gospodarstvo ni mogoče zanemariti. Industrija ustvarja znatne prihodke, ki niso omejeni na dirkaške ekipe in organizatorje, temveč segajo tudi v lokalne skupnosti, ki gostijo dogodke. Pritok obiskovalcev in oboževalcev spodbuja lokalno gospodarstvo z ustvarjanjem priložnosti za mala in srednja podjetja, ustvarjanjem delovnih mest in spodbujanjem turizma.

V letu 2019 je EY na pobudo FIA izdelal poročilo vpliva motošporta na gospodarstvo. Iz poročila izhaja, da je le-ta direktno generiral 59,8 milijarde EUR svetovnega BDP in prispeval 25 milijard EUR dodane vrednosti v letu 2019. Gospodarski prispevek motošporta vključuje 2,7 milijona udeležencev, ki so potrebni za uspešno organizacijo več kot 60.000 dogodkov, le ti pa se odvijajo na nekaj manj kot 7.300 stezah, prizoriščih in objektih po vsem svetu. V letu 2019 je motošport k svetovnemu BDP neposredno prispeval 59,8 milijarde EUR, posredno pa dodatnih 99,4 milijarde EUR, skupaj torej nekaj manj kot 160 milijard EUR. Poleg znatnega prispevka k svetovnemu BDP ima motošport tudi veliko dodano vrednost, ki je istega leta skupno desegla 66,9 milijarde EUR (EY Parthenon, 2019).

Industrija motošporta podpira široko paleto možnosti zaposlovanja in prostovoljstva v celotnem gospodarstvu, vključno z napredno proizvodnjo in inženiringom. Leta 2019 je industrija motošporta ustvarila več kot 1,8 milijona (plačanih) delovnih mest, v motošport pa so vključeni tudi (neplačani) formalni uradniki, maršali (podporno osebje zadolženo za varnost vseh udeležencev) in ostali prostovoljci.

Neposredni gospodarski prispevek svetovne industrije motošporta ustvarja tudi učinke na druge industrije, vključno s povpraševanjem dobaviteljev po vmesnem blagu in storitvah ter dodatno potrošnjo zaposlenih v industriji motošporta. Dodatni denar, ki ga obiskovalci dogodka porabijo v restavracijah, se tako na primer porazdeli med dodatne materialne vložke (kot sta hrana in pijača), plače in dobičke lastnika. Plače, ki jih porabijo zaposleni v restavraciji (na primer za gospodinjske predmete), spodbujajo kroženje denarja po širšem delu gospodarstva, kar ustvarja posredne koristi. To vključuje tok odhodkov za motošport in postavke, ki niso povezane z motorističnim športom.

2.2 Motošport v Sloveniji

Zgodovina slovenskega motošporta se je začela z gostovanjem prve avtomobilske dirke leta 1911. Razvoj se je nadaljeval skozi gorske dirke v Ljubelju na Vrhniki in na Gorjancih. Slovenski vozniki so bili sčasoma vedno bolj prisotni na mednarodni ravni, leta 1970 pa je Slovenija gostila prvo avtomobilsko dirko za evropsko prvenstvo (Radio Krka, 2016).

V Škofja Loki so od leta 1959 potekale resne moto dirke, ki so manj kot 20 let kasneje postale mednarodne Velike nagrade (angl. Grand Prix). Zadnja dirka je potekala leta 1973, ko se je na njej smрто ponesrečil italijanski dirkač in štirje gledalci. To je bil konec cestnega dirkanja v Sloveniji (Guštin, 2023).

V Sloveniji na področju motošporta delujeta dve pomembnejši organizaciji, in sicer Avto-moto zveza Slovenije (v nadaljevanju AMZS) in Zveza za avto šport Slovenije – AŠ 2005. Po neuradnih podatkih AMZS ima Slovenija v zadnjih letih v povprečju registriranih 300 športnikov, od katerih 80% spada v mlajše kategorije. Zanimanje za ta šport strmo naraša, kar je tudi odraz uspešnosti športnikov in povečanem pojavljanju avto-moto športa v medijih (Podgoršek, 2022).

Že od začetka 90. let prejšnjega stoletja tako prebivalstvo kot stroka izražata željo po dirkališču. Ob vedno večjem prometu, večjih hitrostih in zgoščenosti ljudi potreba po njem strmo narašča. Ne govorimo samo o posameznikih, ampak predvsem o vozilih s prednostjo. Policisti, reševalci, gasilci in drugi nimajo ustreznih prostorov oziroma le-teh primanjkuje. Poznavalci menijo, da bi v Sloveniji potrebovali vsaj še dva, po izračunih pa kar pet takih kompleksov. Tudi mladi, ki bi se želeli podati na pot moto-športa, nimajo ustreznih površin za vajo, vsaj pri nas ne (Rožman, 2018).

V preteklosti je bilo že več poskusov gradnje dirkališč v Sloveniji, ki pa se nikoli niso uresničila. Prvi resen poskus je bil leta 1986 v Prešnici, ki je propadel zaradi naravovarstvenih razlogov. Sledili so poskusi izgradnje dirkališč v Petrinjah, Povirju in Lendavi. Vsa so naposled propadla zaradi takšnega ali drugačnega razloga. Do danes je edino aktualno in deloma zgrajeno oz. obnovljeno dirkališče v Cerkljah ob Krki (nekdanje dirkališče Mobikrog), ki je del vojaškega objekta Gaj. Zaradi geopolitičnih napetosti med Rusijo in Ukrajino (od februarja 2022) je dirkališče danes zaprto za civilno javnost. Slovenija tako trenutno nima nobenega dirkalnega kompleksa, certificiranega s strani FIA (Rožman, 2018).

Poleg dirkališča v Sloveniji primanjuje tudi primerno mesto za motokros stezo. V letu 2023 bi v Sloveniji morala potekati velika nagrada MXGP na motokros stezi blizu mariborskega letališča. Projekt izgradnje primerne prizorišča zaradi problema s soglasji ni bil izpeljan. Glede na navedbe AMZS si želijo motokros in druge panoge združiti v večjem centru, poimenovali pa bi ga Nacionalni center motošporta (STA, 2023).

2.3 Delovanje dirkalnih kompleksov

Upravljanje dirkališča je zapleten posel in vključuje organizacijo širokega nabora dogodkov, ki presegajo zgolj dirke. Med drugim lahko vključujejo avtomobilske salone, dražbe avtomobilov, avtošole in koncerte. Tok prihodkov za dirkališča je raznolik in vključuje več načinov ustvarjanja prihodkov, kot so prodaja vstopnic, sponzorski posli, prodaja trgovskega blaga in gostinske storitve.

Prodaja vstopnic in oddajanje dirkalne proge sta glavna vira prihodkov za dirkališča. Gledalci za ogled dirk kupijo vstopnice, cene le-teh pa se razlikujejo glede na priljubljenost in lokacijo dogodka. Kupiti je mogoče vstopnice od sedežev na tribunah pa vse do luksuznih klimatiziranih apartmajev oz. tako imenovanega *Paddock* kluba. Ti so običajno najeti na letni ravni in vsebujejo od 40 do 100 sedežev. Prihodki od vstopnine vključujejo tudi vstopnice za parkiranje in kampiranje na zelenici. Dirkališče iz tega naslova pridobi 70 odstotkov celotnih prihodkov (Rattner, 2000).

Pristojbine za televizijsko in radijsko oddajanje so prav tako pomemben vir prihodkov za dirkališča. Vsako dirkališče se z izdajatelji televizijskih programov pogaja za svoj dogovor glede na zanimanje, običajno pa ta del prispeva 15 odstotkov k skupnemu prihodku dirkališča. Sponzorski honorarji in oglaševanje prav tako ustvarjata prihodke za dirkališča, vključno z znaki in programi dirk. Ti navadno predstavljajo približno 10 odstotkov prihodkov dirkališča (Rattner, 2000).

Koncesijska, programska in trgovska prodaja so še en vir dohodka za dirkališča. Koncesije za hrano in pijačo ter prodaja spominkov, kot so majice in kape, ustvarijo približno 5 odstotkov prihodkov steze. Korporacije najemajo gostinske šotore in prikolice s spominki za zabavo gostov. Najemnina lahko znaša do 5000 EUR na dan, včasih pa znaša tudi več kot

odstotek od prodaje svojih spominkov. Ti skupaj ustvarijo približno pet odstotkov celotnih prihodkov.

Na splošno je posel upravljanja dirkališča lahko zelo dobičkonosen, odvisno od strokovnega znanja upravljavca in številnih alternativnih načinov uporabe, zaradi katerih lahko dirkališče ostane rezervirano skozi vse leto. Kljub temu pa so stroški, povezani z delovanjem dirkališča lahko precejšnji. Upravljanje dirkališča ima svoje izzive in številni dejavniki prispevajo k stroškom, povezanih z njim. Ti stroški vključujejo:

- Vzdrževanje in nadgradnja: vzdrževanje dirkališča je stalen proces, ki zahteva redno vzdrževanje, da se zagotovi varnost voznikov in gledalcev. To vključuje ponovno tlakovanje proge, nadgradnjo varnostnih ovir in izboljšave objektov. Pomemben strošek je tudi nadgradnja tehnologije, ki se uporablja na dirkalnem krogu, kot je analiza podatkov v realnem času.
- Oprema: dirkališče mora kupiti in vzdrževati opremo, da zagotovi nemoten potek dogodkov. To vključuje časovne sisteme, preglednice in komunikacijske sisteme. Nakup in vzdrževanje te opreme je lahko precejšen strošek.
- Osebj: Dirkališče zahteva ekipo osebja za vodenje dogodkov, vključno z uradniki dirke, maršali in zdravstvenim osebjem. Zaposlovanje velike in kvalificirane delovne sile je lahko precej velik strošek.
- Zavarovanje: dirkališče mora pridobiti zavarovanje za kritje vseh nesreč in incidentov, do katerih lahko pride med dirko. Zavarovanje je namenjeno zagotavljanju varnosti voznikov, gledalcev in osebja ter zaščiti pred kakršnokoli zakonsko odgovornostjo.

Čeprav so stroški, povezani z delovanjem dirkališča, lahko precejšnji, je pomemben tudi potencial za prihodek, zlasti za dobro uveljavljene dogodke z veliko in predano bazo oboževalcev. Poleg tega lahko dirkališče ponuja tudi vrsto storitev, kot sta gostinstvo in katering, s katerimi ustvarita dodatne prihodke (Ryzhkov, 2024).

3 PROCES RAZVOJA ŠPORTNIH OBJEKTOV

Razvoj nepremičnin za javne projekte je kompleksen proces, vključuje več stopenj ter zahteva skrbno načrtovanje in izvajanje. Vsak korak v procesu od določanja prave lokacije do pridobivanja potrebnih dovoljenj in financiranja ima ključno vlogo pri uspehu projekta. Za razvoj javnih projektov je pomembno upoštevati dejavnike, kot so pravna skladnost, javno mnenje in vpliv na skupnost. V tem procesu ključne faze vključujejo izbiro ustrezne lokacije, obravnavo zakonskih zahtev, oblikovanje in načrtovanje projekta, pridobivanje financiranja in dovoljenj, gradnjo projekta ter vzdrževanje in upravljanje končnega projekta. Vsaka faza zahteva temeljito oceno ciljev in pričakovanj projekta ter celovito razumevanje potreb in pričakovanj skupnosti.

Proces razvoja nepremičninskih projektov (angl. Real Estate Development Process) sledi življenjskemu ciklu projekta. Definicije projekta in faz življenjskega cikla projekta se glede

na literaturo razlikujejo. Lock navaja, da je osnovna značilnost projekta njegova novost in unikatnost, ki je povezana z veliko negotovostjo in tveganjem (Lock, 2013). Project Management Institut (v nadaljevanju PMI), najvišja avtoriteta managementa, definira projekt kot začasen podjem za ustvarjanje enkratnega proizvoda, storitve ali učinka (PMI, 2008).

Različni avtorji, kot so Burke (2003), Frame (2003), Meredith in Mantel (2009) ter tudi PMI (2008), izpostavljajo različne ključne lastnosti projekta, ki jih je pomembno upoštevati pri načrtovanju in izvedbi. Med temi lastnostmi so začasnost in konkurenčnost, enkratnost, usmerjenost k cilju, omejenost, kompleksnost, povezanost in soodvisnost, konfliktnost in tveganje.

Projekt mora biti konkurenčen in začasen, kar zahteva upravljanje s časovnimi omejitvami in prilagajanje specifičnim potrebam. Pomemben je uspeh projekta, ki ga določa cilj, ter upravljanje z omejitvami, kompleksnostjo, povezanostjo in soodvisnostjo. Projektne ekipe morajo biti sposobne upravljati s konflikti in tveganji ter načrtovati ukrepe, ki zmanjšajo tveganja in izboljšajo možnosti za uspeh projekta.

Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2024 in 2025 (ZIPRS2425), Ur. l. RS, š. 123/23, 12/24 in 104/24, projekt definira kot enkratno in neponovljivo dejanje, ki s svojo izvedbo neko začetno stanje spremeni v končno stanje in zato uporabi resurse (ljudi, čas in denar). Koristi torej praviloma nastanejo šele po koncu izvedbe projekta (ali posamezne faze) za razliko od proračunskih ukrepov, kjer koristi trajajo zgolj v času izvedbe, po koncu pa se vrnemo v prvotno stanje. V praksi projektne pristopa v državni upravi je ključna težava razlikovanje med projektom in stalno dejavnostjo.

Projekti so v državni upravi definirani v okviru Načrta razvojnih programov (v nadaljevanju NRP) in predstavljajo tretji del državnega proračuna. Načrti financiranja vključujejo celostno predstavitev proračunskih in drugih sredstev, ki bodo zagotavljala financiranje dejavnosti v naslednjih štirih letih ali do konca financiranja teh dejavnosti.

V državni upravi je ključnega pomena upoštevanje stroškov, še posebej glede na dostopne finančne vire, pri projektih. Pomembna je tudi transparentnost odločitvenih procesov pri izbiri investicij in doslednost izbire izvajalca. Te procese urejajo regulative na področju javnih financ, med najpomembnejšimi sta Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16 (v nadaljevanju UEM) in ZIPRS2425.

3.1 Življenjski cikel projekta

Za boljšo obvladljivost in zmanjšanje negotovosti projekte razdelimo na faze, kar povečuje možnost za uspešen zaključek. Celotno povezovanje vseh faz projekta imenujemo življenjski cikel projekta (Česen in drugi, 2008). Nekateri avtorji obravnavajo zgolj

izvedbeni del projekta, drugi upoštevajo tudi upravljanje projekta po zaključku, tretji pa obravnavajo celotno ekonomsko dobo projekta, ki vključuje tudi trajanje rezultata projekta (Jermań, 2016).

Ne glede na obseg in kompleksnost projektov je najbolj univerzalna definicija faz projekta skozi življenjski cikel tista, ki jo obravnavajo Cleland (1999), Frame (2003), Dinsmore in Cabanis-Brewin (2010), in sicer:

- uvodna faza ali snovanje projekta,
- začetek ali priprava projekta,
- izvedba projekta in
- zaključevanje projekta.

Vsaka izmed faz se konča z nastankom ustreznega dokumenta, ki služi kot mejnik na poti do zaključka projekta in točko nadzora glede na časovnico (Jermań, 2016).

Projekt se tipično začne z internim naročilom. Ta dokument izhaja iz faze snovanja in označuje obstoj investicijskega projekta. Znotraj tega dokumenta so opredeljeni obseg, namen in kvalitativni cilji projekta. Prav tako se identificirajo potrebni viri, groba ocena stroškov in učinkov ter pripravi matrika tveganj. V javni upravi obstajajo različni dokumenti, ki so podobni internemu naročilu. Glavni dokument v slovenski teoriji projektnega managementa po vzorcu Hauca (Stare, 2011) imenujemo elaborat in vsebuje ključne vsebine, kot so terminski plan, plan obremenitve virov, stroške in tveganja projekta ter ključne udeležence za izvedbo projekta.

Glede na kompleksnost in višino investicije projekta ter načrt razvoja programov, so na podlagi UEM predpisane mejne vrednosti glede zahtevane dokumentacije za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 eurov najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP);
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 eurov DIIP in investicijski program (v nadaljevanju IP);
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 eurov DIIP, IP in predinvesticijska zasnova (PIZ);
4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 eurov je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:
 - a) pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - b) pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - c) v primeru (so)financiranja investicijskih projektov s proračunskimi sredstvi.

Naročilo se podrobneje razširi na specifične potrebe in pričakovanja udeležencev, ključne časovne mejnike, strukturo in analizo potrebnih organizacijskih struktur za izvedbo, dodatna obsežna tveganja, okoljske in druge omejitve ter izračun dodane vrednosti ali upravičenosti projekta.

V izvedbeni fazi se projekt spremlja preko Poročila o izvajanju, ki se pripravi najmanj enkrat letno oz. v primeru večjih časovnih ali stroškovnih odmikov (UEM, 2006). V obratovalni fazi projekta je potrebno pripraviti poročilo o spremljanju rezultatov in učinkov investicijskega projekta. Projekt se zaključi s končnim poročilom, ki dokončno predstavi rezultate projekta, vključno z vsemi odstopanji od prvotnega načrta in razlogi zanje.

Celotna investicijska dokumentacija mora vsebovati vse potrebne prvine in izračune za celovito oceno posledic investicije. V investicijski dokumentaciji, opredeljeni z UEM, se uporabljajo metode za presojo upravičenosti projektov, in sicer (Kunst, 2017):

- analiza stroškov in koristi,
- analiza stroškovne učinkovitosti,
- analiza tveganja,
- analiza občutljivosti,
- analiza vplivov,
- multikriterijska analiza,
- druge primerne metode, ki upoštevajo pravila stroke ter posebnosti posameznega področja.

Prav tako mora biti strokovno izdelana in usklajena z vsemi potrebnimi dokumenti v vsaki izmed faz projektnega cikla, pri čemer je posebno pozornost potrebno nameniti pravilnemu zaporedju in medsebojni usklajenosti dokumentacije. Življenjski cikel projekta NRP je podrobneje predstavljen v prilogi 1, kjer so natančno opisane vse faze in njihove medsebojne povezave.

Za namen magistrske naloge bo proces sledil življenjskemu ciklu objekta, kot je definiran v Pravilih stroke Inženirske zbornice Slovenije (2020), ki predstavlja celovit in strokovno utemeljen pristop k vodenju investicijskih projektov. Faze investicijskega procesa, ki so ključnega pomena za uspešno izvedbo projekta, so sistematično predstavljene v tabeli 1 in so v grobem najprej deljene na štiri faze. Prva faza je faza načrtovanja, ki je sestavljena iz štirih faz – pobuda, zagon, projektiranje in nabava oz. naročanje. Sledi ji faza gradnje in uporabe, zaključni pa se s koncem življenjskega cikla projekta – prenovo ali razgradnjo. Vsaka izmed faz se podrobneje deli v podfaze, ki se končajo z ustreznim ključnim mejnikom.

Tabela 1: Faze investicijskega procesa

	FAZE	PODFAZE	KLJUČNI MEJNIKI
NAČRTOVANJE	0. POBUDA prepozna in potrdi se potreba po gradnji	0.1 Tržna analiza	uvrstitev v plane, strategije
		0.2 Ocena gospodarnosti	
	1. ZAGON opredeli se namen projekta, tako da je možno sprejeti odločitev o začetku projektiranja	1.1 Zagon projekta (izdelava projektne naloge)	
		1.2 Študija izvedljivosti z idejnimi rešitvami (IDR)	odločitev o investiciji
		1.3 Predstavitev (opis)	
	2. PROJEKTIRANJE zahteve naročnika in zakonske zahteve se pretvorijo v navodila za gradnjo objekta	2.1 Idejna zasnova (IDZ)	IZP in projektni pogoji
		2.2 Idejni projekt (IDP) in Razviti (razširjeni) idejni projekt	DGD in pridobitev GD
		2.3 Tehnični projekt	
		2.4 Projekt za izvedbo (PZI)	Prijava gradnje
	3. NABAVA / NAROČANJE zagotovi se gradnja, sklenejo se pogodbe za izdelavo, graditev in vgradnjo gradnjo	3.1 Naročilo (priprava dokumentacije za oddajo izvedbe del, PZR)	
3.2 Gradbena pogodba (sodelovanje pri oddaji izvedbe del)		Podpis pogodbe z dobavitelji in izvajalci	
GRADNJA	4. GRADNJA na podlagi projektne dokumentacije se izvede gradnja	4.1 Pripravljalna dela	
		4.2 Gradnja – izvajanje	
		4.3 Spuščanje v obratovanje	
		4.4 Predaja objekta, prikaz izvedbenih del (PID)	Priprava dok. Za UD
		4.5 Izdaja uporabe dovoljenja	UD
UPORABA	5. UPORABA objekt se uporablja in vzdržuje	5.1 Obratovanje	
		5.2 Vzdrževanje	
KONEC ŽIVLJENSKEGA CIKLA OBJEKTA	6. KONEC ŽIVLJENSKEGA CIKLA OBJEKTA objekt, ki je na koncu življenjskega cikla, se prenovi ali razgradi	6.1 Prenova	
		6.2 Razgradnja	

Vir: prirejeno po Inženirska zbornica Slovenije (2020).

3.2 Tržna analiza

Tržna analiza je proces zbiranja, analiziranja in interpretacije podatkov o trgu, na katerem bo projekt deloval. Namen tržne analize je razumeti trende, potrebe in vedenje kupcev, prepoznati konkurente in oceniti tržne priložnosti ter grožnje. Na tak način odločevalci pridobijo vpogled v poslovno okolje in sprejmejo informirane poslovne odločitve.

Teorija tržne analize temelji na več disciplinah, vključno z ekonomijo, sociologijo in vedenjskimi znanostmi. Ključni koncepti vključujejo:

- Porterjev model sedmih sil: ta model analizira sedem ključnih dejavnikov, ki vplivajo na konkurenčnost v industriji: nevarnost vstopa novih konkurentov v panogi,

tekmovalnost med obstoječimi konkurenti, pogajalska moč kupcev in pogajalska moč dobaviteljev, nevarnost substitutov in komplimentov ter miselnost znotraj industrije (Porter, 2008; Grundy, 2006).

- SWOT analiza: orodje za identifikacijo prednosti, slabosti, priložnosti in groženj.
- PESTEL analiza: pregled političnih, ekonomskih, socialnih, tehnoloških, okoljskih in pravnih dejavnikov, ki vplivajo na poslovno okolje (Jaklič, 2017).

Tržna analiza in poslovno okolje sta neločljivo povezana, saj tržna analiza omogoča temeljito razumevanje vseh elementov poslovnega okolja projekta. Poslovno okolje je sestavljeno iz zunanega in notranjega. Zunanje okolje se deli na širše (družbeno) okolje, ki vključuje demografijo, zakonodajo, gospodarske razmere, naravno okolje, obstoječo tehnologijo, infrastrukturo, različne javnosti (lokalne skupnosti, interesne skupine, društva, ekološke skupine, združenja potrošnikov...) in ožje panožno okolje, ki zajema kupce in njihovo pogajalsko moč, obstoječe in potencialne konkurente, dobavitelje in njihovo pogajalsko moč, stanje izdelkov/storitev na trgu ter možnosti za nove izdelke/storitve oziroma nadomestke ter trende v panogi. V nasprotju z zunanjim okoljem, notranje okolje vključuje zaposlene, lastnike in vodstvo. Dejavniki širšega zunanjega okolja vplivajo na podjetje posredno in običajno dolgoročno, medtem ko dejavniki notranjega okolja vplivajo kratkoročno (Jaklič, 2017).

3.2.1 Analiza poslovnega okolja

Za analizo širšega zunanjega poslovnega okolja je primerna PESTEL analiza, s katero proučujemo politično, ekonomske, sociološko-kulturne, tehnološke, okoljske in pravne trende ter dogajanja. Ti dejavniki vplivajo na sprejemanje odločitev in poslovni uspeh podjetja. Na podlagi rezultatov analize poslovnega okolja lahko ocenimo trenutni položaj podjetja.

S pomočjo SWOT analize lahko nato ocenimo potenciale poslovnega okolja, prepoznamo njegove prednosti (npr. inovacije), priložnosti, slabosti, nevarnosti in pripravimo ustrezno strategijo za razvoj.

3.2.1.1 PESTEL analiza

Za temeljito analizo zunanjega širšega poslovnega okolja je najbolj primerna PESTEL analiza. Ta analiza vključuje podrobno preučevanje politično-pravnih, ekonomskih, sociološko-kulturnih in tehnoloških in okoljskih smernic ter dogajanj. Raziskujemo politične spremembe, zakonodajne okvire, gospodarske trende, kulturne premike in tehnološke in okoljske inovacije, ki lahko pomembno vplivajo na poslovanje podjetja. Upoštevati je treba vse te dejavnike, saj neposredno vplivajo na sprejemanje odločitev in končni poslovni uspeh podjetja. Na podlagi rezultatov PESTEL analize lahko natančno ocenimo trenutni položaj podjetja in razvijemo ustrezne strategije za prihodnost.

Pri analizi poslovnega okolja podjetja delimo dejavnike na notranje in zunanje, pri čemer slednje razdelimo na mikro in makro dejavnike. PESTEL analiza se osredotoča na zunanje makro dejavnike in pomaga pri spoznavanju splošne stabilnosti okolja. Cilj je identificirati zunanje dejavnike, ki bi lahko vplivali na poslovanje, čeprav so ti dejavniki zunaj našega območja vpliva.

Področje PESTEL analize zajema šest dejavnike, in sicer politično, ekonomsko, sociološko in kulturno, okoljsko, pravno in tehnološko okolje.

Politično okolje – analiza političnega okolja zajema preučevanje pravnih, regulativnih in drugih standardov, po katerih mora podjetje poslovati. Upoštevamo tudi neformalne vplive, kot so politično stanje, regulacija monopolov, okoljevarstveni zakoni, davčna politika, zaposlitvena politika in fleksibilnost trga delovne sile. Pomembno je razumeti tudi politiko spodbujanja podjetništva in delovanje vlade, saj to vpliva na infrastrukturo, dostop do izobrazbe, zdravje in splošno stanje v državi.

Ekonomsko okolje – ekonomski dejavniki vplivajo na finančno poslovanje podjetja, vključno s strategijo določanja cen glede na kupno moč prebivalstva ter ceno kapitala in drugih virov. Potrebno je analizirati inflacijo, brezposelnost, bruto domači proizvod, obrestne mere, ceno surovin in energije ter napovedi za prihodnja leta.

Socialno-kulturno okolje – socialni, psihološki in kulturni dejavniki vplivajo na vedenje potencialnih kupcev in velikost trga. Analiziramo demografsko sliko, rast prebivalstva, migracije, distribucijo prihodkov, mobilnost prebivalstva, življenjski status, potrošnjo, prevladujočo vero, odnos do tujih produktov, stopnjo izobrazbe in druge pomembne dejavnike.

Tehnološko okolje – tehnološka razvitost vpliva na velikost trga za določene rešitve, vstopne ovire v panogah in možnosti najema storitev. Analiziramo inovacije, število patentov, hitrost prenosa tehnologij, splošno tehnološko stanje, dostopnost do interneta in mobilnih tehnologij, odnos do informacijske tehnologije ter dostop do tehnoloških kadrov.

Okoljski dejavniki – analiza okoljskih dejavnikov vključuje preučevanje podnebnih sprememb, okoljske zakonodaje, trajnostnih praks in odnosa javnosti do okoljskih vprašanj. Upoštevamo vpliv poslovanja na okolje, možnosti za zelene inovacije, upravljanje z odpadki in energetska učinkovitost. Pomembno je razumeti tudi trende v smeri trajnostnega razvoja in krožnega gospodarstva.

Pravno okolje – osredotoča se na analizo zakonodaje in predpisov, ki neposredno vplivajo na poslovanje podjetja. Vključuje predvsem delovno pravo, pogodbeno pravo, pravo varstva potrošnikov in pravo intelektualne lastnine. Pomembno je spremljati tudi morebitne spremembe zakonodaje in njihov potencialni vpliv na poslovanje.

3.2.1.2 SWOT analiza

S pomočjo SWOT analize lahko celovito ocenimo potencialne poslovne okolje. Analiza nam omogoča identificirati ključne prednosti, kot so različne inovacije in priložnosti, ki se lahko pojavijo na trgu. Poleg tega SWOT analiza razkrije tudi slabosti, ki jih moramo upoštevati, in nevarnosti, ki lahko ogrozijo projekt. Na podlagi teh ugotovitev lahko pripravimo ustrezno strategijo za dolgoročni razvoj, ki upošteva vse dejavnike poslovnega okolja in nam pomaga doseči konkurenčno prednost.

Najprej je potrebno razmejiti prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti. Prednosti in slabosti se nanašajo na notranje dejavnike, ki jih podjetje lahko nadzoruje, medtem ko se priložnosti in nevarnosti nanašajo na zunanje dejavnike, na katere podjetje nima vpliva. Na znane zunanje dejavnike lahko podjetje prilagodi svoje notranje lastnosti.

3.2.2 Analiza privlačnosti panoge ali Porterjev model sedmih silnic

Model petih silnic, ki ga je razvil Michael E. Porter, svetovno priznani ekonomist in profesor na Harvard Business School leta 1979, je orodje strateškega managementa, ki omogoča boljše razumevanje dinamik in ustvarjanja dobička gospodarskih družb znotraj panoge. Model je nato dopolnil s šesto silnico, leta 2006 pa je Tony Grundy model nadgradil s sedmo silnico. Za razliko od nekaterih bolj kvantitativnih metod se zanaša predvsem na kvalitativno oceno. Konkurenco je potrebno posebej podrobno analizirati, ker so v večini panog podjetja med seboj zelo odvisna in lahko poteza enega konkurenta povzroči reakcijo drugih podjetij. S pomočjo Porterjevega modela analize konkurence v panogi podjetje oceni delovanje sedmih silnic in s tem stopnjo konkurence v svojem okolju (Porter, 2008).

Privlačnost panoge je odvisno od spodaj predstavljenih silnic:

Vstop novih konkurentov - običajno povzroči zmanjšanje donosnosti za vse obstoječe tekmece v panogi. Na tveganje vstopa novih konkurentov vplivajo dejavniki, kot so začetne naložbe v fiksna sredstva, ekonomije obsega, izkušnje, dostop do dobavnih in distribucijskih kanalov, pričakovanje povračilnih ukrepov, zvestoba kupcev in dobaviteljev, zakonodaja in politično delovanje ter diferenciacija (Porter, 2008).

Moč kupcev - kupci imajo pogajalsko moč, ki vpliva na zniževanje cen, izboljšanje kakovosti ali dodajanje storitev. Dejavniki, ki vplivajo na to moč, vključujejo koncentriranost kupcev, razpršenost dobaviteljev, razpoložljivost alternativnih virov, nizke stroške menjave, pomen izdelka ali storitve za kupca ter grožnjo prevzema podjetja s strani kupca (Porter, 2008).

Moč dobaviteljev - dobavitelji imajo pogajalsko moč in lahko vplivajo na zvišanje cen, zmanjšanje kakovosti ali omejitev dodatnih storitev. To moč določajo dejavniki, kot so koncentracija dobaviteljev, razpršenost kupcev, razpoložljivost alternativnih virov, visoki

stroški menjave, močna blagovna znamka dobavitelja, pomembnost posla za dobavitelja ter grožnja, da bi dobavitelj prevzel podjetje (Porter, 2008).

Grožnja substitutov - na dobičkonosnost poslovanja družbe ne vplivajo samo podjetja v panogi in potencialni novi konkurenti, temveč tudi podjetja, ki ponujajo nadomestne izdelke ali storitve. Grožnja nadomestkov se lahko pojavi v treh oblikah: nadomestitev izdelka ali storitve, nadomestitev potrebe in splošna nadomestitev. Če postanejo substituti privlačnejši glede na ceno in/ali funkcionalnost, lahko kupci preusmerijo svoje nakupe na substitute.

Porterjev model analize konkurence v panogi ali Porterjev diamant vključuje tudi dve spremenljivki, ki lahko pomembno vplivata na dogajanje v gospodarskem sistemu države: naključja in vlada. Naključja predstavljajo nepredvidljive in tvegane dogodke, ki jih podjetja ne morejo predvideti in nadzorovati. Vlada pa se preučuje preko glavnih silnic ali determinant diamanta, saj lahko na njeno delovanje močno vplivata na poslovno okolje in konkurenčnost industrije (Porter, 2008).

Konkurenčno rivalstvo - na stopnjo konkurence v panogi vplivajo dejavniki, kot so enaka velikost in finančno stanje tekmecev, nizka stopnja diferenciacije, počasna rast trga, visoki stalni stroški in visoke izstopne ovire (Porter, 2008).

Grožnja substitutov - nanaša se na izdelke ali storitve, ki dopolnjujejo osnovni proizvod podjetja. Ti lahko pomembno vplivajo na povpraševanje in konkurenčno dinamiko v panogi. Močni komplementi lahko povečajo vrednost osnovnega proizvoda, medtem ko šibki lahko zmanjšajo povpraševanje in dobičkonosnost. Podjetja morajo pri oblikovanju strategij upoštevati vpliv komplementov.

Dejavniki, ki vplivajo na moč komplementov, vključujejo dostopnost in ceno komplementarnih izdelkov, stopnjo odvisnosti osnovnega proizvoda od komplementov, inovacije v komplementarnih panogah in možnosti za strateška partnerstva. Upoštevanje grožnje komplementov kot šeste sile v Porterjevem modelu omogoča celovitejšo analizo konkurenčnega okolja.

Miselnost znotraj industrije – dodana kot sedma sila Porterjevega modela leta 2006, se nanaša na prevladujoče miselne vzorce in predpostavke v določeni industriji. Vključuje skupne poglede na naravo konkurence, pričakovanja kupcev, tehnološke spremembe in regulativne okvire. Miselnost lahko pomembno vpliva na strateške odločitve udeležencev in njihovo sposobnost prilagajanja.

3.3 Finančna analiza

Predpogoj za izvedbo kateregakoli projekta temelji na predpostavki, da je projekt ekonomsko, finančno, pravno, tehnično in tehnološko ter drugače izvedljiv ter za investitorja predstavlja sprejemljivo raven tveganja (Mrak in drugi, 2005).

Proces ovrednotenja novih potencialnih naložb (angl. Capital Budgeting) je postopek, s katerim vlagatelji določijo vrednost potencialnega investicijskega projekta. Kot del procesa investitor oceni pričakovane prihodke, ki jih bo projekt generiral tekom celotne življenjske dobe in odhodke, ki bodo potrebni za njegovo postavitve in delovanje. Tako lahko ugotovi, ali potencialni donosi izpolnjujejo zadane ciljne vrednosti (Kenton, 2024a).

Namen finančne analize je napovedovanje denarnih tokov projekta za izračun ustreznih donosnosti, predvsem finančne interne stopnje donosnosti investicij in lastnega vloženega kapitala ter pripadajoče finančne neto sedanje vrednosti. Analiza zagotavlja ocenjevalcu projekta ključne informacije o vlogah in učinkih, njihovih cenah in strukturi prihodkov in odhodkov za celotno obdobje (Jerina, 2004).

Finančna analiza poteka v treh korakih, v prvem ocenimo prihodnjo vrednost pričakovanih denarnih tokov investicije, sledi ocena stroška in zahtevane donosnosti financiranja glede na tveganost pričakovanih denarnih tokov, v zadnjem pa presodimo smiselnost investicije z ustreznimi investicijskimi kriteriji (Stubelj in drugi, 2023).

Ocena denarnih tokov je med ključnimi, a tudi najtežjimi koraki finančne analize, saj moramo oceniti prihodnje pritoke projekte, ki pa so izredno negotovi in vplivajo na finančno sprejemljivost investicije. Izračun denarnih tokov projekta ne temelji na računovodskih kategorijah, temveč upoštevamo samo dejanske denarne tokove v zvezi z investicijo, pri čemer upoštevamo tekoče cene. Pri tem ločimo med tremi časovnimi obdobji; ob začetku investicije oz. začetni investicijski izdatek (I_0), v življenjski dobi projekta (CF_t) in ob koncu investicije (Stubelj in drugi, 2023).

Za namen presoje finančne upravičenosti projekta oz. investicije ali izbora najbolj ugodne investicijske različice se uporabljajo različni kriteriji in metode: metoda dobe vračila, metoda neto sedanje vrednosti, metoda notranje stopnje donosa, metoda popravljene notranje stopnje donosa in metoda indeksa profitabilnosti (Berk Skok in drugi, 2006):

- metoda dobe vračila (angl. Payback Period) je pogosto uporabljena in preprosta metoda za ocenjevanje ekonomske vrednosti naložbe, ki se nanaša na čas, da denarni tok, ustvarjen z naložbo, pokrije začetne stroške naložbe, vključno z zahtevanimi donosi (Bierman in Smidt, 2012). Problem omenjene metode je, da zanemarja vrednost denarja v času, zato daje prednost delovno intenzivnim projektom (Berk Skok in drugi, 2006):
- metoda neto sedanje vrednosti (angl. Net Present Value, v nadaljevanju NSV) temelji na neposredni uporabi načela sedanje vrednosti po metodi diskontiranja vseh denarnih tokov projekta na začetno obdobje, ko nastane prvi investicijski strošek. Gre torej za razliko med sedanjo vrednostjo vseh bodočih donosov in sedanjo vrednostjo vseh investicijskih stroškov, pri čemer moramo v izračun vključiti tudi rezidualno vrednost, t.j. vrednost, ki predstavlja neamortiziran del investicijskega projekta oz. donos v zadnjem letu. Ta postopek prikazuje načelo dodane vrednosti, kjer se sedanje vrednosti posameznih komponent seštejejo za pridobitev NSV projekta. Projekt oz. investicija je

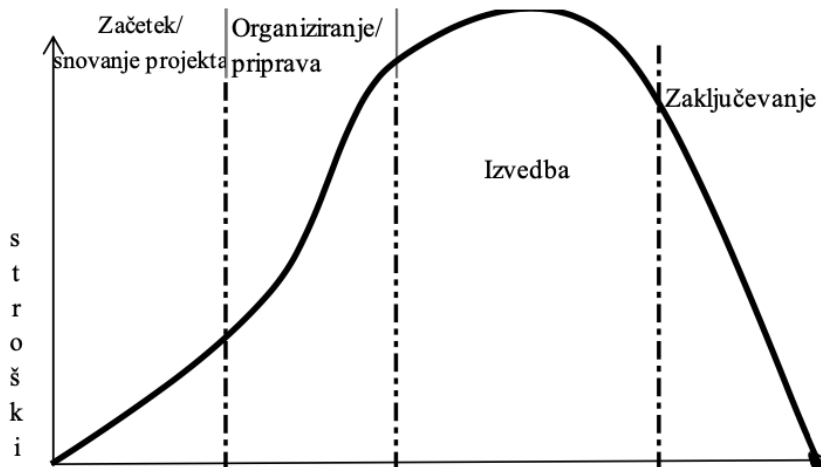
iz vidika NSV smiselna, v kolikor izpolnjuje dva pogoja, in sicer NSV je večji od nič in NSV projekta je večji od drugega medseboj izključujočega projekta (Bierman in Smidt, 2012). Pomanjkljivost omenjene metode je določanje ustrezne diskontne stopnje, saj le-ta bistveno vpliva na končni izračun vrednosti NSV (Berk Skok in drugi, 2006).

- metoda notranje stopnje donosa (angl. Internal Rate of Return, v nadaljevanju IRR) je opredeljena kot diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost bodočih donosov investicije izenači s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov. Opredelimo jo lahko tudi kot diskontno stopnjo, pri katerem je NSV projekta enaka nič. Izračunamo jo iz enačbe n -te stopnje oz. po iterativnem postopku in s pomočjo interpolacije. Pomanjkljivost omenjene metode je prav v zapletenem postopku računanja in neupoštevanju časovnih preferenc, v kolikor imamo več projektov z istim IRR in različno dobo vračila (Berk Skok in drugi, 2006).
- metoda popravljene notranje stopnje donosa (angl. Modified Internal Rate of Return, v nadaljevanju MIRR) je izboljšana različica metode IRR, ki odpravlja nekatere njene pomanjkljivosti. Predpostavlja, da se pozitivni denarni tokovi reinvestirajo po strošku kapitala podjetja in ne po IRR projekta. MIRR se izračuna kot diskontna stopnja, pri kateri je sedanja vrednost končnih vrednosti pozitivnih denarnih tokov enaka sedanji vrednosti negativnih denarnih tokov. Prednost te metode je, da daje bolj realistično oceno donosnosti projekta, saj upošteva bolj verjetno stopnjo reinvestiranja (Berk Skok in drugi, 2006).
- metoda indeksa donosnosti (angl. Profitability Index, v nadaljevanju PI) izračunava indeks kot razmerje med sedanjo vrednostjo prihodnjih denarnih tokov projekta in začetnim vložkom. Projekt je sprejemljiv, če je PI večji od 1, kar pomeni, da je neto sedanja vrednost projekta pozitivna. Višji PI nakazuje na bolj donosno investicijo. Prednost te metode je, da omogoča primerjavo projektov različnih velikosti, vendar pa ne upošteva absolutne velikosti projekta, kar je lahko pomembno pri odločanju med vzajemno izključujočimi se projekti (Berk Skok in drugi, 2006).

3.3.1 Stroški

Določanje stroškov predstavlja temelj za pripravo finančne analize, njihovo načrtovanje ter posledično upravljanje in finančni nadzor tekom samega projekta (Pečovnik, 2012). Stroški skozi življenski cikel projekta rastejo v obliki krivulje S in so najvišji v izvedbeni fazi, kar je prikazano na sliki 1 (PMI, 2008).

Slika 1: Obseg stroškov v življenjskem ciklu projekta



Vir: PMI (2008).

UEM zapoveduje, da se investicijski program, v delu načrtovanja investicijskih vlaganj pripravi v dveh različicah, in sicer po »stalnih« in »tekočih« cenah. Po stalnih cenah ocenjujemo stroškovno vrednost investicije na dan izdelave investicijskega programa. Stalne cene so enotni imenovalci vseh vrednostnih izrazov in so cene, ki veljajo ob izdelavi investicijske dokumentacije, pri čemer lahko vključujejo pričakovane strukturne spremembe, kot je na primer sprememba razmerja med ponudbo in povpraševanjem. Pričakovane spremembe v cenah sem nato vključijo v analizo možnih izidov. Tekoče cene v nasprotju s stalnimi cenami vključujejo še učinke inflacije, ki jo pričakujemo med izvajanjem investicije. Pri delno realiziranih investicijah so tekoče cene pravzaprav realizirane cene investicije, ki jih analiziramo na podlagi situacij oziroma obračunov del in drugih računov.

3.3.2 Viri financiranja

Izbira virov financiranja je ena izmed ključnih odločitev, ki lahko vpliva na uspešnost projekta. Vloga kapitalske strukture je kompleksna in zahteva temeljito oceno. Odločitev za uporabo dolga, lastniškega kapitala ali kombinacije obeh pomembno vpliva na potencialne donose, tveganja, prilagodljivost in davčne posledice. Tip in količine različnih vrst kapitala, ki se uporabljajo za izvedbo načrtovanega projekta imenujemo struktura kapitala (Glickman, 2014).

Finančne instrumente za projektno financiranje lahko razvrščamo po ročnosti (kratkoročni, ki jih najdemo na trgu denarja in dolgoročni na trgu kapitala), obličnosti (posojila in vrednostni papirji), vrsti kapitala (lastniški, dolžniški in kvazi-lastniški), tipu vrednostnega papirja, načinu izdaje (zasebni plasma ali javna prodaja) in izvoru kapitala (Mrak in drugi, 2005).

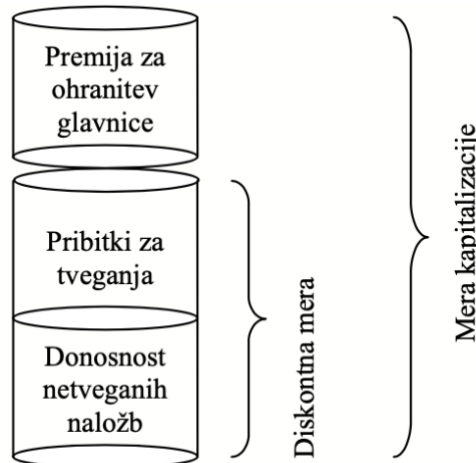
Kapitalska struktura je lahko izredno kompleksna in vključuje več različnih plasti dolžniških, hibridnih in lastniških virov financiranja. Običajno so kapitalske strukture konfigurirane tako, da maksimizirajo lastnikov donos na lastniški kapital. Kapitalska struktura, ki doseže največji donos na lastniški kapital, se imenuje optimalna kapitalska struktura, mogoče pa jo je doseči z združevanjem kapitala vlagateljev z različnimi naklonjenostmi tveganjem in zahtevami glede donosov (Hayes, 2022). Optimalna struktura kapitala je tista, kjer je tehtani povprečni strošek kapitala najmanjši.

Vire financiranja delimo na lastniške in dolžniške vire. Strošek posamezne vrste predstavlja pričakovana donosnost lastniškega kapitala oz. obrestna mera. Lastniški viri financiranja imajo običajno višjo zahtevano donosnost od stroškov dolga, saj vlagatelji prevzemajo večje tveganje. Pri dolžniških virih pa je strošek obresti nižji od stroškov lastniškega kapitala, saj imajo upniki prednost pri poplačilu in je njihovo tveganje zato manjše. Dodatno prednost dolžniškega financiranja predstavlja tudi davčni ščit, saj so obresti davčno priznan odhodek

Obliko dolžniškega financiranja predstavljajo projektne obveznice, ki so zanimive za institucionalne vlagatelje (Mrak in drugi, 2005). Projektne obveznice izdajatelju omogočajo, da za celotno obdobje projekta fiksira strošek financiranja in s tem zmanjša tveganja obrestne mere. Za razliko od bančnih posojil, ki običajno vključujejo možnost povišanja obrestne mere in navadno zahtevajo izplačilo vsaj dela obresti (v primeru, da ni moratorija), so projektne obveznice instrument s fiksno obrestno mero in prilagodljivim amortizacijskim načrtom. Večina projektnih obveznic je strukturirana okoli dejanskih prihodkov projekta, ki navadno nastanejo ob dokončanju projekta, zaradi česar so po strukturi enaki tako imenovanim »ballon bonds« ali »bullet bonds«, ki imajo končno plačilo dolga bistveno večje od prejšnji plačil oz. so v celoti poplačane na datum zapadlosti (Crédit Agricole CIB, 2022).

Diskontna stopnja (angl. discount rate) določa ceno denarja v času oz. zahtevano donosnost, ki jo vlagatelj zahteva za neko naložbo lastnih virov in bistveno vpliva na neto sedanjo vrednost, zaradi časa je to ena izmed ključnih postavk pri izračunu upravičenosti investicije. Sestavljena je iz donosnosti netveganih naložb in pribitka za tveganje. Če diskontni stopnji dodamo še premijo za ohranitev glavnice, dobimo mero kapitalizacije (angl. cap rate), kot je prikazano na sliki 2 (Pšunder in Cirman, 2011).

Slika 2: Sestava mere kapitalizacije: diskontna mera in premija za ohranitev glavnice



Vir: Pšunder in Cirman (2011).

Diskontno stopnjo lahko izračunamo na podlagi modela določanja cen dolgoročnih naložb (angl. capital asset pricing model, v nadaljevanju CAPM), ki temelji na predpostavkah, da so investitorji tveganju nenaklonjeni in za vsako povečanje tveganja zahtevajo višji donos, racionalni investitorji si prizadevajo za razpršenost portfelja naložb, vsi investitorji vlagajo v kapital za časovno neomejeno obdobje, transakcijski stroški niso upoštevani, trg pa je popolnoma transparenten in likviden (Damodaran, 2012).

Formula za določanje zahtevane stopnje donosa lastniškega kapitala je določena na podlagi CAPM modela, ki poleg tržnega tveganja upošteva državno tveganje in premijo za tveganje ocenjevane naložbe je naslednji:

$$re = rf + \beta L * (rm - rf) + rc + ru \quad (1)$$

Vir: Damodaran (2012).

V tej enačbi je re zahtevana stopnja donosa lastniškega kapitala, rf je netvegana stopnja donosa, $(rm - rf)$ je tržna premija za tveganje, βL je mera občutljivosti donosa na spremembe povprečnega tržnega donosa, rc je premija za deželna tveganja, in ru premija za specifična tveganja (Damodaran, 2012). Za naložbe na področju javnih financ se uporablja splošna diskontna stopnja 4 % (UEM, 2006).

Poleg lastniških in dolžniških virov financiranja projekta teorija izpostavlja notranje in zunanje vire. Notranji viri, ki predstavljajo pozitivni denarni tok, ustvarjen s pozitivnim poslovnim izidom, amortizacijo, rezervacijami ali prodajo sredstev, za financiranje novonastajajočega projekta niso relevantni.

Zunanji viri financiranja so lahko javni ali zasebni. Na splošno velja, da je javno zagotavljanje športne infrastrukture upravičeno v primeru, ko zasebni sektor ne more zagotoviti

potrebnega obsega sredstev oz. kadar je družbena želja, katere korist presega družbene stroške, zasebno nedonosna (Gayer in drugi, 2016).

Javna in zasebna športna infrastruktura, športni objekti in površine za šport v naravi, so bistveni dejavnik za razvoj tako profesionalnega kot rekreativnega športa. Javni športni objekti in površine so v državni ali občinski lasti in so vpisani v razvid javnih športnih objektov in površin za šport v naravi. Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport je pristojno za vzpostavitev mreže javnih športnih objektov in površin ter postavitve meril za načrtovanje novih in za obnovo obstoječih, tako da se zagotovi ustrezna regionalna razporeditev. V Nacionalnem programu športa za obdobje med leti 2024 in 2033 so opredeljene strategije, cilji in ukrepi na področju športa, vključno s športno infrastrukturo. Pri načrtovanju gradnje športne infrastrukture, ki je v večji meri namenjena prireditvam, je ključno povezovanje s sektorjem turizma, kulture in drugimi podpornimi sektorji (Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport, 2023).

Javna sredstva za financiranje športa in športne infrastrukture se lahko zagotovijo preko državnih sredstev, sredstev lokalnih skupnosti in občin ter preko Fundacije za šport (pridobljena sredstva iz iger na srečo) (Šugman in drugi, 2002). V okviru državnega proračuna je na podlagi Zakona o zagotavljanju finančnih sredstev za investicije v športno infrastrukturo v Republiki Sloveniji v letih od 2023 do 2027 (ZFSŠI27), Ur. l. RS, št. 54/22 in 45/24, za izgradnjo v tem obdobju namenjenih 150 milijonov EUR oziroma 30 mio EUR letno. Največji delež financiranja športa v Sloveniji predstavljajo sredstva lokalnih skupnosti, sledijo državna sredstva v kombinaciji z EU sredstvi, manjši del pa prispeva Fundacija za šport.

Od leta 2010 do 2019 je bilo za izgradnjo športne infrastrukture na razpolago skupaj nekaj več kot 15 milijonov EUR. Poleg tega je bila športna infrastruktura vključena v program sofinanciranja iz naslova Evropskega sklada za regionalni razvoj (v nadaljevanju ESRR) in je od leta 2004 do 2013 skupno prejela nekaj manj kot 100 milijonov EUR. Za obdobje finančne perspektive 2014-2020 športna infrastruktura ni bila več vključena v programske dokumente, zato sredstva iz ESRR niso bila več na voljo (Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport, 2023).

Dva večja primera izgradnje nove športne infrastrukture v zadnjih letih sta Nordijski center Planica in Gimnastični center Ljubljana. Oba sta bila v delu financirana iz sredstev ESRR in države ter zaključena v letu 2015. Vrednost investicije v Nordijski center Planica je znašala 40 milijonov EUR, pri čemer je 85% prispeval ESRR, država pa preostalih 15% iz državnega proračuna (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2012). Skupna vrednost investicije Gimnastičnega centra Ljubljana je znašala 13 milijonov evrov ter se je poleg državnih sredstev v višini enega milijona evrov in sredstev ESRR v višini šestih milijonov evrov, financiral tudi iz sredstev Mestne občine Ljubljane, ki je prispevala pet milijonov evrov, ter manjšega dela sredstev Gimnastične zveze Slovenije (Zaletel, 2014).

Sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem z namenom financiranja projekta se izvede v obliki javno-zasebnega partnerstva (angl. public-private partnership, v nadaljevanju PPP). Gre za obliko financiranja projekta, katere cilj je poskrbeti za spodbudo javnemu sektorju v zvezi z izgradnjo ali prenovo, financiranjem, upravljanjem in vzdrževanje, infrastrukture, ki je v javnem interesu. Poznamo več različnih oblik PPP, glavni cilj pa je predvsem delitev tveganj in povečanje učinkovitosti. Najbolj razširjena oblika PPP je tako imenovana »zgradi, obratuj in prodaj« ali krajše BOT oblika (angl. build – operate – transfer) (Mrak in drugi, 2005). Primer gradnje športne infrastrukture v obliki javno-zasebnega partnerstva je bil prvotno planiran za športni park Stožice, ki je bil razdeljen na javni del (gradnja nogometnega stadiona in športne dvorane) in na zasebni del (gradnja trgovskega središča in parkirne hiše) (Pavlin, 2010). Projekt je sicer slab primer javno-zasebnega partnerstva, saj je bil dokončan v drugačni obliki (trgovski del do danes ni bil dokončan).

3.4 Analiza možnih izidov in tveganja

Pri večini projektov je negotovost neizogibna in se pogosto pokaže kot problem pri izvajanju projekta. Tveganje, da projekt ne bo potekal, kot smo načrtovali, izhaja neposredno iz unikatnosti in zapletenosti projekta. Kljub trudu, ki ga vložimo v načrtovanje, izvajanje in nadzor, obstajajo pri projektne delu vedno določena tveganja.

Tveganje projekta je definirano kot negotov dogodek ali stanje, zaradi okoliščin oz. pogojev, ki se lahko pojavijo v procesu izvedbe. Ta dogodek ali stanje lahko ustvari pozitiven ali negativen učinek na vsaj en cilj projekta. Cilji se lahko nanašajo na različne vidike projekta, kot so čas, stroški, obseg ali kakovost. V primeru časovnega cilja končanja projekta skladno z dogovorjenim terminskim načrtom, se tveganje lahko nanaša na morebitne zamude ali nepredvidene dogodke, ki bi lahko vplivali na časovni načrt. V primeru stroškovnega cilja končanja projekta v okviru predvidenih stroškov pa tveganje lahko vključuje nepredvidene stroške ali spremembe, ki bi lahko povečale stroške projekta. Tveganje projekta torej predstavlja potencialno spremembo ali negotovost, ki bi lahko vplivala na uspešnost ali izid projekta (Česen in drugi, 2008). Zaradi neizogibnosti tveganjem pri izvedbi projekta je glavna naloga projektne vodje, da tveganja odkrije že v fazi priprave projekta in jih skuša zmanjšati ali celo odpraviti.

3.4.1 Analiza možnih izidov

Analiza možnih izidov (angl. Sensitivity analysis), prikazuje, kako različne vrednosti neodvisne spremenljivke vplivajo na odvisno spremenljivko pod danimi predpostavkami. Uporablja se za identifikacijo priložnosti, zmanjšanje tveganj in sprejemanje ključnih odločitev (Kenton, 2024b). Namen analize možnih izidov je določiti ključne spremenljivke in parametre modela, ki povzročijo največje spremembe, ki so lahko pozitivne ali negativne glede na končne cilje projekta. Vplivajo bodisi na IRR bodisi na NSV v primerjavi z izhodiščnim scenarijem in torej povzročajo najbolj opazne spremembe teh parametrov.

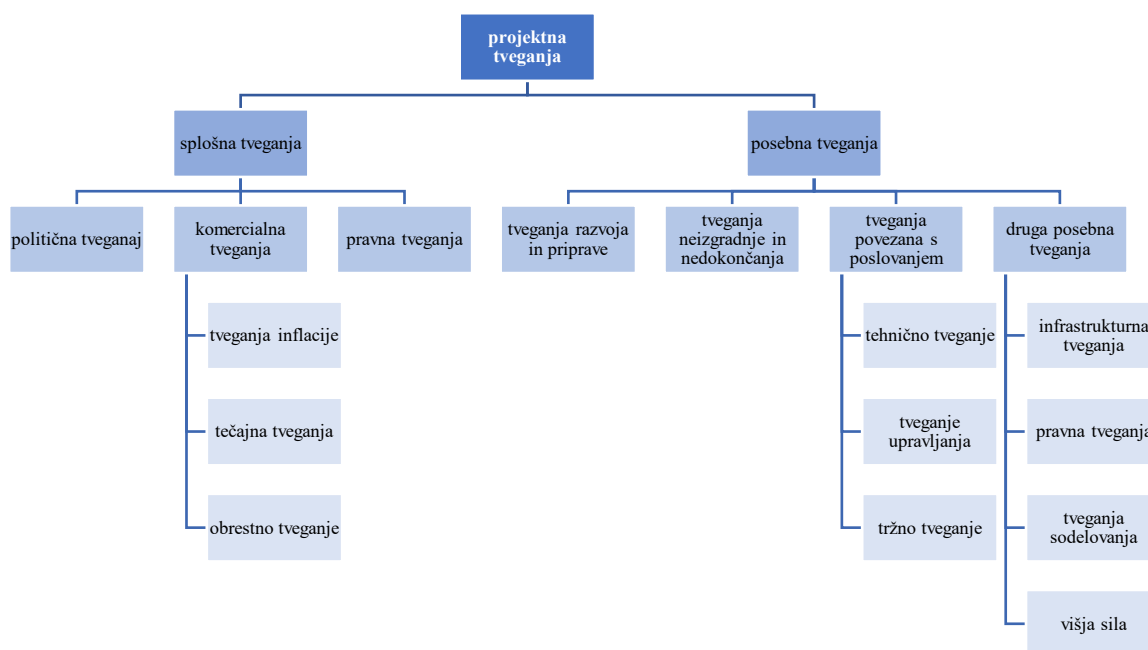
Merila za izbiro ključnih spremenljivk se lahko razlikujejo glede na specifičnosti posameznega projekta in jih je treba za vsak primer posebej določiti. Običajno se priporoča upoštevanje tistih parametrov, katerih sprememba (pozitivna ali negativna) za en odstotek povzroči povečanje ustrezne spremembe IRR za eno odstotno točko ali pet odstotkov izhodiščne vrednosti NSV (Jerina, 2004).

Analiza možnih izidov se začne z opredelitvijo spremenljivk, ki se uporabljajo pri izračunu outputov in inputov v finančni in ekonomski analizi, te pa se združi v homogene razrede. Po določitvi vhodnih podatkov se določi možne deterministične odvisne spremenljivke, ki lahko povzročijo spremembe v končnih rezultatih in spremenljivke, ki se v rezultatu pojavijo večkrat. Iz modela je potrebno izločiti odvečne spremenljivke in izbrati najznačilnejše ali pa model prilagoditi tako, da se izključi medsebojna odvisnost spremenljivk. Priporoča se tudi izdelava kvalitativne analize učinkov spremenljivk, kjer izberemo tiste, ki imajo majhno oz. zanemarljivo elastičnost. Vsaki spremenljivki je treba dodeliti novo vrednost (višjo ali nižjo), nato pa se ponovno izračunajo cilji projekta (kot so npr. IRR ali NSV), na ta način pa se zabeležijo razlike (absolutno ali v odstotkih) v primerjavi z izhodiščnim modelom (Jerina, 2004).

3.4.2 Analiza tveganj

Vsak projekt je že po naravi podvžen tveganju in zato ni mogoče govoriti o popolni gotovosti uspeha. Tveganja, s katerimi se projekt srečuje, so vezana na specifično ekonomsko in politično okolje, v katerega je projekt vmeščen. Poznamo splošna tveganja in posebna projektna tveganja. Splošna tveganja ali državna tveganja (angl. country risks) so povezana z ekonomskim, političnim in pravnim okoljem in nanje nimamo vpliva, medtem ko so posebna projektna tveganja vezana na sam projekt in se nanje v določeni meri lahko pripravimo, jih obvladamo in nadzorujemo (Mrak in drugi, 2005). Slika 3 prikazuje pregled tveganj, katerim je skozi življenski cikel podvržen projekt.

Slika 3: Projektna tveganja



Vir: prirejeno po Mrak in drugi (2005).

Analizo tveganj (angl. Risk analysis) sestavljajo študije verjetnosti, ali bo projekt dosegel zadovoljive cilje in spremenljivost rezultatov v primerjavi z najboljšo predhodno izdelano oceno. Uporablja se za identifikacijo in oceno dejavnikov, ki bi lahko ogrozili uspeh projekta ali doseganje cilja. Analiza se izvaja za oceno potencialnih tveganj, ki so vključena v projekt, in za njihovo čim večje zmanjšanje. Vključuje prepoznavanje potencialnih groženj in verjetnosti, da se pojavijo, nato pa prilagajanje, da se izognemo ali minimaliziramo vpliv, če se pojavijo. Razlika z analizo možnih izidov je, da slednja vključuje določanje vrednosti parametra, ki naredi dve alternativni enakovredni, medtem ko analiza tveganja vključuje odstotno spremembo v parametrih (Kunst, 2017).

Analiza tveganj se izdela potem, ko so v okviru analize možnih izidov določene kritične spremenljivke. Za vsako izmed njih je potrebno opredeliti verjetnost porazdelitve, in sicer s točno določenim nizom vrednosti, porazdeljenih okrog njihove najboljše ocene iz osnovnega scenarija, ki jih uporabimo v izračunu. Po določitvi verjetnostnosti porazdelitev kritičnih spremenljivk, lahko nadaljujemo izračunavanje verjetnostne porazdelitve za ciljne parametre projekta (IRR, NSV projekta). Le v najpreprostejših primerih ju je mogoče izračunati z uporabo analitičnih metod za izračun verjetnosti, sestavljene iz številnih neodvisnih dogodkov (Jerina, 2004).

Za investicijske projekte je mogoče uporabiti tako imenovano Monte Carlo metodo, ki jo sestavljajo ponavljajoči izbori naključnih vrednosti kritičnih spremenljivk znotraj vnaprej določenih intervalov in izračuni kazalnikov projekta (IRR ali NSV), ki sledijo vsaki skupini izbranih vrednosti. Zagotoviti je potrebno, da je pogostost vrednosti teh spremenljivk

skladna z njihovo predvideno verjetnostno porazdelitvijo. Z večkratnim ponavljanjem teh postopkov za dovolj veliko število izbranih vrednosti (običajno ne več kot nekaj sto) je mogoče doseči točko, kjer lahko ustvarimo verjetnostno porazdelitev izračunane IRR ali NSV (Jerina, 2004).

3.4.3 Scenarijska analiza

Za opredeljevanje različnih scenarijev znotraj podane hipoteze je uporaba »optimističnih« in »pesimističnih« vrednosti izbranih spremenljivk lahko izredno praktična metoda. Za opredelitev teh scenarijev je potrebno določiti skrajne vrednosti za vsako ključno spremenljivko znotraj določenega niza verjetnostne porazdelitve, nato pa se kazalniki izračunajo za vsako hipotezo posebej. V tem primeru podrobnejša opredelitev verjetnostne porazdelitve ni potrebna. Scenarijska analiza ni nadomestek za analizo možnih izidov in tveganj, saj gre zgolj za postopek, ki pospeši doseganje rezultatov (Jerina, 2004).

3.5 Ekonomski in socialni vpliv športne infrastrukture na regijo

Športna infrastruktura ima globok in večplasten ekonomski in socialni vpliv. Ne ustvarja le gospodarske aktivnosti z ustvarjanjem delovnih mest in spodbujanjem lokalnih podjetij, temveč prinaša tudi socialne koristi s spodbujanjem vključevanja skupnosti, izboljšanjem zdravja in kondicije ter prispeva k občutku lokalnega ponosa.

Ena izmed glavnih panog, ki je zelo povezana s športno infrastrukturo, je nedvomno športni turizem. Le-ta postaja vedno večji in pomembnejši del turistične industrije na podlagi potrošnje in števila turistov v svetovnem merilu, s svojim vplivom na socialno politiko, gospodarsko, kulturo in okolje pa omogoča številne razvojne priložnosti za različne turistične destinacije (Standeven in Knop, 1999). Športni turizem v kombinaciji z drugimi vrstami turizma predstavlja gonilno silo gospodarskega razvoja tako urbanih območij kot ruralnih turističnih destinacij.

Športni turizem je turizem z namenom sodelovanja ali ogleda športnih dogodkov oz. s športom povezanih dejavnosti. Ločimo tri vrste športnega turizma, in sicer turizem športnih dogodkov (angl. Sport Event Tourism), aktivni športni turizem (angl. Active Sport Tourism) in nostalgичni turizem (angl. Nostalgia Sport Tourism) (Ross, 2001). Turizem uvrščamo med nevidni izvoz, saj vključuje prenos denarja od tujih potrošnikov za domače storitve. Svetovna industrija športnega turizma je bila leta 2022 ocenjena na 587 milijarde USD, do leta 2031 pa naj bi preseгла 2. 500 milijard USD (Trabalski, 2023). Kljub svoji velikosti se športni turizem še vedno smatra za tržno nišo, vendar se mu z razvojem tehnologije, spreminjanjem družbenega odnosa ter povečanjem dostopnosti nizkocenovnega letalskega prevoza posveča vedno več pozornosti. Države so primorane med seboj tekmovati, kateri bo uspelo privabiti večje število turistov z vrhunskimi športnimi objekti in dogodki. V tem pogledu Slovenija zaostaja za konkurenčnimi državami (Maravić in drugi, 2015). Velike

športne prireditve so postale ključen dejavnik razvoja turizma, saj pritegnejo globalno občinstvo, oblikujejo svetovne turistične vzorce ter ustvarjajo trajno zupuščino. Hkrati vplivajo tudi na kvaliteto življenja lokalnega prebivalstva destinacije gostiteljice (Fourie in Santana-Gallego, 2011).

Šport je močno orodje, s katerim lahko določen kraj utrdi svojo identiteto. Z izkoriščanjem kulturnih dimenzij športa lahko ponudniki obogatijo način življenja v določenem kraju, in sicer z razvojem večjih športnih objektov, organizacijo dogodkov, usmerjeno turistično tržno strategijo, širokimi možnostmi za rekreacijo ter politiko. Večje športne prireditve so pomemben del turistične industije, predvsem v obdobju nizke sezone, ko je turistov manj in so omenjene prireditve spodbudijo prihod turistov na destinacijo. Gre za prireditve, ki privabijo veliko število mednarodnih turistov, so politično in medijsko atraktivne in podpirajo izgradnjo nove ali obnovo stare infrastrukture. Nenazadnje pa posegajo v ekonomske, družbene in okoljske strukture države gostiteljice (Hall, 2008). Destinacija se na ta način postavi na turistični zemljevid. Tak primer športne turistične destinacije v motošportu je nedvomno Velika nagrada Monaka, ki se vsako leto odvija v mesecu maju. Letno dogodek privabi več kot 100.000 obiskovalcev (Cote d'Azur Tourism France, 2023).

Športne prireditve so pomembne tako za športne organizacije, lokalno okolje kot tudi za celotno državo za ohranjanje odnosov s ciljnim skupinami. Na splošno športne prireditve in dogodki ustvarjajo pozitivne ekonomske in socialne učinke na družbo in posameznike. Ekonomske koristi izhajajo iz dodatne tuje in domače potrošnje v gospodarstvu, socialne pa se kažejo kot promocija (Kolar in Zaletel, 2013). Skupnosti preko davkov vlagajo javna sredstva v izgradnjo nove športne infrastukture, organizacijo prireditev in dogodkov, ki prinašajo gospodarske koristi na račun zunanjih obiskovalcev. Novo pridobljena sredstva ustvarjajo dohodke in delovna mesta za prebivalce v skupnosti (Crompton, 1995).

Poleg metod, ki ocenjujejo finančno upravičenost projekta, obstajajo še metode, ki ocenjujejo učinke, ki jih zadani projekt generira. Osnovne metode za ocenjevanje učinkov projektov vključujejo:

1. Analizo stroškov in koristi, ki primerja vse stroške in koristi projekta v denarnih enotah in omogoča celovito oceno ekonomske upravičenosti projekta, vendar zahteva natančno kvantifikacijo vseh učinkov.
2. Analizo stroškovne učinkovitosti, ki primerja stroške različnih možnosti za doseganje podobnih rezultatov. Ta pristop je posebej koristen, ko je težko monetizirati koristi projekta, a želimo izbrati najbolj učinkovito alternativo.
3. Multikriterijsko analizo, ki upošteva več kriterijev pri ocenjevanju projekta. Ta metoda je primerna za kompleksne projekte, kjer je potrebno upoštevati različne, pogosto nasprotujoče si cilje in dejavnike. Analiza omogoča vključitev tako kvantitativnih kot kvalitativnih kriterijev v proces odločanja.

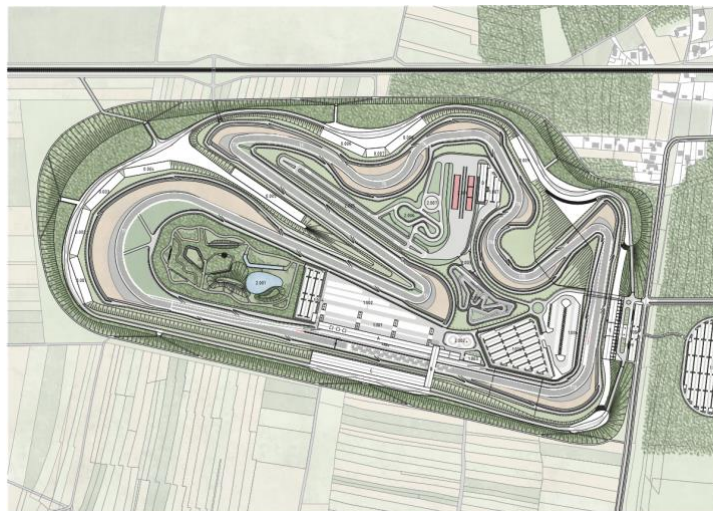
4. Analizo družbene donosnosti, ki meri širše družbene, okoljske in ekonomske rezultate projekta. Metoda je posebej uporabna za projekte z značilnim družbenim vplivom, saj poskuša kvantificirati in monetizirati družbene koristi.

Čeprav so te metode pomembne za celovito oceno projektov, podrobnejša analiza teh metod presega okvirje magistrskega dela.

4 DIRKALIŠČE KIDRIČEVO

Nadaljevanje magistrske naloge temelji na izdelanem idejnem načrtu (Slika 4) Marka Rožmana v okviru magistrskega dela z naslovom Študija umestitve in zasnove kompleksa dirkališča v Kidričevem, Fakultete za arhitekturo, Univerze v Ljubljani (Rožman, 2018). Idejni načrt služi kot osnova za presojo finančne in ekonomske upravičenosti izgradnje nepremičninskega kompleksa. Idejni načrt je grafično prikazan na sliki 4.

Slika 4: Idejni načrt dirkalnega kompleksa Kidričevo



Vir: Rožman (2018).

Dirkališče je zasnovano tako, da ustreza najvišjim standardom (FIA Grade I), s ciljem zagotoviti dirkaško izkušnjo svetovnega razreda tako voznikom kot gledalcem. Dirkalni kompleks bi spremenil avto-motošport v Sloveniji, saj bi pritegnil tako lokalne kot mednarodne voznike in navijače. Dirkališče Kidričevo bi s svojimi najsodobnejšimi objekti, neprimerljivo zasnovano stezo in vrhunskimi varnostnimi funkcijami potencialno postalo pomemben igralec v svetu motošporta.

Dirkališče se nahaja v Kidričevem, majhnem slovenskem mestu na severno-vzhodnem delu Slovenije, v bližini Ptuja. Lokacija je bila izbrana na podlagi študije umestitve in je zaradi bližine večjih mest v regiji zlahka dostopna ljubiteljem motošporta z vseh koncev države. Zaradi bližine mariborskega letališča, avtoceste in železnice je idealna z vidika logistike,

ki se odvija v zakulisju organizacije velikih dogodkov, kot so svetovna prvenstva, evropska prvenstva in drugi športni dogodki. Lokacija je bolje predstavljena na sliki 5.

Slika 5: Dejansko stanje izbrane lokacije

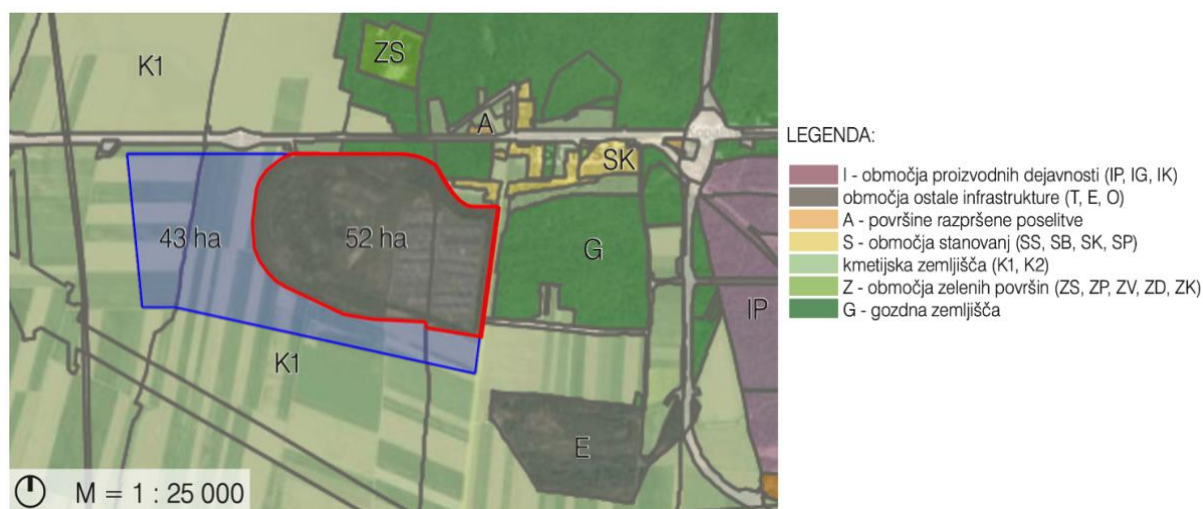


Vir: Rožman (2018).

Dirkalni kompleks je v naravi v delu umeščen na degradirano zemljišče ob tovarni Talum v Kidričevem. Gre za nekdanje odlagališče rdečega blata, ki nastane kot odpadna snov pri proizvodnji aluminija (Rožman, 2018). Preostali del pa obsegajo gozdna zemljišča in kmetijske površine. Glede na podatke iz Prostorskega informacijskega sistema občin (v nadaljevanju PISO) je namenska raba degradiranega območja (vključno z gozdnimi zemljišči) klasificirana pod območje ostale infrastrukture, ki dovoljuje izgradnjo predvidenega dirkališča (<https://www.geoprostor.net/PisoPortal/vstopi.aspx>). Ob predlagani lokaciji že obstoji vsa potrebna infrastruktura; vodovod, kanalizacija, elektrika in cestna infrastruktura.

Slika 6 prikazuje lokacijo dirkalnega kompleksa glede na Občinski prostorski načrt (v nadaljevanju OPN) Občine Kidričevo v sistemu PISO. Na sliki je z rdečo označen del degradiranega zemljišča in gozdnega zemljišča, ki po namenski rabi že ustrejata gradnji dirkališča. Modri del pa predstavlja minimalno potrebno širitev območja ustrezne rabe za njegovo postavitve, kar zajema spremembo OPN in spremembo namembnosti kmetijskih zemljišč.

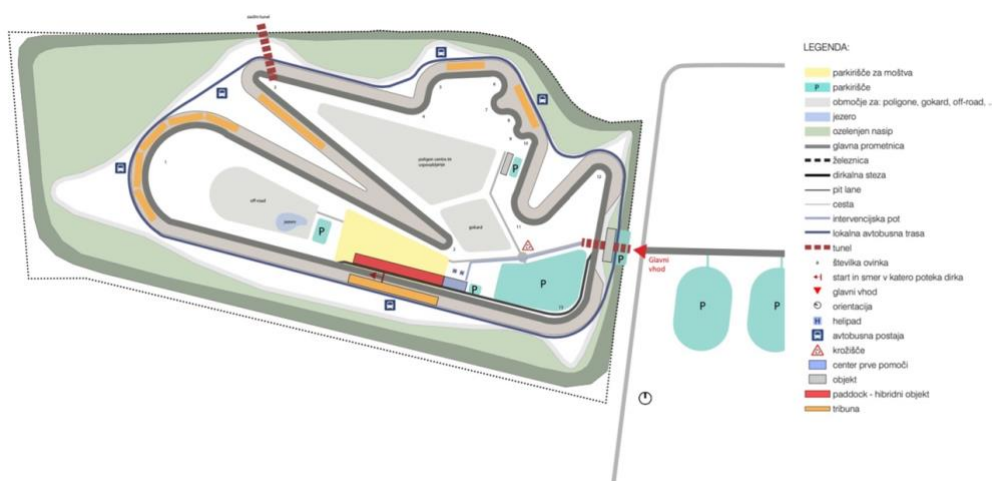
Slika 6: Namenska raba zemljišča in minimalna širitev območja ustrezne rabe



Vir: <https://www.geoprostor.net/PisoPortal/vstopi.aspx> in Rožman (2018).

Dirkalni kompleks skupno meri 95 hektarjev bruto površine, od tega je manj kot 60 hektarjev pozidanih ali drugače urejenih površin. Za zagotovitev zvočne bariere je teren poglobljen, umetno so ustvarjeni nasipi in pogožitve, s čimer se zagotavlja, da pogled na lokacijo ostaja nespremenjen.

Slika 7: Zasnova in razporeditev dirkalnega kompleksa Kidričevo



Vir: Rožman (2018).

Primarni element dirkalnega kompleksa predstavlja 4 km dolga dirkalna steza, znotraj katere so razvrščeni še drugi tako imenovani programi; motokros steza oz. *off road*, gokart steza in center varne vožnje. Kompleks skupno obsega 4 glavne objekte (*paddock* z razglednim mostom in glavno pokrito tribuno, vhodni objekt ter objekt centra varne vožnje) ter devet

tribun, ki so locirane na zunanjem delu dirkalne steze. Kompleks lahko sprejme 36.000 obiskovalcev. Okoli celotne dirkalne steze je urejena cesta za avtobus, namenjen gledalcem za ogled in transport od parkirišč do tribun. Zasnova in razporeditev dirkalnega kompleksa je prikazana na sliki 7.

5 TRŽNA ANALIZA

5.1 PESTEL analiza

a) Politično okolje

Trenutno politično okolje v Sloveniji delno omogoča gradnjo dirkalne steze, vendar obstajajo določeni izzivi. Podpora Vlade RS in lokalnih občin za projekt je prisotna, kar je pozitivno. Obstajajo tudi možnosti za pridobitev spodbud in nepovratnih sredstev za gradnjo športne infrastrukturne, kar bi lahko koristilo gradnji dirkališča. Poleg tega je v zadnjem času opaziti povečano zanimanje za razvoj športne infrastrukture na nacionalni ravni, kar bi lahko dodatno podprlo projekt.

Vendar pa gradnja dirkalne steze trenutno ni med glavnimi prioritetami Vlade, kar lahko oteži pridobivanje zadostne politične in finančne podpore za izvedbo projekta. Poleg tega je treba upoštevati, da bi morebitne prihodnje politične spremembe lahko vplivale na odobritev in financiranje projekta. Dodatno oviro predstavlja tudi kompleksnost postopkov pridobivanja dovoljenj in usklajevanja z različnimi deležniki, kar lahko podaljša časovni okvir izvedbe. Prav tako je treba upoštevati morebitne nasprotnike projekta, ki bi lahko vplivali na javno mnenje in politično podporo.

Dolgoročna uspešnost projekta bo odvisna od politične stabilnosti in nadaljnje podpore ključnih deležnikov. Poleg tega bo pomembno vzpostaviti močno partnerstvo z zasebnim sektorjem in mednarodnimi organizacijami za motošport, kar lahko zagotovi dodatno finančno in strokovno podporo. Ključnega pomena bo tudi razvoj dolgoročne strategije za upravljanje in promocijo dirkališča, ki bo zagotavljala njegovo trajnostno delovanje in ekonomsko upravičenost.

b) Ekonomsko okolje

Kljub temu, da se slovensko gospodarstvo po pandemiji COVID-19 še vedno vzpostavlja in smo se izognili večji recesiji, so velike investicije v športno infrastrukturo vprašljive. Trenutne gospodarske razmere v Sloveniji omogočajo potencialno financiranje in sponzorstvo za novi projekt dirkalne steze. Glede na napovedi UMAR bo slovensko gospodarstvo v letu 2024 zraslo za 2,3% in 2,6% v letu 2025, kar kaže na robustno gospodarsko rast, ki bi lahko podprla obsežne projekte, kot je dirkališče. Rastoče gospodarstvo bo verjetno pritegnilo več domačih in tujih naložb, kar bi olajšalo pridobivanje sredstev za projekt dirkališča. Javne naložbe ostajajo močne in bodo po napovedih UMAR v

letu 2024 predstavljale 5,8% BDP. Poleg tega se z rastjo gospodarstva običajno poveča tudi potrošnja. Pričakuje se, da se bo zasebna potrošnja še naprej povečevala v letih 2024–2025, podprta z rastjo zaposlovanja in plač. To bi se lahko odrazilo v večji udeležbi in prihodkih od dirkaških prireditev.

Robustna gospodarska rast lahko vodi tudi do večje pripravljenosti vlade za podporo infrastrukturnim projektom. Ker naj bi javne naložbe ostale močne, bi lahko obstajala možnost vključitve dirkališča v širše razvojne načrte. Rahlo povečanje javnofinančnega primanjkljaja na 2,8% BDP v letu 2024 bi lahko vplivalo na razpoložljivost javnih sredstev. Poleg tega bi napovedano povečanje plač za 6,1 % v letu 2024 in 4,4 % v letu 2025 lahko zvišalo na stroške dela.

Napovedana stabilna stopnja brezposelnosti okoli 3,6 % v Sloveniji kaže na nadaljno tesno situacijo na trgu dela, kar bi lahko otežilo iskanje usposobljene delovne sile tako za fazo gradnje kot za tekoče poslovanje dirkališča. Nizka brezposelnost lahko vodi do konkurenčnih plač, kar privablja visokokakovosten kader za projekt. Po drugi strani pa to običajno kaže na stabilno gospodarstvo, kar je ugodno za obsežne naložbe.

Napovedano povečanje plač nakazuje rast razpoložljivih dohodkov, kar povečuje tudi potrošnjo gospodistev za razvedrilo in zabavo. Pričakovano znižanje inflacije na 2,8 % v letu 2024 in 2,4 % v letu 2025 bi lahko pomagalo stabilizirati stroške projekta in operativne stroške. Ker javne naložbe ostajajo močne in se pričakuje povečanje zasebnih naložb, bi lahko obstajale priložnosti za javno-zasebna partnerstva ali zasebno financiranje dirkališča.

Znaten presežek tekočega računa v letu 2023 kaže na zdrav zunanji položaj, kar bi lahko pritegnilo tuje naložbe ali partnerstva za projekt. Čeprav so gospodarski obeti na splošno pozitivni, bi se morali razvijalci zavedati morebitnih tveganj, kot sta vpliv obnove po poplavih na razporeditev virov in rahlo povečanje javnofinančnega primanjkljaja, napovedano za leto 2024. Na splošno se zdi, da je gospodarsko okolje Slovenije v letu 2024 ugodno za obsežne infrastrukturne projekte, kot je dirkališče, pri čemer močna rast, nizka brezposelnost in nadzorovana inflacija zagotavljajo stabilno podlago za razvoj.

c) Sociokulturno okolje

Javno mnenje glede izgradnje dirkališča je večinoma pozitivno, saj številni prebivalci Slovenije in bližnjih držav izražajo zanimanje za motošport, kot tudi podpirajo idejo igradnje dirkališča v Sloveniji. Kljub temu pa obstajajo tudi posamezniki, ki se temu projektu upirajo, saj menijo, da ni najpomembnejši v očeh javnosti. Poleg tega ostajajo odprta vprašanja glede trajnosti projekta. Motošportna industrija sicer kaže odprtost do novih goriv, kot so električna in vodikova energija, kar bi lahko povečalo trajnost dirkališča.

Vpliv dirkališča na turizem bi bil znaten. Mednarodni obiskovalci, ki jih privlačijo motošportni dogodki, bi spodbudili lokalno turistično in gostinsko industrijo. To bi

spodbudilo povpraševanje po namestitvah, restavracijah in drugih turističnih storitvah, kar bi pozitivno vplivalo na lokalno gospodarstvo.

Pomembno je sodelovanje z lokalnimi skupnostmi, da se naslovijo morebitne skrbi in poudarijo koristi, kot so povečane zaposlitvene možnosti in izboljšanje infrastrukture. Kljub temu ostajajo odprta vprašanja glede podpore dirkališča v lokalni skupnosti. Nekateri prebivalci morda dvomijo o koristih projekta, zato je ključnega pomena vzpostaviti dialog in vključiti skupnost v proces načrtovanja in izgradnje.

d) Tehnološko okolje

Gradbena tehnologija je ključna za zagotovitev, da dirkališče izpolnjuje mednarodne standarde. Uporabiti je treba napredne gradbene tehnike, ki vključujejo preiščeno zasnovano proge, varnostne značilnosti in objekte za gledalce. Pomembno je, da se že v fazi načrtovanja upoštevajo vsi varnostni vidiki, kot so zaščitne ograje, izletne cone in dobro zasnovani prostori za gledalce, ki omogočajo varno in prijetno izkušnjo za obiskovalce.

Okoljska tehnologija igra pomembno vlogo pri zmanjševanju negativnih vplivov dirkališča na okolje. Uvesti je treba okolju prijazne tehnologije, kot so obnovljivi viri energije, sistemi za ravnanje z odpadki in ukrepi za zmanjševanje hrupa. Na ta način se lahko zagotovi trajnostno delovanje dirkališča, ki je v skladu z okoljskimi standardi in pričakovanji lokalne skupnosti. Uporaba sončne energije, recikliranje odpadkov in postavitve zvočnih pregrad so le nekateri izmed načinov, kako lahko dirkališče prispeva k ohranjanju okolja.

Inovacije v motošportu so ključne za ohranjanje konkurenčne prednosti dirkališča. Sledenje najnovejših razvojnih tehnologij v motošportni omogoča, da dirkališče gosti različne dogodke, od tradicionalnih avtomobilskih dirk do dirk z električnimi vozili. Spremljanje tehnološkega napredka v industriji in prilagajanje infrastrukture tem spremembam je nujno za izvedbo vrhunskih tekmovanj in posledično večjega števila obiskovalcev. S tem dirkališče ohranja konkurenčnost, prav tako pa spodbuja inovacije in trajnost v motošportu.

e) Okoljski dejavniki

Trenutni okoljski dejavniki v Sloveniji omogočajo gradnjo dirkališča, vendar z določenimi omejitvami in zahtevami. Ključni okoljski vidiki, ki vplivajo na izvedljivost projekta, vključujejo izvedbo študije vplivov na okolje, ki zajema vpliv na ekosisteme, kakovost zraka, hrupno onesnaževanje, ogljični odtis, ravnanje z odpadki in energetska učinkovitost.

Za izvedljivost projekta je potrebna temeljita ocena vpliva na lokalne ekosisteme. Predvidena lokacija ni v občutljivem ekološkem območju, kar pomeni, da je gradnja izvedljiva. Kar zadeva kakovost zraka, trenutna zakonodaja dovoljuje gradnjo, če projekt dokaže, da ne bo bistveno poslabšal kakovosti zraka v regiji. Hrupno onesnaževanje ostaja pomembna skrb, vendar predvidene strategije za zmanjšanje hrupa, kot so zvočne pregrade in pogozdeni nasipi, kažejo, da je projekt izvedljiv ob ustreznih ukrepih.

Slovensko okolje trenutno spodbuja projekte, ki vključujejo obnovljive vire energije in programe za izravnavo ogljika, kar govori v prid izvedljivosti projekta z vidika ogljičnega odtisa. Ravnanje z odpadki je prav tako pomemben vidik; ob ustreznem načrtu, ki vključuje recikliranje in pravilno odstranjevanje avtomobilskih tekočin, okoljski dejavniki dovoljujejo gradnjo. Poleg tega trenutni trendi in predpisi spodbujajo energetske učinkovitost, kar se lahko ustrezno spremeni oz. uskladi na trenutno izdanim idejnem načrtu.

Okoljski vidiki so ključnega pomena za uspešno izvedbo projekta. Temeljita ocena vpliva na okolje je potrebna za prepoznavanje morebitnih učinkov na lokalne ekosisteme, kakovost zraka in ravni hrupa. Ocena ni pomembna le za pridobitev potrebnih dovoljenj, temveč tudi za reševanje pomislekov lokalne skupnosti in zagotavljanje ustrezne trajnosti projekta.

Zvočno onesnaževanje je pomembna skrb za vsak motošportni objekt. Za ublažitev negativnih posledic so v idejnem načrtu projekta že predvidene zvočne pregrade in sicer, pogozden nasip. Gre za kombinacijo strateško postavljenih naravnih in umetnih zvočnih pregrad za zmanjšanje vpliva hrupa motorjev na okoliška območja. Poleg že predvidenih strategij za zmanjšanje onesnaževanja okolice s hrupom je bistveno tudi v prihodnje razvijati strategije za zmanjšanje zvočnega onesnaževanja. Poleg hrupa ima pomemben vpliv na okolje tudi ogljični odtis dirkalne steze. Trenutno okolje spodbuja projekte, ki vključujejo obnovljivih virov energije za napajanje objektov, spodbujajo uporabo električnih vozil in izvajajo programe za izravnavo ogljika. Energetska učinkovitost bi morala biti ključni dejavnik pri načrtovanju stavb in objektov. Uvedba energetske učinkovitosti lahko bistveno zmanjša skupno porabo energije in spodbuja trajnost. S celovitim obravnavanjem teh okoljskih dejavnikov lahko projekt dirkalne steze pokaže močno zavezanost trajnosti in odgovornemu razvoju. Ta pristop ne le povečuje javno podporo, temveč tudi zagotavlja skladnost z okoljskimi predpisi, s čimer utira pot za uspešen in okoljsko ozaveščen motošportni objekt.

Ravnanje z odpadki je še en ključni vidik okoljske odgovornosti. Projekt bi moral ustvariti celovit načrt ravnanja z odpadki, ki vključuje programe recikliranja, pravilno odstranjevanje avtomobilskih tekočin in strategije za zmanjšanje nastajanja odpadkov med dogodki. Vključevanje elementov zelene infrastrukture, kot so sistemi za zbiranje deževnice, zelene strehe in avtohtono krajinsko oblikovanje, lahko dodatno izboljša okoljsko trajnost. Če bo steza zgrajena v ali blizu občutljivih ekoloških območij, je pomembno razviti načrte za zaščito habitatov in morebitne koridorje za prostoživeče živali, da se čim bolj zmanjša motnje lokalne favne. Poleg tega lahko spodbujanje uporabe javnega prevoza ali skupne vožnje za gledalce pomaga zmanjšati okoljski vpliv povečanega prometa med dogodki.

f) Pravno okolje

Trenutno pravno okolje v Sloveniji ne onemogoča gradnje dirkališča, vendar pa je potrebno za njegovo izgradnjo upoštevati številne pravne vidike. Ključni dejavniki, ki vplivajo na možnost gradnje, so trenutno veljavni prostorski načrti, okoljska zakonodaja, gradbena

zakonodaja, varnostni standardi in lokalna podpora. Prostorsko načrtovanje je prvi pomemben korak. Lokacija mora biti usklajena z občinskimi in državnimi prostorskimi načrti. V kolikor je potrebna sprememba namembnosti zemljišča, lahko to privede do dolgotrajnih postopkov, kar je treba upoštevati pri časovnem načrtovanju projekta.

Za samo izvedbo projekta od začetka do konca, je pomembno sodelovanje resornih ministrstev, predvsem Ministrstva za infrastrukturo in Ministrstva za gospodarstvo, turizem in šport ter Ministrstva za finance. Glede na to, da je gradnja povezana v visokim finančnim vložkom, je treba predvideti višino potrebnih sredstev in izvedbo projekta uvrstiti v državni proračun, pri tem pa je potrebno upoštevati tudi Zakon o obnovi, razvoju in zagotavljanju finančnih sredstev (ZORZFS), Ur. l. RS, št. 131/23, 81/24 in 109/24.

Okoljska zakonodaja predstavlja naslednji ključni vidik. Strogi okoljski predpisi zahtevajo temeljito presojo vplivov na okolje. Projekt mora izkazati, da ne bo imel prekomernih negativnih vplivov, zlasti glede hrupa in onesnaževanja. Za poseg v okolje je treba pridobiti različna dovoljenja in soglasja. To lahko vključuje izdelavo obsežnih študij in načrtov za ublažitev morebitnih škodljivih učinkov. Ključni pravni institut varstva okolja je Celovita presoja vplivov na okolje. Pred sprejetjem načrta je namreč potrebno preveriti, ali so načrtovani posegi v okolje sprejemljivi. Obratovanje dirkališča neposredno povzroča neposredno obremenitev okolja z imisijami, predvsem v obliki hrupa in izpuhov. Pri pridobivanju dovoljenj in kasnejšemu obratovanju dirkališča je zato potrebno upoštevati številne okoljske predpise, kot so Zakon o varstvu okolja (ZVO-2), Ur. l. RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 23/24, Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, Ur. l. RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2, Uredba o načinu uporabe zvočnih naprav, ki na shodih in prireditvah povzročajo hrup, Ur. l. RS, št. 118/05 in 44/22 – ZVO-2, Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju, Ur. l. RS, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22. V okviru okoljske presoje je potrebno pridobiti ustrezna mnenja mnenjedajalcev in zagotoviti sodelovanje javnosti, ki se ima pravico s projektom seznaniti in nanj podati mnenja ter pripombe.

Pridobitev gradbenih in uporabnih dovoljenj sta ključni fazi v procesu. Zaradi obsežnosti projekta in morebitnih pritožb zainteresiranih strani lahko ta proces traja dlje časa. Pomembno je, da se vsa potrebna dokumentacija pripravi temeljito in v skladu z Gradbenim zakonom (GZ-1), Ur. l. RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24 – ZAID-A. Varnostni standardi so prav tako izjemno pomembni. Dirkališče mora izpolnjevati tako mednarodne kot nacionalne varnostne standarde, vključno s predpisi FIA in FIM. To lahko bistveno vpliva na zasnovo projekta in posledično na stroške, zato je treba te zahteve upoštevati že v zgodnji fazi načrtovanja. Po izgradnji dirkališča je za pridobitev certifikata potreben pregled s strani pristojnega organa. Tudi lokalna podpora je ključnega pomena za uspeh projekta. Podpora lokalnih skupnosti in oblasti lahko olajša pravne postopke in prispeva k hitrejšemu poteku projekta.

Zaključimo lahko, da pravno okolje v Sloveniji načeloma dovoljuje gradnjo dirkališča, vendar je uspeh projekta odvisen od sposobnosti izpolnjevanja vseh zakonskih zahtev in pridobitve potrebnih dovoljenj. Proces je lahko zahteven in dolgotrajen, zato je pomembno skrbno načrtovanje in upoštevanje vseh pravnih vidikov.

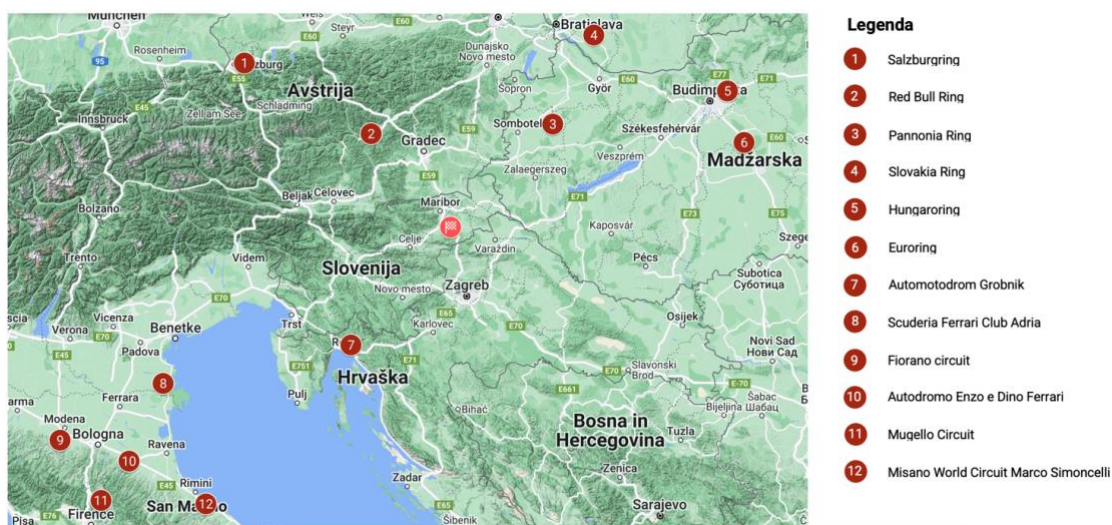
5.2 Analiza konkurence

Povpraševanje po dirkališčih se razlikuje glede na dejavnike kot so lokacija, priljubljenost športa v regiji in razpoložljivost virov. Na nekaterih območjih je lahko veliko povpraševanje po dirkališčih zaradi priljubljenosti motošporta in prisotnosti velike baze oboževalcev. Na drugih področjih je morda manj povpraševanja po dirkališčih zaradi pomanjkanja virov ali zanimanja za šport. Nazadnje na ponudbo dirkališč vpliva povpraševanje po njih, pri čemer so nove steze gradijo na območjih, kjer je povpraševanje veliko, obstoječe steze pa se zapirajo na območjih, kjer je povpraševanje nizko.

Globalna industrija motošporta vključuje in podpira 60.700 dogodkov, vključno s 324 dogodki/krogi svetovnega in regionalnega prvenstva FIA, 556 dogodki/krogi mednarodne serije FIA, 59.820 drugimi dogodki (npr. državna in lokalna prvenstva in serije, drugi dogodki) in podpira približno 7.300 objektov, stez in prizorišč za motošport, vključno s 229 edinstvenimi dirkališči z oceno FIA 59 stezami za karting z oceno FIA in 6.912 drugimi objekti, stezami in prizorišči za motošport (EY Parthenon, 2019).

V nadaljevanju sledi pregled bližnjih dirkališč v okolici predlagane lokacije novega razvoja dirkališča. Preučila bom povprečne ključne kazalnike uspešnost (angl. key performance indicators – v nadaljevanju KPI), ki bodo služili kot predpostavke za oblikovanje ocene prihodkov in izračun donosnosti novega kompleksa.

Slika 8: Pregled bližnjih dirkališč od izbrane lokacije

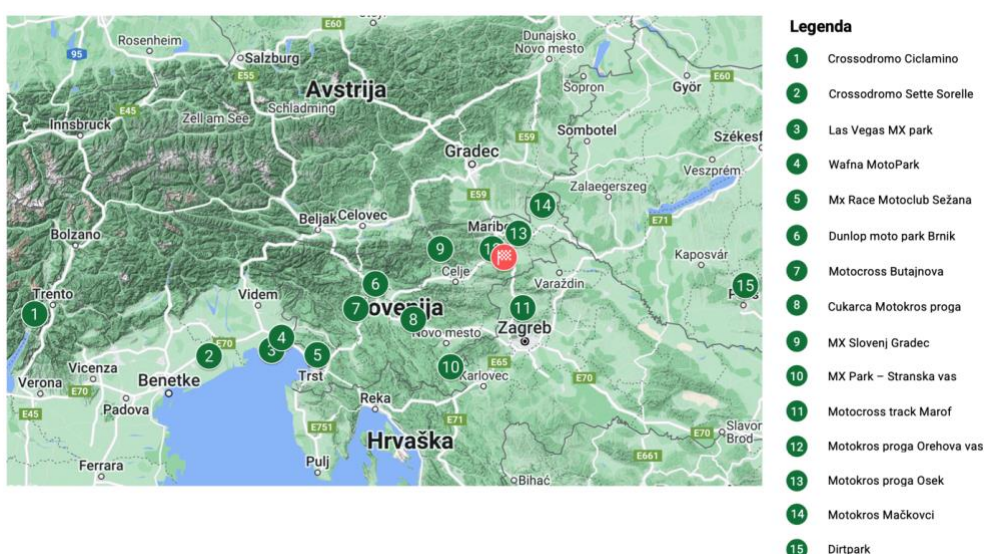


Vir: Google (brez datuma).

Na sliki 8 je prikazana lokacija predlaganega novega dirkališča v Kidričevem (označeno s simbolom kariraste rdeče zastave) ter 12 bližnjih dirkališč. Med njimi so 4 dirkališča s cerfikatatom FIA grade 1 (Red Bull Ring, Hungaroring, Fiorano Circuit, Muello Circuit), najbližje pa je od predlagane lokacije oddaljeno 166 km (FIA, 2020).

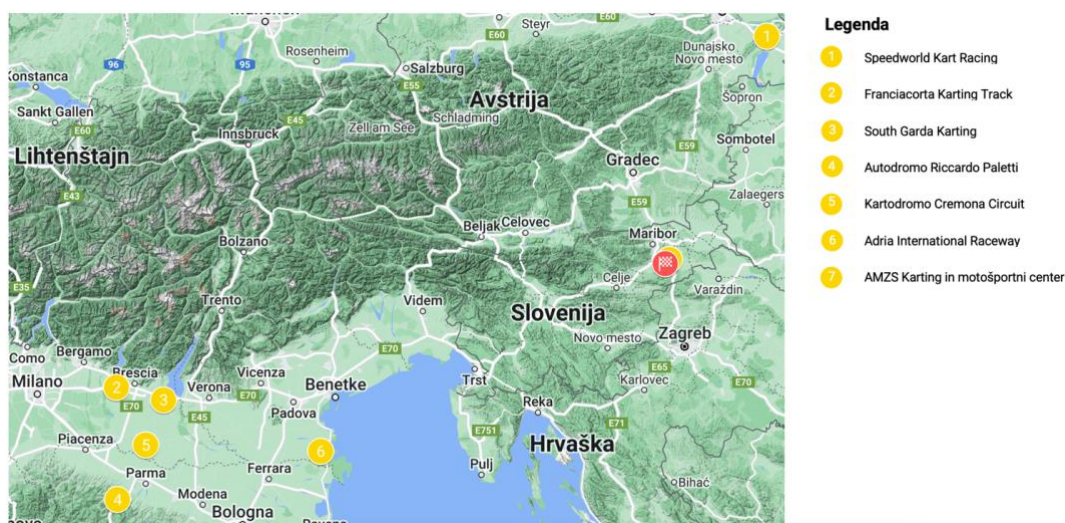
Slika 9 prikazuje pregled bližnjih motokros stez, skupaj z lokacijo dirkališča Kidičevo, ki je na sliki označena s simbolom kariraste zastave. V Sloveniji imamo sicer trenutno deset motokros stez. Predlagani lokaciji najbližja motokors proga je 15 km oddaljena in se nahaja v Orehovi vasi, ki ima že več kot 50 letno tradicijo prirejanja tekem svetovnega kalibra (Kresnik, 2020).

Slika 9: Pregled motokros stez od izbrane lokacije



Vir: Google (brez datuma).

Slika 10: Pregled bližnjih karting stez od izbrane lokacije



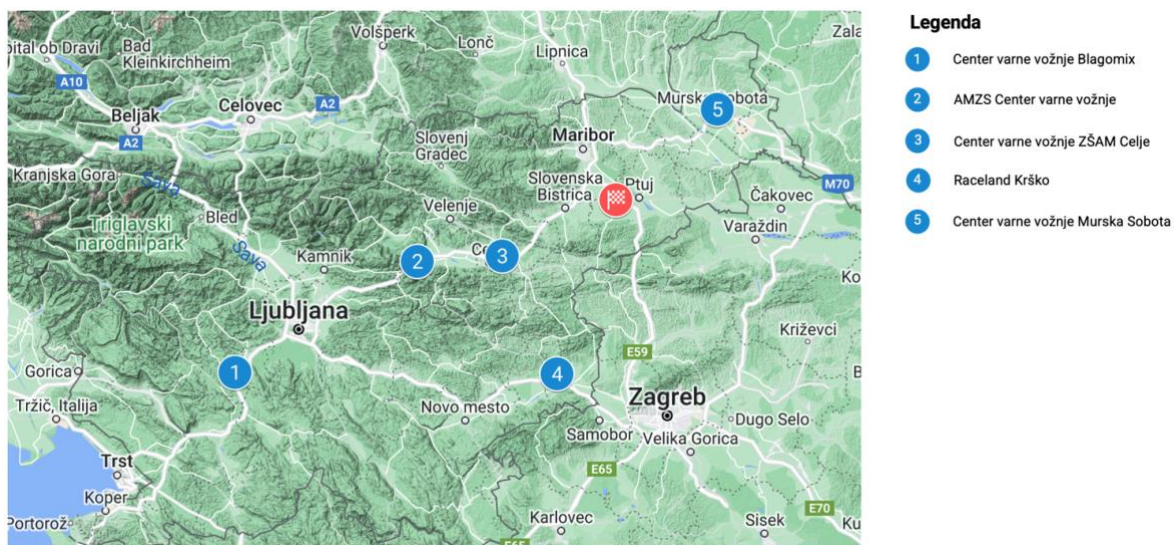
Vir: Google (brez datuma).

Na sliki 10 je prikazan pregled karting stez, pri čemer stez, namenjenih za rekreacijo in zabavo, ni. Od prikazanih karting stez jih ima 5 certifikat CIK-FIA, ki stezam omogoča prirejanje vseh največjih svetovnih tekmovanj (FIA Karting, 2023).

Poleg dirkališč, motokros stez in karting stez pomemben del ponudbe in povpraševanja po avtomobilizmu in motošportu predstavljajo centri varnih voženj. Le ti so nujni že za pridobitev samega izpita za motorna vozila. Centre varne vožene se primarno uporablja za izvedbo varne vožnje za voznike osebnih vozil, motornih koles, tovornih vozil in avtobusov. Sočasno pa so naprednejši centri, ki ponujajo večje število tako imenovanih modulov, namenjeni tudi za izvajanje posebnih programov (tečaji varčne vožnje, tečaji za seniorje, tečaji za voznike avtodomov, ipd.) in strokovnih programov za usposabljanje reševalcev, gasilcev, policije in vojske. Slednjih v Sloveniji primanjkuje (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017).

Slika 11 prikazuje pregled lokacij centrov varne vožnje v Sloveniji. Trenutno v Sloveniji deluje pet centrov varne vožnje, najbližji se nahaja v Celju in je od izbrane lokacije v Kidričevem (na zemljevidu označen s simbolom kariraste zastave) oddaljen 46 km.

Slika 11: Pregled bližnjih centrov varne vožnje od izbrane lokacije



Vir: Google (brez datuma).

Za potrebe nadaljnje analize sem preučila KPI posameznih dirkalnih prizorišč, ki so bili predstavljeni na zemljevidih. Služili bodo kot podlaga za oceno zasedenosti in prihodkov posameznih delov novega dirkališča. Zanimala me je predvsem dnevna cena najema celotne proge, bodisi dirkalne proge, motokros steze oz. go-kart proge in število zasedenih dni v letu. Uporabila sem število zasedenih dni v letu 2024, ki sem jih pridobila s spletnih strani dirkališč, v kolikor so bili na voljo. Na podlagi KPI bom preučila povprečen prihodek, ki bi ga glede na konkurente lahko posamezen del novega dirkalnega kompleksa generiral letno. V nadaljevanju bodo podatki in izračuni uporabljeni za preučevanje upravičenosti investicije

izgradnje dirkalnega kompleksa pri nas. Tabele od 2 do 5 podrobno prikazujejo KPI različnih tipov prog in objektov v bližini predlagane lokacije, vključno z dirkališči, motokross stezami, go-kart stezami in centri varne vožnje. Na osnovi natančne analize pridobljenih podatkov sem izračunala več ključnih parametrov: povprečno ceno dnevnega najema dirkalne steze, povprečno stopnjo zasedenosti skozi leto ter potencialni končni prihodek, ki bi ga lahko generirala dirkalna steza novega kompleksa v običajnih pogojih poslovanja.

Tabela 2: KPI bližnih dirkališč

Dirkališča v bliži in cena najema za leto 2024	Cena najema dirkališča na dan (v EUR)	Število zasedenih dni v letu	Stopnja zasedenosti dirkališča (v %)	Povprečen letni prihodek dirkališča (v EUR)
Salzburgring	25.000	250	68,49	6.250.000
Red Bull Ring	35.000	300	82,19	10.500.000
Pannonia Ring	20.000	240	65,75	4.800.000
Slovaki Ring	22.000	220	60,27	4.840.000
Hungarioring	23.000	180	49,32	4.140.000
Euroring	23.000	200	54,79	4.600.000
Automotodrom Grobnik	12.500	224	61,37	2.800.000
Scuderia Ferrari Club Adria	23.000	231	63,29	5.313.000
Fiorano Circuit	22.500	195	53,42	4.387.500
Autodromo Enzo e Dino Ferrari	22.000	170	46,58	3.740.000
Dirkališče Mugello	21.000	200	54,79	4.200.000
Missano World Circuit Marco Simoncelli	23.000	160	43,84	3.680.000
Povprečje	22.667	214	58,68	4.937.542

Vir: Racing Circuits (2024) in lastno delo.

Tabela 3: KPI bližnih motokross stez

Motocross steze v bliži in cena najema za leto 2024	Cena najema dirkališča na dan (v EUR)	Število zasedenih dni v letu	Stopnja zasedenosti dirkališča	Povprečen letni prihodek dirkališča
Crossodrumo Ciclamino	15.000	180	49,32	2.700.000
Crossadromo Sette Sorelle	12.000	200	54,79	2.400.000
Las Vegas MX park	20.000	200	54,79	4.000.000
Wafna MotoPark	5.000	230	63,01	1.150.000
Mx Race Motoclub Sežana	1.200	180	49,32	216.000
Dunlop moto park Brnik	900	150	41,10	135.000
Motocross Butajnova	800	200	54,79	160.000
Cukrca Motokros proga	950	250	68,49	237.500
MX Slovenj Gradec	900	150	41,10	135.000
MX Park – Stranska vas	800	185	50,68	148.000
Motocrosstrack Marlof	800	190	52,05	152.000
Motokros proga Orehova vas	1.000	160	43,84	160.000
Motokros proga Osek	900	150	41,10	135.000
Motokros Mačkovci	900	200	54,79	180.000
Dirtpark	10.000	230	63,01	2.300.000
Povprečje	4.743	190	52,15	947.233

Vir: Racing Circuits (2024), lastno delo.

Tabela 4: KPI bližnih karting stez

Karting steze v bliži in cena najema za leto 2024	Cena najema dirkališča na dan (v EUR)	Število zasedenih dni v letu	Stopnja zasedenosti dirkališča	Povprečen letni prihodek dirkališča
Speedworld Kart Racing	4.000	200	54,79	800.000
Franciacorta Karting Track	5.200	250	68,49	1.300.000
South Garda Karting	5.200	270	73,97	1.404.000
Autodromo Riccardo Paletti	6.720	240	65,75	1.612.800
Kartodromo Cremona Circuit	6.240	230	63,01	1.435.200
Adria International Raceway	3.840	230	63,01	883.200
AMZS Karting in motošportni center	4.800	200	54,79	960.000
Povprečje	5.143	231,43	63,41	1.199.314

Vir: Racing Circuits (2024), lastno delo.

Tabela 5: KPI bližnih centrov varne vožnje

Centri varne vožnje v bliži in cena najema za leto 2024	Povprečen letni prihodek centra varne vožnje (v EUR)
Center varne vožnje Blagomix	200.000
AMZS Center varne vožnje	1.500.000
Center varne vožnje ZŠAM Celje	300.000
Raceland Krško	250.000
Center varne vožnje Murska Sobota	200.000
Povprečje	490.000

Vir: Prva Bonitetna Agencija (brez datuma).

Po primerjavi s konkurenčnimi objekti ocenjujem, da bi dirkalna proga novega dirkalnega kompleksa lahko generirala povprečne letne prihodke v višini 5 milijonov EUR. Ta ocena je namerno konzervativna in upošteva trenutne tržne razmere, saj večina bližnjih dirkališč spada v nižji rang oziroma ne dosega najvišjega certifikata dirkališča - FIG grade 1, ki predstavlja najvišji standard kakovosti in varnosti v tej industriji. Za dodatno perspektivo sem izvedla še primerjalno analizo izključno s KPI dirkališči, ki dosegajo prestižni certifikat FIG grade 1. V tem primeru bi, glede na njihove dosežene rezultate in ob upoštevanju primerljivih pogojev poslovanja, letni prihodek dirkalne steze lahko dosegel 5,8 milijonov EUR, kar dodatno potrjuje potencial zastavljenega projekta.

5.3 SWOT analiza

a) Prednosti. Projekt predstavlja edinstveno ponudbo v regiji, saj v Sloveniji ni primerljivega dirkališča, kar daje projektu v Kidričevem prednost prvega ponudnika. V neposredni bližini predlagane lokacije postavitve dirkališča ni drugih dirkališč, kar kaže na potencialno veliko povpraševanje po motošportu na tem območju. Pomanjkanje konkurence pomeni, da ima razvoj novega dirkališča potencial, da pritegne veliko in predano bazo oboževalcev.

Lokacija v Kidričevem leži v osrčju Slovenije, kar omogoča enostaven dostop iz vseh delov države in sosednjih regij. poleg tega pa je lokacija tudi strateško umeščena v bližino vse pomembne infrastrukture. Dobra prometna povezanost z avtocestnim omrežjem in bližina mednarodnega letališča Maribor zagotavljata odlično dostopnost za domače in tuje obiskovalce. Podnebje v Kidričevem je ugodno za motošport večji del leta, kar omogoča daljšo sezono dirk in treningov v primerjavi z nekaterimi drugimi evropskimi lokacijami.

Območje okoli Kidričevega ponuja dovolj prostora za izgradnjo moderne dirkalne steze z vsemi potrebnimi spremljajočimi objekti, vključno s tribuno, boksi in parkirišči, brez večjih omejitev prostorskega načrtovanja. Degradirano zemljišče v Kidričevem ponuja priložnost za revitalizacijo in novo, produktivno rabo prostora, ki bi sicer ostal neizkoriščen. Kidričevo ima tudi bogato industrijsko zgodovino, kar pomeni, da je na voljo kvalificirana delovna sila za tehnične in podporne vloge, potrebne za delovanje dirkališča.

b) Slabosti. Izgradnja dirkalne steze prinaša tudi nekatere izzive. Eden glavnih pomislekov so potencialni negativni vplivi na okolje, ki lahko privedejo do nasprotovanja s strani lokalne skupnosti. To bi lahko pomenilo, da projekt ne dobi zelene luči, saj hrup, povečan promet in možno onesnaženje lahko vplivajo na kakovost življenja okoliških prebivalcev in ekosisteme.

Obstajajo tudi komercialna tveganja, povezana s projektom. Uspeh dirkalne steze bo v veliki meri odvisen od njene sposobnosti privabljanja zadostnega števila obiskovalcev in organizacije privlačnih dogodkov. Če steza ne bo uspela pritegniti dovolj zanimanja, bi to lahko ogrozilo njeno finančno vzdržnost in dolgoročni obstoj.

Nazadnje, pomanjkanje izkušenj z upravljanjem dirkalnih stez v Sloveniji predstavlja dodaten izziv. Ker gre za prvo tovrstno infrastrukturo v državi, bo potrebno pridobiti znanje in izkušnje za učinkovito vodenje in vzdrževanje objekta. To lahko vključuje učenje iz izkušenj podobnih projektov v tujini in postopno razvijanje lastnega strokovnega znanja. Pri tem ne smemo pozabiti na promocijo dirkalne steze, kar vključuje oglaševanje, organizacijo dogodkov in privabljanje sponzorjev, da bi povečali prepoznavnost in obisk.

c) Priložnosti. Porast motošportnega turizma v Sloveniji predstavlja pomembno priložnost za novo dirkalno stezo. Naraščajoče zanimanje za motošporte ustvarja ugodne pogoje za privabljanje večjega števila obiskovalcev in organizacijo raznovrstnih dogodkov. To ne le povečuje potencial za uspeh steze, temveč tudi prispeva k razvoju lokalnega turizma in gospodarstva. K povečani prepoznavnosti motošportov v Sloveniji so znatno prispevali uspehi domačih motošportnikov. Izjemni dosežki, kot so tisti Tima Gajserja, so povečali vidnost športa in ustvarili širšo bazo oboževalcev. Ta rastoča priljubljenost ustvarja ugodno okolje za razvoj in uspeh nove dirkalne steze, saj zagotavlja večje zanimanje javnosti in potencialno večjo udeležbo na dogodkih.

Sodobni trend aktivnega preživljanja prostega časa prav tako predstavlja priložnost za dirkalno stezo. Naraščajoče zanimanje za adrenalinske aktivnosti in edinstvene izkušnje

lahko poveča povpraševanje po storitvah, ki jih bo ponujala steza. To ne vključuje le dirk, temveč tudi druge aktivnosti, kot so vozniški tečaji, testne vožnje in posebni dogodki, ki lahko pritegnejo širšo publiko.

Nenazadnje, hiter razvoj tehnologije v avtomobilski industriji odpira nove možnosti za dirkalno stezo. Napredek na področjih elektrifikacije in avtonomne vožnje ustvarja priložnosti za testiranje in demonstracije najnovejših avtomobilskih inovacij. Steza bi tako lahko postala pomembno središče za tehnološki razvoj in inovacije v avtomobilski industriji, kar bi dodatno povečalo njen pomen in privlačnost za različne deležnike v panogi. Takšna atrakcija lahko privabi ljubitelje avtomobilizma in motornih športov z različnih koncev sveta, kar bo pozitivno vplivalo na lokalno gospodarstvo.

d) Grožnje. Regulativne omejitve, kot so strogi predpisi in dovoljenja, lahko otežijo izgradnjo in delovanje dirkalne steze. Takšni predpisi lahko zahtevajo dolgotrajne postopke pridobivanja dovoljenj in izpolnjevanje številnih pogojev, kar lahko znatno podaljša časovni okvir in poveča stroške projekta. Poleg tega lahko regulativne omejitve vplivajo na vsakodnevno delovanje steze, saj je potrebno upoštevati stroge varnostne in okoljske standarde.

Konkurenca iz sosednjih držav, ki že imajo uveljavljene dirkalne steze, predstavlja še en izziv. Te steze imajo morda že zvesto bazo obiskovalcev in ugled, zaradi česar je težje privabiti obiskovalce v Slovenijo. Konkurenti lahko ponujajo tudi boljše pogoje ali nižje cene, kar lahko dodatno oteži privabljanje obiskovalcev in organizacijo dogodkov.

Spremembe v interesu javnosti do motošportov predstavljajo dinamičen izziv. Če zanimanje za motošporte upade, se lahko zmanjša število obiskovalcev in sponzorskih priložnosti, kar neposredno vpliva na finančno vzdržnost steze. Spremembe v interesu so lahko posledica različnih dejavnikov, vključno s spremembami v življenjskem slogu, ekonomskimi razmerami ali pojavljanjem novih športnih trendov.

Gospodarske krize lahko močno vplivajo na potrošniško porabo in sponzorske možnosti. V času gospodarske negotovosti ljudje običajno zmanjšajo izdatke za zabavo in rekreacijo, kar lahko vodi do manjšega števila obiskovalcev na dirkalni stezi. Prav tako lahko podjetja zmanjšajo svoje proračune za sponzorstva, kar omejuje finančna sredstva, ki so na voljo za promocijo in organizacijo dogodkov.

6 FINANČNA ANALIZA

6.1.1 Terminski načrt

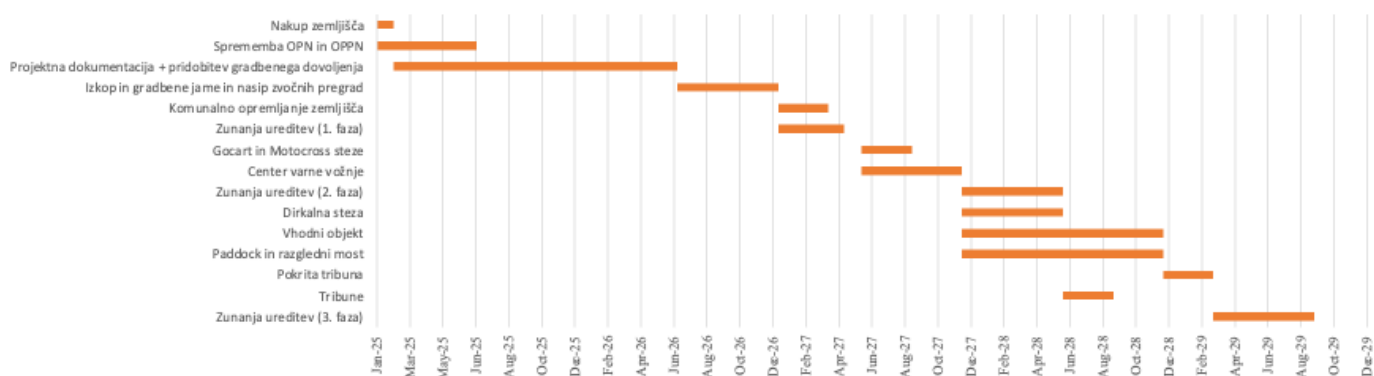
Terminski načrt ali časovnica je osnova za vodenje projekta, njeno planiranje in nadzor. Služi za določitev terminov za izvrševanje aktivnosti tekom izvedbe projekta, vrstni red nalog in usklajeno delovanje aktivnosti (Pšunder, 2011).

Terminski načrt se začne z nakupom zemljišča v letu 0 in predstavlja začetni strošek projekta. Po prenosu lastništva na enega izmed sponzorjev projekta se začne postopek spremembe OPN in občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN), ki traja šest mesecev. Z manjšim zamikom se vzporedno izvaja priprava potrebne projektne dokumentacije, vključno s postopkom za pridobitev gradbenega dovoljenja, ki predvideno traja vsaj eno leto. Po pridobljenem gradbenem dovoljenju se začne s pripravo zemljišča in izkopom gradbene jame. Višek materiala se uporabi za nasip zvočnih pregrad, kar zmanjša strošek odvoza in dovoza zemlje. Po dokončanem izkopu se zemljišče ustrezno komunalno opremi in priključi na bližnjo komunalno infrastrukturo. Sočasno s komunalnim opremljanjem zemljišča poteka prva faza zunanje ureditve, kjer se zvočne pregrade ustrezno utrdi in pogozdi, da se zmanjša hrup in ohrani pogled na lokacijo.

Dirkalni kompleks se začne graditi od znotraj proti ven, kjer istočasno poteka izgradnja motokros steze, go-kart steze in center varne vožnje. Sledi postavitve dirkalne steze in izgradnja preostalih dveh objektov - paddocka z razglednim mostom in vhodni objekt. V letu tretjem se začne druga faza zunanje ureditve, ki zajema ceste in parkirišča skupaj z ureditvijo brežin ter njihovo ozelenitvijo. Na koncu sledi še postavitve železnih tribun in posaditev trajnic v tretji fazi zunanje ureditve.

Po končanju dirkalnega kompleksa je potrebno pridobiti še uporabno dovoljenje, ki predvidoma traja 5 mesecev. Po pridobljenem uporabnem dovoljenju je objekt operativen in lahko začne generirati prihodke. Na sliki 12 je prikazana časovnica projekta v obliki gantograma po mesecih.

Slika 12: Terminski načrt



Vir: lastno delo.

6.1.2 Pregled stroškov investicije glede na stroškovno skupino

Stroške v gradbenem projektu ločujemo v določeno stroškovno skupino, ki po kriterijih načrtovanja ali izvajanja investicijskega projekta sodijo skupaj in predstavljajo seštevek posameznih stroškov (Inženirska zbornica Slovenije, 2018). Po potrebi se stroškovne skupine razčleni na več podnivojev po sistemu razčlenitve stroškov. Glavne stroškovne

skupine so zemljišče (100), Priprava in komunalno opremljanje (200), Stavba in stavbne konstrukcije (300), Stavba in tehnične naprave (400), Zunanja ureditev (500), Opremljenost (notranja oprema) in umetnine (600) ter Gradbeni postranski stroški (700) (Inženirska zbornica Slovenije, 2018).

6.1.2.1 Zemljišče

Začetna investicija v projekt obsega nakup zemljišča, ki je v primeru umeščenega dirkališča v Kidričevem sestavljeno iz treh različnih namembnosti, in sicer degradiranih, kmetijskih in gozdnih zemljišč. Sestava celotnega zemljišča, na katerega je umeščen dirkalni kompleks, je predstavljena v tabeli 6, podrobnejša sestava pa v prilogi 2.

Tabela 6: Sestava zemljišča

Sestava zemljišča	v %
Degradirana zemljišča	45,56
Kmetijske površine	48,37
Gozdna zemljišča	6,07
Skupaj	100,00

Vir: <https://ipi.eprostor.gov.si/auth/>.

Vrednost zemljišča je ocenjena na podlagi poštene vrednosti po tržnem pristopu za posamezno namembnost zemljišča, ki temelji na principu primerljivih prodaj, ki so bile predmet nedavnih tržnih transakcij (Mitrović, 2015). Končna vrednost celotnega zemljišča je predstavljena v tabeli 7, podrobnejši izračun se nahaja v prilogi 3, pri čemer so končne vrednosti posameznega zemljišča zaokrožene na eno decimalno mesto.

Tabela 7: Izračun končne cene zemljišča

	Cena na m ² (v EUR)	Skupna cena zemljišč (v EUR)
Degradirana zemljišča	3,80	1.697.057
Kmetijske površine	3,40	1.612.219
Gozdna zemljišča	0,90	53.580
Skupaj		3.362.857

Vir: lastni izračun.

Poleg stroška nakupne vrednosti zemljišča moramo k vrednosti zemljišča všteti še vse postranske stroške, ki nastanejo z nakupom zemljišča. Le ti vključujejo geodetske, notarske, sodne pristojbine, pristojbine posrednikov, davek na nakup zemljišča, cenitve in raziskave ter morebitne odpravnine in odkupi stvarnih pravic. Postranski stroški pri pridobitvi zemljišča so predstavljeni v tabeli 8. Skupna vrednost zemljišča, ki poleg nakupne vrednosti zemljišča vključuje še postranske stroške zemljišča, je 3.624.628 EUR v stalnih cenah. Strošek zemljišča nastane v letu 0.

Tabela 8: Pregled postranski stroškov zemljišča

	v EUR
Geodetske pristojbine	10.000
Notarske pristojbine	30.000
Pristojbine posrednikov	136.411
Davek na nakup zemljišča	67.257
Cenitve, raziskave	20.000
Skupaj	261.771

Vir: <http://www.peg-online.net>, Notarska zbornica Slovenije (2022) in lastni izračun.

6.1.2.2 Priprava in komunalno opremljanje

Po nakupu zemljišča je potrebno spremeniti namembnost zemljišča iz degradiranega, gozdnega oz. kmetijskih površin na zemljišče, ki je zazidljivo. Postopek spremembe klasifikacije zemljišča se uredi s spremembo občinskega prostorskega načrta in občinskega podrobnega prostorskega načrta. Stroški povezani s tem postopkom so ocenjeni na 50.000 EUR (Podergajs, 2020).

Predvideno zemljišče na katerem je planirana izgradnja dirkalnega kompleksa je v naravi dvignjen nasip. Skupna površina omenjenega dela znaša nekaj manj kot 50 hektarjev. Notranji del nasipa je tako potrebno izkopati, iz odvečnega materiala pa umetno ustvariti zvočne nasipe okoli celotnega zemljišča. Strošek gradbene jame in postavitve zvočnih nasipov bi znašala 5,4 milijona EUR (<https://ipi.eprstor.gov.si/auth/>).

Pred začetkom gradnje je potrebno zemljišče urediti z vso potrebno komunalno opremo. Tu se nanašamo na organizacijo celotne komunalne infrastrukture na zemljišču, vključno z opremo kot so plin, elektrika, voda in kanalizacija. Poleg tega le-ta vključuje tudi plačilo komunalnega prispevka (Adut, 2020). Komunalni prispevek v Občini Kidričevo ureja Odlok o podlagah za odmero komunalnega prispevka za obstoječo komunalno opremo na območju Občine Kidričevo (2020), ki v 11. členu oprošča plačilo komunalnega prispevka v celoti za stavbe, ki so v javnem interesu oz. katerih investitor je občina in so namenjene za šport.

Priprava in komunalno urejanje zemljišča ter priključitev na obstoječo infrastrukturo znaša v skupnem znesku 2.500.000 EUR (<http://www.peg-online.net>).

6.1.2.3 Stavbna infrastruktura

V dirkalni kompleks so umeščene štiri zgradbe; objekt *Paddock*, center za usposabljanje, vhodni objekt in glavna pokrita tribuna. V tabeli 9 so predstavljeni stroški izgradnje omenjenih objektov. Cena posameznih objektov je izračunana na podlagi cen podobnih objektov iz portala PEG.

Tabela 9: Pregled stroškov stavbne infrastrukture

Pregled stavbne infrastrukture	površina v m ²	Končna cena objekta (v EUR)
Objekt Paddock z razglednim mostom in centrom prve pomoči	15.424	18.135.700
Objekt centra za usposabljanje	1.138	10.905.855
Vhodni objekt	7.386	9.575.300
Glavna pokrita tribuna	6.480	405.880
Skupaj		39.026.735

Vir: Daplast (2023), <http://www.peg-online.net>, lastni izračun.

Poleg objektov in glavne pokrite tribune za 9.200 gledalcev je v dirkalni kompleks umeščenih devet tribun iz železne konstrukcije za 36.800 gledalcev. Skupna cena postavitve tribun znaša 1.623.520 EUR (Daplast, 2023, <http://www.peg-online.net>).

6.1.2.4 Zunanja ureditev

Zunanja ureditev v prvi fazi vključuje pogozditev nasipa, ki služi kot zvočna bariera dirkalnega kompleksa. Del stroška nasipa je že vključenega v ceno izkopa gradbene jame, v izogib dvojnemu vrednotenju se zato v tem delu upošteva zgolj utrditev nasipa in zasaditev 7 hektarjev gozda, pri čemer je predvidenih nekaj več kot štiri tisoč sadik dreves. Druga faza zunanje ureditve vključuje ureditev parkirišč in cest ter utrditev brežin, ki obsega njihovo pozelenitev. Zadnja, tretja faza, predvideva zasaditev sezonskih rastlin in trajnic. Celotni stroški zunanje ureditve so prikazani v tabeli 10.

Tabela 10: Pregled stroškov zunanje ureditve

Hortikultura	Končna cena (v EUR)
Zunanja ureditev (1. faza)	205.000
Zunanja ureditev (2. faza)	2.130.000
Zunanja ureditev (3. faza)	25.000
Skupaj	2.360.000

Vir: <http://www.peg-online.net>, lastni izračun.

6.1.2.5 Gradbeni postranski stroški

Med gradbene postranske stroške, ki predstavljajo pomemben del celotne investicije, uvrščamo različne vrste stroškov, povezanih z vodenjem in izvedbo projekta. Ti vključujejo stroške vodenja investicijskega projekta, ki zajemajo koordinacijo in nadzor nad celotnim procesom gradnje, stroške storitev inženirjev in arhitektov, ki so odgovorni za tehnično dokumentacijo in projektne rešitve, ter stroške pridobivanja izvedeniških mnenj, ki so ključna za zagotavljanje skladnosti projekta s tehničnimi in varnostnimi standardi. Poleg tega med gradbene postranske stroške spadajo tudi stroški financiranja ter različni splošni in drugi gradbeni postranski stroški, ki nastanejo med izvajanjem projekta (Inženirska zbornica

Slovenije, 2018). Tabela 11 prikazuje podroben pregled vseh gradbenih postranskih stroškov.

Tabela 11: Pregled gradbenih postranskih stroškov

Gradbeni postranski stroški	Končna cena (v EUR)
Naloge investitorja	1.760.292
Storitve inženirjev in arhitektov	4.107.348
Stroški financiranja	4.859.865
Splošni gradbeni postranski stroški	1.000.000
Skupaj	11.727.504

Vir: <http://www.peg-online.net>, Tebbe (2023), lastni izračun.

Pregled celotnih stroškov projekta glede na terminski načrt je prikazan v tabeli 12.

Tabela 12: Pregled celotnih stroškov projekta po terminskem načrtu

Leto Strošek	0	1	2	3	4	5	Skupaj (v EUR)
Nakup zemljišča	3.624.628						3.624.628
Sprememba OPN in OPPN		50.000					50.000
Projektna dokumentacija		2.657.695	1.449.652				4.107.348
Izkop in gradbene jame in nasip zvočnih pregrad			5.400.000				5.400.000
Komunalno opremljanje zemljišča				2.500.000			2.500.000
Zunanja ureditev (1. faza)				205.000			205.000
Gocart in Motocross steze				350.010			350.010
Center varne vožnje				10.905.855			10.905.855
Zunanja ureditev (2. faza)				45.706	2.084.294		2.130.000
Dirkalna steza				27.713	1.263.787		1.291.500
Vhodni objekt				46.679	9.532.621		9.579.300
Paddock in razgledni most				88.374	18.047.326		18.135.700
Pokrita tribuna					64.020	341.860	405.880
Tribune					1.623.520		1.623.520
Zunanja ureditev (3. faza)						25.000	25.000
Ostali gradbeni postranski stroški		1.524.031	1.524.031	1.524.031	1.524.031	1.524.031	7.620.156
Skupaj (v EUR)	3.624.628	4.231.727	8.373.683	15.693.368	34.139.599	1.890.891	67.953.897

Vir: lastno delo.

6.1.2.6 Operativni stroški

Obratovalni stroški običajno zajemajo stroške upravljanja nepremičnine, vzdrževanje in popravila, zavarovanje, komunalne storitve, davke na nepremičnine in vse druge stroške, povezane z vsakodnevnim poslovanjem nepremičnine (McCann, 2023). Poleg naštetih sem spadajo še stroški dela osebja, ki jih ne smemo zanemariti. Glede na velikost kompleksa je predvideno najmanj deset redno zaposlenih delavcev. Operativni stroški nastanejo po

izgradnji kompleksa. V tabeli 13 je pregled operativnih stroškov na mesečni in letni ravni, pri čemer so stroški plač zaokroženi na tisoč.

Tabela 13: Pregled operativnih stroškov

	v EUR/mesec	v EUR/leto
Obratovalni stroški	56.800	681.600
Električna energija	6.000	72.000
Ogrevanje, hlajenje, prezračevanje	38.000	456.000
Nočno-dnevno varovanje	4.400	52.800
Čiščenje objektov	8.400	100.800
Stroški vzdrževanja	5.000	60.000
Aktivna požarna zaščita	500	6.000
Alarmne naprave	1.500	18.000
Strojne naprave in sistemi	3.000	36.000
Zavarovanje objekta	1.000	12.000
Stroški dela	21.000	252.000
Skupaj	83.800	1.005.600

Vir: <http://www.peg-online.net>, Republika Slovenije (2024), lastno delo.

6.1.3 Viri financiranja

Viri financiranja tega projekta so skrbno določeni po vzoru že uspešno zgrajene športne infrastrukture, kjer začetne stroške projekta v prvi fazi financira predviden uporabnik objekta, v tem konkretnem primeru Avto moto zveza Slovenije (v nadaljevanju AMZS). Natančna višina kapitalske udeležbe AMZS je bila strokovno izračunana na podlagi njihovega zadolžitvenega potenciala, od katerega so bile odštete vse trenutne finančne obveznosti. Ta vrednost, ki temelji na uradnem letnem poročilu iz leta 2023, znaša natančno 17.536.077 EUR (podatek pridobljen od Prve bonitetne agencije, brez datuma).

Preostala kapitalska struktura projekta je nato sistematično razdeljena na dva glavna dela: prevladujoči lastniški kapital, ki predstavlja večinski delež v višini 70 odstotkov celotne vrednosti projekta, ter dolžniški kapital, ki pokriva preostalih 30 odstotkov investicije. Ta razdelitev je bila določena na podlagi natančne analize optimalne kapitalske strukture za projekte podobne velikosti in kompleksnosti.

V projektu bo pomembno vlogo igrala tudi Republika Slovenija, ki bo svojo podporo zagotavljala preko dveh ključnih ravni - centralne in lokalne. Na lokalni ravni bo Občina Kidričevo pomembno prispevala k realizaciji projekta z zagotovitvijo celotne vrednosti potrebnega zemljišča. Na drugi strani bo pristojno ministrstvo za šport, ki trenutno deluje v okviru Ministrstva za gospodarstvo, turizem in šport, zagotovilo preostali del potrebne finančne podpore, ki ne bo pokrit iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR).

V lastniškem delu financiranja bodo poleg AMZS sodelovali še trije pomembni deležniki: Fundacija za šport, Mednarodna avtomobilistična zveza (FIA) in Republika Slovenija. Pri

tem je pomembno poudariti, da so sredstva, ki jih bosta prispevali Fundacija za šport in FIA, natančno določena v skladu z njihovimi trenutno veljavnimi internimi pravilniki o najvišji dovoljeni vrednosti financiranja za posamezen projekt. Ti zneski predstavljajo maksimalno možno vrednost sodelovanja omenjenih institucij (skladno z dokumenti FIA, 2024b, in Fundacija za šport, 2024). Celotna in podrobna razčlenitev vseh virov financiranja projekta je sistematično predstavljena v tabeli 14.

Tabela 14: Viri financiranja projekta

Vrsta kapitala	v %		v EUR	v %
Lastniški kapital	70	AMZS	17.000.000	25
		Fundacija za šport	75.000	0
		FIA	1.000.000	1
		Evropska unija (ESRR)	22.148.339	33
		Republika Slovenije	8.816.900	13
		Ministrstvo za gospodarstvo turizem in šport	5.192.272	8
		Občina Kidričevo	3.624.628	5
Dolžniški kapital	30	Konzorcij bank (posojilo)	18.913.658	28
	100	Skupaj	67.953.897	100

Vir: FIA (2024), Prva bonitetna agencija (brez datuma), Fundacija za šport (2024), lastno delo.

Glede na zgornjo tabelo lahko zaključimo, da ima projekt za izvedbo zaprto finančno konstrukcijo, saj viri financiranja pokrivajo načrtovane stroške projekta.

6.1.3.1 Stroški financiranja

Pri financiranju projekta je ključno razumeti vire kapitala in razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom. V tem primeru je razmerje med lastniškim kapitalom in dolgom zastavljeno na 70 % lastniškega kapitala in 30 % dolga.

Dolg je v tem primeru sestavljen iz bančnega posojila v višini 18,9 milijonov EUR in ima nižjo obrestno mero v primerjavi z drugimi oblikami financiranja, vendar zahteva redno odplačevanje obveznosti.

Obrestna mera za bančno posojilo je običajno določena na podlagi več dejavnikov, vključno s kreditno sposobnostjo posojilojemalca, prevladujočimi tržnimi obrestnimi merami, rokom posojila in posebnimi pogoji posojilne pogodbe. Banke bodo pogosto uporabile referenčne obrestne mere, kot sta EURIBOR ali temeljna obrestna mera, kot osnovo in nato dodale maržo glede na tveganost posojilojemalca. V skladu s 5. členom Pravilnika o priznani obrestni meri, Ur. l. RS, št. 141/06, 52/07, 123/21 in 195/21 so pribitki vezani na ročnost in kreditno oceno in se gibljejo od 0 bazičnih točk do 200 bazičnih točk. 12 mesečni EURIBOR na dan 16.8. znaša 3,139% (Bloomberg, 2024a), kateremu je dodanih 200 bazičnih točk, ki

odraža kreditojemalca z kreditno oceno pod B-. Obrestna mera na bančno posojilo znaša 5,139%.

6.1.4 Pregled prihodkov projekta

Za namen poenostavitve finančne analize se bo glavni del prihodka dirkalnega kompleksa generiral v obliki zakupa posamezne steze oz. dela (dirkalna steza, go-kart steza, motokros steza, center varne vožnje), namesto v obliki prodaje vstopnic. Kot osnovo za izračun cene zakupa posamezne steze in povprečne zasedenosti, sem uporabila podatke bližnjih dirkališč in primerjala povprečne vrednosti vsake izmed postavk. Dodaten vir prihodka bodo predstavljala sponzorska sredstva in oddajanje stavb dirkališča (*Paddock* klub, Center varne vožnje in prostor namenjen za gostinske dejavnosti). Ostali potencialni prihodki dirkališča so v analizi zanemarjeni.

V skladu s tržno analizo (predstavljeno v tabelah od 2 do 5) se prihodki dirkališča primarno generirajo z oddajanjem posameznega dela dirkalnega kompleksa. Pri tem je upoštevano povprečno število dni zasedenosti in povprečna cena najema glede na bližnja dirkališča oz. steze. Tabela 15 prikazuje pričakovane prilive na leto po zaključeni izgradnji, ki so zaokroženi.

Tabela 15: Pregled prihodkov projekta iz naslova glavne dejavnosti

	v EUR
Dirkalna steza	5.000.000
Motokros steza	1.000.000
Gokart steza	300.000
Center varne vožnje	500.000
Skupaj	6.800.000

Vir: lastni izračun.

Pričakovani prihodki iz naslova glavne dejavnosti, prikazani v tabeli 15, v celotnih prihodkih dirkalnega kompleksa predstavljajo 70 odstotkov, ostali del prihodkov pa navadno predstavljajo pristojbine za televizijsko in radijsko oddajanje (15 %), sponzorski honorarji in donacije (10 %), koncesijska, programska in trgovska prodaja (5 %). Končni celotni prihodki dirkalnega kompleksa na leto so predstavljeni v tabeli 16.

Tabela 16: Pregled celotnih prihodkov dirkalnega kompleksa

Prihodki	v EUR	v %
Glavna dejavnost	6.800.000	70
TV in radijske pravice	1.457.100	15
Sponzorstva in donacije	971.400	10
Trgovinska dejavnost	485.700	5
Skupaj	9.228.500	100

Vir: lastni izračun.

6.1.5 Upravičenost investicije

Za oceno upravičenosti investicije v dirkalni kompleks je uporabljena metoda dobe vračila, metoda neto sedanje vrednosti, metoda notranje stopnje donosa, metoda popravljene notranje stopnje donosa in metoda indeksa profitabilnosti roka vračanja vloženih sredstev. S tem je ovrednotena dolgoročna finančna upravičenost projekta.

Za izračun diskontiranega denarnega toka, je kot diskontna stopnja uporabljen tehtan povprečen strošek kapitala (angl. weighted average cost of capital, v nadaljevanju WACC), ki je izračunan na podlagi deležev virov sredstev projekta iz tabele 15. Pri izračunu so nepovratna sredstva (sredstva Evropske unije - kohezijska sredstva), Fundacije za šport in FIA izključena, saj ta ne zahtevajo donosa in ne predstavljajo dejanskega stroška kapitala. Upoštevana pa je dolgoročna davčna stopnja 19 %. Nova struktura, vključno z zahtevanimi stopnjami donosa, je predstavljena v tabeli 17.

Tabela 17: Struktura virov financiranja in zahtevane stopnje donosa

Vir financiranja	Vrsta kapitala	Zahtevana stopnja donosa (v %)	Delež v %
AMZS	Lastniški	10,4	38,0
Republika Slovenije	Lastniški	4	19,7
Konzorcij bank (posojilo)	Dolžniški	5,1	42,3

Vir: lastno delo.

Republika Slovenija ima za vse projekte standardizirano zahtevano stopnjo donosa, ki znaša 4% (UEM, 2006). Zahteva stopnja donosa za AMZS pa je izračunan na podlagi CAPM modela, podrobnejši izračun pa je prikazan v tabeli 18. Beta predstavlja standardno mero občutljivosti v avtomobilski industriji na podlagi podatkov Damoderana. Gre za približek bete, ki ustreza dejavnosti podjetja AMZS. Tržna premija za tveganje pa predstavlja premijo za Slovenska podjetja.

Tabela 18: Izračun zahtevane stopnje donosa za AMZS

	Oznaka	v %
Netvega stopnja donosa	r_f	2,56
Beta	β	0,96
Tržna premija za tveganje	$(r_m - r_f)$	8,18
Zahtevana stopnja donosa lastniškega kapitala	r_e	10,41

Vir: Bloomberg (2024b), Damodaran (2012), lastno delo.

Končni izračun WACC znaša 6,5 odstotka.

NSV je izračunan na podlagi diskontiranega denarnega toka, ki je sestavljen iz denarnega toka investicije (A), denarnega toka iz poslovanja (B) in denarnega toka pri končni prodaji projekta (C), prikazan v tabeli 18. Za diskontno stopnjo je uporabljen zgoraj izračunan

WACC. Končna ali odpisna vrednost projekta v letu 10 je izračunan na podlagi mere kapitalizacije, ki znaša 8,5% in je sestavljena iz diskontne stopnje povečane za premijo za ohranitev glavnice. Mero kapitalizacije smo uporabili iz naslednjih razlogov: Po 10 letih pričakujemo, da bo projekt dosegel stabilno fazo poslovanja, kar je ključna predpostavka za uporabo mere kapitalizacije. 8,5% mera kapitalizacije odraža tako pričakovano donosnost kot tudi tveganje, povezano s projektom te vrste in velikosti. Ta pristop omogoča lažjo primerjavo z drugimi podobnimi projekti v panogi, kjer je uporaba mere kapitalizacije pogosta praksa.

Denarni tok iz poslovanja je izračunan na podlagi pričakovanih prihodkov projekta iz table 17. Osnovna stopnja nezasedenosti je v skladu s primerljivimi zasedenostmi iz tabel 2 do 5 in se giblje na 42% in upošteva slabe vremenske pogoje, praznike, dirkalno sezono in morebitna popravila. V prvih štirih letih delovanja dirkalnega kompleksa je osnovni stopnji nezasedenosti dodan dodaten pribitek, ki vključuje, da je dirkalni kompleks relativno neznan in zato manj zaseden od bližnjih dirkališč. V prvem letu je pribitek dodatnih 20 odstotkov, ki v naslednjih letih pada za 5 odstotkov letno. Tako je v zadnjem, petem letu le ta enak 0 in je s tem končna stopnja nezasedenosti enaka 42%.

Tabela 18: Izračun upravičenosti projekta

A. Denarni tok investicije	(v EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(100) Zemljišče (gradbena parcela)	3.624.628	3.624.628										
(200) Priprava in komunalno opremljanje	7.950.000		50.000	5.400.000	2.500.000							
(300 + 400) Stavbe, stavbne konstrukcije in	40.650.255				11.040.908	29.267.487	341.860					
(500) Zunanje ureditve	4.001.510				628.429	3.348.081	25.000					
(700) Gradbeni postranski stroški (brez stroškov financiranja)	6.867.639		3.209.754	2.001.710	552.058	552.058	552.058					
Skupni stroški projekta (pred financiranjem)	63.094.032	3.624.628	3.259.754	7.401.710	14.721.396	33.167.626	918.918					
Stroški financiranja	4.859.864				971.973	971.973	971.973	971.973	971.973			
Skupni stroški projekta (po financiranju)	A 67.953.897	3.624.628	3.259.754	7.401.710	15.693.368	34.139.599	1.890.891	971.973	971.973	-	-	-
B. Denarni tok iz poslovanja												
Glavna dejavnost	34.000.000							6.800.000	6.800.000	6.800.000	6.800.000	6.800.000
Povprečna stopnja nezasedenosti (v %)								42%	42%	42%	42%	42%
Pribitek na povprečno stopnjo nezasedenosti (v %)								20%	15%	10%	5%	0%
Skupna stopnja nezasedenosti (v %)								62%	57%	52%	47%	42%
Strošek nezasedenosti	3.400.000							1.360.000	1.020.000	680.000	340.000	
Čisti prihodek od glavne dejavnosti	30.600.000							5.440.000	5.780.000	6.120.000	6.460.000	6.800.000
Drugi poslovni prihodki	13.114.200							2.331.400	2.477.200	2.622.800	2.768.600	2.914.200
Celotni prihodki	43.714.200							7.771.400	8.257.200	8.742.800	9.228.600	9.714.200
Operativni stroški	5.028.000							1.005.600	1.005.600	1.005.600	1.005.600	1.005.600
Marketing	1.500.000							500.000	400.000	300.000	200.000	100.000
Poslovni izid	B 37.186.200							6.265.800	6.851.600	7.437.200	8.023.000	8.608.600
C. Denarni tok pri prodaji												
Prodajna vrednost	101.219.404											101.219.404
NOI												8.608.600
Mera kapitalizacije												8,50%
Stroški prodaje	2.024.388											2.024.388
Končna vrednost projekta	C 99.195.016											99.195.016
Neto denarni tok	[B + C - A]	- 3.624.628	- 3.259.754	- 7.401.710	- 15.693.368	- 34.139.599	- 1.890.891	5.293.827	5.879.627	7.437.200	8.023.000	107.803.616

Vir: Brueggeman in Fischer (2022), lastno delo.

Po izračunu je NSV projekta enaka 19.742.098 EUR, kar kaže na to, da je projekt finančno upravičen, saj je NSV pozitivna. S finančnega vidika je naložba upravičena, saj ustvarja znatno pozitiven denarni tok, ki presega visoke začetne stroške. Rezultat potrjuje, da je načrt projekta finančno vzdržen in obeta dobre donose. Dodatno visoka NSV nakazuje na nižje finančno tveganje, saj projekt ne le doseže točko preloma, temveč ustvarja znaten dobiček.

Izračunana IRR projekta znaša 11,84%, kar je višje od tehtanega povprečja stroškov kapitala (WACC), ki znaša 6,5%, kar dodatno potrjuje finančno privlačnost projekta. Podobno tudi modificirana notranja stopnja donosa (MIRR) 9,87%, čeprav nižja od standardne IRR, ostaja nad WACC. To nakazuje, da se tudi ob bolj konservativnih predpostavkah o stopnji reinvestiranja pričakuje dobro poslovanje projekta. Znatna razlika med IRR/MIRR in WACC zagotavlja varnostno rezervo pred morebitnimi tveganji ali negotovostmi.

Indeks donosnosti (PI) 1,36 kaže, da je ta projekt finančno upravičen in potencialno privlačen za naložbo. Vrednost pomeni, da bo projekt predvidoma dobičkonosen, saj PI večji od 1 nakazuje, da bo projekt ustvaril več vrednosti, kot znaša začetna naložba. Natančneje, PI 1,36 pomeni, da je sedanja vrednost prihodnjih denarnih tokov za 36 % višja od začetne naložbe, kar zagotavlja varnostno rezervo, ki projektu omogoča, da prenese določeno stopnjo slabšega poslovanja in še vedno doseže točko preloma. Na splošno višji PI nakazuje privlačnejšo naložbo, PI 1,36 pa velja za dobrega, kar pomeni, da se za vsak vloženi evro pričakuje, da bo projekt vrnil 1,36 evra v smislu sedanje vrednosti.

Projekt zadovoljuje oba pogoja finančne upravičenosti; pozitivna NSV in IRR ter MIRR, ki sta večji od tehtanega povprečja stroškov kapitala. Kombinacija izračunov potrjuje, da je zamišljeni projekt finančno upravičen, dosega dobro donosnost in je dolgoročno vzdržen.

7 ANALIZA MOŽNIH IZIDOV IN TVEGANJE ZA IZVEDBO PROJEKTA

7.1 Analiza možnih izidov

Na podlagi tabele 19 lahko analiziramo neto sedanjo vrednost (NSV) projekta razvoja dirkališča v različnih scenarijih stroškov razvoja in diskontnih stopenj. Osnovna NSV znaša 19.742.098 € pri 6,50% diskontni stopnji. To služi kot naše izhodišče za primerjavo. Pri preučevanju vpliva stroškov razvoja ugotovimo, da 20% znižanje stroškov vodi do povečanja NSV na 30.822.912 € (+56,1%), medtem ko 20% povišanje stroškov rezultira v zmanjšanju NSV na 8.661.283 € (-56,1%). To kaže, da je NSV projekta zelo občutljiva na spremembe v stroških razvoja.

Tabela 19: Občutljivosti NSV na spremembo stroškov projekta in diskontne stopnje

		sprememba celotnih stroškov projekta					
		-20%	-10%	10%	20%		
sprememba WACC		19.742.098	54.363.117	61.158.507	67.953.897	74.749.286	81.544.676
	-20%	5,20%	49.061.284	43.298.906	37.536.529	31.774.152	26.011.775
	-10%	5,85%	39.062.881	33.413.107	27.763.332	22.113.557	16.463.783
		6,50%	30.822.912	25.282.505	19.742.098	14.201.691	8.661.283
	10%	7,16%	23.956.601	18.522.442	13.088.282	7.654.123	2.219.963
	20%	7,81%	18.181.763	12.850.842	7.519.922	2.189.001	- 3.141.920

Vir: lastno delo.

Vpliv diskontne stopnje je prav tako izrazit. 20% znižanje diskontne stopnje (na 5,20%) znatno poveča NSV na 49.061.284 € (+148,5%), medtem ko 20% povišanje diskontne stopnje (na 7,81%) zmanjša NSV na 7.519.922 € (-61,9%). Ta občutljivost na spremembe diskontne stopnje nakazuje, da je natančna ocena ustrezne diskontne stopnje ključnega pomena za ta projekt.

Ko upoštevamo kombinirane učinke, opazimo bolj ekstremne rezultate. Najboljši scenarij, z 20% znižanjem tako stroškov razvoja kot diskontne stopnje, vodi do NSV 54.363.117 €, kar je znatno povečanje osnovnega primera (+175,4%). Nasprotno, najslabši scenarij, z 20% povišanjem obeh dejavnikov, vodi do NSV -3.141.920 €, kar je precejšnje znižanje (-115,9%) in predstavlja izgubo.

Ko upoštevamo kombinirane učinke, opazimo bolj ekstremne rezultate. Najboljši scenarij, z 20% znižanjem tako stroškov razvoja kot diskontne stopnje, vodi do NSV 54.363.117 €, kar je znatno povečanje osnovnega primera (+175,4%). Nasprotno, najslabši scenarij, z 20% povišanjem obeh dejavnikov, vodi do NSV -3.141.920 €, kar je precejšnje znižanje (-115,9%) in predstavlja izgubo. V celoti gledano ta analiza kaže, da je NSV projekta izjemno občutljiva tako na stroške razvoja kot na diskontne stopnje, pri čemer se zdi nekoliko bolj odzivna na spremembe v diskontni stopnji. Pomembno je opozoriti, da v najslabšem preučevanem scenariju NSV postane negativna, kar nakazuje, da projekt ni odporen na vse variacije.

V celoti gledano ta analiza kaže, da je NSV projekta izjemno občutljiva tako na stroške razvoja kot na diskontne stopnje, pri čemer se zdi nekoliko bolj odzivna na spremembe v diskontni stopnji. Pomembno je opozoriti, da v najslabšem preučevanem scenariju NSV postane negativna, kar nakazuje, da projekt ni odporen na vse variacije. Ta analiza poudarja, da je NSV projekta res zelo občutljiva tako na stroške razvoja kot na diskontne stopnje in ne ohranja ekonomske vzdržnosti v vseh preučevanih scenarijih. To opozarja na visoko tveganje projekta in poudarja ključno potrebo po izjemno skrbnem upravljanju stroškov in natančni oceni diskontne stopnje za zagotavljanje potencialnega uspeha projekta.

V tabeli 20 je analizirana notranja stopnja donosa (IRR) za projekt razvoja dirkališča v različnih scenarijih stroškov razvoja in končni vrednosti projekta. Osnovni primer IRR je 11,84% in končna vrednost projekta 99 milijonov EUR.

Tabela 20: Občutljivosti IRR na spremembo stroškov projekta in končne vrednosti projekta

		sprememba celotnih stroškov projekta					
		-20%	-10%	10%	20%		
sprememba končne vrednosti projekta		11,84%	54.363.117	61.158.507	67.953.897	74.749.286	81.544.676
	-20%	123.993.770	18,74%	16,56%	14,65%	12,94%	11,40%
	-10%	110.216.685	17,22%	15,05%	13,14%	11,44%	9,91%
		99.195.016	15,90%	13,74%	11,84%	10,14%	8,62%
	10%	90.177.288	14,74%	12,59%	10,69%	9,00%	7,48%
	20%	82.662.514	13,71%	11,56%	9,67%	7,98%	6,47%

Vir: lastno delo.

Ključna opažanja iz analize možnih izidov razkrivajo pomembne vpogleda o notranji stopnji donosa (IRR) projekta. Vpliv stroškov razvoja na IRR je znaten. Ko se ti stroški zmanjšujejo, se IRR ustrezno povečuje. Na primer, 20% znižanje stroškov razvoja poveča IRR na 15,90%, medtem ko 20% povečanje stroškov zniža IRR na 8,62%. To dokazuje pomen obvladovanja stroškov pri ohranjanju donosnosti projekta.

Končna vrednost projekta prav tako igra ključno vlogo pri določanju IRR. Višja končna vrednost projekta dosledno vodi do višjih IRR. 20% zvišanje končne cene projekta (na 123 milijonov EUR) vodi do znatnega povečanja IRR, ki v najboljšem scenariju doseže 18,74%. Nasprotno pa 20% zmanjšanja končne vrednosti projekta (na 82 milijonov EUR) zniža IRR na 6,47% v najslabšem scenariju. Analiza poudarja občutljivost donosov projekta na tržne pogoje in vrednotenje nepremičnin.

Ko upoštevamo kombinirane učinke obeh dejavnikov, opazimo bolj ekstremne rezultate. Najugodnejši scenarij, kjer se tako stroški razvoja znižajo za 20% in končna vrednost projekta poveča za 20%, prinese IRR 18,74%. Po drugi strani pa najmanj ugoden scenarij, kjer se vrednosti povečata oz. zmanjšata za 20%, rezultira v IRR 6,47%. Ta razpon prikazuje potencialno volatilitnost donosov projekta v različnih tržnih in operativnih pogojih.

IRR projekta se zdi bolj občutljiv na spremembe v končni vrednosti projekta kot na spremembe v stroških razvoja. V najslabšem scenariju IRR pade na 6,47%, kar je nižje od osnovne diskontne stopnje 6,5%. To nakazuje, da medtem ko projekt ohranja določeno raven donosnosti v večini scenarijev, njegova ekonomska upravičenost postane vprašljiva v situacijah z visokimi stroški in nizko končno vrednostjo projekta.

7.2 Tveganja za izvedbo projekta

Razvoj prvega dirkališča v Sloveniji predstavlja kompleksen projekt, ki s seboj prinaša širok spekter potencialnih tveganj. Ta tveganja segajo od političnih in finančnih do pravnih in

operativnih izzivov, ki zahtevajo skrbno načrtovanje in proaktivno upravljanje. Politične ovire, ki bi lahko nastale zaradi okoljskih pomislekov ali nasprotovanja javnosti, zahtevajo intenzivno in kontinuirano sodelovanje z vladnimi organi na vseh ravneh ter z lokalnimi skupnostmi. To sodelovanje bo ključno za pridobivanje potrebnih dovoljenj in zagotavljanje dolgoročne podpore projektu.

Finančna tveganja predstavljajo pomemben dejavnik, ki lahko bistveno vpliva na uspeh projekta. Vpliv inflacije na stroške gradnje in obratovanja lahko znatno poveča začetni proračun in tekoče stroške, medtem ko bi morebitne neugodne spremembe obrestnih mer lahko ogrozile finančno vzdržnost celotnega podviga. Za obvladovanje teh tveganj bo potrebno razviti robustne finančne modele, ki bodo upoštevali različne ekonomske scenarije, ter morda razmisliti o inovativnih finančnih instrumentih za zaščito pred temi tveganji.

Pravno okolje predstavlja dodaten sloj kompleksnosti, saj v Sloveniji še ni precedensa za tovrstne projekte. Nejasnosti v zakonodaji glede gradnje in obratovanja dirkališča zahtevajo tesno sodelovanje s pravnimi strokovnjaki in regulatornimi organi. To sodelovanje bo ključno za zagotavljanje skladnosti z obstoječimi predpisi, pa tudi za morebitno oblikovanje novih regulativnih okvirov, ki bodo omogočali nemoteno delovanje dirkališča ob hkratnem zagotavljanju varnosti in okoljske odgovornosti.

Faza razvoja in priprave projekta prinaša svoje specifične izzive. Težave pri pridobivanju dovoljenj lahko nastanejo zaradi pomanjkanja izkušenj lokalnih oblasti s tovrstnimi projekti, kar lahko privede do zamud in dodatnih stroškov. Nepredvideni geološki izzivi pri pripravi terena lahko prav tako predstavljajo pomembno oviro, ki zahteva temeljite predhodne raziskave in pripravljenost na prilagajanje načrtov. Poleg tega obstaja realno tveganje nedokončanja projekta zaradi različnih dejavnikov, kot so finančne težave, tehnične ovire ali spremembe v politični podpori, kar bi lahko privedlo do znatnih finančnih izgub in škode ugledu vseh vpletenih strani.

Poslovanje dirkališča prinaša svoj nabor tehničnih tveganj, povezanih z zasnovo proge, varnostnimi sistemi in splošno infrastrukturo. Ker gre za prvo tovrstno dirkališče v Sloveniji, lahko pride do nepredvidenih tehničnih izzivov, ki zahtevajo inovativne rešitve in morda sodelovanje z mednarodnimi strokovnjaki. Upravljanje takšnega kompleksnega objekta predstavlja dodaten izziv zaradi pomanjkanja specifičnih znanj in izkušenj v lokalnem okolju, kar lahko vpliva na kakovost storitev in splošno učinkovitost poslovanja.

Tržno tveganje je še en ključni dejavnik, ki ga je treba skrbno ovrednotiti. Negotovost glede dolgoročnega povpraševanja po storitvah dirkališča v Sloveniji zahteva razvoj raznolikega poslovnega modela, ki bo presegal zgolj organizacijo dirkaških dogodkov. Ta model bi moral vključevati širok spekter aktivnosti, od izobraževalnih programov do turističnih doživetij, da bi zagotovil stabilno in raznovrstno bazo prihodkov.

Infrastrukturalna tveganja, povezana z dostopnostjo lokacije ter oskrbo z energijo in vodo, zahtevajo temeljito načrtovanje in morda tudi naložbe v izboljšavo lokalne infrastrukture.

Nenazadnje, potencialni vpliv višje sile, kot so naravne nesreče ali globalne zdravstvene krize, poudarja potrebo po obsežnem zavarovanju in razvoju podrobnih kriznih načrtov za različne scenarije. Ti načrti bi morali vključevati strategije za hitro okrevanje in prilagajanje poslovanja v primeru nepredvidenih dogodkov.

7.2.1 Ukrepi za zmanjšanje tveganj

Za obvladovanje političnih tveganj je ključno vzpostaviti stalen dialog z lokalnimi in državnimi oblastmi. To vključuje organizacijo javnih posvetovanj in informativnih dogodkov za lokalno skupnost, kar bo pomagalo pri gradnji zaupanja in podpore projektu. Poleg tega je priprava obsežne študije okoljskega vpliva in načrta za trajnostno delovanje ključnega pomena za zagotavljanje dolgoročne sprejemljivosti projekta.

Finančna tveganja zahtevajo razvoj robustnih finančnih modelov, ki upoštevajo različne ekonomske scenarije. Uporaba finančnih instrumentov za zaščito pred inflacijo in spremembami obrestnih mer bo ključna za stabilnost projekta. Prav tako je pomembna diverzifikacija virov financiranja, kar lahko pomaga pri razpršitvi finančnega bremena in tveganj.

Za obvladovanje pravnih tveganj je bistveno sodelovanje s pravnimi strokovnjaki, specializiranimi za športno infrastrukturo. Proaktivno sodelovanje z regulatornimi organi pri oblikovanju ustreznih predpisov bo pomagalo pri ustvarjanju ugodnega pravnega okolja za projekt. Priprava celovitega pravnega okvira za delovanje dirkališča bo zagotovila jasnost in skladnost z vsemi relevantnimi zakoni in predpisi.

Tveganja razvoja in priprave zahtevajo izvedbo temeljitih geoloških in okoljskih raziskav pred začetkom gradnje. Vzpostavitev učinkovitega sistema za upravljanje projektov in nadzor nad stroški bo ključna za pravočasno in stroškovno učinkovito izvedbo. Priprava alternativnih načrtov za različne scenarije razvoja projekta bo zagotovila prilagodljivost v primeru nepredvidenih okoliščin.

Za obvladovanje poslovnih in operativnih tveganj je pomembno sodelovanje z mednarodnimi strokovnjaki za zasnovo in upravljanje dirkališč. Razvoj celovitega programa usposabljanja za lokalno osebje bo zagotovil ustrezno usposobljenost kadra. Implementacija najsodobnejših varnostnih sistemov in protokolov bo ključna za zagotavljanje varnosti obiskovalcev in udeležencev dogodkov.

Tržna tveganja zahtevajo razvoj raznolikega poslovnega modela, ki vključuje več kot le dirkaške dogodke. Izvedba podrobne tržne analize in redno spremljanje trendov v motošportu bosta pomagala pri prilagajanju ponudbe povpraševanju. Vzpostavitev močnih partnerstev z nacionalnimi in mednarodnimi športnimi organizacijami bo ključna za privabljanje dogodkov in zagotavljanje dolgoročne uspešnosti dirkališča.

Za obvladovanje infrastrukturnih tveganj in višje sile je potrebna izdelava podrobnih kriznih načrtov za različne scenarije. Sklenitev obsežnega zavarovanja proti naravnim nesrečam in drugim nepredvidenim dogodkom bo zagotovilo finančno zaščito. Investicije v izboljšavo lokalne infrastrukture v sodelovanju z lokalnimi oblastmi bodo prispevale k boljši dostopnosti in splošni kakovosti območja, kar bo koristilo tako dirkališču kot lokalni skupnosti.

Z implementacijo teh ukrepov lahko znatno zmanjšamo izpostavljenost različnim tveganjem in povečamo možnosti za uspešno izvedbo in dolgoročno vzdržnost projekta dirkališča v Sloveniji.

8 ŠIRŠI VPLIVI NA VZHODNO REGIJO

Za oceno potencialnih ekonomskih in družbenih učinkov izgradnje dirkalne steze v Vzhodni kohezijski regiji Slovenije bom v nadaljevanju predstavila širše ekonomske in socialne vplive projekta. S pregledom različnih dejavnikov, povezanih z dirkalnim kompleksom, želim preveriti potencialni vpliv na gospodarstvo regije, zaposlovanje, turizem in splošno družbeno blaginjo.

Analiza bo upoštevala različne vidike, vključno z ustvarjanjem delovnih mest, povečanjem turizma in širšimi ekonomskimi multiplikatorji. Poleg tega bomo preučili potencialne družbene koristi, kot so izboljšana infrastruktura, povečan ugled regije in povečane priložnosti za lokalna podjetja. Poudarek bo na širših ekonomskih in družbenih učinkih, ki presegajo obravnavane učinke v investicijskem delu. Kratko se bom dotaknila še okoljskega vidika, ki v današnjem svetu igra vedno pomembnejšo vlogo. To bo omogočilo celovitejši pogled na potencialne dolgoročne vplive projekta na regijo in njene prebivalce.

8.1 Ekonomski vpliv

Izgradnja dirkališča predstavlja pomembno naložbo, ki ima lahko znatne gospodarske učinke na lokalno in širše gospodarstvo. Ti učinki segajo od neposrednih vplivov, kot so ustvarjanje delovnih mest in povečanje turizma, do posrednih in induciranih učinkov, ki se širijo skozi celotno gospodarstvo. Za celovito oceno gospodarskega vpliva gradnje dirkališča lahko uporabimo ekonomski multiplikator za gradnjo športnih objektov, ki znaša 2,31. Multiplikator nam omogoča, da ocenimo celoten gospodarski učinek, ki ga bo imela naložba v dirkališče (Farčnik in drugi, 2021).

Če upoštevamo, da celotna investicija izgradnje dirkalnega kompleksa znaša 67.953.897 EUR, bi to pomenilo, da bi naložba lahko ustvarila skupni gospodarski učinek v višini približno 157 milijonov evrov (z uporabo ekonomskega multiplikatorja 2,31). Ocena vključuje neposredne stroške gradnje, pa tudi posredne in inducirane učinke, kot so povečana

potrošnja v lokalnem gospodarstvu, ustvarjanje delovnih mest v povezanih panogah in splošno povečanje gospodarske aktivnosti v regiji.

Ustvarjanje delovnih mest je pomemben dejavnik pri ocenjevanju gospodarskega učinka dirkališča. Z uporabo metode ekonomskega multiplikatorja lahko izračunamo tako neposredna kot posredna ustvarjena delovna mesta. Glede na trenutne predpostavke bi dirkališče neposredno ustvarilo 10 delovnih mest. Za izračun posredno ustvarjenih delovnih mest je uporabljen multiplikator športne industrije, ki znaša 1,77 (Farčnik in drugi, 2021). Z uporabo multiplikatorja, bi za vsako neposredno delovno mesto v lokalnem gospodarstvu ustvari dodatnih 1,77 posrednih delovnih mest. To pomeni, da bi dirkalni kompleks skupno ustvaril približno 28 delovnih mest, kar dokazuje, kako učinek dirkališča presega neposredno zaposlovanje in spodbuja rast delovnih mest v različnih sektorjih lokalnega gospodarstva.

Turistični učinek dirkališča je ključni dejavnik pri ocenjevanju njegovega gospodarskega vpliva na lokalno skupnost. Analiza turističnega učinka temelji na oceni povečanja števila obiskovalcev in njihove potrošnje v lokalnem območju zaradi prisotnosti dirkališča. Predvidevamo lahko, da bo dirkališče znatno povečalo število obiskovalcev in lokalno potrošnjo. Dirkališče bi lahko privabilo približno 150.000 dodatnih obiskovalcev letno, na podlagi naslednje razčlenitve:

- 2 večji prireditvi na leto pri maksimalni zmogljivosti (46.000 obiskovalcev vsaka): 92.000 obiskovalcev,
- 6 manjših prireditev, ki privabijo približno 10.000 obiskovalcev vsaka: 60.000 obiskovalcev.

Ob povprečni porabi 200 EUR na obiskovalca (nastanitev 70 EUR, hrana 30 EUR in vstopnice 100 EUR) je neposredni ekonomski učinek izračunan na 30.000.000 EUR.

Z uporabo ekonomskega multiplikatorja za športno dejavnost (1,77) za upoštevanje posrednih in induciranih učinkov skupni ocenjeni ekonomski zagon iz turizma znaša 53.100.000 EUR na leto. Ta izračun zajema tako neposredno porabo obiskovalcev kot tudi verižne učinke v lokalnem gospodarstvu, kar dokazuje znaten ekonomski potencial dirkališča kot turistične atrakcije.

Poleg vpliva na gospodarstvo ima dirkališče tako neposredne kot posredne učinke na pobiranje davkov. Dejavnosti dirkališča ustvarjajo različne obdavčljive prihodke, ki prispevajo k financam lokalne vlade. Za oceno dodatnega davčnega prihodka za lokalno vlado moramo upoštevati različne obdavčljive dejavnosti, povezane z dirkališčem, kot so prodaja vstopnic, koncesije in prihodki lokalnih podjetij. Z uporabo ustreznih davčnih stopenj za te dejavnosti in seštevanjem izračunanih zneskov lahko pridemo do skupnega ocenjenega davčnega prihodka. Davčni prihodek lahko razdelimo na neposredno in posredno porabo. Davčni prihodek od neposredne porabe (t.j. 30 milijonov EUR letno in poenotene 22% davčne stopnje) je izračunan na 6,6 milijona EUR, medtem ko davčni

prihodek od posredne porabe (t.j. 53,1 milijonov EUR letno) znaša 11,7 milijona EUR. Če te številke združimo, pridemo do skupnega ocenjenega davčnega prihodka približno 18,23 milijona EUR letno. S tem so potencialne davčne koristi, ki bi jih dirkališče lahko prineslo lokalni vladi več kot nezanemarljive.

8.2 Družbeni vpliv

Projekt dirkalne steze prinaša več neoprijemljivih koristi, ki, čeprav jih je težko kvantificirati, pomembno prispevajo k splošni vrednosti predloga. Ena od takšnih koristi je povečan ugled regije. Gostitev prvovrstnega dirkališča lahko postavi območje na zemljevid, pritegne pozornost navdušencev nad motošportom, medijev in vlagateljev po vsem svetu. Ta povečana prepoznavnost lahko vodi do izboljšanja ugleda regije, kar potencialno privablja več podjetij in usposobljenih strokovnjakov na to območje.

Druga pomembna korist je izboljšana infrastruktura, ki spremlja tak projekt. Razvoj dirkalne steze pogosto zahteva nadgradnje lokalnih cest, javnega prevoza in drugih objektov. Te izboljšave ne služijo le potrebam dirkalne steze, temveč koristijo tudi lokalni skupnosti dolgo po zaključku dirkaških dogodkov. Prebivalci lahko uživajo v boljših cestah, izboljšanih možnostih javnega prevoza in posodobljenih objektih, kar lahko bistveno izboljša njihovo kakovost življenja in splošno privlačnost regije.

Poleg tega dirkalna steza odpira možnosti za gostitev mednarodnih dogodkov zunaj motošporta. Infrastrukturo objekta, vključno s tribunami, gostinskimi območji in prostornimi površinami, je mogoče uporabiti za širok spekter dogodkov, kot so glasbeni festivali, sejmi in kulturne razstave. Ta vsestranskost lahko preoblikuje regijo v celoletno destinacijo za različne vrste dogodkov, kar dodatno krepi njen gospodarski potencial in kulturni pomen. Zmožnost gostiti raznolike mednarodne dogodke lahko vodi do povečanega turizma, kulturne izmenjave in gospodarskih priložnosti, ki presegajo neposredni vpliv motošportnih dejavnosti.

Dirkalna steza lahko prinese tudi pomembne družbene koristi lokalni skupnosti. Lahko služi kot katalizator za vključevanje skupnosti in socialno kohezijo, saj zagotavlja skupno točko zanimanja in ponosa za prebivalce. Objekt lahko gosti dogodke skupnosti, dobrodelne akcije in izobraževalne programe, povezane z avtomobilsko tehnologijo in varnostjo, kar spodbuja občutek enotnosti in skupnega namena. Poleg tega lahko prisotnost prvovrstnega športnega objekta navdihne lokalno mladino, kar potencialno vodi do povečanega sodelovanja v motošportu in sorodnih tehničnih področjih. To bi lahko privedlo do razvoja novih veščin in poklicnih poti za mlade v regiji. Dodatno lahko dirkalna steza prispeva k družbeni infrastrukturi območja s partnerstvom z lokalnimi šolami in univerzami za izobraževalne pobude, pripravništva in raziskovalne priložnosti na področjih, kot so inženirstvo, upravljanje dogodkov in športna znanost. Te družbene koristi, čeprav manj oprijemljive kot gospodarski vplivi, igrajo ključno vlogo pri izboljšanju splošne kakovosti življenja in družbene strukture skupnosti.

Večnamenski objekt bi imel blagodejen vpliv na gospodarski razvoj širše okolice. V Sloveniji bi poleg primarne dejavnosti oddajanja prog oz. prirejanja dirk, omogočil testiranje izdelkov uspešnim podjetjem, kot so Akrapovič, Hidria, Revoz, Goodyear Slovenija in GKN Driveline, kot tudi ustvaril priložnosti za sodelovanje s podjetji iz bližnje in širše okolice (na primer podjetje Rimac iz Hrvaške), kar bi pripomoglo k zaposlovanju kadra z visoko dodano vrednostjo v Sloveniji.

Poleg tega bi večnamenski objekt pozitivno vplival na lokalno gospodarstvo z večanjem povpraševanja po gostinskih in turističnih storitvah, mehaničnih in vulkanizerskih delavnicah, konferenčnih dvoranah in zabavni industriji. Takšen razvoj bi prispeval k celovitemu napredku regije in izboljšanju kakovosti življenja lokalnih prebivalcev.

Izgradnja in delovanje dirkalne steze lahko prinese določene socialne stroške, ki jih je treba skrbno upoštevati. Lokalni prebivalci bi lahko občutili motnje v svojem vsakdanjem življenju zaradi povečanega prometa in hrupa, povezanega z dejavnostmi na dirkališču. Poleg tega bi lahko pritok turistov in spremembe v lokalni ekonomiji potencialno vplivali na značaj skupnosti, kar bi lahko vodilo do kulturnih sprememb in prilagoditev v življenjskem slogu prebivalcev. Prav tako obstaja možnost, da bi povečano zanimanje za območje lahko vodilo do zvišanja cen nepremičnin, kar bi lahko negativno vplivalo na dostopnost stanovanj za lokalne prebivalce in potencialno spremenilo demografsko sestavo skupnosti.

8.3 Okoljski vpliv

Poleg začetnih projektnih stroškov in operativnih stroškov je pomembno upoštevati tudi okoljske stroške, ki so povezani z izgradnjo in delovanjem dirkalne steze. Projekt lahko vpliva na lokalni ekosistem in biotsko raznovrstnost, saj lahko posega v naravne habitate. Poleg tega bo povečan promet in dejavnost na dirkališču verjetno privedla do povečanih emisij toplogrednih plinov. Obstaja tudi tveganje za potencialno onesnaženje tal in vode zaradi uporabe goriv in maziv, povezanih z motornimi športi. Nazadnje, hrupno onesnaževanje, ki ga povzročajo dirke in z njimi povezane dejavnosti, lahko negativno vpliva tako na lokalno skupnost kot na živali v okolici.

9 SKLEP

Projekt dirkalnega kompleksa predstavlja ključno priložnost za Slovenijo, da se uveljavi na mednarodnem zemljevidu motošporta in hkrati spodbudi gospodarski razvoj v vzhodni regiji. Magistrska naloga je nedvoumno pokazala, da obstaja ne le želja, temveč tudi realna potreba po takšnem objektu v Sloveniji. Trenutno Slovenija nima dirkališča, ki bi ustrezalo mednarodnim standardom za avtomobilске in motociklistične dirke, kar ima več negativnih posledic. Pomanjkanje ustrezne infrastrukture znatno omejuje razvoj slovenskega motošporta. Talentirani vozniki in ekipe so prikrajšani za primeren prostor, kjer bi lahko trenirali in tekmovali na domačih tleh, kar zavira njihov napredek in možnosti za uspeh na

mednarodnem nivoju. Odsotnost sodobnega dirkališča onemogoča organizacijo večjih mednarodnih tekmovanj v Sloveniji. Posledično država izgublja dragocene priložnosti za gostitev prestižnih dirk, ki bi privabile mednarodno pozornost in znatno število turistov. To ne le zmanjšuje prepoznavnost Slovenije v svetu motošporta, temveč tudi omejuje potencial za gospodarski razvoj, povezan s takšnimi dogodki.

Nadalje, pomanjkanje sodobne dirkalne infrastrukture zavira tehnološki napredek v avtomobilski industriji. Brez ustreznega dirkališča so možnosti za raziskave in razvoj v tem sektorju močno omejene, kar lahko dolgoročno vpliva na konkurenčnost Slovenije v avtomobilski industriji in povezanih tehnoloških panogah. Brez privlačnih dirk in tekmovanj država izgublja potencialne prihodke iz turizma in številnih povezanih dejavnosti, kot so gostinstvo, nastanitve in maloprodaja. To predstavlja znatno izgubljeno priložnost za spodbujanje lokalnega gospodarstva in ustvarjanje novih delovnih mest.

Projekt ima številne pozitivne ekonomske in socialne vplive na vzhodno regijo. Dirkalni kompleks ustvaril nova delovna mesta, tako neposredno v povezavi z delovanjem objekta kot posredno v podpornih dejavnostih in turizmu. Povečan obisk regije zaradi dirk in drugih dogodkov bo spodbudil razvoj lokalne turistične infrastrukture in storitev. To lahko prispeva k zmanjšanju regionalnih razvojnih razlik in spodbudi gospodarsko rast vzhodne kohezijske regije. Poleg neposrednih finančnih prilivov je treba upoštevati tudi posredne koristi, kot so promocija Slovenije kot turistične destinacije, razvoj tehničnega znanja in izobraževanja v povezavi z motošportom ter potencialno privabljanje tujih investicij v avtomobilsko in tehnološko industrijo. Zaključimo lahko, da projekt dirkalnega kompleksa predstavlja pomembno strateško naložbo za Slovenijo. Čeprav obstajajo določena tveganja in izzivi, predvidene koristi močno prevladujejo. Projekt ne bo le spodbudil razvoja motošporta v Sloveniji, temveč bo imel tudi širše pozitivne učinke na gospodarstvo, turizem in prepoznavnost države na mednarodnem nivoju.

Za uspešno realizacijo projekta bo potrebno skrbno načrtovanje, učinkovito upravljanje in tesno sodelovanje vseh deležnikov. Pomembno bo tudi zagotoviti trajnostni pristop pri gradnji in delovanju kompleksa, z upoštevanjem okoljskih standardov in vključevanjem lokalnih skupnosti v proces odločanja in razvoja.

V luči vseh predstavljenih ugotovitev lahko zaključimo, da je projekt dirkalnega kompleksa v Sloveniji ne le finančno upravičen, temveč tudi strateško pomemben za razvoj športa, turizma in gospodarstva v regiji. Z ustreznim pristopom in podporo lahko ta projekt postane vzorčni primer uspešne velike infrastrukturne naložbe, ki prinaša dolgoročne koristi za celotno državo.

LITERATURA IN VIRI

1. Adut. (2020). *Komunalna ureditev zemljišča, priprava pred gradnjo novega objekta*. <https://www.adut.si/komunalna-ureditev-zemljisca-priprava-pred-gradnjo-novega-objekta/>
2. Berk Skok, A., Lončarski I., Zajc P., Kuhelj Krajnović E., Deželan S., Valentinčič A. in Groznik P. (2006). *Poslovne finance*. Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani.
3. Bierman, H. in Smidt, S. (2012). *The Capital Budgeting Decision* (Izv. 1). Taylor & Francis.
4. Bloomberg L.P. (2024a). *EURIBOR rates from 16.8.2024 to 16.08.2024*. Pridobljeno 17. avgusta 2024 iz Bloomberg terminala.
5. Bloomberg L.P. (2024b). *Slovenia key values for valuation*. Pridobljeno 17. avgusta 2024 iz Bloomberg terminala.
6. Brueggeman, W. B. in Fisher, J. D. (2022). *Real estate finance and investments* (17. izd.). McGraw-Hill.
7. Burke, R. (2003). *Project management: planning and control techniques*. John Wiley & Sons.
8. Cleland, D. I. (1999). *Project management: strategic design and implementation* (3. izd.) McGraw-Hill.
9. Cote d'Azur Tourism France. (2023). *Focus on the Monaco Formula 1 Grand Prix*. <https://cotedazurfrance.com/discover/cities-on-the-cote-dazur/discover-monaco/focus-on-the-monaco-formula-1-grand-prix>
10. Crédit Agricole CIB. (januar 2022). *Project Bond Focus – January 2022*. <https://www.ca-cib.com/sites/default/files/2022-03/Project-Bond-Focus-Fundamentals-2022.pdf>
11. Crompton, J. L. (1995). Economic Impact Analysis of Sports Facilities and Events: Eleven Sources of Misapplication. *Journal of Sport Management*, 9(1), 14-35.
12. Česen, A., Kern, T. in Bajec, M. (2008). *Vodnik po znanju projektnega vodenja: PMBOK vodnik* (3. izd.). Moderna organizacija.
13. Damodaran, A. (2012). *Investment Valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset* (3. izd.). John Wiley and Sons.
14. Daplast. (2023). *Stadium seats for sports facilities*. <https://daplast.com/en/products/stadium-seating/>
15. Dinsmore, P. C. in Cabanis-Brewin, J. (2010). *The AMA Handbook of Project Management*. Amacom Books.
16. EY Parthenon. (2019). *A report on the Global Contribution of Motor Sport to Economy and Community Development*. FIA.
17. Farčnik, D., Knežević Cvelbar, L., Pahor, M. in Zalaznik, M. (2021). *Satalitski računi za šport*. Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani.
18. FIA Karting. (2023). *Homologated Circuit Technical List* (updated on 28 August 2023). https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-08/Homologations_circuits_Liste_WEB_1.pdf

19. FIA. (2020). *List of FIA licensed circuits*. https://www.fia.com/sites/default/files/circuits_fia20200302.pdf
20. FIA. (2024a). *Circuit*. <https://www.fia.com/circuit>
21. FIA. (2024b). *FIA Sport Grant Programm*. <https://www.fia.com/fia-sport-grant-programme>
22. Fourie, J. in Santana-Gallego, M. (2011). *The impact of mega-sport events on tourist arrivals*. Tourism management.
23. Frame, J. D. (2003). *Managing projects in organizations: how to make the best use of time, techniques, and people* (3. izd.). Jossey-Bass.
24. Fundacija za šport. (2024). *Razpisi 2024*. <https://www.fundacijazasport.org/si/razpisi/252>
25. Gayer, T., Drukker, A. J. in Gold, A. K. (2016). *Tax-exempt municipal bonds and the financing of professional sports stadiums*. Economic Studies.
26. Glickman, E. A. (2014). *An introduction to Real Estate Finance*. Academic Press.
27. Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport. (2024). *Športna infrastruktura*. <https://www.gov.si teme/sportna-infrastruktura/>
28. Gradbeni zakon (GZ-1). *Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24 – ZAID-A*.
29. Grundy, T. (2006). Rethinking and reinventing Michael Porter's five forces model. *Strategic change*, 15(5), 213-229.
30. Guštin, M. (2023). Dan (Škofje) Loških dirk. *MotoSI*. <https://www.moto.si/izdelek/motosi-st-107/>
31. Hall, C. M. (2008). *Tourism Planning: Policies, Processes and Relationships*. Pearson Education.
32. Hayes, A. (2022). *Optimal Capital Structure Definition: Meaning, Factors, and Limitations*. <https://www.investopedia.com/terms/o/optimal-capital-structure>
33. Inženirska zbornica Slovenije. (2018). *DOBRA INŽENIRSKA PRAKSA: Stroški (investicijski) v gradbeništvu Področje I: visoke gradnje*. http://arhiv.izs.si/fileadmin/dokumenti/Dobra_praksa/DIN__276-1__2008-12_prevod-www.pdf
34. Inženirska zbornica Slovenije. (2020). *PRAVILA STROKE, Zvezek 0, SPLOŠNA DOLOČILA*. <https://www.izs.si/assets/media/izsnovo/2020/Dobra%20praksa/IZS-PRAVILA-STOKE-final-december-2020.pdf>
35. Jaklič, M. (2017). *Poslovno okolje podjetja in trajnostni razvoj*. Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani.
36. Jerina, A. (2004). *Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov*. Služba Vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj.
37. Jerman, N. D. (2016). *Analiza ravnanja s projektom v Slovenski državni upravi*. Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani.
38. Kenton, W. (2024a). *Capital Budgeting: Definition, Methods and Examples*. <https://www.investopedia.com/terms/c/capitalbudgeting.asp>

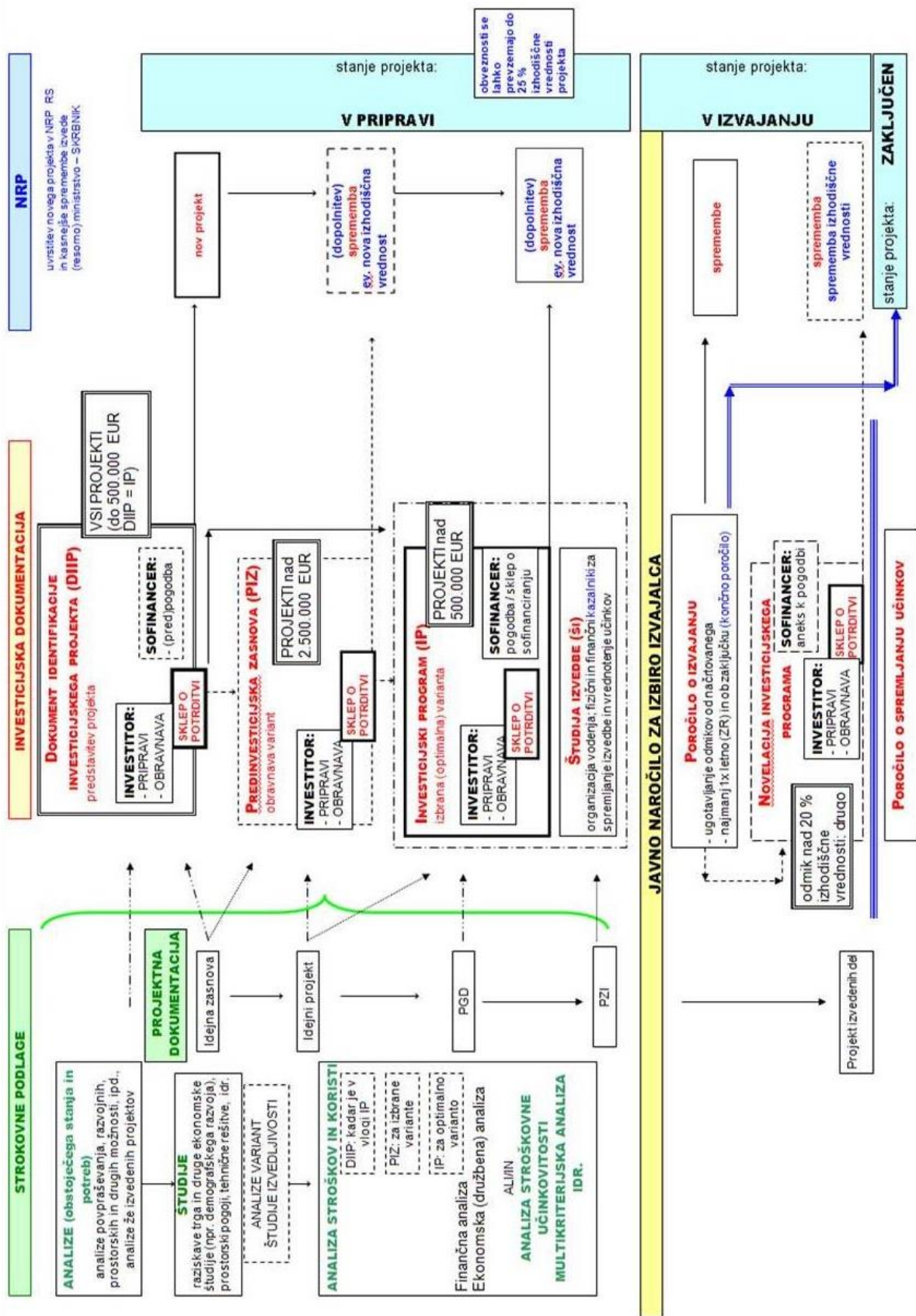
39. Kenton, W. (2024b). *What is sensitivity analysis*. <https://www.investopedia.com/terms/s/sensitivityanalysis.asp>
40. Kolar, E., in Zaletel, Z. (2013). *Management (športnih) prireditev*. Agencija poti.
41. Kresnik, D. (2020). Sašo Kragelj: Radizel – to je svetovna kraljica vseh motokrosističnih prog. *Dnevnik*. <https://www.dnevnik.si/1042929775>.
42. Kunst, M. K. (2017). *Ugotavljanje ekonomskega vpliva načrtovanih ureditev na zagotavljanje družbene infrastrukture*. ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
43. Lock, D. (2013). *Project Management* (10. izd.). Routledge.
44. Maravić, M. U., Bednarik, J. in Lesjak, M. (2015). *Slovenian sport tourism destinations and their competitiveness*. *Annales kinesiologiae*.
45. McCann, K. (2023). *Operating Expenses in Real Estate: Maximizing Profit*. <https://www.azibo.com/blog/operating-expenses>
46. Meredith, J. R. in Mantel, S. J. (2009). *Project management: a managerial approach* (7. izd.). John Wiley and Sons.
47. Ministrstvo za finance RS. (2015). *Proračunski priročnik 2016-2017*. Ministrstvo za finance RS.
48. Ministrstvo za infrastrukturo. (2017). *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*. Ministrstvo za infrastrukturo.
49. Mitrović, D. (2015). »Razumevanje« ocenjevanja vrednosti nepremičnin v Sloveniji. *Geodetski vestnik*, 59(3).
50. Mrak, M., Gazvoda, M. in Mrak, M. (2005). *Projektno financiranje - alternativno oblikovanje financiranja infrastrukturnih objektov*. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko.
51. Notarska zbornica Slovenije. (2022). *Notarska tarifa*. <https://www.notar-z.si/upload/files/Notarska%20tarifa%202022.pdf>
52. Odlok o podlagah za odmero komunalnega prispevka za obstoječo komunalno opremo na območju Občine Kidričevo. *Uradno glasilo slovenskih občin*, št. 56/2020.
53. Pavlin, B. (2010). *Javno-zasebno partnerstvo v Stožicah*. <https://old.delo.si/gospodarstvo/javno-zasebno-partnerstvo-v-stozicah.html>
54. Pečovnik, F. (2012). *DOBRA INŽENIRSKA PRAKSA: Stroški (investicijski) v gradbeništvu Področje 1: visoke gradnje*. http://arhiv.izs.si/fileadmin/dokumenti/Dobra_praksa/DIN__276-1__2008-12_prevod-www.pdf
55. PMI. (2008). *A guide to the Project Management Body of Knowledge*. Project Management Institute, Inc.
56. Podergajs, K. (2020). *Sprememba namembnosti zemljišča ali objekta: Cena in preverjeni arhitekti*. <https://omisli.si/nasvet-strokovnjaka/arhitekt/sprememba-namembnosti-zemljisca-ali-objekta-cena-in-preverjeni-arhitekti/>
57. Podgoršek, M. (2022). *Predsednik Amzs Andrej Brglez o motošportu v Sloveniji "Državno odlikovanje Gajserju sporočilo, da je ta šport še kako živ"*. <https://siol.net/sportal/avtomotosport/predsednik-amzs-andrej-brglez-drzavno-odlikovanje-gajserju-sporocilo-da-je-ta-sport-se-kako-ziv-595150>

58. Porter, M. (2008). *The Five Competitive Forces that Shape Strategy*. *Harvard Business Review*, 86(1), 78.
59. Pravilnik o priznani obrestni meri. *Uradni list RS*, št. 141/06, 52/07, 123/21 in 195/21.
60. Project Management Institute. (2008). *A Guide to the Project Management Body of Knowledge*. Project Management Institute.
61. Prva Bonitetna Agencija. (brez datuma). *Ebonitete.si* - AMZS. <https://app.ebonitete.si/podjetje.aspx?id=838095>
62. Pšunder, I. in Cirman, A. (2011). Diskontna mera pri uporabi metod, ki temeljijo na diskontiranem denarnem toku, za potrebe analize nepremičninskih naložb in vrednotenja nepremičnin. *Geodetski vesnik* (55/3).
63. Pšunder, M. (2011). *Operativno planiranje*. Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru.
64. Racing Circuits. (2024). *Europe*. <https://www.racingcircuits.info/#>
65. Računsko sodišče Republike Slovenije. (2012). *Revizijsko poročilo, Pravilnost poslovanja pri izgradnji Nordijskega centra Planica*. Računsko sodišče Republike Slovenije.
66. Radio Krka. (2016). *Neustrezen status avto športa v Sloveniji*. <https://radiokrka.svet24.si/clanek/sport/neustrezen-status-avto-sporta-v-sloveniji-585157>.
67. Rattner, L. E. (2000). *Regional Economic Impact Of Texas Motor Speedway: A Simulation*. University of North Texas
68. Republika Slovenije. (2024). *Priloga 1: Plačna lestvica, ki se začne uporabljati pri plači za junij 2024*. https://www.uradni-list.si/files/RS_-2024-038-01293-OB~P001-0000.PDF
69. Rookie Road. (2022). *Rookie Road*. <https://www.rookieroad.com/formula-1/where-is-formula-1-most-popular-8634325/>
70. Ross, D. (2001). *Developing Sports Tourism. An eGuide for Destination Marketers and sports Events Planners*. National Laboratory for Tourism and eCommerce.
71. Rožman, M. (2018). *Študija umestitve in zasovne kompleksa dirkališča v Kidričevem*. Fakulteta za arhitekturo Univerze v Ljubljani.
72. Ryzhkov, A. (2024). *Key Startup Costs To Launch A Car Racing Circuit*. <https://finmodelslab.com/blogs/startup-costs/car-racing-circuit-startup-costs>
73. STA. (2023). *Haloški as se ne bo branil v Sloveniji: Naleteli smo na ovire, ki jih nismo mogli preseči*. <https://ptujinfo.com/novica/lokalno/haloski-se-ne-bo-branil-v-sloveniji-naleteli-smo-na-ovire-ki-jih-nismo-mogli-preseci>
74. Stare, A. (2011). *Projektni management: teorija in praksa*. Agencija Poti.
75. Standeven, J. in Knop, P. D. (1999). *Sport Tourism*. Human Kinetics.
76. Stubelj, I., Dolenc, P. in Laporšek, S. (2023). *Poslovne finance od teorije do prakse* (1. izd.). FinKin.
77. Šugman, R., Bednarik, J. in Kolarič, B. (2002). *Športni menedžment*. Fakulteta za šport Univerze v Ljubljani.

78. Tebbe, T. (2023). *Cost to Hire a Project Manager for an Office Build-Out or Renovation*. <https://aquilacommercial.com/learning-center/cost-to-hire-project-manager/>
79. Trabalski, C. (2023). *Growth Market Sports Tourism: Opportunities for Tour Operators and Brands*. <https://www.ispo.com/en/sports-business/growth-market-sports-tourism-opportunities-organizers-and-brands>
80. Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje. (2021). *Vladi.si*. <https://predlagam.vladi.si/predlog/13186>
81. Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ oz. UEM. *Uradni list RS*, št. 60/06, 54/10 in 27/16.
82. Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. *Uradni list RS*, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2.
83. Uredba o načinu uporabe zvočnih naprav, ki na shodih in prireditvah povzročajo hrup. *Uradni list RS*, št. 118/05 in 44/22 – ZVO-2.
84. Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju. *Uradni list RS*, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22.
85. Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2024 in 2025 (ZIPRS2425). *Uradni list RS*, št. 123/23, 12/24 in 104/24.
86. Zakon o obnovi, razvoju in zagotavljanju finančnih sredstev (ZORZFS). *Uradni list RS*, št. 131/23, 81/24 in 109/24.
87. Zakon o varstvu okolja (ZVO-2). *Uradni list RS*, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 23/24.
88. Zakon o zagotavljanju finančnih sredstev za investicije v športno infrastrukturo v Republiki Sloveniji v letih od 2023 do 2027 (ZFSŠI27). *Uradni list RS*, št. 54/22 in 45/24.
89. Zaletel, Z. (2014). *Razvoj modela ravnanja z Nacionalnim gimnastičnim centrom Cerar - Pegan - Petkovšek*. Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani.

PRILOGE

Priloga 1: Življenjski cikel projekta v NRP in skozi dokumente po ZGO- 1 in UEM



Vir: Ministrstvo za finance RS (2015).

Priloga 2: Podrobna sestava zemljišča

DEGRADIRANA ZEMLJIŠČA	
ID NEPREMIČNINE	POVRŠINA ZEMLJIŠČA
427 272/3	2.780
427 272/4	2911
427 273/2	1.303
427 274/2	1.227
427 288/3	2.021
427 288/4	2.147
427 289/2	949
427 297/2	764
427 303/4	1.106
427 445	904
427 447	66.064
427 448/2	196
427 449/2	61
427 450	2.627
427 451/1	2.123
427 462/3	6.855
426 727/6	20.556
426 727/7	24.804
426 727/8	660
426 727/10	2.843
427 268/1	216.532
427 268/2	15.837
427 268/3	16.925
427 268/4	20.280
426 727/12	3.499
426 727/13	2.022
426 727/14	566
426 727/15	1.090
426 727/16	198
426 735/2	16.890
426 735/3	1.410
426 735/4	456
426 736/33	5.094
426 736/34	738
426 736/35	2.156
Skupaj površina (v m²)	446.594
Cena na m²	3,80 €
Cena zemljišč skupaj	1.697.057,20 €

KMETIJSKE POVRŠINE			
ID NEPREMIČNINE	POVRŠINA ZEMLJIŠČA	% ZEMLJIŠČA	KONČNA POVRŠINA ZEMLJIŠČA
426 1095	2.000	100,00	2.000
426 1096	6.201	100,00	6.201
426 1097	9.828	100,00	9.828
426 1100	5.383	100,00	5.383
426 1099	7.433	100,00	7.433
426 1098	3.763	100,00	3.763
426 1101	5.857	100,00	5.857
427 1561	12.901	100,00	12.901
427 1529	19.540	100,00	19.540
427 1535	14.700	100,00	14.700
427 1565	9.399	100,00	9.399
427 1536/1	8.727	100,00	8.727
427 1536/2	2.800	100,00	2.800
427 1539	2.200	100,00	2.200
427 1560	17.901	100,00	17.901
427 1530	11.285	100,00	11.285
427 1564	18.801	100,00	18.801
427 1563	3.652	100,00	3.652
427 1532	22.810	100,00	22.810
427 1559	4.384	100,00	4.384
427 1534	11.658	100,00	11.658
427 1533	9.473	100,00	9.473
427 1537	1.110	100,00	1.110
427 1538	1.110	100,00	1.110
427 1562	1.857	100,00	1.857
428 1142	22.763	50,00	11.382
428 1145	15.982	50,00	7.991
428 1146	68.997	50,00	34.499
428 1147	29.667	50,00	14.834
428 1148	26.254	50,00	13.127
428 1149	2.878	50,00	1.439
428 1150	19.728	50,00	9.864
428 1151	3.592	50,00	1.796
428 1152	13.741	50,00	6.871
428 1153	9.471	50,00	4.736
428 1154	12.651	50,00	6.326
428 1155	22.274	50,00	11.137
427 1512	20.654	50,00	10.327
427 1513	20.294	50,00	10.147
427 1514	17.279	50,00	8.640
427 1515	5.827	50,00	2.914
427 1516	7.914	50,00	3.957
427 1517	14.615	50,00	7.308
427 1518	9.094	50,00	4.547
427 1519	19.844	50,00	9.922
427 1520	8.399	50,00	4.200
427 1521	19.736	50,00	9.868
427 1522	6.423	50,00	3.212
427 1523	27.601	50,00	13.801
427 1524	9.913	50,00	4.957
427 1525	23.295	50,00	11.648
427 1526	33.451	50,00	16.726
427 1527	3.896	50,00	1.948
427 1528	22.585	50,00	11.293
Skupaj površina (v m²)			474.182,00
Cena na m²			3,50 €
Cena zemljišč skupaj			1.659.637,00 €

GOZDNA ZEMLJIŠČA	
ID NEPREMIČNINE	POVRŠINA ZEMLJIŠČA
426 736/12	3.401,00
426 897	7.356,00
427 437	7.473,00
426 726/3	905,00
426 727/1	12.178,00
426 727/11	2.595,00
426 735/1	4.947,00
427 1558	20.679,00
Skupaj površina (v m²)	59.534
Cena na m²	0,90 €
Cena zemljišč skupaj	53.580,60 €

Vir: <https://ipi.eprostor.gov.si/auth/> in lastni izračun.

Priloga 3: Podroben izračun cene zemljišča glede na namembnost po tržnem pristopu

IZRAČUN TRŽNE CENE DEGRADIRANIH ZEMLIŠČ						
Lokacija	PLETERJE		LITMERK		HRASTJE-MOTA	
Prodajna cena brez DDV	49.461,00		36.579,00		69.000,00	
Površina (prilagojena s faktorji)	16.487		12.193		17.455	
Cena (€/m ²)	3,00		3,00		3,95	
Prilagoditve						
Prodajni pogoji	Tržni	0%	Tržni	0%	Tržni	0%
Datum transakcije	FEBRUAR 202	4%	JUNIJ 2024	2%	MAREC 2024	5%
Vrsta transakcije	Tržna	0%	Tržna	0%	Tržna	0%
Vmesna prilagoditve	3,12		3,06		4,15	
Primerljivost lokacije	primerljiva	0%	primerljiva	0%	primerljiva	0%
Velikost nepremičnine (v m ²)	16.487	2%	12.193	3%	17.455	4%
Stopnja funkcionalnosti rabe (UP/NTP)	1	0%	1	0%	1	0%
Skupaj prilagoditve	3,18	2%	3,15	3%	4,32	4%
Ponder	0,80	0,25	0,79	0,25	2,16	0,50
Vrednost degradiranih zemljišč (v €/m²)						3,74 €

IZRAČUN TRŽNE CENE KMETIJSKIH POVRŠIN						
Lokacija	PODVICI		STARŠE		BUKOVCI	
Prodajna cena brez DDV	37.468		68.324,00		17.744,00	
Površina (prilagojena s faktorji)	11.354		22.040		5.545	
Cena (€/m ²)	3,30		3,10		3,20	
Prilagoditve						
Prodajni pogoji	Tržni	0%	Tržni	0%	Tržni	0%
Datum transakcije	MAJ 2024	0%	FEBRUAR 202	4%	FEBRUAR 202	4%
Vrsta transakcije	Tržna	0%	Tržna	0%	Tržna	0%
Vmesna prilagoditve	3,30		3,22		3,33	
Primerljivost lokacije	primerljiva	0%	primerljiva	0%	primerljiva	0%
Velikost nepremičnine (v m ²)	11.354	2%	22.040	3%	5.545	4%
Stopnja funkcionalnosti rabe (UP/NTP)	1	0%	1	0%	1	0%
Skupaj prilagoditve	3,37	2%	3,32	3%	3,46	4%
Ponder	1,35	0,40	0,66	0,20	1,38	0,40
Vrednost degradiranih zemljišč (v €/m²)						3,39 €

IZRAČUN TRŽNE CENE GOZDNIH ZEMLIŠČ						
Lokacija	NJIVERCE		PLETERJE		PREPOLJE	
Prodajna cena brez DDV	27.583,00		41.245,00		3.300,00	
Površina (prilagojena s faktorji)	28.756		45.661		5.194	
Cena (€/m ²)	0,96		0,90		0,64	
Prilagoditve						
Prodajni pogoji	Tržni	0%	Tržni	0%	Tržni	0%
Datum transakcije	JUNIJ 2024	1%	JUNIJ 2022	2%	MAREC 2024	2%
Vrsta transakcije	Tržna	0%	Tržna	0%	Tržna	0%
Vmesna prilagoditve	0,97		0,92		0,65	
Primerljivost lokacije	primerljiva	0%	primerljiva	0%	primerljiva	0%
Velikost nepremičnine (v m ²)	28.756	2%	45.661	3%	5.194	4%
Stopnja funkcionalnosti rabe (UP/NTP)	1	0%	1	0%	1	0%
Skupaj prilagoditve	0,99	2%	0,95	3%	0,67	4%
Ponder	0,20	0,20	0,38	0,40	0,27	0,40
Vrednost degradiranih zemljišč (v €/m²)						0,85 €

Vir: <https://ipi.eprostor.gov.si/auth/> in lastni izračun.