

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**PREDLOG STRATEGIJE ZA LOGISTIKO IN TRANSPORTNO
INFRASTRUKTURO V SLOVENIJI DO 2030**

Ljubljana, oktober 2017

NEJC KOKALJ

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Nejc Kokalj, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Predlog strategije za logistiko in transportno infrastrukturo v Sloveniji do 2030, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem prof. dr. Aleš Groznikom

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil 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 zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, 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 zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
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 Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil 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.

V Ljubljani, dne 26. oktober 2017

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	1
1. LOGISTIKA IN INFRASTRUKTURA.....	2
1.1 Vloga in pomen logistike.....	2
1.2 Vloga in pomen transportne infrastrukture.....	5
1.3 Pomen razvitosti infrastrukture za konkurenčnost gospodarstva	9
2. OBLIKE IZVAJANJA LOGISTIČNIH AKTIVNOSTI GLEDE NA INFRASTRUKTURO	10
2.1 Cestni promet.....	10
2.1.1 Vpliv cestne infrastrukture na razvoj gospodarstva	11
2.1.2 Financiranje cestne infrastrukture	11
2.2 Železniški promet	13
2.2.1 Pretovor dobrin po železniškem omrežju	14
2.2.2 Vzdrževanje železniške infrastrukture	15
2.2.3 Vpliv železniške infrastrukture na razvoj gospodarstva.....	16
2.2.4 Financiranje železniške infrastrukture.....	16
2.3 Pomorski promet	17
2.3.1 Pretovor dobrin po pomorskem prometu.....	17
2.3.2 Vpliv pristanišč na mednarodno menjavo	18
2.4 Letalski promet	19
2.4.1 Vpliv letalske infrastrukture na razvoj gospodarstva	21
3. EMPIRIČNI DEL – PREDSTAVITEV METODE RAZISKOVANJA	22
3.1 Analiza trenutnega stanja prometa blaga in transportne strukture v Sloveniji	22
3.1.1 Cestni promet in infrastruktura v Sloveniji	27
3.1.2 Železniški promet in infrastruktura v Sloveniji:.....	30
3.1.3 Pomorski promet in infrastruktura v Sloveniji	35
3.1.4 Letalski promet in infrastruktura v Sloveniji.....	39
3.2 Analiza trendov vlaganja v infrastrukturo in potreb za nadaljnji razvoj v Sloveniji. 41	
3.2.1 Bela knjiga in ostale smernice	41
3.2.2 Investicije v infrastrukturo	43
SKLEP.....	58
LITERATURA IN VIRI.....	60
PRILOGE	

KAZALO TABEL

Tabela 1: Cestni blagovni prevoz v Sloveniji (v tonskih kilometrih)	28
Tabela 2: Stanje in dolžina prometnih pasov na avtocestah na podlagi vizualnih ocen (v kilometrih in relativnih deležih znotraj leta)	29
Tabela 3: Notranji in mednarodni pretovor blaga v Sloveniji med letoma 2004 in 2015 (v tonah in tonskih kilometrih)	33
Tabela 4: Notranji in mednarodni prevoz potnikov po slovenskih tirih med letoma 2004 in 2015 (v številu potnikov in potniških kilometrih)	34
Tabela 5: Skupni pretovor med letoma 2005 in 2016 v Luki Koper (v tonah)	36
Tabela 6: Kontejnerski pretovor po severnojadranskih pristaniščih (v TEU) ter delež posamičnega pristanišča v severnem Jadranu v letih 2015 in 2016.	38
Tabela 7: Ladijski pretovor avtomobilov v petih največjih sredozemskih pristaniščih ter delež posamičnega pristanišča znotraj njih v letih 2014 in 2015	39

KAZALO SLIK

Slika 1: Trikotnik konkurenčne prednost in trije C-ji	4
Slika 2: Mikroekonomski prikaz vpliva vlaganja v transportno infrastrukturo	6
Slika 3: Možnosti in orodja, s katerimi je mogoče regulirati negativne eksternalije	7
Slika 4: Mikroekonomski prikaz vpliva vlaganja v transportno infrastrukturo ob upoštevanju eksternalij	8
Slika 5: Porazdelitev celinskega transporta glede na tip v državah Evropske Unije	10
Slika 6: Bilanca zmogljivosti proge po Zgoncu	15
Slika 7: Pretovor blaga v evropskih pristaniščih v letih 2005 in 2015 (v tisoč ton)	17
Slika 8: Pretovor blaga znotraj evropskih držav glede na ciljno destinacijo (v odstotkih) ..	18
Slika 9: Svetovni pretovor blaga z letalskim prometom	19
Slika 10: Pretovor blaga z letalskim prometom v Euro-območju	20
Slika 11: Potek vseh desetih pan-evropskih transportnih koridorjev	23
Slika 12: Potek petega in desetega pan-evropskega koridorja skozi Slovenijo	24
Slika 13: Potek vse-evropskega TEN-T omrežja	25
Slika 14: Potek Sredozemskega in Baltsko-Jadranskega koridorja	26
Slika 15: Slovensko cestno omrežje	27
Slika 16: Stanje in dolžina prometnih pasov na avtocestah na podlagi vizualnih ocen	30
Slika 17: Potek slovenskih železniških prog glede na število tirov	30
Slika 18: Največja dovoljena osna in dolžinska obremenitev prog v Sloveniji	31
Slika 19: Zmogljivosti prog posamičnih odsekov ter ozka grla v Sloveniji	35
Slika 20: Skupni pretovor med letoma 2005 in 2016 v Luki Koper (v tonah)	37

Slika 21: Pretovor posamezne blagovne skupine v letih 2015 in 2016 v Luki Koper (v tonah)	37
Slika 22: Potek severne obvoznice okoli Bleda	44
Slika 23: Potek vseh predlaganih tras ter zoženje pred Mengšem	45
Slika 24: Možnosti poteka južnega dela tretje razvojne osi od Malin naprej.....	48
Slika 25: Predlog vzpostavite hitrejša (modra) cesta, vzporedne novozgrajeni lokalni (rdeči).	50

UVOD

V zadnjih letih smo v slovenskem prostoru priča številnim debatam v povezavi s transportno infrastrukturo in na njo vezane logistične storitve.

Zgodovinsko je za enega glavnih faktorjev konkurenčnosti države veljal geografski – razdalja med trgovalnimi partnerji. S časom se je močno povečeval pomen logistične oz. transportne infrastrukture, saj je le-ta pogojevala razvoj različnih logističnih storitev. Z razvojem le-teh so lahko posamične države oz. podjetja v njih pridobivala konkurenčne prednosti ter posledično večji tržni delež na svojem področju (Bensassi, Zarzoso, Burguet, & Ramos, 2015, str. 47).

V svoji raziskavi sta Jacks in Pendakur (2008, str. 3) preverjala hipotezo, da je hitra rast svetovne menjave ob koncu 19. stoletja bila pogojena z razvojem komunikacijskih in transportnih sektorjev. V svojem delu sicer ne moreta z gotovostjo trditi, da je rast svetovne menjave bila pogojena le z razvojem zgoraj omenjenih dejavnikov, vendar izpostavi dejstvo, da je padec v tovarnih stroških verjetno bil eden izmed dejavnikov v večini držav Evrope ter Severni Ameriki. Med letoma 1870 in 1913, ko je cena tovorjenja padla v povprečju za 50 %, se je svetovna menjava blaga povečala kar za 400 %. Avtorja v svojem delu predvidevata, da sta glavna razloga za rast bila gospodarska rast in padec tarif, vendar opozarjata, da je tudi padec stroška pretovarjanja blaga imel znaten vpliv.

Logistika v zadnjih letih predstavlja enega izmed večjih izdatkov v podjetjih, ki se ukvarjajo poslovnimi dejavnostmi. Po ocenah naj bi globalni delež izdatkov namenjenih za logistiko konstantno rasel, povečuje pa se tudi uporaba zunanjih logističnih storitev. V državah kot so Brazilija, Rusija, Indija in Kitajska, ki v zadnjih desetletjih kažejo veliko rast gospodarske aktivnosti, se opaža nadpovprečna rast potreb po logistični infrastrukturi in storitvah (Langley, 2007, str. 30).

V Sloveniji se trenutno nahajamo pred nekakšnim odločevalnim razpotjem, saj bodo sprejete strateške odločitve in pobuda k realizaciji določali razvoj naše transportne infrastrukture, s tem posledično pa tudi razvoj logističnih storitev in konkurenčnost naših podjetij. Tu v ospredju najdemo predvsem usklajevanja oziroma pregovarjanja glede gradnje drugega železniškega tira na relaciji Divača-Koper, ki predstavlja ozko grlo v slovenski železniški mreži, saj le-ta leži na t. i. Sredozemskem koridorju, ki poteka mimo Madrida, Barcelone, Montpellierja, Milana, Benetk, mimo Slovenije vse do Budimpešte in naprej (Prosen, 2012, str. 4).

Z analizo trenutnega stanja in predstavitvijo dolgoročnega vzdržnega modela želim osvetliti problem neodločenosti t. i. »odločevalcev« v Sloveniji. Naloga bi določila dolgoročno vzdržni model za razvoj slovenske transportne infrastrukture, iz katerega bi bilo posledično mogoče izpostaviti racionalno argumentirane investicijske smernice za

celotno transportno mrežo za prihajajoča leta, ki bi Sloveniji pomagala ohraniti nadaljnji razvoj konkurenčnosti gospodarstva.

V teoretičnem delu naloge:

- preučujem pomen logistike in z njo povezane infrastrukture na konkurenčnost gospodarstva,
- preučujem (evropske) smernice na tem področju, kakšne priložnosti in restrikcije se pojavljajo,
- preučujem karakteristike posamičnih vrst transportne infrastrukture in z njo povezanih logističnih storitev.

V empiričnem delu naloge:

- analiziram pretovor blaga po posamičnih skupinah prometa (cestni, železniški, pomorski, letalski),
- analiziram trenutno stanje logistične infrastrukture v Sloveniji, načrtovane investicije in potrebe po investicijah v prihodnosti,
- ocenjujem možnosti financiranja potrebnih investicij v prihodnosti;
- ocenjujem prihodkovno stran v primeru gradnje nadaljnje infrastrukture v obliki uporabnin,
- predlagam dolgoročno vzdržni model za razvoj slovenske transportne infrastrukture do leta 2030 z argumentacijami posamičnih projektov.

V empiričnem delu naloge uporabljam kvalitativne metode raziskovanja. Analiziram večje število sekundarnih virov, saj želim ob upoštevanju vseh podatkov in racionalno argumentiranih mnenj izdelati **dolgoročno vzdržni model za razvoj slovenske transportne infrastrukture do leta 2030**.

Znotraj modela so analizirani štirje sektorji glede na uporabljeno sredstvo (cestni, železniški, pomorski in letalski) z večih vidikov (promet, investicije, financiranje, prihodki). Obenem uporabljam podatke pridobljene z intervjujev opravljenih na ministrstvu za infrastrukturo.

1. LOGISTIKA IN INFRASTRUKTURA

1.1 Vloga in pomen logistike

Logistiko lahko opišemo kot upravljanje s tokovi dobrin, storitev in informacij med dvema različnima lokacijama oz. dvema različnima subjektoma. Med dobrine, s katerimi

upravljamo, spadajo med drugim material, hrana, oprema, tekočine, delovna sila kot tudi abstraktni pojmi, kot so informacije in energija (Song & Cheung, 2013, str. 1).

Logistika ni pojem, ki bi ga lahko označili za novega. Skozi zgodovino človeštva so bile vse organizacijske strukture prisiljene uvesti določene logistične aktivnosti v želji, da prvi člen (ponudnik) lahko doseže in izvede aktivnost za drugega (povpraševalec). Za zgled je mogoče vzeti gradnjo piramid v Egiptu ali pa celotno oskrbovalno verigo zaveznikov med drugo svetovno vojno, kjer je marsikatera bitka bila odločena zaradi boljše organiziranosti oskrbovalnih tokov (pomanjkanje hrane, nabojev in sanitarnega materiala nasprotnikov). Tako se tudi v današnjem kapitalistično naravnem svetu bije boj med poslovnimi subjekti, ki želijo z izboljšanjem logističnih dejavnosti pridobiti konkurenčno prednost pred ostalimi (Christopher, 2015, str. 1).

Logistika v podjetju po mnenju Dima, Grabara in Modrak (2010, str. 34) temelji na treh komponentah/dimenzijah:

- upravljanje s pretokom blaga in storitev kot odgovor na povečanje intenzivnosti komercialne prodaje. Podjetje mora imeti kontrolo nad pretokom blaga, obenem pa mora upoštevati obratni tok informacij, ki posledično vpliva na odločitve v zvezi s prvim,
- upravljanje s povezavami, s katerimi želimo povezati vse točke znotraj poslovnega procesa: nabava materiala, izdelava izdelka, distribucija izdelka in poprodajne storitve – obratna logistika. Vloga logistike je homogenizirati slednje v skupno administrativno povezano celoto, ki omogoča boljši pregled in izboljšave na posameznih sektorjih znotraj celotne verige procesov in aktivnosti,
- izboljševanju storitve in izdelka v očeh kupca. Boljši in hitrejši logistični proces lahko poveča zadovoljstvo stranke in zniža marsikatero operativne stroške.

Pridobivanje konkurenčne prednosti je dandanes eden izmed najpomembnejših ciljev podjetij na trgu. Vir konkurenčne prednosti izhaja predvsem iz zmožnosti podjetja, da se od ostalih ponudnikov pozitivno diferencira v očeh kupca ali pa da ob istem nivoju kvalitete izdelka ali storitve obratuje z nižjimi stroški, kar omogoča postavitev nižje cene ob isti ali večji dobičkonosnosti od konkurence. Trikotni model, na katerem podjetja iščejo svoje konkurenčne prednosti imenujemo model treh C-jev: Podjetje, Konkurenca, Kupec (angl. *Company, Competitor, Customer*) (Christopher, 2015, str. 3).

Z uporabo modela treh C-jev ugotovimo, da lahko podjetje z doseženimi izboljšavami na področju logistike in logističnih storitev izboljša svojo konkurenčnost tako z vidika diferenciacije (boljši nivo storitev od konkurence) kot tudi z vidika stroškovne učinkovitosti oz. končne cene (Christopher, 2015, str. 4).

Slika 1: Trikotnik konkurenčne prednost in trije C-ji



Vir: M. Christopher, Logistics and supply chain management, 2015, str. 4.

V svoji študiji so Morash, Droge in Vickery (1996, str. 2) analizirali logistične zmožnosti podjetij in izpostavili pomembne faktorje pri pridobivanju konkurenčne prednosti in posledično boljšem poslovnem uspehu podjetja. Izmed večjega števila morebitno vplivnih faktorjev so izpostavili predvsem štiri, ki najbolj vplivajo na konkurenčnost in uspešnost podjetja:

- **odzivnost** podjetja na potrebe ciljnega trga. Izmed vseh faktorjev je prav odzivnost najpomembnejša za doseganje želene rasti prihodkov ter doseganje zelenih vrednosti finančnih kazalcev (donosnost naložb, donosnost kapitala in drugi). Izmed vseh kazalcev prav odzivnost najbolj celovito vpliva na uspešnost podjetja;
- **hitrost dobave/dostave.** Zmožnost minimiziranja časa med prejetjem naročila in dostave kupcu. Visoka hitrost vpliva predvsem na rast kazalca donosnost naložb;
- **zanesljivost dobave/dostave.** Zmožnost doseganja dogovorjenih datumskih in količinskih ciljev;
- **nizki skupni stroški distribucije.** Zmožnost minimiziranja vseh stroškov povezanih z distribucijo.

Na ravni države logistična oskrba spada med najpomembnejše dejavnike, saj omogoča izvajanje različnih storitev, ki pripomorejo pri zadovoljevanju potreb prebivalstva. Nivo le-te mora biti dovolj visok, da podjetja lahko uspešno zadovoljujejo potrebe odjemalcev, obenem pa mora biti zmožna slediti smernicam in izboljšavam, v želji po ohranjanju

konkurenčnosti z ostalimi (tujimi) trgi (Križman, 2010, str. 13). Tehnološki napredek, rast globalne menjave blaga in storitev ter investicijska liberalizacija so tisti faktorji, ki predstavljajo priložnost za države, ki želijo povečati gospodarsko aktivnost. Upoštevajoča to, se mora država priklopiti na t. i. »fizični internet«. Izraz predstavlja izvajanje logistične storitve, kjer izpostavlja pomembnost premikanja dobrin iz točke A v točko B, kar se da hitro, zanesljivo in poceni (Arvis, Mustram, Panzer, Ojala, & Naula, 2007, str.1).

Hitra rast na ravneh maloprodaje in proizvodnje sta v zadnjih desetletjih pripeljala skladišča in logistične centre veliko bližje mestom, saj so prej bila postavljena blizu železniških tirov in luk. Danes jih vse več najdemo v sub-urbanem pasu okoli mest (Janakiraman, 2011).

V ta namen je bil za vsako državo izračunan indeks ravni logističnih storitev (angl. *Logistics Performance Index*, v nadaljevanju LPI), ki oceni konkurenčnost posamične države na globalnem trgu ob upoštevanju faktorjev kot so: carinski postopki, logistični stroški, kvaliteta transportne infrastrukture, zmožnost sledenja tovoru, razvitost lokalnega logističnega sektorja in drugi. Med najbolj uspešne države na tem področju spadajo Singapur, Nizozemska in Nemčija, medtem ko se Slovenija nahaja na 37. mestu med Bahrainom in Češko (Arvis et al., 2007, str. 2).

1.2 Vloga in pomen transportne infrastrukture

Ekonomski razvoj države ni le rezultat privatnih proizvodnih faktorjev kot sta npr. delo in kapital, temveč povezava le-teh s transportno infrastrukturo. Investicije v gradnjo in izboljšave transportne infrastrukture dolgoročno vodijo v višjo produktivnost privatnega proizvodnega sektorja. Podjetja dobijo nove kanale, s katerimi dosežejo nove trge, obenem pa se jim znižajo stroški na obstoječih. S tem pridobijo konkurenčno prednost v primerjavi z drugimi ponudniki ter možnost relokacije prihranjenih sredstev v druge sektorje znotraj podjetja. Prav zaradi teh razlogov je transportna infrastruktura eno izmed večjih političnih vprašanj v večini držav (Rietveld & Bruinsma, 2012, str. 1).

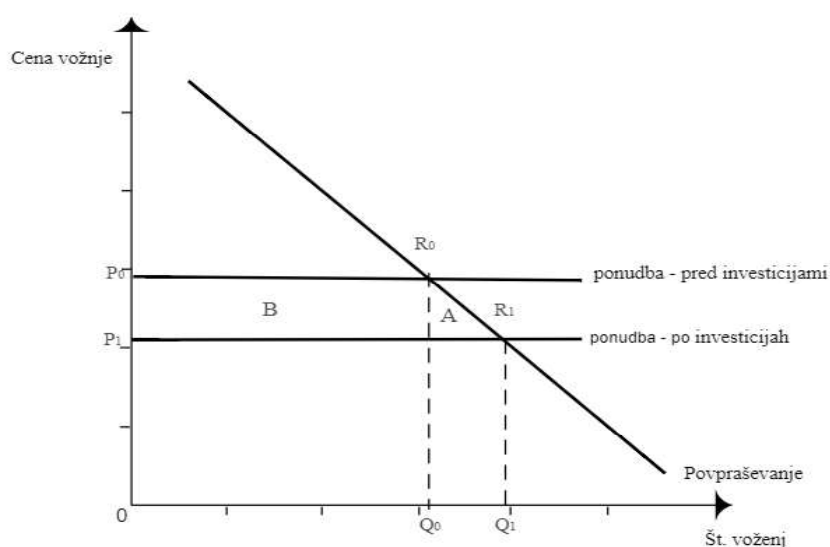
Odločitve v povezavi s transportno infrastrukturo imajo vpliv na konkurenčnost za desetletja, v nekaterih primerih celo stoletja. Evropske države so za te namene ob prelomu tisočletja namenile približno 1–2 % bruto domačega proizvoda (v nadaljevanju BDP), to predstavlja obseg investicij, ki je formalno predstavljal mejnik zadostnega investiranja, vendar je težko določiti odstotek BDP-ja, ki je potreben za investicije v transportno infrastrukturo, saj je le ta odvisen od naslednjih faktorjev (Short & Kopp, 2005, str. 361):

- geografske značilnosti države,
- raven transportne intenzivnosti proizvodnih sektorjev,
- gostota poselitve,
- geografska distribucija produkcijskih faktorjev.

Kot pravita Banister in Berechman (2001, str. 210), je pri odločitvah, ki se navezujejo na investiranje v transportno infrastrukturo, treba upoštevati dva pomembna dejavnika. Prvi je **stanje obstoječe infrastrukture** – v primeru, da je stanje obstoječe infrastrukture na že zelo visokem nivoju, je mejna koristnost vsake nadaljnje denarne enote nižja. To pomeni, da države s slabše razvito infrastrukturo pridobijo večjo koristnost pri vlaganju določenega zneska, kot države, ki imajo boljše razvito infrastrukturo in vlagajo isti znesek. Kot drugi dejavnik navajata **komplementarno povezavo transportne infrastrukture z obstoječo gospodarsko aktivnostjo**, saj logistična storitev služi kot podpora in sama po sebi ne zagotavlja ekonomskega napredka države. Po mnenju Canninga in Pedronija (1999, str. 5) je vlaganje v infrastrukturo smiselno do točke, kjer je rezultat le-tega večji od vlaganja v ostale produkcijske faktorje.

Z mikroekonomskega vidika prinaša vlaganje v transportno infrastrukturo premik krivulje ponudbe navzdol, kar pomeni, da podjetjem pade strošek posamične vožnje oz. poti (slika 2). Pri istem obsegu povpraševanja se ravnotežna točka premakne desno-navzdol iz R_0 v R_1 , ki pri nižji ceni ($P_1 < P_0$) prinaša večje število voženj ($Q_1 > Q_0$) (Lakshmanan, 2011, str. 1).

Slika 2: Mikroekonomski prikaz vpliva vlaganja v transportno infrastrukturo



Vir: T. Lakshmanan, The broader economic consequences of transport infrastructure investment, 2011, str. 2.

Pravokotnik B na sliki predstavlja znižane stroške obstoječih voženj, medtem ko trikotnik A predstavlja dodatno pridobljeni potrošniški presežek v očeh podjetja. Posledično je lahko pričakovati, da bo podjetje koristilo večje število voženj, če želi zmanjšati nivo zalog, povečati nivo storitve in konkurenčni položaj (Lakshmanan, 2011, str. 2).

Vse večja uporaba transporta in raznih transportnih sredstev s seboj prinaša tudi nemalo **eksternalij**. Onesnaževanje zraka, večje število zastojev in prometne nesreče so le nekateri

izmed njih. Negativne eksternalije povzročajo stroške lokalnim in širšim skupnostim, vendar pa to ne pomeni, da je potrebno zaradi tega v celoti uvesti prepoved na teh področjih – npr. prepovedati uporabo avtomobilov. Optimalno ravnotežje se nahaja nekje vmes, saj je potrebno upoštevati tudi pozitivne eksternalije kot rezultat povečanja gospodarske aktivnosti, večjega zaposlovanja in ostalih pozitivnih faktorjev (Dobes, 1998, str 1).

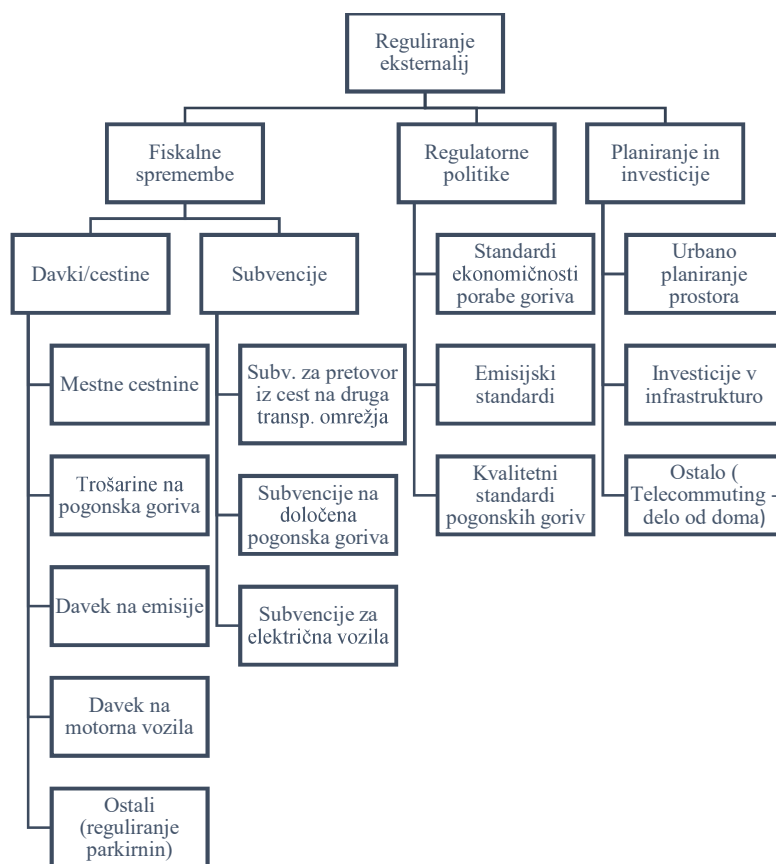
V svojem delu je Mayeres (2000, str. 233) analiziral vpliv na negativne eksternalije z uporabo treh orodij, s katerimi država in njene institucije lahko vplivajo nanj: cestnine – vpeljava višjih cestnin v najbolj prometnih obdobjih, trošarine na pogonska goriva ter subvencioniranje javnega prevoza. Z uporabo modela splošne uravnoteženosti (angl. *Applied General Equilibrium model* oz. AGE) ugotovi elastičnost povpraševanja po transportu ob različnih časih ter vpliv državnih orodij nanj.

Višje cestnine vplivajo predvsem na problem cestnih zastojev, medtem ko trošarine na pogonska goriva ter subvencioniranje javnega prevoza pozitivno vplivata na reguliranje onesnaževanja zraka (Mayeres, 2000, str 255). Reguliranje eksternalij je mogoče tudi skozi obdavčevanje osebnih vozil. Države povečajo plačilo davka v želji, da demotivirajo odločitve posameznikov, ko se odločajo med lastništvom vozila ali alternativnimi prevoznimi sredstvi. Kriteriji za določanje višine davka se razlikujejo glede na državo: na Danskem se upošteva poraba goriva, v Nemčiji emisijski standard vozila, izpust ogljikovega dioksida pa se upošteva kot kriterij v Franciji in Veliki Britaniji. Mesta oz. občine imajo možnost reguliranja prometa s spreminjanem parkirnih tarif, kar poveča stroške vožnje z osebnim avtomobilom v mesto. S tem motivirajo prebivalce, da se odločajo za uporabo javnih transportnih sistemov (Timilsina & Dulal, 2011, str. 167-171). Orodja, s katerimi je mogoče regulirati negativne eksternalije so vidna na Sliki 3.

Wilson in Shoup navajata primer Ottawe, kjer so leta 1990 znižali subvencije za parkiranje javnih uslužbencev iz 100 odstotkov na 30 odstotkov tržne cene. Posledično se je zmanjšalo število posamičnih prevozov na delo za 20 odstotkov, medtem ko se je uporaba javnega transportnega sistema povečala za 17 odstotkov (Willson & Shoup, 1990 str. 154).

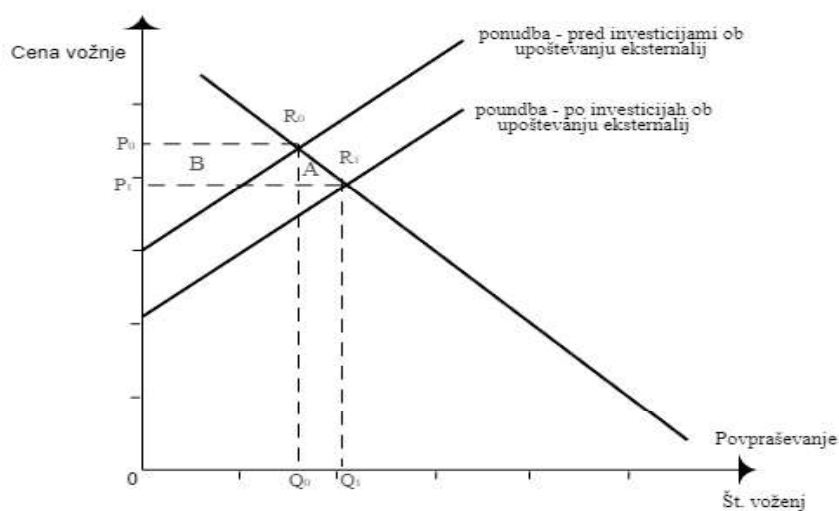
Ob upoštevanju zunanjih, predvsem negativnih eksternalij, ki nastanejo s povečano transportno aktivnostjo, lahko temu primerno priredimo funkcijo ponudbe, ki smo jo videli na Sliki 2. Specifično smo upoštevali dodatne zunanje (eksternalne) stroške, katerim so podjetja podvržena predvsem s strani države, saj le-ta pri povečani aktivnosti potrebuje več sredstev za reguliranje novonastalih negativnih eksternalij. Krivulja ponudbe posledično ni več vodoravna, temveč postane **naraščajoča**. Novonastalo situacijo in ravnotežje vidimo na Sliki 4 (Lakshmanan, 2011, str. 3).

Slika 3: Možnosti in orodja, s katerimi je mogoče regulirati negativne eksternalije



Vir: G. Timilsina, & B. Dulal, 2011, *Urban Road Transportation Externalities*, str. 166.

Slika 4: Mikroekonomski prikaz vpliva vlaganja v transportno infrastrukturo ob upoštevanju eksternalij



Vir: T. R. Lakshmanan, *The broader economic consequences of transport infrastructure investment*, 2011, str.

1.3 Pomen razvitosti infrastrukture za konkurenčnost gospodarstva

Promet in z njim povezana transportna infrastruktura sta dva izmed najpomembnejših dejavnikov razvoja v državi. Posledično so cilji in vprašanja v povezavi z njima prioriteto postavljeni zelo visoko tako na lokalni in državni ravni kot tudi mednarodni. Vpliv globalizacije v zadnjih desetletjih je močno prevetril globalne logistične tokove, tako da imajo posamične države pri implementaciji pravih investicijskih politik možnost izboljšanja konkurenčnosti svojega gospodarstva (Damijan & Groznik, 2013, str. 1).

Mobilnost znotraj države in mimo nje je odvisna predvsem od infrastrukture v le-tej. Brez odločitev in dejanj, ki bi vodile v smer vzpostavitve konkretnega prometnega omrežja, ne moremo pričakovati nikakršnih pozitivnih gospodarskih sprememb (Evropska komisija, 2011, str. 3).

Vlaganja v transportno infrastrukturo lahko izvirajo s strani države kot tudi s strani privatnega sektorja. Z vidika države je doseganje zelenih ciljev lahko postavljeno dolgoročno, medtem ko investitorji iz privatnega sektorja pričakujejo pozitivne rezultate v srednjeročnem obdobju (Easterly & Serven, 2003, str. 140). Pri investicijah privatnega sektorja je kot eden izmed glavnih faktorjev izpostavljeno poplačilo investicije (Damijan, 2016), medtem ko je z vidika države upoštevanih več faktorjev (Evropska komisija, 2001, str. 4):

- pozitivni učinki na gospodarsko rast,
- ustvarjanje blaginje,
- ustvarjanje novih delovnih mest,
- krepitev trgovine,
- geografska dostopnost,
- mobilnost ljudi.

Bensassi in ostali (2015, str. 50) omenjajo povezavo med logistiko, transportno infrastrukturo in konkurenčnostjo gospodarstva posamične države. Logistiko loči na dva segmenta: strojna oprema (angl. *hardware*) in programska oprema (angl. *software*). Med prvega spadajo faktorji, na katere ima vpliv država, saj lahko izboljša dostopnost do svojega gospodarstva, kot tudi povezav svojih podjetij do tujih partnerjev. Programska oprema pa vpliva predvsem na upravljanje logistike znotraj podjetja in je posledično razvita s strani le-tega. Kombinacija izboljšav obeh segmentov vodi v bolj konkurenčne razmere za podjetja, kar posledično prinaša večjo konkurenčnost podjetij in rast gospodarske aktivnosti v državi.

V raziskavi na španskem gospodarskem območju so Bensassi in drugi (2015, str. 54) z uporabo ekonometričnih modelov analizirali relativne vplive logistike in logističnih storitev na menjavo blaga. V končnih ugotovitvah izpostavijo pomembnost vlaganja v

transportno infrastrukturo tako za internacionalno kot tudi domačo menjavo blaga. Na primeru Španije bi to bilo vidno predvsem na rasti izvoza v druge države predvsem članice Evropske Unije.

Banister in Berechmann (2001, str. 209) trdita, da je za doseganje želene gospodarske rasti z investicijami v transportno infrastrukturo treba upoštevati štiri skupine pogojev v državi: ekonomske pogoje, investicijske pogoje, politične pogoje in institucionalne pogoje. Omenjeni štirje skupaj delujejo kot celota, ki prinaša pozitivne učinke.

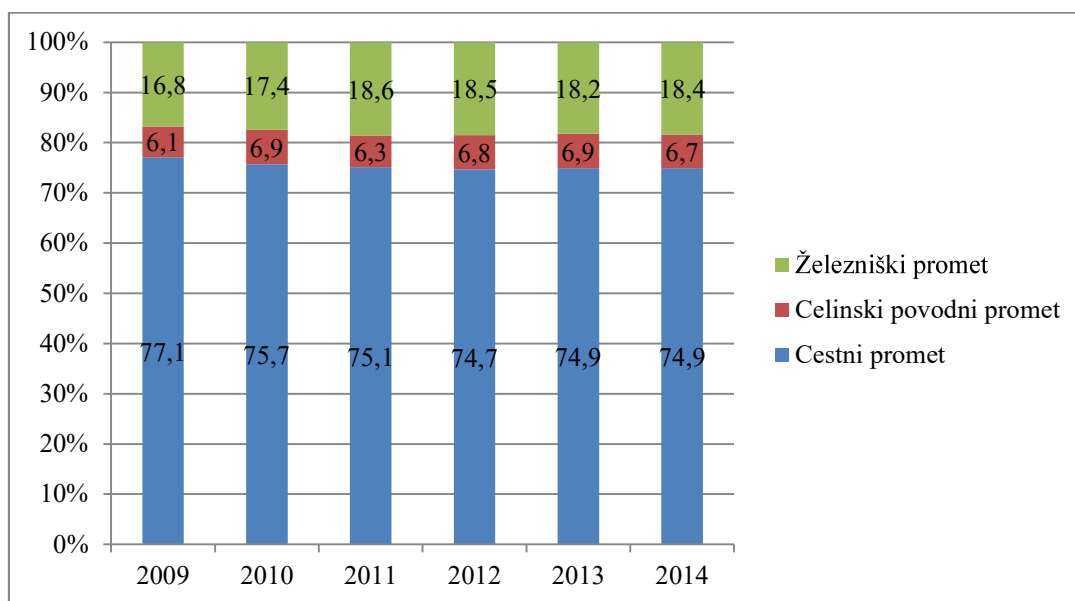
2. OBLIKE IZVAJANJA LOGISTIČNIH AKTIVNOSTI GLEDE NA INFRASTRUKTURO

Glede na obliko izvajanja logističnih aktivnosti in infrastrukturo, na katerih se le-te izvajajo, lahko ločimo štiri primarne skupine prometa: cestni, železniški, pomorski in letalski. Sem spadajo tudi plinovodi in naftovodi, ki jih v pričujočem magistrskem delu ne obravnavamo.

2.1 Cestni promet

Cestni promet predstavlja izjemno pomemben sektor pri ekonomski aktivnosti posamične države. Vpliv le-tega je izjemno velik v razvijajočih se državah, saj ima velik pomen za doseganje gospodarske rasti, zagotavljanja učinkovitih transportnih storitev in varnosti (Queiroz & Gautam, 1992, str. 2).

Slika 5: Porazdelitev celinskega transporta glede na tip v državah Evropski Unije (v %)



Vir: Eurostat, Freight transport statistics, 2016a.

V 28 državah Evropske Unije (v nadaljevanju EU) ima cestni transport največji delež znotraj celinskega prometa. V letu 2014 je delež znašal 74,9 odstotkov, medtem ko sta železniški transport (18,4 odstotka) in celinski povodni promet (6,7 odstotka) predstavljala znatno manjši delež. Od leta 2009 se je največ povečal delež železniškega transporta in sicer za 1,5 odstotne točke, prav tako se je povečal delež celinskega povodnega prometa, a le za 0,6 odstotne točke. Najbolj uporabljen način transporta – cestni transport, je doživel padec 2,2 odstotne točke (Eurostat, 2016a). Relativne deleže znotraj celinskega transporta je mogoče videti na Sliki 5.

2.1.1 Vpliv cestne infrastrukture na razvoj gospodarstva

Urbana območja, v katerih prevladuje nižji življenjski standard, so v večini primerov podvržena slabi cestni infrastrukturi. Posledično imajo prebivalci teh območij slabši dostop do drugih krajev, trgovin, izobraževalnih ustanov in ostalih institucij, ki jih v današnjem času uporabljamo na dnevni ravni in omogočajo boljši družbeni razvoj (Queiroz & Gautam, 1992, str. 2).

Države in mesta v zadnjih desetletjih vlagajo visoke zneske v obnovo oz. adaptacijo cest in cestnega prometa. Cesta danes predstavlja skupek transportne in komunalne infrastrukture ter telekomunikacijske opreme v enem. Posledično omogoča opravljanje poslovne dejavnosti v privatnem sektorju kot tudi zagotavljanje javnih dobrin prebivalstvu na primer: javna osvetljava, kanalizacijsko in vodovodno omrežje (Puentes, 2015).

V svojem delu Shepherd in Wilson (2006, str. 24) ugotavljata, da imajo države vzhodne Evrope in centralne Azije, možnost doseči rast izmenjave blaga znotraj regije za do 50 odstotkov v primeru, da se odločijo drastično nadgraditi in obnoviti obstoječo cestno infrastrukturo. Omenjata tudi, da znotraj regij najdemo specifične države, ki imajo pomembno vlogo t. i. **tranzitnih držav**, vendar zaradi nezadovoljivega nivoja razvitosti cestne infrastrukture zavirajo potencialni razvoj celotnega vzhodnoevropskega območja. Tu v ospredje postavita predvsem tri države in sicer Albanijo, Madžarsko in Romunijo.

Gradnja in vzdrževanje cestne infrastrukture je kapitalsko zelo intenziven projekt. V večini primerov so financiranje, izvedba, vzdrževanje in določanje t. i. uporabnin urejeni s strani države (Brown, 2005, str. 231).

2.1.2 Financiranje cestne infrastrukture

Med do sedaj naštetimi koraki planiranja gradnje je bilo največkrat najpomembnejše vprašanje prav tisto, ki se je nanašalo na financiranje projektov. Pri določanju financiranja projektov in posledičnem pridobivanju sredstev je treba poskrbeti, da so stroški ekonomsko

upravičeni, nepristransko določeni, da je pridobivanje teh sredstev poceni in da se je plačevanju le-teh težko izogniti (Queiroz, 2003, str. 4).

Države imajo večje število možnosti financiranja cestne infrastrukture z določanjem davkov in dajatev. V stroki še vedno ni skupnega dogovora, kater je najbolj ugodna in učinkovita (Queiroz, 2003, str. 3-5):

- **davki/trošarine na pogonska goriva** so najpogostejši način pridobivanja sredstev, ki predstavljajo poceni in relativno konsistenten priliv sredstev v davčno blagajno. Queiroz trdi, da so trošarine pravično porazdeljena obremenitev na prebivalstvo, a opozarja na potrebno dodatno obdavčitev težjih vozil, saj v veliko primerih pri teh plačujejo pod proporcionalno visok znesek v primerjavi s škodo in obrabo, ki ju povzročajo na cestnem omrežju,
- **registracija vozil** – uporaba v skoraj vseh državah v obliki enkratnega letnega zneska. Ob registraciji se v večini primerov upošteva tip vozila, emisijski razred, kar posledično vpliva na obrabo cestne infrastrukture in ostale eksternalije. Edini negativni vidik na registracijo vozil je neupoštevanje uporabe vozil, saj je znesek plačila isti ne glede na kilometrino, ki jo posameznik ali podjetje v tistem letu opravi,
- **direkto zaračunavanje uporabe** (angl. *Direct Usage Charge*) je vrsta zaračunavanja, po katerem je mogoče zaračunati plačilo glede na kilometre, ki jih opravi vozilo. Uporabljajo se naprave imenovane odometri oz. kilometrski števeci,
- **cestnine, mostnine in pristojbine**: Zaračunavanje le teh se izvaja za uporabo specifičnih cestnih odsekov, tunelov in mostov. Pobiranje plačil velikokrat vodi v dodatne stroške, nastajanja zastojev in preusmeritve prometa v druge alternativne smeri,
- **vinjete** so predvsem v Evropi v zadnjem desetletju zamenjale plačilo cestnin. V večini primerov izkazujejo pravico vožnje na določenih cestnih segmentih kot so avtoceste, hitre ceste in drugi odseki,
- **doplačila za nestandardna in težka vozila**. Doplačila so določena glede na porabo, izpuste vozila, težo vozila in dovoljeno nosilnost in druge faktorje, ki določajo, kakšen vpliv ima vozilo na cestišče.

Obstaja pa tudi možnost, da država vključi privatni sektor za vzpostavitev cestnih omrežij. V sodelovanju z državo se lahko poslovni subjekt odloči za sofinanciranje infrastrukture. To zvezo imenujemo javno-zasebno partnerstvo (angl. *Public Private Partnership*). V tem primeru si oba partnerja v zvezi delita tveganje in prihodke ter dobiček (Hodge, 2004, str. 37). Druga možnost oz. način sodelovanja med državo in privatnim sektorjem je s **koncesijo**. V koncesijskem razmerju država sklone sodelovanje s poslovnim subjektom za eno ali več storitev: gradnja, pregledovanje, vzdrževanje in upravljanje z cestno infrastrukturo. Pri infrastrukturnih koncesijah obstaja več možnih načinov sodelovanja med obema stranema (Bousquet & Fayard, 2001, str. 4) :

- **zgradi, izvajaj in prenesi** (angl. *Build, Operate and Transfer*). Podjetje dobi dovoljenje od dajalca koncesije za gradnjo, financiranje, lastništvo in upravljanje infrastrukture za neko določeno obdobje, ki v večini primerov znaša trideset let. Po preteku tega obdobja, omenjena infrastruktura preide v last dajalca koncesije;
- **zgradi, prenesi in izvajaj** (angl. *Build, Transfer and Operate*). Podobno kot prvi model, le da, ko podjetje zgradi infrastrukturo, lastništvo le-te takoj preda dajalcu koncesije;
- **zgradi, ohrani lastništvo in izvajaj** (angl. *Build, Own, Operate*). Primer, ko podjetje zgradi, ima lastništvo nad infrastrukturo in jo tudi opravlja. Dajalec koncesije v tem primeru le izda dovoljenje za gradnjo, v nekaterih primerih se spremeni v model, ko v določenem času podjetje proda/prenese lastništvo na dajalca koncesije;
- **najemna/zakupna pogodba** (angl. *Leasing*). V tem primeru infrastrukturo zgradi najemodajalec in jo odda v najem najemodajalcu. Le ta jo nato vzdržuje, pobira uporabnine in plačuje najemodajalcu, da le-ta amortizira naložbo.

V Evropi je privatni sektor dokaj nenaklonjen financiranju cestne infrastrukture. Kot glavni problem se omenja razkorak interesov med državo in ostalimi sodelujočimi podjetji. V državah kot so Madžarska, Poljska, Romunija in Bolgarija so po gradnji cestne infrastrukture morali na željo hitrega poplačanja podjetij iz privatnega sektorja morali zaračunavati visoke cestnine, kar je vodilo v preusmeritev znatnega dela prometa na druge ceste oz. druge transportne možnosti (Queiroz, 2003, str. 8).

V Avstraliji so po analizi treh največjih privatno-financiranih cest okoli Sydneya ugotovili, da se zaradi prevelikih dividend, zahtevanih s strani investitorjev, dolg, s katerim so bile ceste zgrajene, ne amortizira in ostaja enak (Goldberg, 2006, str. 13).

Primer iz Združenih držav Amerike oz. specifično z območja Oregona poda drugačno situacijo. Opisuje prehod financiranja iz javnih virov v financiranje iz naslova privatnih investicij. Do nedavnega se je tamkajšnji investicijski sklad polnil s trošarinami na pogonska goriva, ki je znašala 0,184 dolarja na galono. Po novi ureditvi bo za nove cestne odseke glavni prihodek predstavljalo plačilo cestnine, ki bi znašala 0,015 dolarja na kilometer ceste (May, 2014, str. 3).

2.2 Železniški promet

Transport po železniških tirih je način preтовarjanja blaga in transporta ljudi izjemno pomemben segment celotnega transportnega ožilja države. Železnice so skozi obdobje novejših zgodovine predstavljale enega izmed najpomembnejših razlogov za napredek in rast konkurenčnosti držav (Heranz-Loncan, 2006, str. 853). Za razliko od zračnega in pomorskega prometa je treba pri železniškem prometu, tako kot tudi pri cestnem, prometne poti zgraditi preden se lahko začnejo uporabljati zanj namenjena transportna sredstva in posledično izvajati storitve. Z vidikov porabe energije, proizvodnje negativnih eksternalij

na okolje, prostora zahtevanega za vzpostavitev infrastrukture ter varnostnega aspekta ima železniški promet znatno prednost pred ostalimi transportnimi segmenti (Zgonc, 2003, str. 10). Podobnega mnenja sta tudi (Sternberg & Banks, 2006, str. 21.), ki pravita, da v primerjavi s cestnim transportom blaga, železniški ponuja podjetjem konkurenčno prednost predvsem pri količinsko velikem pretovoru surovin in izdelkov nižjih vrednosti.

Vrste železniških prog lahko delimo po več kriterijih. Glede na njihov namen jih razvrščamo med potniške, tovarne in mešane. Če jih porazdelimo glede na število tirov jih ločimo med enotirne, dvotirne ter tudi večtirne, ki pa pridejo v poštev samo v bližini večjih prometnih središč. Kategorično jih ločimo tudi po različnih osnih obremenitvah, po vrsti vleke, po tirni širini, po prenosu vlečne sile in ostalih faktorjih (Zgonc, 2003, str. 24).

2.2.1 Pretovor dobrin po železniškem omrežju

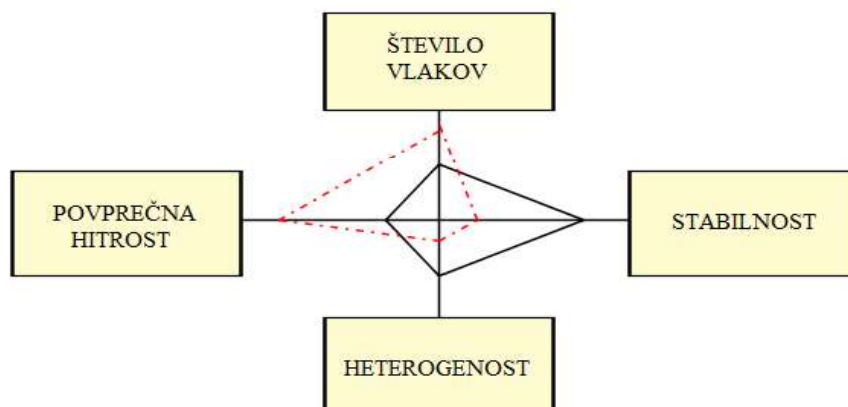
Statistično gledano je železniški promet danes drugi najpogosteje uporabljen način celinskega transporta v Evropi. Leta 2014 je bilo po njem pretovorjeno 18,4 odstotka vsega blaga v Evropi (Eurostat, 2016a).

Čeprav je mogoče z uporabo železniškega prometa transportirati skoraj vse, se uporaba le tega primarno uporablja za dobrine, kot so (Sternberg & Banks, 2006, str. 21):

- kmetijski izdelki (prevoz izdelkov in mehanizacije potrebne za obdelavo kmetijskih zemljišč),
- avtomobili,
- gradbeni material,
- kemikalije in plastika,
- električne naprave,
- gnojila,
- hrana,
- gozdne surovine: les, leseni polizdelki in izdelki,
- mineralne surovine: premog, železova ruda, fosfati, pesek, apnenec in gramoz.

Z dodatnim vlaganjem v železniško infrastrukturo se poveča zmogljivost le-te oz. celotnega omrežja, ki je vezano nanj. Zmogljivost v tem primeru sicer ne moremo opisovati kot statično količino, saj je primarno odvisna od dveh glavnih faktorjev: trenutnega stanja infrastrukture in voznega reda, ki se oblikuje glede na zahteve oz. povpraševanje na trgu. Izdelava voznega reda temelji predvsem na štirih faktorjih: število vlakov v časovni enoti, njihova povprečna hitrost, zahtevana stabilnost in heterogenost voznega reda. Kot je vidno na Sliki 6, so možne različne kombinacije intenzivnosti omenjenih štirih faktorjev (Zgonc, 2012, str. 173).

Slika 6: Bilanca zmogljivosti proge po Zgoncu



Vir: B. Zgonc, *Železniška infrastruktura*, 2012, str. 173.

2.2.2 Vzdrževanje železniške infrastrukture

Vzdrževanje predstavlja pomemben faktor zmožnosti obratovanja železniškega omrežja, saj mora le-to izpolnjevati pričakovanja v povezavi z učinkovitostjo in varnostjo. V večini primerov vzdrževanje izvaja **gospodarska javna služba**, ki po prejemu koncesije ureja vse nadaljnje aktivnosti in skrbi za vzdrževanje in s tem omogoča tekoče opravljanje in visok nivo storitev na železniškem omrežju. Vzdrževanje železniških prog lahko delimo na tri segmente (Zgonc, 2012, str. 202):

- **redno vzdrževanje:** omogoča konsistentno oz. normalno obratovalno sposobnost železniškega omrežja. Sem spadajo preventivna vzdrževanja, ki posledično lahko vodijo v popravke na posameznih enotah. Na podlagi podatkov pridobljenih iz merilnih voženj in ocen splošnega stanja zgornjega ustroja se izdela načrt za sistematično vzdrževanje, ki se nato izvaja na določeno časovno enoto;
- **investicijsko vzdrževanje:** izvaja se na daljša časovna obdobja in v veliko primerih predstavlja spremembo namembnosti delovanja. Za razliko od rednega vzdrževanja se investicijsko izvaja na daljših odsekih proge, traja dlje časa in prinaša večje spremembe;
- **vzdrževalna dela v javno korist:** sem spadajo različne nadgradnje, ki za razliko od obnove proge omogočajo višje osne obremenitve in višje dovoljene hitrosti vlakov na progah. Za razliko od prvih dveh, se ta dela izvajajo pod okriljem gospodarskih javnih služb.

2.2.3 Vpliv železniške infrastrukture na razvoj gospodarstva

Po trditvah Donaldsona (2017) je širitev **železniškega omrežja** na primeru ZDA in Indije vplivala izjemno pozitivno in sicer na tri načine:

- investiranje v železniško infrastrukturo je znatno znižalo stroške menjave blaga. Tu se ne upošteva le strošek prevoza, temveč tudi stroškovno ovrednotena tveganja kot na primer trajanje transporta, možnost poškodbe blaga in možnost nastajanja zastojev;
- izboljšana železniška infrastruktura je zvišala količino izmenjanega blaga. V kolikor gospodarstvo države ni v recesiji se količina izmenjanega blaga na železniškem omrežju poveča ob padcu stroškov. Na primeru Indije je elastičnost znašala štiri, kar pomeni, da se je ob padcu stroška železniškega prevoza za en odstotek, menjava blaga skozi le-tega povečala za štiri odstotke;
- pozitivni učinki vlaganja v železniško infrastrukturo močno zasenčijo stroške njihove vzpostavitve. V kolikor raven infrastrukture ni na najvišjem nivoju oz. je mejna koristnost vloženih sredstev relativno visoka, pozitivni učinki prevladujejo nad stroški, obenem je potrebno upoštevati tudi dodatne faktorje. Eden izmed njih je t. i. “**efekt prelivanja**,” kjer investicije v infrastrukturo s strani ene države povečajo izmenjavo blaga z drugo državo, čeprav slednja ni storila nič.

Na primeru Kitajske, ki je med letoma 1997 in 2007 izpeljala projekt nadgradnje in posodobitve železniške infrastrukture in prometa, opazimo znatno rast pretovora blaga kot tudi ljudi. Zaradi zmanjšanja trajanja potovanja in višje frekvence prevozov se je izmenjava blaga specifično med Kitajsko in državami Centralne Azije močno povečala (Xu, 2016, str. 129).

2.2.4 Financiranje železniške infrastrukture

Tradicionalni način financiranja železniške infrastrukture izhaja iz interne alokacije sredstev v državi v specifično določene proračune, namenjene izgradnji oz. nadgradnji. Obenem pa praksa vsebuje tudi primere javno-zasebnega partnerstva ter zasebnih, koncesijsko podprtih investicij podobnih kot pri cestnem prometu (Raghuram & Ravi Babu, 1999, str 18).

Poplačila morebitnih dolgov, nastalih zaradi pomanjkanja internih proračunskih zmožnosti se pokriva tudi iz pobiranja uporabnin novozgrajenih/obnovljenih transportnih poti (Damijan & Groznik, 2013, str. 52). V Sloveniji se uporabnina plačuje kot fiksni znesek na vsak kilometer, ki ga vlak opravi (Slovenske Železnice, 2017).

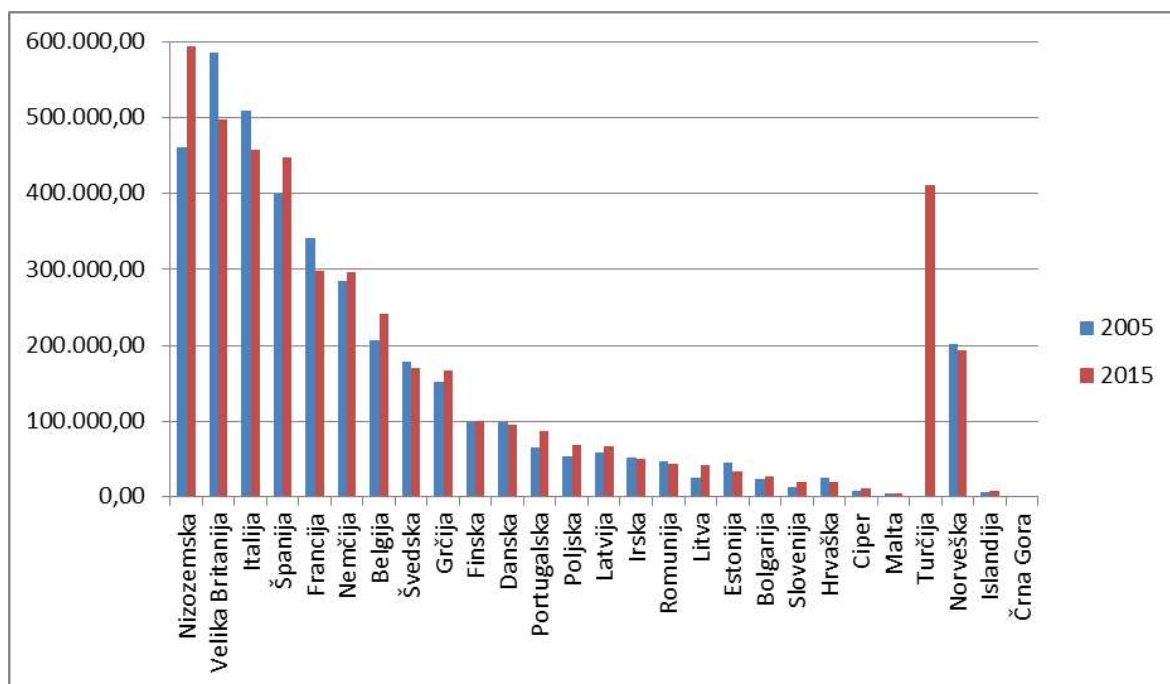
2.3 Pomorski promet

Pomorski promet definiramo kot transport tovora in ljudi čez vodo med dvema pristaniškima mestoma oz. lukama. Skupaj s cestnim in železniškim ter v nekaterih primerih rečnim prometom tvorijo komplementarno sestavljeno logistično storitev, posledično je v ta namen v prometu blaga urejena univerzalna standardizacija kontejnerskih zabojnikov, ki omogoča lahek pretovor iz enega načina transporta na drugega (Panayides, 2006, str. 4).

Tako v preteklosti kot danes se pristanišča srečujejo z neprestanim tehnološkim napredkom in z vse ostrejšimi zahtevami po optimizaciji delovanja, saj so zaradi vse večjih količin tovora na ladjah v to prisiljeni. Zaradi vse večjih ladij, ki so dandanes v uporabi in presegajo velikostna razreda Panamax in Novi Panamax, morajo konstantno dodajati in poglobljati pomole, tudi do osemnajst metrov (Tsinker, 2004, str. 1). Pri planiranju razvoja pristanišč mora le-to tesno sodelovati z državo, saj je njegovo delovanje močno odvisno od povezovalne infrastrukture v obliki ceste ali železnice. Kupci, ki blago transportirajo, imajo rajši visok nivo **celovite logistične ponudbe** med točko A in B in ne le posamičnih segmentov (Damijan & Groznik, 2013, str. 11).

2.3.1 Pretovor dobrin po pomorskem prometu

Slika 7: Pretovor blaga v evropskih pristaniščih v letih 2005 in 2015 (v tisoč ton)

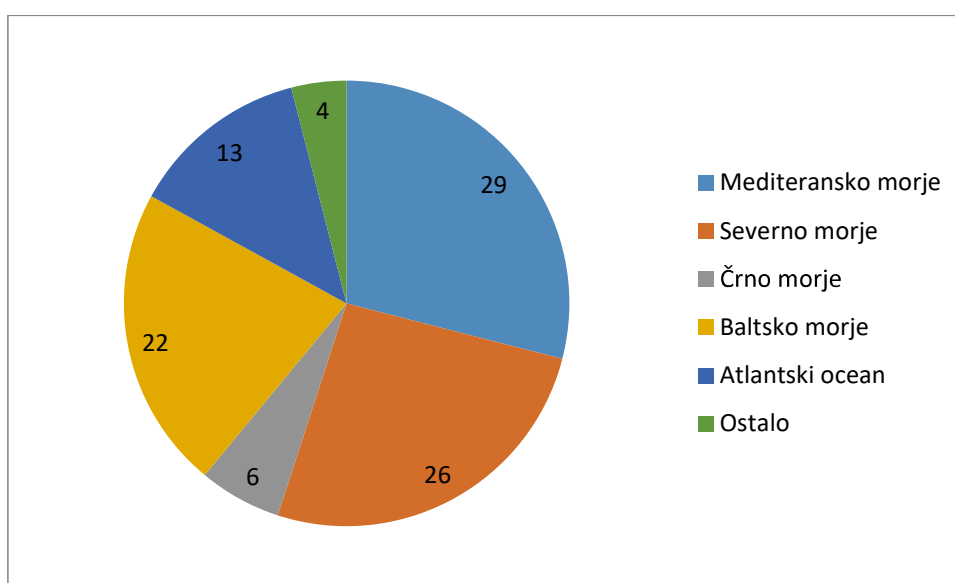


Vir: Eurostat, Sea transport of goods, 2016b.

Evropa je z 3,8 milijarde tonami pomorskega prometa v letu 2015 dosegla nov višek, saj je v primerjavi z letom 2014 pretovor blaga povečala za 1,4 odstotka. V primerjavi z letom 2009, ko je Evropo prizadel udarec gospodarske krize z največjo močjo, je pretovor večji za 10,8 odstotka. Med državami je najbolj izstopala Nizozemska, ki je v letu 2015 s skoraj 600 milijoni ton bila najbolj pomorsko aktivna država (Eurostat, 2015).

Pretovor **blaga znotraj Evrope** je v letu 2015 znašal 1,8 milijarde ton. Po količini prejetega blaga s strani ostalih evropskih držav je Mediteransko morje predstavljalo največjo ciljno destinacijo z 29 odstotki tržnega deleža, sledita mu Severno morje in Baltsko morje s 26 oz. 22 odstotki (Eurostat, 2017).

Slika 8: Pretovor blaga znotraj evropskih držav glede na ciljno destinacijo (v %)



Vir: Eurostat, Maritime transport statistics, 2017.

2.3.2 Vpliv pristanišč na mednarodno menjavo

Napredek v storitvah mednarodnega transporta je eden izmed glavnih razlogov za ohranjanje oz. nadaljevanje ekonomske globalizacije. Stroški pretovora blaga z ladjo skozi pristanišča imajo podoben vpliv kot na primer cestnine in železniške uporabnine. Le ti posledično, v določeni meri, pogojujejo uvoz in izvoz določenih specifičnih dobrin v in iz države. V primeru visokih transportnih stroškov se na strani uvoza dvigne cena uvoženih dobrin, obenem pa se na strani izvoza zmanjša dobičkonosnost domačih podjetij, v nekaterih primerih celo izguba prisotnosti na določenih trgih (Sanchez et al, 2003, str 200). Zaradi tega razloga je v državnem interesu imeti dobro urejeno pomorsko infrastrukturo oz. pristanišča. Število in namembnost tako obstoječih, kot tudi potencialnih novih pristanišč se določi ob upoštevanju štirih faktorjev (Tsinker, 2004, str. 9):

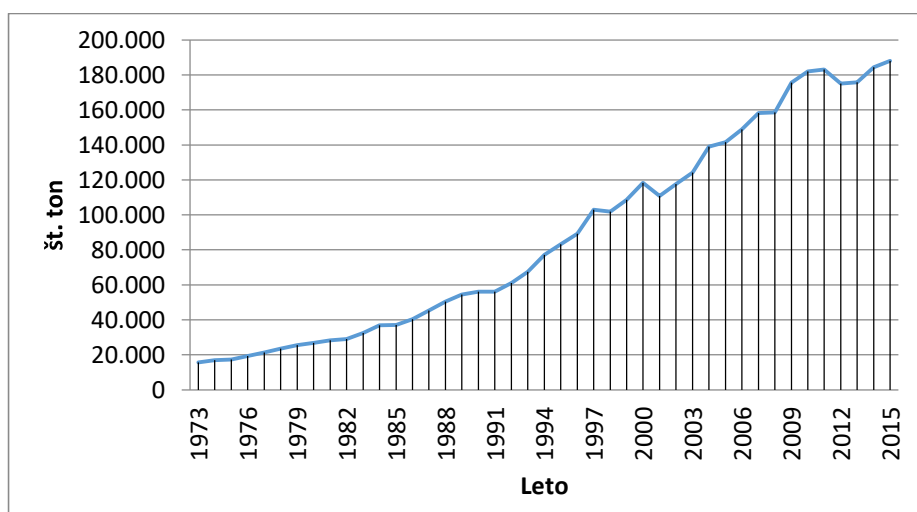
- nacionalna in regionalna razvojna politika,
- raven transportne infrastrukture v notranjosti države ter povezovalne infrastrukture,
- obstoječe zmožnosti pristanišč in potencial za razvoj,
- napoved morebitnih sprememb pretovora v prihodnosti za vsako pristanišče oz. regijo.

Ob stroških prevoza in pretovarjanja je potrebno spremljati tudi zahtevan nivo storitev ponudnikov le-teh. Zaradi spreminjajočih se zahtev, kot so na primer kar se da malo stroškov zalog, hitra dostava in podobno, se je povečal relativni delež stroškov transporta, medtem ko se je relativni delež stroškov zalog občutno zmanjšal (Sanchez et al, 2003, str. 201). Glede novih logističnih konceptov, ki postajajo v pomorskem sektorju občutno bolj pomembni so pravočasnost dobave v želji po odpravljanju zalog (angl. *Just In Time*), upravljanje brez zalog (angl. *Zero Inventory*) in koncept »od vrat do vrat« (angl. *Door to door*). Prva dva se navezujeta na osredotočenost pri minimiziranju oz. odpravljanje zalog, medtem ko tretji strmi k čim višjemu nivoju storitve za kupca (Damijan & Groznik, 2013, str 11.).

2.4 Letalski promet

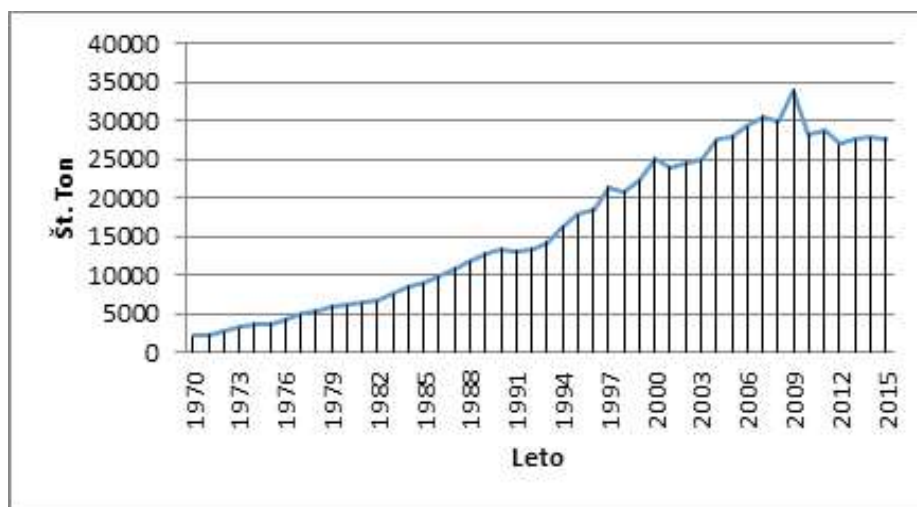
Letalski promet je izmed vseh zvrsti transporta najnovejši, saj s svojim nastankom v 20. stoletju daje nove možnosti transporta blaga in ljudi. Posebnost letalskega prometa je, da ne potrebuje posebne podlage kot se npr. cesta, tirnice ali voda, da lahko uspešno opravlja svojo dejavnost. Danes spada med najhitrejše rastoče sektorje, saj s približno pet odstotno letno rastjo pri pretovoru tako dobrin kot ljudi narekuje podvojitev aktivnosti na približno vsakih 15 let (Janić, 2009, str. 1).

Slika 9: Svetovni pretovor blaga z letalskim prometom



Vir: Worldbank, Air transport freight, 2016.

Slika 10: Pretovor blaga z letalskim prometom v Euro-območju



Vir: Worldbank, Air transport freight, 2016.

Splošni oz. komercialni letalski promet danes predstavlja največji delež v aerodromskem sektorju glede na število letal, pilotov ter pristajališč (Wensveen, 2007, str. 112). Zaradi učinkov globalizacije in globalnih migracij je letalski transport danes obravnavan kot eden izmed najpomembnejših načinov transporta predvsem ljudi, ima pa tudi relativno majhen tržni delež. Vendar to še ne pomeni, da v zadnjih desetletjih letalski pretovor blaga konsistentno ne raste. Ravno nasprotno saj je z izjemo svetovne gospodarske krize beležil stabilno več let trajajočo rast pretovora dobrin in ljudi (Worldbank, 2016).

Za razliko od ostalih načinov transporta je letalski promet v ospredju predvsem v segmentih kot so (CNF Freight Services, 2014):

- **hitrost** – predstavlja najhitrejši način transporta dobrin po svetu, saj lahko ne glede na lokacijo v večini primerov dostavi v enem dnevu;
- **varnost** – za razliko od kopenskega prometa, kjer je potrebno upoštevati promet, zastoje, nesreče in ostale ovire, je letalski promet veliko bolj predvidljiv in varen. Dlje kot dobrine potujejo do svojega cilja, večje so možnosti za nepredvidene zaplete;
- **raznolikost pošiljanja** – z letalskim prometom je možno pošiljati veliko različnih zvrsti dobrin, čeprav se v večini primerov uporablja za transport manjših in lažjih dobrin večjih vrednosti;
- **manjša verjetnost poškodbe dobrin** – ob sicer na splošno varnejšem potovanju, je pri zračnem transportu veliko manj premikanja, prestavljanja in prenatovarjanja dobrin, kar zmanjšuje verjetnost nastanka poškodb.

Ima pa tudi svojo negativne značilnosti:

- **stroški** – predstavlja najdražji način transporta dobrin. Zaradi visokih investicijskih vložkov, vzdrževalnih stroškov in ostalih faktorjev omejujejo svoje delovanje na izdelke visoke vrednosti in podjetja, ki želijo visok nivo storitve pri svojih kupcih;
- **prostorska limitacija** – vsako letalo ima možnost natovoriti določeno težo dobrin oz. zapolniti določen prostor na letalu. Nestandardno oblikovane pošiljke utegnejo zavzeti več prostora, kot le njihov volumen in bo posledično transport le-teh stal več. Podoben problem imajo manjše, a izjemno težke pošiljke, ki onemogočajo zapolnitev letala;
- **vreme** – čeprav ni nevarnosti v obliki zastojev, prometa in ostalih faktorjev, je vreme tisto, ki pogojuje letalskemu prometu, saj nanj ne moremo vplivati.

2.4.1 Vpliv letalske infrastrukture na razvoj gospodarstva

Letalski transport in nanj vezana infrastruktura predstavljata pomemben ekonomski sektor vsake države. Vzpostavitev le-te zagotavlja možnost transporta ljudi in daje priložnost svojim podjetjem za prodiranje na nove globalne trge s tem pa posledično tudi rast gospodarske aktivnosti (Oxford Economics, 2014, str. 7).

Vplive lahko razdelimo na (Air transport action group, 2004, str. 5):

- **direktne** – zaposlitve v letalskem sektorju; sem spadajo vsi posamezniki od pilotov in stevardes vse do zaposlenih v sprejemnicah. Globalno je v tem sektorju zaposlenih pet milijonov ljudi, od tega pri prevoznikih in na letališčih približno 4,3 milijona;
- **indirektne** – zaposlitve v letalski oskrbovalni verigi; približno 5,8 milijona ljudi je zaposleno v dobaviteljski ter storitveni verigi, ki spremlja razvoj in delovanje letalskega prometa. Tu upoštevamo veliko sektorjev kot na primer v energetske sektorju, dobavitelji letalskega goriva, razvijalci novih programskih rešitev, dobavitelji maloprodajnih izdelkov in podobno.

Poznamo tudi povzročilne oz. inducivne, kjer zaznamo povečanje kupne moči zaradi posameznikov, ki so zaposleni kot rezultat direktnih in indirektnih vplivov (Oxford Economics, 2014, str. 8).

Splošno gledano, vlaganje v letalsko infrastrukturo in aktivnost močno vpliva na **mednarodno menjavo blaga** in **turizem**. Na makroekonomski ravni je rezultat viden v obliki rasti BDP-ja države, rasti zaposlenosti in rasti davčnih prejemkov, kar omogoča državi nadaljnje prelivanje sredstev v druga področja. (Oxford Economics, 2014, str. 7)

3. EMPIRIČNI DEL – PREDSTAVITEV METODE RAZISKOVANJA

V okviru empiričnega dela najprej analiziram trenutne razmere v slovenski transportni industriji. Ob upoštevanju trenutnih evropskih smernic in trendov želim v ospredje postaviti za Slovenijo strateško najbolj pomembne projekte v vseh štirih obravnavanih transportnih sektorjih. Prav tako želim opozoriti na določene projekte, ki ne bi smeli spadati v visoko-prioritetni investicijski načrt Republike Slovenije.

Poleg analize znatne količine sekundarnih podatkov s strani ministrstev, fakultet, inštitutov in ostalih subjektov in posameznikov, ki so vpeti v ta sektor, sem opravil dva intervjuja na ministrstvu za infrastrukturo v želji po pridobitvi dodatnih podatkov in argumentacij pri posameznih projektih.

Sprva sem opravil daljši intervju s podsekretarjem mag. Damjanom Horvatom, ki na Ministrstvu za infrastrukturo že dvajset let deluje na Direktoratu za letalski in pomorski promet – Sektor za letalstvo.

Prav tako sem opravil še en daljši intervju z g. Žarkom Pregljem, ki trenutno deluje na Direktoratu za letalski in pomorski promet – Sektor za pomorstvo, kjer je aktivno vpet na delovanje Luke Koper. Pred tem je nekaj let preživel kot državni sekretar na Ministrstvu republike Slovenije za promet in zveze, kjer je deloval na sektorju za ceste. V preteklosti je deloval tudi kot član nadzornega sveta pri Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju DARS).

Na podlagi pridobljenih informacij sem nato izdelal investicijski model po posamičnih transportnih sektorjih za strateško najbolj problematične in pomembne odseke v Republiki Sloveniji. Opisal sem problematiko posamičnega odseka, vire financiranja in definiral časovnico za pripravo dokumentov, pričetek izvedbe del in njihov zaključek. V nekaterih primerih sem izrazil nasprotovanje do izvedbe določenih projektov, za katere sem z racionalno podanimi argumenti menil, da niso potrebni. Pri določanju rokov za doseganje posamičnih ciljev pri projektih sem si pomagal s primerjavo podobnih projektov v preteklosti, na določena pa sem dobil odgovor pri g. Preglju.

3.1 Analiza trenutnega stanja prometa blaga in transportne strukture v Sloveniji

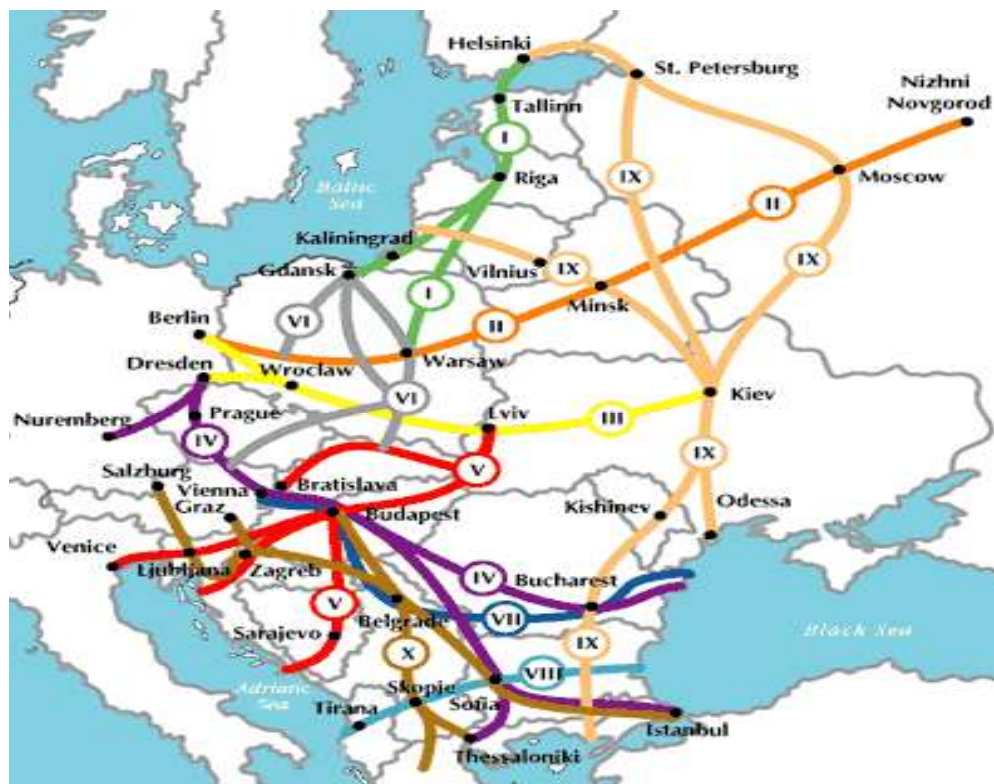
Slovenija ima s svojo geografsko lego dobre možnosti za razvoj svoje prometne infrastrukture. Položaj ob severnem koncu Jadranskega morja predstavlja iztočnico za pretovor ladijskega prometa na cestnega in železniškega v severno, srednjo in vzhodno Evropo. Rezultat tega je najhitreje rastoča luka na severnem Jadranu – Luka Koper (Groznik & Damijan, 2013. str. 1).

Od leta 1991 naprej, ko so bili v Pragi na pan-evropski konferenci določeni **pan-evropski koridorji** z namenom povečanja menjave blaga med zahodno in vzhodno Evropo, je Slovenija zasedla pomemben strateški položaj s svojo lego tako na petem kot tudi desetem pan-evropskem koridorju (Hanžič & Cesnik, 2014). V Sloveniji se je za obdobje od 2007 do 2013 v skladu z nacionalnim strateškim okvirjem prioriteto obravnaval peti, vse-evropski koridor. Rezultat takega prioritiziranja je viden v poudarjanju pomembnosti gradnje drugega tira na relaciji Divača-Koper (Godec & Jurše, 2010, str. 374)

Iz slike 11 vidimo potek tako petega, kot tudi desetega pan-evropskega koridorja:

- **V. panevropski koridor:** Benetke – Trst – Koper – Ljubljana – Maribor – Budimpešta – Uzhhorod – Lvov.
- **X. panevropski koridor:** Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Veles – Solun.

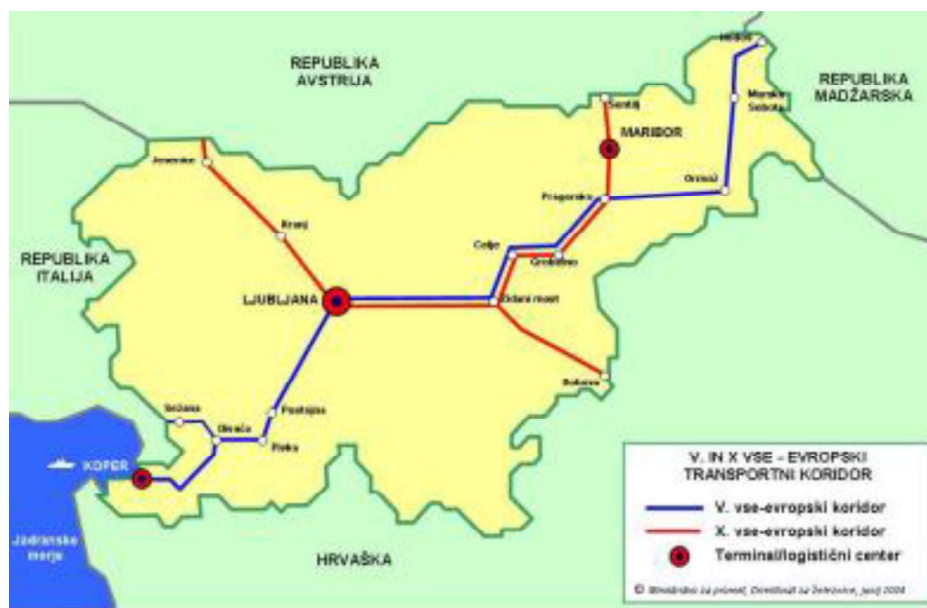
Slika 11: Potek vseh desetih pan-evropskih transportnih koridorjev



Vir: K. Hanžič & S. Cesnik, Projekti in razvoj slovenske železniške infrastrukture, 2014.

Potek obeh panevropskih koridorjev skozi Slovenijo ter nanj vezanih terminalov in logističnih centrov je viden na Sliki 12.

Slika 12: Potek petega in desetega pan-evropskega koridorja skozi Slovenijo



Vir: A. Godec & L. Jurše, *Evropski prometni koridorji preko Republike Slovenije in nova železniška proga Divača-Koper*, 2010, str. 374.

TEN-T vseevropsko prometno omrežje je bilo vzpostavljeno z januarjem 2014, ko se je Evropska Unija odločila vzpostaviti novo mednarodno infrastrukturno transevropsko transportno politiko imenovano TEN-T (angl. *Trans-European Transport Network*). Namen nove ureditve je izboljšati povezave med državami članicami Evropske unije, odpraviti ozka grla v koridorjih ter spodbuditi tehnične posodobitve za vsesplošni dvig standardov železniškega prometa. V ta namen bo do leta 2030 namenjenih 700 milijard evrov javnega in zasebnega kapitala za investiranje v najbolj pomembne povezave in ozka grla (Evropska komisija, 2016).

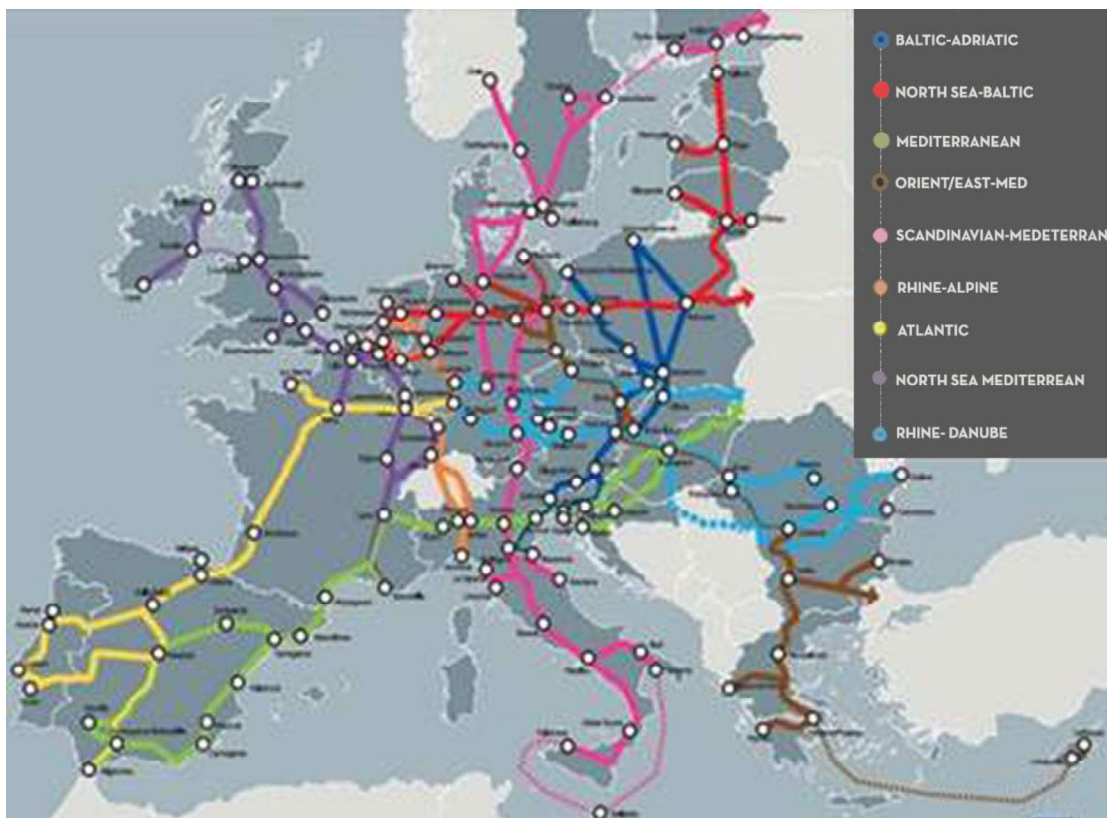
Do leta 2050 želi EU razviti čim bolj konkurenčen, trajnostno naravnan in inovativno celovit prometni sistem. V želji po doseganju zastavljenih ciljev je treba povezati cestni, železniški in zračni, kot tudi pomorski in celinsko plovni promet, saj lahko le tako zagotovijo boljšo mobilnost tako blaga kot oseb in boljšo gospodarsko, socialno in teritorialno povezanost EU. V ta namen je EU podprla projekt TEN-T s sredstvi iz kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj ter s posojili Evropske investicijske banke (Prosen, 2012, str. 1).

Predlog TEN-T omrežja predvideva dva nivoja vzpostavitve. Najprej je definirano t. i. jedrno omrežje, ki predstavlja ozko omrežje in iz obstoječih smernic in načrtov vključuje prednostne projekte. Implementacija tega nivoja naj bi se končala do leta 2030, medtem ko naj bi ostali projekti, ki ne spadajo v ozko omrežje bili zaključeni do leta 2050 (Groznič & Damijan, 2013, str. 4).

Prenovljeno osrednje oz. ozko omrežje, vzpostavljeno do leta 2030 bo vključevalo (Prosen, 2012, str 1):

- približno 15.000 kilometrov železniških tirov, posodobljenih za vožnjo hitrih vlakov,
- 37 ključnih letališč, ki bodo z železniškim transportom povezana z večjimi mesti,
- 83 glavnih evropskih pristanišč, ki bodo imela na voljo cestne in železniške povezave,
- 35 drugih čezmejnih projektov, ki bodo zmanjševali vpliv ozkih grl.

Slika 13: Potek vse-evropskega TEN-T omrežja



Vir: Evropska komisija, New EU infrastructure policy, 2013.

Slovenija je znotraj **TEN-T omrežja** vključena v t. i. Sredozemski koridor, ki se na zahodu prične v mestu Algeciar, potuje mimo Madrida, Barcelone, Lyona in Torina do Kopra. Nato mimo Ljubljane in Maribora nadaljuje pot proti Budimpešti in Ukrajini. Iz slike 14 je prav tako razviden potek koridorja Baltik-Jadran, ki pa se bo izognil Sloveniji. Le-ta bo ob prihodu v Gradec nadaljeval pot mimo Celovca, Beljaka, zaobšel Slovenijo po zahodni strani in se spustil južno do treh italijanskih pristanišč: Trst, Benetke in Ravenna. S tem se tudi močno omeji potencial nadaljnje rasti pretovora v Luki Koper (Prosen, 2012, str. 4). Potek obeh omenjenih koridorjev je viden na Sliki 14.

Slika 14: Potek Sredozemskega in Baltsko-Jadranskega koridorja



Vir: M. Prosen, 2012, Slovenija na sečišču koridorjev, str. 4.

Projekti, ki so v Sloveniji vključeni v t. i. **jedrno TEN-T omrežje** in predstavljajo posledično prioriteto postavljene projekte, ki morajo biti implementirani do leta 2030 so (Groznik & Damijan, 2013, str. 5):

- celotni prometni križ, razen os od letališča Jože Pučnik, ki potuje mimo Jesenic in Avstrije do Münchna,
- dve jedrni multimodalni logistični platformi, ki se bosta nahajali v Kopru in Ljubljani,
- pristanišče Luka Koper, ki je določeno kot jedrno pristanišče,
- letališče Jožeta Pučnika v Ljubljani,
- čezmejno jedrno vozlišče za vzpostavitev povezave z zahodnim Balkanom, postavljeno na lokaciji Obrežje-Dobova.

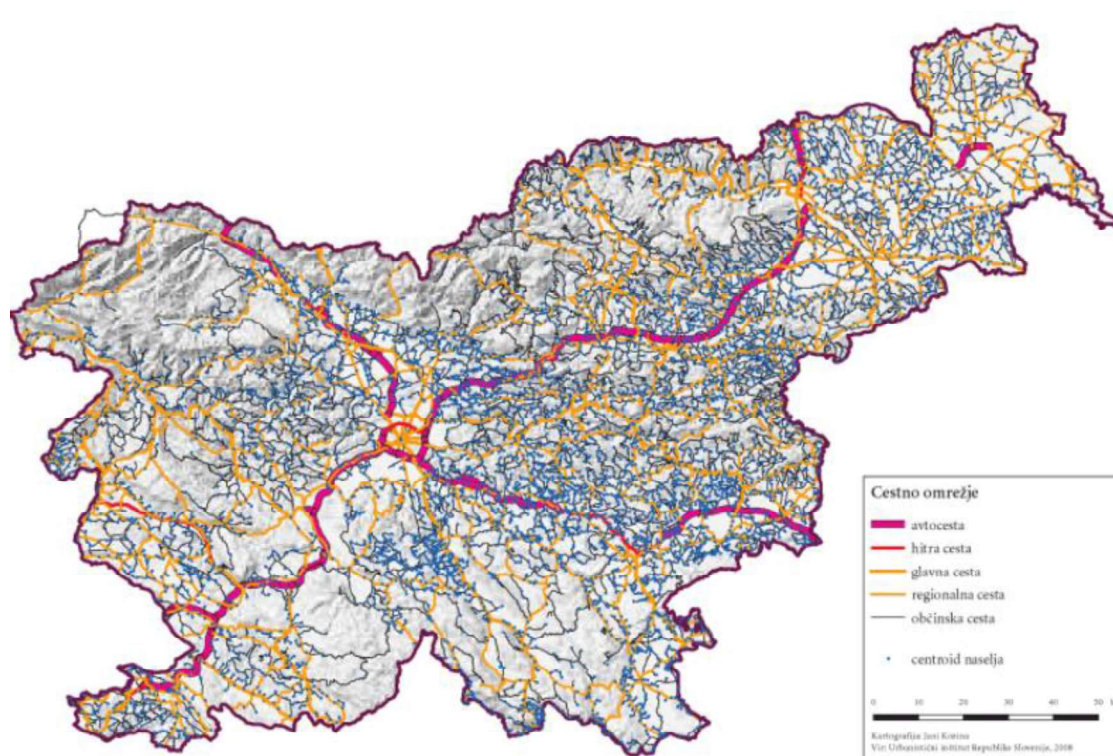
Ostali projekti v Sloveniji, ki pa spadajo v t. i. **celovito TEN-T omrežje** pa so:

- avtocestni in železniški odsek od letališča Jože Pučnik Ljubljana,
- multimodalna logistična platforma Maribor,
- letališči Edvarda Rusjana Maribor in Portorož,
- avtocestna odseka Ptuj-Gruškovje ter Novo Mesto-Metlika.

3.1.1 Cestni promet in infrastruktura v Sloveniji

V Sloveniji se cestna infrastruktura oz. javne ceste delijo v dve skupini - **državne** in **občinske** ceste (Ministrstvo za infrastrukturo, 2013). V sektorju državnih cest je v skladu z zakonom o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju DARS) (ZDARS-1, Uradni list RS št. 97, dne 3. december 2010) družba DARS d.d. pooblaščenca za izgradnjo in vzdrževanje v skladu z Nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, le-to pa izvaja kot samostojni subjekt s svojim proračunom. Posledično je nanj bila prenesena vsa že zgrajena in še nedokončana infrastruktura, kot tudi vsi obstoječi dolgovi, ki so bili najeti za financiranje le-te (Groznič & Damijan, 2013, str 20).

Slika 15: Slovensko cestno omrežje



Vir: Ministrstvo za infrastrukturo, Javne ceste december 2013, 2014.

Leta 2014 je družba DARS d.d. upravljala s približno 770 kilometri ceste (skupaj s priključki), od tega je bilo 677 kilometrov avtocest ter 93 kilometrov hitrih cest. Pod upravljanjem Direkcije za infrastrukturo je bilo 5.954 kilometrov glavnih in regionalnih cest, medtem ko je bilo pod upravo občin oz. občinskih cest 32.150 kilometrov lokalnih cest in javnih poti. Skupno je bilo leta 2013 v Sloveniji na razpolago voljo 38.874 kilometrov cest (Ministrstvo za infrastrukturo, 2013).

Cestni blagovni prevoz v Sloveniji se je v zadnjih letih občutno povečal, saj so prevozniki zaradi zastarele in slabo pretočne železniške infrastrukture prisiljeni uporabljati cestno infrastrukturo. Če primerjamo količino opravljenih tonskih kilometrov med letoma 2007 in 2016, ki sta vidni na tabeli 1, ugotovimo, da se je le ta povečala za približno 36,3 odstotka glede na leto 2007, ko je Slovenija postala članica EU (Statistični urad Republike Slovenije, 2017).

Tabela 1: Cestni blagovni prevoz v Sloveniji (v tonskih kilometrih)

Obdobje	Količina opravljenih tonskih kilometrov	Rast/padec glede na predhodno leto
2004	9006,6	
2005	11032,4	22,49%
2006	12112,1	9,79%
2007	13733,9	13,39%
2008	16260,7	18,40%
2009	14762	-9,22%
2010	15931	7,92%
2011	16438	3,18%
2012	15887,9	-3,35%
2013	15905	0,11%
2014	16272,3	2,31%
2015	17921,5	10,14%
2016	18715,3	4,43%

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Cestni blagovni prevoz, 2017.

Obremenjenost cest se določa po kriteriju vezanim na povprečnem letnem dnevnem prometu (v nadaljevanju PLDP). Ceste, kjer PLDP presega mejno obremenjenost, ki znaša 50 odstotkov kapacitete le-te, so občutno bolj izpostavljene gnečam in nesrečam. V veliko primerih do težav in zastojev pride, ko se lokalna cesta z relativno nizkim PLDP-jem priključi na avtoceste in hitre ceste, ki imajo občutno višji PLDP. Pri obremenjenosti ceste delimo na tri kategorije (DARS, 2014):

- avtoceste in hitre ceste – kapaciteta 66.000 vozil/dan, mejna obremenjenost 33.000 vozil/dan,
- glavne ceste – kapaciteta 30.000 vozil/dan, mejna obremenjenost 15.000 vozil/dan,
- regionalne ceste – kapaciteta 20.000 vozil/dan, mejna obremenjenost 10.000 vozil/dan.

Ceste oz. odseki, kjer PLDP presega mejno obremenjenost in se približujejo oz. presegajo kapaciteto ceste in predstavljajo problematične točke v prihodnosti so leta 2014 bile:

- Ljubljanski obroč:
 - odsek zahodna ljubljanske obvoznice A2 Brdo-Kozarje - PLDP 70.380,
 - odsek severne ljubljanske obvoznice H3 Savlje-Industrijska cona Šiška – PLDP 63.842,
 - odsek južne ljubljanske obvoznice A1 Peruzzijska-Barjanska – PLDP 62.966,
 - odsek vzhodne ljubljanske obvoznice A1 Litjska – Malence – PLDP 58.900.
- Primorska cesta A1:
 - odsek Brezovica-Vrhnika – PLDP 57.475
- Štajerska avtocesta A1:
 - odsek Domžale-Šentjakob – PLDP 51.264.
- Gorenjska cesta A2:
 - slovensko-avstrijski enocevni predor Karavanke – PLDP 8.456
- Obalna hitra cesta H5:
 - odsek Bertoki-Koper – PLDP 36.820.

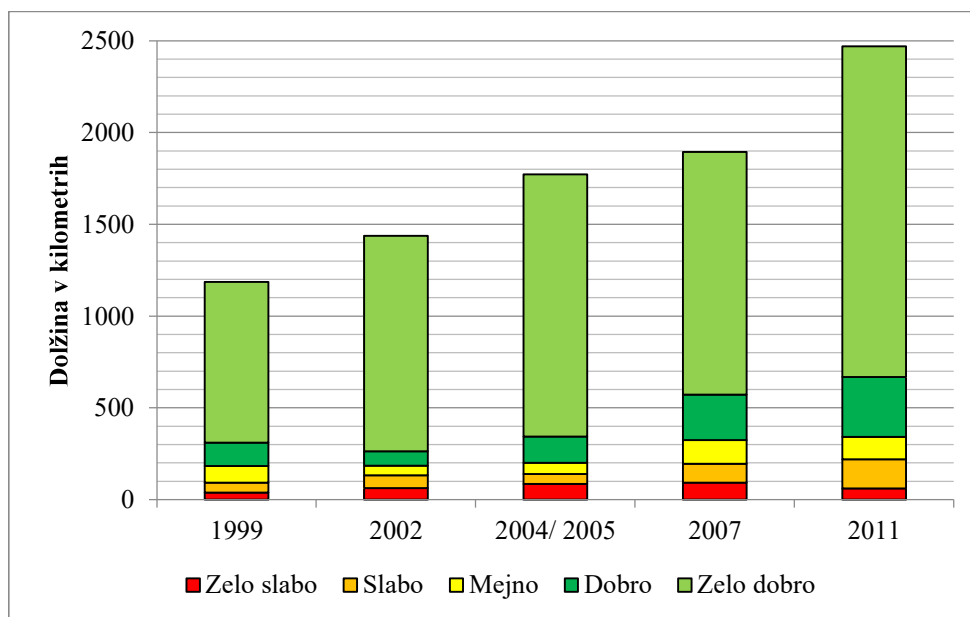
Rezultat skozi leta vse večje obremenjenih slovenskih cestnišč je viden predvsem na pregledu **stanja prometnih pasov avtocest** na podlagi vizualnega ocenjevanja, kjer izstopa predvsem v zadnjem desetletju rast absolutne dolžine cest, ki se uvrščajo v kategorije mejno, slabo in zelo slabo. Obenem je moč razbrati, da relativni delež teh cest ne raste, kar pa še ne pomeni, da ni treba opraviti večja vlaganja v obnovo cestnišč (Groznik & Damijan, 2013, str. 21).

Tabela 2: Stanje in dolžina prometnih pasov na avtocestah na podlagi vizualnih ocen (v kilometrih in relativnih deležih znotraj leta)

	1999	2002	2004/ 2005	2007	2011
Zelo slabo	38,45 (3,3%)	63,8 (4,4%)	86,52 (4,9%)	92,78 (4,9%)	61,65 (2,5%)
Slabo	54,75 (4,6%)	69,35 (4,8%)	53,37 (3,0%)	103,56 (5,5%)	157,93 (6,4%)
Mejno	90,1 (7,6%)	52,3 (3,6%)	61,83 (3,5%)	129 (6,8%)	122 (4,9%)
Dobro	127,2 (10,7%)	77,8 (5,4%)	142,26 (8,0%)	247,56 (13,1%)	325,97 (13,2%)
Zelo dobro	876,2 (73,8%)	1174,6 (81,7)	1428,2 (80,6%)	1321,3 (69,7%)	1802,33 (73,0%)

Vir: A. Groznik, & J. Damijan, *Resolucija o razvoju slovenske logistike in transportne infrastrukture*, 2013, str. 21.

Slika 16: Stanje in dolžina prometnih pasov na avtocestah na podlagi vizualnih ocen



Vir: A. Groznik & J. Damijan, *Resolucija o razvoju slovenske logistike in transportne infrastrukture*, 2013, str. 21.

3.1.2 Železniški promet in infrastruktura v Sloveniji:

Slovenija je v zadnjih desetletjih prioriteto obravnavala predvsem gradnjo in razvoj cestne infrastrukture, medtem ko je železniška infrastruktura bila skoraj zanemarjena. Če pogledamo podatke med 1993 in 2013, vidimo, da je v tem času bilo zgrajenih kar 412 kilometrov avtocest in le 27 kilometrov železniških tirov. Edini realizirani projekt v tem času je bila vzpostavitev enotirne proge med Mursko Soboto in Hodošem, s katero je Slovenija vzpostavila povezavo z Madžarsko ter posledično povezala celotni Mediteranski koridor, kjer bo v prihodnosti verjetno potrebno zgraditi še drugi tir v želju po doseganju dvotirne kapacitete na relaciji Italija/Koper – Divača – Ljubljana – Zidani most – Pragersko – Hodoš (Groznik & Damijan, 2013, str 31).

Danes imamo v Sloveniji skupno 1.207,7 kilometrov prog, od tega 333,5 kilometra dvotirnih ter 874,2 kilometra enotirnih. Skupna dolžina tirov znaša 1.541,1 kilometra. Potek posamičnih prog je viden na Sliki 16 (Slovenske železnice, 2017).

Slika 17: Potek slovenskih železniških prog glede na število tirov



Vir: Slovenske železnice, Program omrežja, 2017.

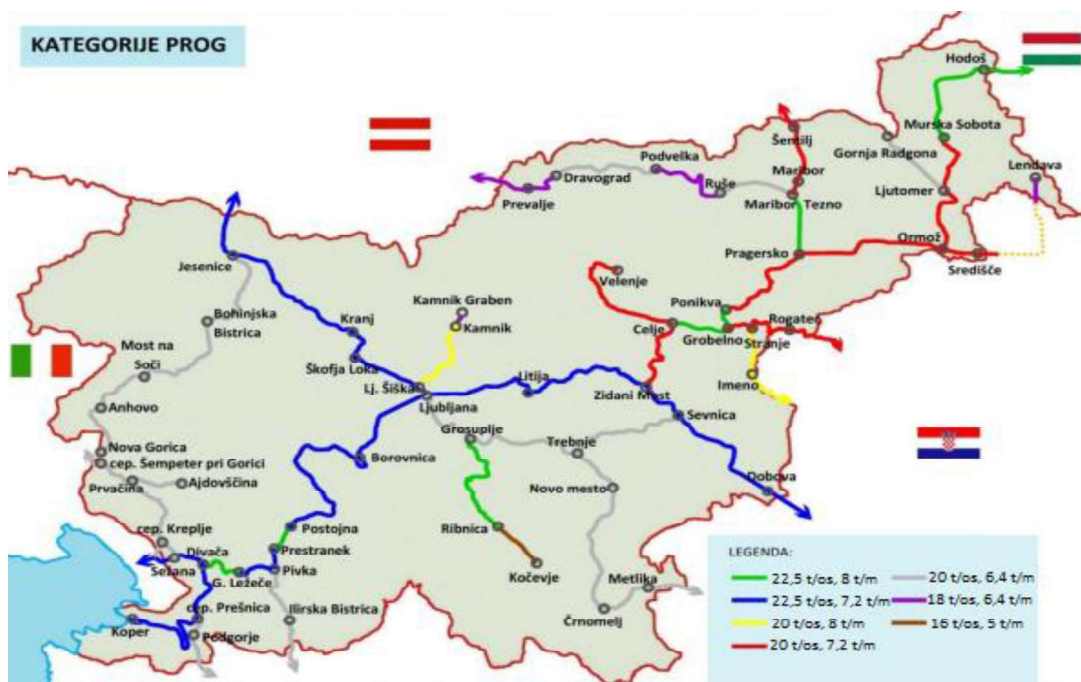
Proge delimo po pomembnosti na glavne in regionalne. Med glavne spada celoten del sredozemskega koridorja od Trsta/Kopra do Hodoša, odsek Zidani Most-Dobova, odsek Ljubljana-Jesenice, odsek Pivka-Ilirska Bistrica ter odsek Pragersko-Šentilj. Vse ostale proge spadajo pod regionalne (Slovenske železnice, 2017).

Zgornji ustroj: Zgornji ustroj železniške proge je sestavljen iz tirnic, pritrdilnega in veznega pribora, pragov ter tirne grede s tamponskim slojem. Na zgornjem delu ustroja se odpravlja precejšen del napak na tirih s katerimi se upočasnjuje obraba materiala. Omogoča tudi dopustno osno obremenitev proge. Iz podatkov je razvidno da ima dobrih 95 odstotkov vseh prog nosilnost 20 ton/os ali več. V Sloveniji poznamo sicer štiri različne osne obremenitve (Slovenske železnice, 2017):

- 16 ton/os – 12,7 km oz. 1 odstotek vseh prog,
- 18 ton/os – 47,3 km oz. 3,9 odstotka vseh prog,
- 20 ton/os - 682 km oz. 56,6 odstotka vseh prog,
- 22,5 ton/os – 466,1 km oz. 38,6 odstotka vseh prog.

Osne obremenitve posamičnih odsekov na slovenskem železniškem omrežju je mogoče videti na Sliki 18.

Slika 18: Največja dovoljena osna in dolžinska obremenitev prog v Sloveniji



Vir: Slovenske železnice, Program omrežja, 2017.

Zahteve TEN-T za železniško omrežje: V skladu z zahtevami TEN-T omrežja so bili postavljeni minimalni standardi, ki jih morajo izpolnjevati železniško omrežje, ki leži na koridorju (Groznik & Damijan, 2013, str 44):

- železniška infrastruktura mora biti interoperabilna, kar pomeni, da je na voljo vsem subjektom v EU, obenem pa medsebojno povezana na ravni informacijskih in komunikacijskih sistemov med upravljalci in prevozniki,
- proge morajo biti opremljene z **evropskim sistemom za železniško upravljanje** (v nadaljevanju **ERTMS/ECTS sistemom**). Sistem predstavlja nov skupen digitaliziran signalizacijski sistem, ki bi povečal konkurenčnost tovarnega in potniškega železniškega prometa, obenem pa bi predstavljal tehnološki preskok številnih obstoječih sistemov (Evropski parlament, b.l.),
- proge, ki ležijo na omrežju morajo biti v celoti elektrificirane. Na progi sredozemskega koridorja v Sloveniji je trenutno elektrificirana celotna pot, z letom 2016 tudi do nedavno še ne-elektrificiranega odseka Pragersko-Hodoš (Sl. železnice, 2017, str. 32).
- osna obremenitev prog mora dosegati 22,5 ton/os. V tem primeru bo treba nadgraditi odseke Divača-G.Ležeče, Zidani Most-Celje ter Ponikva-Murska sobota, kar je razvidno na Sliki 18 (Sl. železnice, 2017, str. 30),
- infrastruktura mora omogočati doseganje hitrosti vsaj 100 km/h za tovarne vlake, medtem ko naj bi potniški dosegali hitrosti do 160 km/h,
- infrastruktura mora omogočati vožnjo vlakov, ki v dolžino merijo 750 metrov,

- največji dovoljen nagib nivelete za nove proge je 12,5 milimetra/meter,
- nadziranje in zmanjšanje hrupa,
- proge na TEN-T omrežjih morajo imeti vso potrebno opremo za vstopanje in izstopanje potnikov ter natovarjanje in raztovarjanje tovora. Opremljene morajo biti prav tako z zadostnim številom logističnih platform ter tovarnimi terminali.

3.1.2.1 Železniški blagovni prevoz

Prevoz blaga je po prvotnem šoku gospodarske krize sicer v povprečju naraščal, saj se je zvišala količina pretovorjenih ton blaga in količina opravljenih tonskih kilometrov. Po vrstah blaga prednjači predvsem kategorija »Drugo blago«, ki predstavlja predvsem prevoz nedoločljivega blaga v zabojnikih ter mešane vrste blaga, saj so ti leta 2015 predstavljali 30,4 odstotni delež vsega prevoza. Sledi prevoz rud in kamnin – 19,5 odstotni delež, premog plin, nafta in derivati – 19,1 odstotni delež ter kmetijski, gozdarski in ribiški proizvodi s 9,3 odstotnim deležem.

Tabela 3: Notranji in mednarodni železniški pretovor blaga v Sloveniji med letoma 2004 in 2015 (v tonah in tonskih kilometrih)

Leto	Tone (1000)	Sprememba (v %)	Tonski kilometri (mio.)	Sprememba (v %)
2004	16.193		3.149,3	
2005	16.344	0,93	3.244,9	3,04
2006	17.052	4,33	3.372,7	3,94
2007	17.575	3,07	3.602,8	6,82
2008	17.271	-1,73	3.520,1	-2,30
2009	13.774	-20,25	2.817,0	-19,97
2010	16.234	17,86	3.420,6	21,43
2011	17.024	4,87	3.752,3	9,70
2012	15.828	-7,03	3.469,7	-7,53
2013	17.156	8,39	3.798,7	9,48
2014	17.989	4,86	4.110,1	8,20
2015	17.832	-0,87	4.174,8	1,57

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Železniški transport, 2015.

3.1.2.2 Železniški potniški prevoz

Pri potniškem prevozu vidimo drugačno sliko kot pri blagovnem, saj sta se število prepeljanih potnikov in količina opravljenih potniških kilometrov v povprečju zmanjševala in sta leta 2015 znašala manj kot pa leta 2004. Razlog za pomanjkanje rasti je mogoče iskati predvsem na pomanjkanju novih investicij, neusklajenih vozniških redov in preusmeritvah dnevnih migracij na avtobuse ali osebne avtomobile (Statistični urad Republike Slovenije, 2015).

Tabela 4: Notranji in mednarodni prevoz potnikov po slovenskih tirih med letoma 2004 in 2015 (v številu potnikov in potniških kilometrih)

Leto	Potniki (1000)	Sprememba (v %)	Potniški kilometri (mio.)	Sprememba (v %)
2004	14.835		763,6	
2005	15.742	6,11	776,6	1,70
2006	16.131	2,47	793,2	2,14
2007	16.123	-0,05	812,3	2,41
2008	16.661	3,34	834,1	2,68
2009	16.355	-1,84	840,2	0,73
2010	16.220	-0,83	813,4	-3,19
2011	15.744	-2,93	773,2	-4,94
2012	15.512	-1,47	741,7	-4,07
2013	16.420	5,85	760,3	2,51
2014	14.837	-9,64	696,7	-8,37
2015	14.558	-1,88	709,3	1,81

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Železniški promet, 2015.

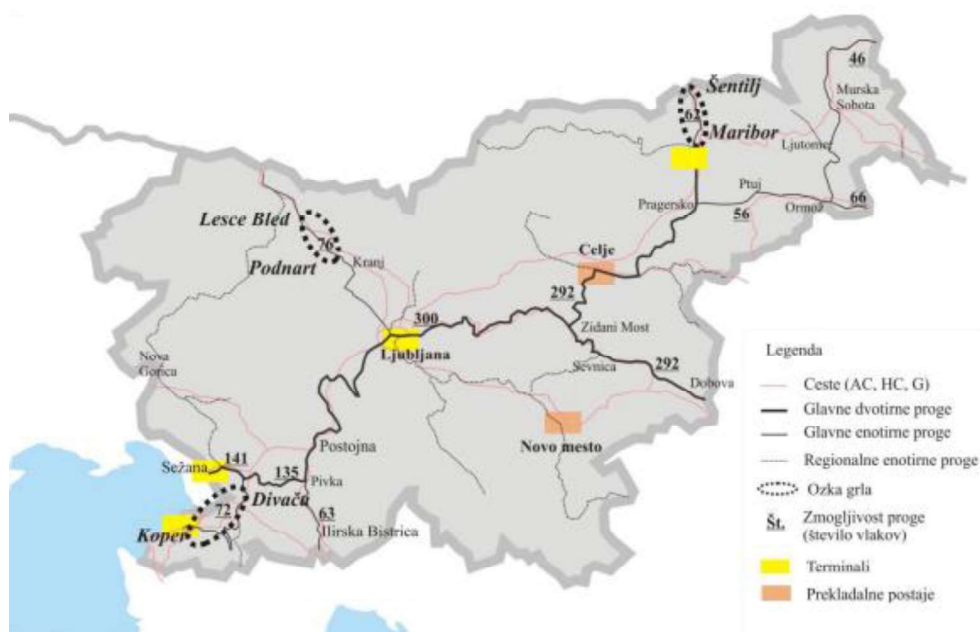
3.1.2.3 Napoved prometa ter ocene zasičenosti posamičnih prog na slovenskem železniškem omrežju

Po mnenju Groznika in Damijana (2013, str. 40) je pri upoštevanju rasti BDP-ja, rasti pretovora v Luki Koper in splošne rasti uporabe železniškega transporta, v Sloveniji možno napovedati prihodnjo zasičenost posameznih odsekov. Trenutno stanje slovenskega železniškega omrežja omogoča prevzemanje 22 milijonov ton. Po njunih napovedih naj bi že leta 2030 količina pretovora znašala 35 milijonov ton, medtem ko naj bi do leta 2050 ta številka znašala 50 milijonov. V kolikor se v bližnji prihodnosti železniška infrastruktura ne bo posodabljala in nadgrajevala, bo Luka Koper prisiljena zaustaviti svoj razvoj oz. rast, obenem pa bomo priča tudi močnemu zaviranju logističnega sektorja v Sloveniji.

Z vidika zmogljivosti so problematične predvsem enotirne proge in sicer (Prometni inštitut Ljubljana, 2010, str. 82):

- celoten odsek Koper-Divača, kjer je v načrtu dograditev drugega (dvojnega) tira,
- odsek Podnart-Lesce Bled na relaciji Ljubljana-Jesenice,
- odsek Maribor-Šentilj na relaciji Pragersko-Avstrija,
- odsek Pragersko-Murska Sobota, ki v letu 2016 še vedno ni bil elektrificiran. Trenutno je promet na tem odseku še skromen, vendar je potrebno upoštevati, da je to enotirna proga, ki leži na Sredozemskem koridorju.

Slika 19: Zmogljivosti prog posamičnih odsekov ter ozka grla v Sloveniji



Vir: Prometni inštitut Ljubljana d.o.o., Študija razvoja oprtnega prevoza v Republiki Sloveniji, 2010, str. 82.

3.1.3 Pomorski promet in infrastruktura v Sloveniji

V Sloveniji imamo zaradi kratke obale (43 kilometrov) danes v obratovanju le Luko Koper, ki pa zaradi dobrega položaja predstavlja atraktiven prehod ladijskega prometa na evropska tla proti severu in vzhodu.

Luka Koper d.d. je sicer podjetje, ki ima od leta 2008 z Republiko Slovenijo sklenjeno 35-letno koncesijsko pogodbo za vodenje vseh pristaniških dejavnosti, vzdrževanje infrastrukture, razvoj in nadaljnje investicije. Posledično je v večinski lasti Republike Slovenije (51 %), medtem ko imajo deleže v njej tudi Slovenski državni holdig 11,13 %, KD Skladi d.o.o. 4,98 % in Mestna občina Koper 3,14 % (Luka Koper, 2017a).

Območje pristanišča danes obsega 274 hektarjev kopenskih površin, na katerih je možno opraviti 28 ladijskih privezov. Posledično je moč opravljati dejavnosti kot so (Luka Koper, 2016, str. 20):

- storitve zbirnega in distribucijskega centra za vse blagovne skupine,
- sortiranje, paletiranje, tehtanje, označevanje in druge podobne storitve,
- upravljanje območja pristanišča,
- ponudba integriranih logističnih rešitev.

Trenutno sta na voljo dva pomola, medtem ko se pripravljajo načrti za gradnjo tretjega pomola na severnem delu Luke, ki bi še dodatno okrepil storitvene kapacitete luke. Prav tako se načrtuje poglobljanje bazenov ter podaljševanje prvega in drugega pomola (Groznič & Damijan, 2013, str. 18).

V lasti ima luka tudi nekaj drugih podjetij z namenom opravljanja različnih logističnih dejavnosti. V 100-odstotni lasti ima naslednja podjetja: Luka Koper INPO d.o.o., Adria Terminali d.o.o., Logis Nova d.o.o. in Adria investicije d.o.o. Prav tako ima 68,13-odstotni delež v podjetju TOC d.o.o. in polovični lastniški delež v podjetjih Adria Transport, AdriaFin in Avtoservis (Luka Koper, 2017b).

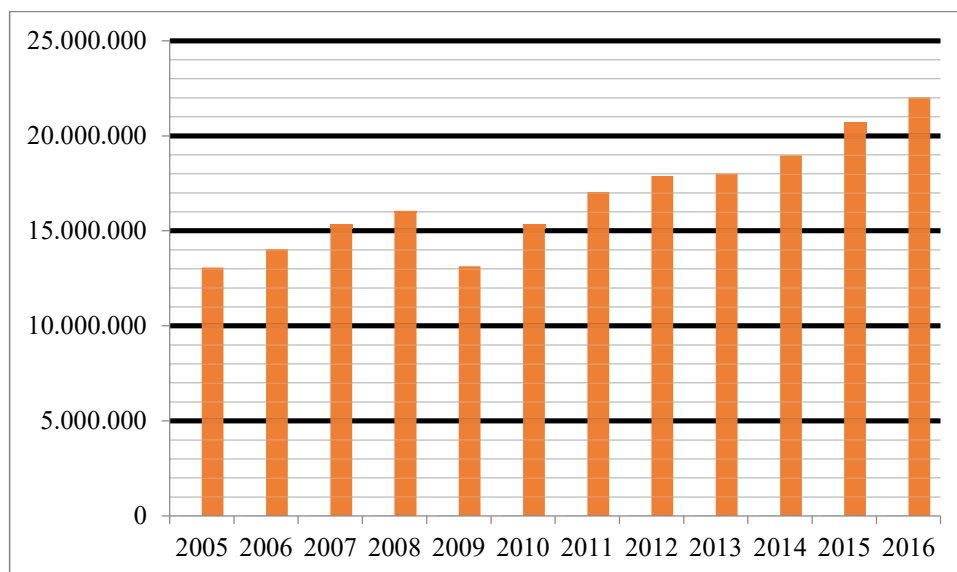
Pretovor v Luki Koper je v zadnjih letih z izjemo leta 2009 močno naraščal. Leto 2009, ko je zaradi globalne gospodarske krize luka zabeležila padec pretovora, je bilo zadnje pred novim hitrim vzponom, kjer so nato leta 2014 so presegli mejo 18 milijonov ton, leta 2015 20 milijonov ton in nazadnje leta 2016 mejo 22 milijonov ton. Podatki sami prikazujejo konkurenčni položaj Luke Koper in njen potencialni nadaljnji razvoj, saj je od leta 2009 naprej povprečna letna rast pretovora znašala 7,75 odstotka. Ob upoštevanju teh podatkov lahko Luki Koper napovedujemo znatno rast tudi v prihodnosti, vendar le če bo imela na voljo vso potrebno komplementarno transportno infrastrukturo (Luka Koper, 2016, str. 32).

Tabela 5: Skupni pretovor med letoma 2005 in 2016 v Luki Koper (v tonah)

Leto	Ladijski pretovor (v tonah)	Sprememba (v %)
2005	13.066.102	
2006	14.030.732	7,38
2007	15.362.979	9,50
2008	16.050.448	4,47
2009	13.143.620	-18,11
2010	15.372.043	16,95
2011	17.051.134	10,92
2012	17.880.687	4,87
2013	17.999.662	0,67
2014	18.965.351	5,37
2015	20.711.872	9,21
2016	22.010.652	6,27

Vir: Luka Koper, Letno poročilo 2015, 2016.

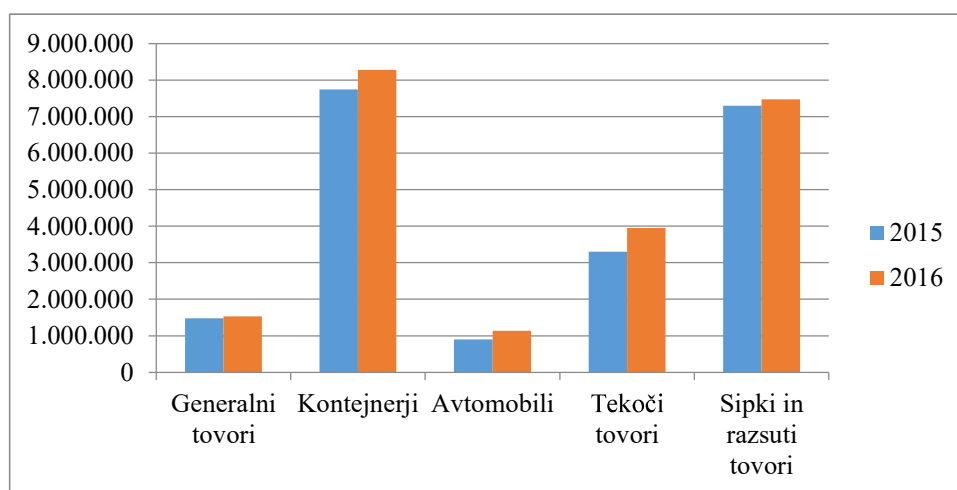
Slika 20: Skupni pretovor med letoma 2005 in 2016 v Luki Koper (v tonah)



Vir: Luka Koper, Letno poročilo 2015, 2016.

Pretovor po različnih blagovnim skupinah v Luki Koper je v večji meri skoncentriran na pretovor kontejnerjev ter pretovor sipkega in razsutega tovora. Vse bolj se povečuje tudi pretovor avtomobilov, saj je v primerjavi z letom 2015 povečal za 26 odstotkov in je znašal 1,14 milijonovo ton oz. 749.002 avtomobila. Tu prednjači rast izvoza avtomobilov namenjenih za Daljni vzhod. Prav tako se je povečal pretovor standardnih ladijskih kontejnerjev (v nadaljevanju TEU kontejnerjev) in sicer za 7 odstotkov in je v letu 2016 znašal 844.778 enot, kot je možno videti na Sliki 21, ki prikazuje rast pretovora od leta 2005 (Luka Koper, 2016, str. 112).

Slika 21: Pretovor posamezne blagovne skupine v letih 2015 in 2016 v Luki Koper (v tonah)



Vir: Luka Koper, Letno poročilo 2015, 2016.

Na območju severnega Jadrana ima naše pristanišče kot **konkurenco** predvsem štiri druga pristanišča: Benetke, Trst, Ravenna in Reka. Med vsemi naštetimi ima Luka Koper že od leta 2010 največji delež pretovora TEU konterjnerjev, saj ji je v zadnjih desetletjih uspelo razviti izjemno konkurenčno in sodobno urejeno pristanišče. Vseeno pa je potrebno pozorno spremljati aktivnosti na konkurenčnih pristaniščih, saj le-ta aktivno lobirajo pri prevoznikih za vzpostavitev tovornih poti do končnih kupcev skozi njihova pristanišča in njihove nadaljnje transportne infrastrukture (Groznič & Damijan, 2013, str. 13).

Na segmentu kontejnerskega pretovora je Luka Koper vodilno pristanišče na severnem Jadranu, saj trdno zaseda prva mesto. Skupno je skozi pristanišča severnega Jadrana imenovanega NAPA bilo v letu 2015 pretovorjenih 2,386 milijona TEU zabojnikov, kjer je Luka Koper s 844 tisočimi imela 34,42-odstotni regionalni tržni delež. Leto kasneje se je pretovor zabojnikov regionalno povečal in sicer za 3,86 odstotka, obenem se je povečal tudi pretovor v Luki in sicer za približno 54.000 konterjnerjev, relativni tržni delež na severnem Jadranu pa za 0,99 odstotne točke. Podatki so vidni v tabeli 6 (Luka Koper, 2016, str. 25).

Tabela 6: Kontejnerski pretovor po severno-jadranskih pristaniščih (v TEU) ter delež posamičnega pristanišča v severnem Jadranu v letih 2015 in 2016.

Severnojadransko pristanišče	2016	Delež (v %)	2015	Delež (v%)
Koper	844.778	35,41	790.736	34,42
Benetke	605.875	25,39	560.301	24,39
Trst	486.499	20,39	501.268	21,82
Ravena	234.511	9,83	244.813	10,66
Reka	214.348	8,98	200.102	8,71
Skupno	2.386.011		2.297.220	

Vir: Luka Koper, Letno poročilo 2015, 2016.

Na segmentu pretovora avtomobilov spada Luka Koper prav tako med najbolj aktivne v sredozemski regiji. V skupini petih največjih sredozemskih pristanišč na področju avtomobilskega pretovora je leta 2015 zasedla tretje mesto z nekaj več kot 607 tisočimi pretovorjenimi avtomobili. Med uvoženimi avtomobili prevladujejo predvsem avtomobili azijskih blagovnih znamk (Luka Koper, 2015, str. 31). V letu 2016 se je pretovor avtomobilov ponovno povečal in sicer na 749.002, kar pomeni rast za 141.676 enot oz. 23,32 odstotno rast v primerjavi z letom 2015 (Luka Koper, 2016, str. 9).

Tabela 7: Ladijski pretovor avtomobilov v petih največjih sredozemskih pristaniščih ter delež posamičnega pristanišča znotraj njih v letih 2014 in 2015

Severnojadransko pristanišče	2015	Delež (v %)	2014	Delež (v%)
Barcelona	881.960	30,27	650.861	27,87
Valencia	607.547	20,85	417.497	17,88
Koper	607.326	20,85	518.893	22,22
Livorno	475.018	16,31	388.031	16,62
Pirej	341.386	11,72	359.665	15,40
Skupno	2.913.237		2.334.947	

Vir: Luka Koper, Letno poročilo 2015, 2016.

3.1.4 Letalski promet in infrastruktura v Sloveniji

V skladu s sklepom o opredelitvi sistema javnih letališč (Uradni list RS, št 78/06) je vlada Republike Slovenija določila tri letališča, ki nosijo status objektov državnega pomena:

- letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,
- letališče Edvarda Rusjana Maribor,
- letališče Portorož.

Posledično je Ministrstvo za infrastrukturo v letu 2016 pričelo pripravo potrebnih državnih prostorskih načrtov (v nadaljevanju DPN) za nadaljnji razvoj in širitev zgoraj omenjenih letališč. Do tedaj je ministrstvo sledilo operativnemu programu razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, kjer so se izvajale tri prednostne usmeritve (Ministrstvo za infrastrukturo, 2016, str. 8):

- povečati prepustne sposobnosti zračnega prostora v Sloveniji,
- zmanjšati zamude v slovenskem letalskem prometu,
- omogočiti čim bolj učinkovit letalski promet v EU.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je letališče, ki se po prevzemu novih nemških lastnikov imenuje Fraport Slovenija in je trenutno največje in najbolj prometno v Sloveniji, tako v segmentu prepeljanih potnikov kot tudi na ravni prepeljanega blaga. Do leta 2014 je bilo letališče v lasti Republike Slovenije, nato pa je bil 75,5-odstotni delež prodan nemškemu podjetju Fraport AG. S svojo lego blizu prestolnice in gorenjske avtoceste si je v zadnjih desetletjih zagotovilo vodilni položaj na slovenskem ozemlju (Ljubljana Airport, 2014).

Letališče, ki se je nekdanje imenovalo letališče Brnik, predstavlja pomemben faktor pri regionalnem razvoju, saj je povpraševanje po mobilnosti tesno povezano z gospodarskim

razvojem države oz. območja. Pripisujemo mu vplive kot so npr. : nižji stroški pretoka trgovanja, višji lokacijski faktor in hitri ter zanesljivi premiki potnikov in blaga. Vsi pravkar omenjeni faktorji posredno vplivajo na razvoj regije in države (Aerodrom Ljubljana, 2010, str. 31).

Že leta 2014 je država skupaj z občino Cerklje uskladila prostorske načrte, ki bi letališču omogočalo širitev in sicer gradnjo novega tovornega terminala, vendar se do danes gradnja še vedno ni začela. V načrtih najdemo tudi gradnjo novega potniškega terminala v velikosti približno 31.200 kvadratnih metrov in bi omogočala pretočnost 1.800 potnikov na uro. Glede dostopa do letališča se omenja možnost gradnje železniškega tira, vendar se je priključitev letališča na progo Ljubljana-Kranj-Jesenice izkazala za nesprejemljivo pri okoljskih standardih ter investicijsko nerentabilna (Ministrstvo za infrastrukturo, 2016, str. 9). Drugi projekt, ki je prav tako vezan na ljubljansko letališče, je gradnja obvoznice mimo letališča, ki bo omogočala boljši in hitrejši dostop. Celoten odsek bo dolg približno 2.350 metrov in bo vseboval tri krožišča (Stergar, 2016).

Z doseženim številom 1,40 milijona potnikov je ljubljansko letališče v letu 2016 bilo vodilno v Sloveniji. V primerjavi s prejšnjim letom, ko je letališče sprejelo 1,43 milijona potnikov je doživelo 2-odstotni padec. Isto situacijo je možno videti pri pretovoru blaga, kjer prav tako drži prvo mesto s 9092 pretovorjenimi tonami. V primerjavi z letom poprej, ko je pretovor znašal 9013 ton je letališče doseglo ena odstotno rast (Airports Council International, 2016)

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je drugo največje letališče v Sloveniji. Od Maribora je oddaljeno približno 8 kilometrov, nahaja se v bližini petega in desetega pan-evropskega cestnega koridorja, obenem pa je oddaljeno le 800 metrov od železniške proge. Leta 2012 so zaradi zahtev po ločevanju potnikov v schengenskem območju odprli nov potniški terminal s kapaciteto 500.000 potnikov letno (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017).

Za razliko od ljubljanskega letališča ima mariborski v zadnjih letih občutno manj prometa. V letu 2016 je letališče sprejelo **samo 6.832 potnikov**. V primerjavi z letom prej, ko je število potnikov znašalo 23.588 je letališče doživelo 71-odstotni padec. Na segmentu pretovora blaga je v letu 2016 pretovorilo 223 ton, kar je 22 odstotkov več kot leto poprej (Airports Council International, 2016).

Letališče Portorož: Tretje slovensko mednarodno letališče je specializirano za sprejemanje turbopropelerskih letal s kapacitetami do desetih sedežev ter občasno tudi za letala s kapacitetami do 60 sedežev, istočasno pa imajo veliko opravka z manjšimi poslovnimi letali. Leta 2004 je letališče s privatizacijo prešlo v lastništvo več subjektov, med drugimi najdemo Občino Piran, Aerodrom Ljubljana, Istrabenz ter druge (Aerodrom Portorož, 2017).

Ob pregledu podatkov je jasno razvidno da je letališče Jožeta Pučnika najbolj aktivno izmed vseh treh. Portorož drži svoj delež, medtem ko je mariborsko letališče zadnje leta beležilo močan trend padanja.

3.2 Analiza trendov vlaganja v infrastrukturo in potreb za nadaljnji razvoj v Sloveniji

3.2.1 Bela knjiga in ostale smernice

Evropska komisija je leta 2011 izdala t. i. Belo Knjigo. Omenjeni dokument med drugim predstavlja postavljene cilje za notranji evropski prometni prostor in smernice k njihovi uresničitvi v želji po izboljšanju konkurenčnosti držav članic. Upoštevane so tudi okoljevarstvene zahteve, ki prav tako vplivajo na prometno infrastrukturo ureditev (Evropska komisija, 2011, str. 3).

V isti smeri se je za obdobje med 2014 in 2020 razvijal načrt za slovensko kohezijsko politiko. Ta je pod svoje tematske usmeritve upoštevala enajst zastavljenih ciljev, med katerimi na prometno infrastrukturo najbolj vplivajo naslednji (Služba vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, 2017):

- spodbujanje trajnostnega prometa in odprava ozkih grl v ključnih omrežnih infrastrukturah,
- ohranitev in varovanje okolja, obenem pa usmeritev k učinkoviti uporabi virov,
- spodbujanje prehoda na gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika v vseh sektorjih.

Bela knjiga v svojem programu želi predvsem pripraviti evropski prometni prostor za prihodnost, kjer bi z vzpostavitvijo konkurenčne infrastrukture in povezav omogočiti rast konkurenčnosti. Na ravni mest je zaradi visoke gostote poselitve načrt vzpostaviti čist mestni promet. Eden izmed korakov je postopno odpravljanje vozil, ki vozijo na t. i. »klasična« goriva, ki so eden izmed večjih razlogov za visok izpust ogljikovega dioksida v ozračje. Posledično bi se mestna središča zaprla za vozila na »klasična« pogonska goriva, vzpostavilo pa bi se obnovljeno omrežje za pešce in kolesarje ter okolju prijaznejši javni prevozni sistemi, med katere spadajo avtobusi, tramvaji in ostalo (Evropska komisija, 2011, str. 8).

Eden izmed glavnih ciljev, ki se ga v okviru Bele knjige želi doseči je **60-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov**. Znotraj tega okvirja je definiranih več ciljev, po katerih bi uspeli doseči postavljen cilj (Evropska komisija, 2011, str. 9):

- na ravni uporabe trajnostnih pogonskih goriv:
 - do leta 2030 je treba zmanjšati število avtomobilov na fosilna goriva, medtem ko je potrebno do leta 2030 v večjih mestnih središčih vzpostaviti mestno logistiko, ki bo delovala skoraj popolnoma brez izpustov ogljikovega dioksida,
 - v letalskem prometu do leta 2050 zagotoviti, da bodo goriva z nizko vsebnostjo ogljika imela vsaj 40-odstotni delež,
 - na segmentu ladijskih rezervoarjev zmanjšati emisije ogljikovega dioksida, ki so posledica goriv iz ladijskih rezervoarjev, za 40 odstotkov,
- na ravni multimodalnih logističnih verig s poudarkom na večji uporabi energetske učinkovitih načinov prevoza:
 - do leta 2030 je treba 30 odstotkov vsega cestnega tovornega prevoza, ki potuje več kot 300 kilometrov preusmeriti na druge načine prevoza kot npr. železniškega ali vodnega. Do leta 2050 naj bi ta delež znašal že 50 odstotkov,
 - do leta 2050 zaključiti načrtovano vse-evropsko železniško omrežje namenjeno visokim hitrostim vlakov. Dolžino omrežja hitrega železniškega prometa do leta 2050 vsaj potrojiti. Potniški promet na srednje dolge razdalje v večji meri preusmeriti na železnice,
 - do leta 2030 vzpostaviti načrtovano “osrednje omrežje” TEN-T in potreben sklop informacijskih podpornih storitev,
 - do leta 2050 priključiti vsa letališča iz osrednjega omrežja na železniško omrežje. Isto je treba storiti pri pristaniščih oz. v kolikor je to mogoče, priklopiti na sistem celinskih plovni poti,
- na ravni učinkovitosti prometa in uporabe infrastrukture z informacijskimi sistemi in tržnimi pobudami:
 - dokončati skupni evropski zračni prostor. Sem spada modernizirana infrastruktura za upravljanje zračnega prometa. Prav tako je potrebno vzpostaviti sisteme za upravljanje kopenskega in vodnega prometa. Vzpostavi se globalni navigacijski satelitski sistem Galileo,
 - do leta 2050 v cestnem prometu zmanjšati število nesreč na skoraj nič. Obenem zmanjšati število ponesrečencev v cestnem prometu za polovico,
 - do leta 2020 vzpostaviti celovit evropski multimodalni prometni sistem, ki bo omogočal obveščanje, upravljanje in plačevanje,
 - doseči spremembo na ravni plačevanja in sicer iz “uporabnik plača” v “onesnaževalec plača”. S tem se omogoči pravičnejše zaračunavanje tistim, ki onesnažujejo manj in obratno.

Spremembe v evropskem prometnem sistemu po Beli Knjigi bodo morale biti izvedene na evropski in na nacionalnih ter regionalnih ravneh. Obstoječi prevladujoči cestni promet, je treba zaradi onesnaževanja, nevarnosti in zastojev preusmeriti predvsem na železniškega (Evropska komisija, 2011, str. 9). To Evropi predstavlja še posebej velik izziv, saj s svojim tričetrtnskim deležem na celotnem celinskem prometnem sektorju postavlja veliko ovir (Eurostat, 2016).

3.2.2 Investicije v infrastrukturo

V tej poglavju obdelujem strateško pomembnejše projekte znotraj vseh sektorjev, ki so strateško izjemno pomembni na **državni ravni**. Omenjeni projekti predstavljajo velike ovire lokalnim in drugim posameznikom in podjetjem pri dnevnih migracijah, opravljanju dejavnosti, nekateri pa so tudi problematični z vidika prometnih nesreč oz. prometne varnosti.

3.2.2.1 Cestna infrastruktura

Predor Karavanke oz. obstoječi enocevni promet že vrsto let predstavlja ozko grlo cestnega prometa na relaciji Ljubljana-Jesenice-Avstrija, saj skozenj poteka predor enosmerno, medtem ko je druga smer prisiljena čakati. Obstoječa cev ima prav tako težave z zamakanjem, kar vodi v občasno celovito zapiranje predora (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). V ta namen bi bilo treba že v zadnjih letih **zgraditi prepotrebno drugo cev predora**, s katero bi se dosegel profil štiripasovnice. Prav tako je treba konkretno sanirati obstoječo cev v želji po odpravljanju neprestanega zamakanja, s katerim se ukvarjajo že leta. Predvideva se eno leto za obnovo obstoječe cevi in šest let za izgradnjo nove (Priloga 2).

Financiranje bi moralo biti zaradi meddržavne narave predora izvedeno obojestransko. Slovenija oz. DARS in Avstrija bi morali enakomerno prispevati k izgradnji druge cevi ter evropska sredstva s kohezijskega sklada.

Učinek bi bil viden omogočenem oboje-smernem prometu in občutno večji pretočnosti v obe smeri, posledično bi imeli manj zastojev. Povečala bi se tudi prometna varnost.

Časovnica:

- obnova obstoječe cevi – priprava: 2017, izvedba: 2022, zaključek: 2023,
- gradnja druge cevi – priprava: 2017, izvedba: 2018, zaključek: 2024.

Povezava Bled/Bohinj – Ljubljana, kjer sta kraja Bled in Bohinj zaradi množične turistične obiskanosti priča zastojem ob prometnih konicah, je izjemno problematična v zadnjih letih (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). V ta namen se že gradi severna obvoznica okoli Bleda, kar je vidno na Sliki 22, nato pa se bo moral še južni del le te ceste. Po končanih delih bi se dela zaključila z rekonstrukcijo obstoječe dozrajšnje uporabljene ceste Lesce-Bled (Priloga 2).

Financiranje naj se izvede s strani Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSI) ter Občine Bled pri obvoznici. Pri rekonstrukciji obstoječe ceste se po mnenju g. Preglja vključi tudi občina Radovljica (Priloga 2).

Učinek bo viden predvsem pri sprostitvi prometa ob prometnih konicah na relaciji Lesce-Bled in v okolici in centru tako Bleda kot Bohinja.

Časovnica:

- severna obvoznica – priprava: 2017, izvedba: 2017, zaključek: 2018,
- južna obvoznica – priprava: 2017, izvedba: 2019, zaključek: 2021,
- rekonstrukcija obstoječe ceste – priprava: 2018/2019, izvedba: 2021, zaključek: 2022.

Slika 22: Potek severne obvoznice okoli Bleda

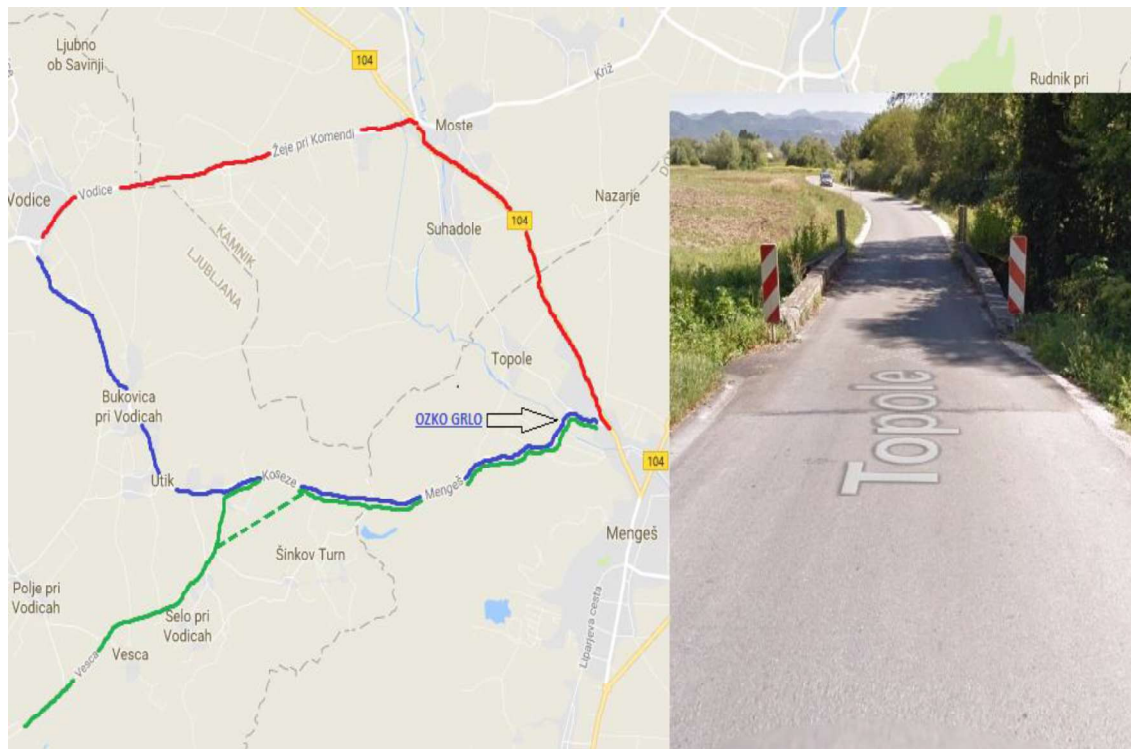


Vir: P. Mlakar, Prihodnje poletje mimo Bleda po severni obvoznici, 7. junij 2017

Povezava med Gorenjsko, Ljubljano in Štajersko ima sicer obstoječe možnosti za prehod iz Gorenjske proti Štajerski, kjer so do sedaj v večini primerov vključevale vožnjo **mimo Ljubljane oz. po njenem avtocestnem obroču**, kar je predstavljalo podaljševanje poti ter dodatno zasičenost že tako preveč zasičene ljubljanske obvoznice. Prvi ukrep v tem primeru bi bila ureditev relacije Vodice-Mengeš-Želodnik. V tem primeru bi po mojem mnenju obstajale tri morebitne trase. Prva trasa bi lahko potekala od Vodic, mimo naselja Žeje do Most, kjer je cesta danes obnovljena, in nato naprej jugovzhodno do Mengša. Na relaciji Mengeš-Želodnik se nato z novogradnjo vzpostavi zadnji del povezave. Druga možna trasa bi potekala od Vodic mimo Utika in Kosez do Mengša in nato isto z novogradnjo do Želodnika. Na tej trasi je problematičen predvsem odsek med Kosezami in Mengšem, saj je zaradi slabe ohranjenosti ter mostu, ki s svojim enim pasom predstavlja ozko grlo, posledično je potreben obnove cesta pa nadgradnje. Potencialni trasi ter obstoječe ozko grlo so vidni na Sliki 23, kjer **rdeča** predstavlja potek prve trase, medtem ko **modra** potek druge z omenjenim zoženjem oz. ozkim grlom. Tretja možnost, ki je na sliki narisana z **zeleno** pa bi vključevala izgradnjo avtocestnih uvozov in izvozov blizu kraja Skaručna in bi se skozi kraj Selo pri Vodicah priključila na odsek Koseze-Mengeš.

Obstaja pa tudi možnost gradnje nove ceste, ki bi se pričela pri kraju Selo pri Vodicach in obvozila naselje Koseze na poti proti Mengšu.

Slika 23: Potek vseh predlaganih tras ter zoženje pred Mengšem



Vir: Prirejeno po Ministrstvo za infrastrukturo, Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, 2017.

Financiranje se zagotovi prek DRSI, Občine Vodice in Občine Mengeš

Kot glavni učinek bomo zaznali hitrejši prehod iz Gorenjske proti Štajerski. Preusmeritev prometa iz že tako zasičene ljubljanske obvoznice bo dobrodošla.

Časovnica:

- odsek Vodic Skaručna-Mengeš-Želodnik – priprava: do 2018, izvedba: 2018-2020, zaključek: 2021 za Vodice-Mengeš, 2023 za Mengeš-Želodnik.

Povezava med Štajersko in Dolenjsko je podobna kot povezava Gorenjska-Štajerska, saj imamo tudi v tem primeru situacijo, kjer je prehod iz Dolenjske proti Štajerski v veliko primerih izveden kar po ljubljanski obvoznici, kar povečuje opravljeno pot in dodatno obremenjuje ljubljansko obvoznico (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). Posledično bi bilo treba vzpostaviti hitrejšo povezavo med Celjem in Novim Mestom. Ena izmed možnosti bi prav tako bila med Celjem in Trbovljami, ki bi morala dovoljevati hitrosti do

90 km/h. Potrebno je pregledati možnosti nadgradnje obstoječih cest in potrebe po novogradnjah. Odsek predstavlja pomemben segment na t. i. tretji razvojni osi med Koroško in Belo Krajino (Priloga 2).

Financiranje naj se izvede prek DRSI.

Učinek bo viden v obliki hitrejšega prehoda iz Dolenjske proti Štajerski in obratno. Preusmeritev prometa iz že tako zasičene ljubljanske obvoznice ter segment vzpostavite t. i. tretje razvojne osi.

Časovnica:

- obvoznica okoli Celja – priprava: do 2021, izvedba: 2021, zaključek: do 2025,
- povezava Celje-Laško – priprava: do 2023, izvedba: 2023, zaključek: do 2027,
- povezava Laško-Zidani Most – priprava: do 2023, izvedba: 2023, zaključek: do 2027,
- povezava Zidani Most-Novo Mesto – priprava: do 2023, izvedba: 2023, zaključek: do 2027.

Povezava med Žalcem, Velenjem in Koroško predstavlja severni del t. i. tretje razvojne osi in v osnovi predstavlja že dolgo problematične odseke z avtocestnega izvoza Žalec proti Koroški. Pot je možno razdeliti na tri dele: Žalec-Velenje, Velenje-Slovenj Gradec in Slovenj Gradec-Okolica (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). Na relaciji Žalec-Velenje bi se obstoječa dvopasovna cesta z nadgradnjo lahko spremenila v štiripasovnico, kar bi močno povečalo pretočnost prometa ter omogočalo višje hitrosti. Na omenjenem odseku so sicer določena naselja grajena ob cesti, ki bi jih s krajšimi novogradnjami lahko obvozili oz. v določenih primerih razlastili in preselili, kar bi omogočalo nadgradnjo obstoječe ceste (Pregelj, 2017).

Na relaciji Velenje-Slovenj Gradec, kjer promet danes poteka po ozki in vijugasti cesti je problematična predvsem soteska Huda luknja. Ozka pot ne dovoljuje gradnje dodatnih pasov ali ravnih cest, ki bi omogočale hitrejšo vožnjo. Posledično bi bilo tu potrebno z novogradnjo viaduktov in morebiti tunelov zgraditi povsem novo pot proti Koroški, ki jo le-ta že dolga leta nujno potrebuje (Pregelj, 2017).

Na območju Slovenj Gradca bo potrebno opraviti rekonstrukcije cest, ki vodijo do Raven na Koroškem ter Dravograda (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017).

Financiranje se izvede s strani DARS in DRSI

Investicija bo zagotovila hitrejše povezave za Velenje in Koroško regijo. Predstavlja severni segment t. i. tretje razvojne osi. Vpliv bo imelo tudi na izboljšanje varnosti, saj določeni odseki spadajo med najbolj nevarne v državi.

Časovnica:

- povezava Žalec-Velenje – priprava: do 2020, izvedba: 2021, zaključek: do 2027,
- povezava Velenje-Slovenj Gradec – priprava: do 2020, izvedba: 2020, zaključek: do 2025,
- povezava Slovenj Gradec-Dravograd/Ravne na Koroškem – priprava: do 2018, izvedba: 2020, zaključek: do 2022.

Vzpostavitev hitrejšje povezave s Kočevjem je prav tako nujna. Povezava imenovana “razvojna os 3a” je že desetletja trn v peti že tako obubožani kočevski regiji, kjer je brezposelnost skoraj 20-odstotna (Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje, 2017). Problem preobremenjenosti obstoječe cestne povezave v smeri proti Ljubljani na eni strani zavira razvoj kočevskih podjetij, po drugi strani pa otežuje vožnjo delavcem, ki se z dnevnimi migracijami vozijo na svoja delovna mesta – predvsem v Ljubljano. Druga problematika, ki ni prav nič manj pomembna, je varnost. Ni naključje, da je cesta Kočevje-Ljubljana dobila ime “cesta smrti”, saj se je v zadnjih desetletjih zaradi slabega vzdrževanja ter nepopisne gneče prišlo do večjega števila nesreč s smrtnim izidom (Alič, 2010). V tem primeru lahko trdimo, da je nujno potrebno **obnoviti obstoječo cesto in jo razširiti v štiripasovnico**. Drugi problem, ki ga bo prav tako treba urediti, je ozko grlo pri Škofljici, kjer se v ozkem naselju srečata dve večji prometni žili: Dolenjska in Kočevska. Posledično se že leta tam srečujejo z zastoji na dnevni ravni. Potrebno je realizirati že dolgo časa nazaj načrtovano **škofljiško obvoznico**, ki bi dovoljevala hitrejši promet in razbremenila obstoječe s hišami strnjeno naselje (Priloga 2).

Financiranje se izvede s strani DRSI.

Učinek bo viden predvsem v hitrejšemu pretoku prometa, manjšem številu zastojev in nesreč.

Časovnica:

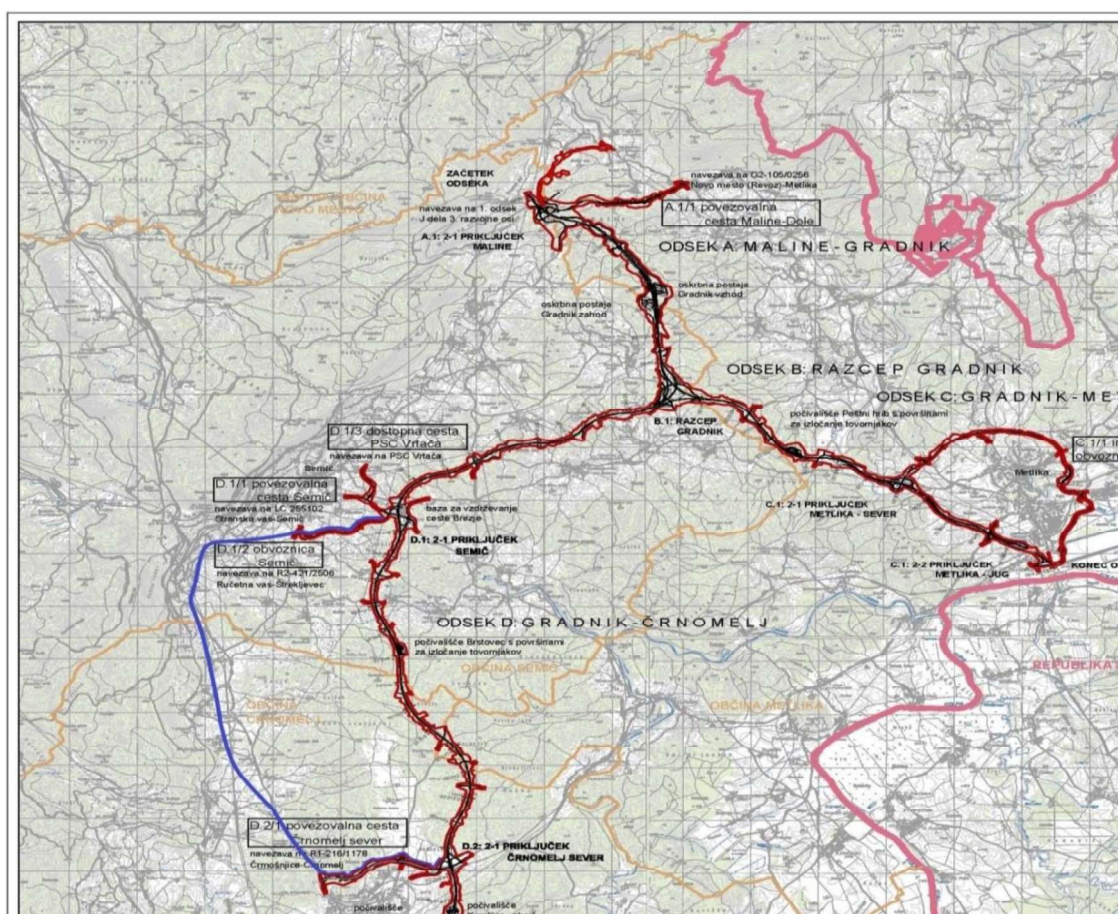
- obnova Kočevske ceste – priprava: do 2018, izvedba: do 2018, zaključek: do 2021,
- obvoznica Škofljica – priprava: do 2018, izvedba: do 2020, zaključek: do 2022.

Povezava Novo Mesto-Bela Krajina predstavlja južni in zadnji odsek t. i. tretje razvojne osi. Bela Krajina je poleg Prekmurske regije eno izmed najslabše razvitih območij v Sloveniji. Eden izmed razlogov za to je slaba cestna povezava do ostalih krajev. Ta segment sicer spada med manj problematične na trasi tretje razvojne osi, saj bi nadgradnja obstoječih cest v večini primerov omogočala doseči želeno rast nivoja infrastrukture brez prekomernih novogradenj. Edina večja prepreka trenutno je hribovje Gorjanci oz. tunel, ki

bi potekal skozi le-to do sosednje Hrvaške, saj je nujno potreben (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017).

V projekt je vključena tudi Metlika, za katero se planira gradnja nekakšne obvoznice okoli mesta s hitrejšo povezavo proti zahodu. Prav tako je treba vzpostaviti hitro cesto do Črnomlja mimo Revoza do Malin pri Štrekljercu, saj dostop do slednjega predstavlja ozko grlo (Priloga 2). Predviden potek južnega dela trase, ki se nadaljuje od malin naprej je viden na Sliki 24 (Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, 2014). Rdeča črta prikazuje varianto poteka hitre ceste s poudarkom na novogradnjah, medtem ko modra upošteva varianto potencialne nadgradnje obstoječih cest v štiripasovnice na odseku od Semiča do Črnomlja.

Slika 24: Možnosti poteka južnega dela tretje razvojne osi od Malin naprej



Vir: Povzeto in prirejeno po Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Predvideni ukrepi na državnem cestnem omrežju na območju tretje razvojne osi, 2014.

Financiranje se izvede s strani DARS in DRSI.

Posledično bodo vzpostavljene boljše prometne povezave gospodarsko slabše razvitim regijam, kar bo omogočalo doseganje višje gospodarske rasti in nadaljnji razvoj v prihodnosti.

Časovnica:

- povezava Novo Mesto-Revoz-Maline – priprava: do 2018, izvedba: do 2018, zaključek: do 2020,
- povezava Maline-Metlika-Črnomelj – priprava: do 2020, izvedba: do 2021, zaključek: do 2025

Ljubljanski avtocestni obroč spada med najbolj obremenjene ceste v Sloveniji, saj PLDP odsekov znaša skorajda v vseh primerih več kot 60.000. Najbolj obremenjen je predvsem odsek na zahodnem delu ljubljanske obvoznice A2 Brdo-Kozarje (DARS, 2014). Posledično je verjetnost nastanka zastojev izjemno visoka, predvsem ob jutranjih in popoldanskih konicah, ko se ljudje vozijo na oz. vračajo z delovnega mesta. Obenem se trenutno vpeljuje ITS (angl. *Intelligent Transportation System*), ki ga je po direktivi 2010/40/EU potrebno vpeljati v državah članicah EU (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017).

Glede nadgradenj in širitev bi bilo treba najprej avtocestni odsek Kozarje preurediti v šest-pasovnico, saj zaradi obsežnega rednega prometa in močne sezone komponente – obisk jadranskega morja prebivalcev severnejših držav – to ni več dovolj pretočno oz. pogosto prihaja do gneče in zastojev. Približno tri kilometre severneje od Kozarij pri predoru Šentvid je treba zgraditi dolgo pričakovani priključek na Celovško cesto v smeri centra Ljubljane, saj obstoječi priključek omogoča voznikom vključevanje le v smeri Medvod (Priloga 2).

Financiranje se izvede s strani DARS.

Zagotovi se boljša pretočnost avtocestnega odseka v sezonskih konicah, ko se domačini in tujci odpravljajo na morje oz. se vračajo nazaj. Na primeru Šentvida se voznikom doda nova pot proti centru Ljubljane, obenem jim ni potrebno več polkrožno obračati na križišču med Celovško in Tacensko cesto.

Časovnica:

- priključek Šentviški predor-Center – priprava: do 2017, izvedba: do 2018, zaključek: do konca 2018,
- širitev odseka Kozarje – priprava: do 2018, izvedba: do 2019, zaključek: do 2020.

Avtocesta Draženci-Gruškovje predstavlja odsek, ki se že gradi in naj bi bil končan do konca leta 2018. Namen je predvsem razbremenitev obstoječe ceste, ki je podvržena velikim prometnim obremenitvah zaradi visoke mednarodne prehodnosti vozil (DARS, 2015).

Povezava do severne goriške regije oz t.i. četrta razvojna os bi zagotovila prebivalcem krajev kot na primer Tolmin in Bovec hitrejši in varnejši dostop do Ljubljane ter celovitega prometnega omrežja. Omenja se ureditev prehoda čez Vršič, predvsem zaradi slabe prevoznosti pozimi (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017), čeprav bi bila tudi obnova oz. nadgradnja obstoječih cest na relaciji Idrija/Škofja Loka-Straža-Tolmin-Kobarid-Bovec, prav tako ena izmed možnosti reševanje tega problema.

Financiranje se izvede s strani DRSI in občin.

Učinek bo viden v obliki boljše pretočnosti problematičnih cestnih povezav in omogočanju hitrejšega dostopa proti notranjosti države.

Časovnica:

- povezava Bovec-Kobarid-Tolmin proti Ljubljani – priprava: do 2020, izvedba: do 2023, zaključek: do 2028.

Obvoznica Brnik bo omogočila že več kot desetletje težko pričakovano razbremenitev za cesto, ki poteka mimo Aerodroma Ljubljana. Promet iz obstoječe ceste se bo preusmeril na novo približno 2350 metrov dolgo cesto, ki bo vsebovala tri krožišča ter ločeno kolesarsko stezo. Posledično se želi doseči boljša prometna varnost in lažja dostopnost do letališča (Stergar, 2016). Dodaten pritisk na izgradnjo je definitivno vršil Novartis, ki s planirano gradnjo svojega največjega skladišča v Evropi definitivno potrebuje boljše cestno-transportne kapacitete (Slovenska tiskovna agencija, 2017).

Če upoštevamo dejstvo, da so te ceste na območju večjih dnevnih migracij, ki se ob konicah pošteno napolnijo, obstaja verjetnost, da se pri načrtovani novi cesti in njenih krožiščih pojavijo težave. Za promet bi glede na pretok bilo najboljšo zagotoviti cesto s konstantno omejitvijo 90 km/h. Tri krožišča v tem primeru predstavljajo neke vrste ozka grla. Če poleg osebnih avtomobilov upoštevamo še tovornjake s priklopniki s strani Aerodroma in Sandoza, ki se izredno počasi gibljejo v krožiščih, je pričakovati še večje število prometnih zamaškov.

Ena rešitev problema bi bila gradnja dvojne ceste, kjer bi ena (tista bližje aerodromu) vsebovala vsa tri krožišča, vendar bi opravljala funkcijo lokalne ceste, medtem ko bi druga, hitrejša, potekala vzporedno lokalni. Ko bi se bližali Šenčurju, bi se cesti združili v eno. Druga možnost bi bila sprememba krožišč v preproste uvoze in izvoze, ki bi obvoznico

prečkali pod ali čez njo. V obeh primerih se odločimo za neuporabo krožišč (Priloga 1). Predlog nove predlagane trase je viden na Sliki 25.

Financiranje se zagotovi prek DRSI, občin ter Aerodroma Ljubljana.

Učinek bo viden predvsem v hitrejšem dostopu do letališča in ostalih lokalnih podjetij.

Časovnica:

- obvoznica Brnik – priprava: do 2017, izvedba: do 2018, zaključek: do 2019.

Slika 25: Predlog vzpostavite hitrejša (modre) ceste, vzporedne novozgrajeni lokalni (rdeči).



Vir: Povzeto in prirejeno po A. Stergar, Letališče na Brniku bo dobilo obvoznico, 2016.

3.2.2.2 Železniška infrastruktura

Po obdobju vlaganja v avtocestne investicije je skrajni čas, da Slovenija prične nadgrajevati svoje železniško omrežje. Sem se uvrščajo nadgradnja obstoječih tirov, gradnje novih in njihova opremljenost z ERTMS sistemi (Groznič & Damijan, 2013).

Povezava Divača-Koper je projekt, ki že več kot desetletje predstavlja ozko grlo na železniški poti od obale proti Ljubljani, obenem pa leži oz. je vključen v t. i. sredozemski koridor v smeri proti Madžarski. Obstoječa proga je **enotirna, zastarela in preobremenjena**, zato je potrebna konstantna modernizacija in popravila le-te. Za Luko Koper, ki je s svojim delovanjem v večji meri odvisna od železniške povezave, le-ta predstavlja kritično pot v srce Evrope (2TDK, b.l.). Danes Luka Koper z železniško povezavo transportira 60 odstotkov vseh kontejnerjev, avtomobilov in blaga, medtem ko za preostalih 40 odstotkov uporablja cestni prevoz. V preteklosti je odstotek železniškega prevoza bil še višji in sicer približno 80 odstotkov. Novogradnja avtocestnega omrežja v Sloveniji je omogočila luki rast pretovora ter ponudila novo zanesljivo alternativo, saj je v primeru zaprtja proge zaradi marsikaterih razlogov, le-ta bila brez suverene alternative (Priloga 2). Po mnenju Groznik & Damijan (2013) bo osek Divača-Koper zasičen do konca leta 2017. Zatem se bo vse več preusmerjalo na cestni promet, kar bo še dodatno obremenjevalo s tovornjaki preveč zasičen slovenski avtocestni križ.

Nova dvotirna varianta bi imela dolžino 27,1 km in omogočala istočasni oboje-smerni prevoz, kar se izrazi v občutno višji pretočnosti vlakov, dosegati pa bo mogoče tudi višje hitrosti. Obenem je v primeru zaprtja ene proge zaradi številnih možnih razlogov, na voljo še vedno druga. Proga se mora nadgraditi za prenašanje 22,5 tone/os ter 8 ton/meter in doseganje hitrosti do 100 km/h za tovorniški promet (2TDK, b.l.).

Po mnenju Damijana in ostalih (2015) je pri ekonomski upravičenosti gradnje drugega tira treba upoštevati investicijsko vrednost zmanjšano za DDV in že plačane storitve in odkupe zemljišč, saj le-ti v tem momentu predstavljajo nepovratne stroške (angl. *sunk costs*). Po drugi strani je treba upoštevati neto multiplikator naložbe, ki predstavlja razliko med neto donosi in neto stroški investicije. Ob upoštevanju 5,5 odstotne diskontne stopnje, znaša neto multiplikator 3,3, medtem ko pri 7 odstotni diskontni stopnji ta znaša 2,8. Razlaga teh diskontnih stopenj se glasi: Vsak evro vložen v gradnjo drugega tira, bo po pokritju stroškov investicije prispeval k rasti dodane vrednosti v gospodarstvu za 1,8 oz 2.3 evra v prihajajočem 30-letnem obdobju po izgradnji.

Do leta 2017 je bilo predlaganih kar nekaj možnih tras, med katerimi je trenutno najbolj verjeten vladni projekt 2TDK za novogradnjo dvotirne proge, ki ima dolžino 27,1 km in naklon 17 promilov, vsebuje pa gradnjo osmih predorov, dveh viaduktov in dveh mostov (2TDK do.o., b.l.). Po mnenju Preglja (Priloga 2) je pri projektu treba dodatno preveriti možnosti protipožarne varnosti, po možnosti vpeljave avtomatskih gasilnih sistemov poleg obstoječe ventilacije.

Podobno varianto je predstavil tudi prostorski načrtovalec in arhitekt g. Miha Jazbinšek, ki jo je skozi Dekane s tunelom pod Tinjanom skrajšal za približno štiri kilometre na 23,1 km. Popolnoma drugačno pot pa je ubral dr. Jože Duhovnik, ki s predlagano obnovo obstoječe proge in vzporedno nadgradnjo želi skozi strmi tunel z uporabo novih tehnologij

doseči Prešnico. Rešitev dr. Duhovnika je sicer investicijsko najcenejša vendar predstavlja obilo težav. Najprej je treba izpostaviti izjemno visok naklon predora (80 promilov), ki bi ga vlaki premagovali s pomočjo dopreg, kar je občutno več od določil TEN-T-a, obenem pa ne upošteva stroške, ki bodo v prihodnosti nastali zaradi velike obrabe tračnic in bodo predstavljali znatne stroške. Drugi problem predstavlja trasa, ki je prepletena z jamami in reko Rižano, ki je vir pitne vode za koprsko območje (Priloga 2). V primeru, da se ne odločimo za gradnjo drugega tira Divača-Koper lahko pričakujemo padec prometa za slovenske logistike ter Luko Koper, saj se lahko blagovni tokovi preusmerijo na druga пристanišča in poti. Obstoječi pretovor bi se preusmeril na ceste, kar bi še dodatno obremenjevalo že tako močno obremenjene slovenske avtoceste. Posledica vsega bi bila vidna predvsem v stagnaciji oz. padcu razvoja slovenske transportno-logističnega sektorja. Sem spada izpad prihodkov ter krčenje števila delovnih mest (Damijan et. al., 2015).

Financiranje po mnenju Damijana (2016) je skrajno nesmiselno pričakovati zasebnega investitorja. Ob upoštevanju uporabnine v višini 0,9 evra na kilometer, ki jo operater plačuje in približno milijardo vredne investicije lahko izračunamo, da pri 130 vlakih dnevno, kjer vsak prevozi 27,1 km ter pri neupoštevanju stroškov financiranja, podjetje investicijo pokrije v 434 letih. V primeru, da se upošteva 5 odstotna obrestna mera, se doba poplačila podaljša za približno 28 odstotkov. Zasebniki v večini primerov želijo, da se njihova investicija poplača (ter preseže v obliki dobička) v obdobju največ 20 ali 30 let.

Edina možnost, ki ne vključuje možnosti prodaje (deleža) Luke Koper ali podobnih zahtev, je državno financiranje. Slovenija lahko računa na 44 milijonov od razpisa »Instrument za povezovanje Evrope«, v prihodnosti pa tudi še nekaj več kot 80 milijonov s strani t. i. »*blending*« razpisa (2TDK d.o.o., 2017). Upošteva se tudi sofinanciranje iz evropskih rednih kohezijskih sredstev in v višini med 180 in 225 mio evrov. Skupno lahko pričakujemo, da bi se iz evropskih skladov financirala približno tretjina celotne investicije. Za preostali dve tretjini Groznik, Damijan in Zgonc predlagajo, da država vzame kredit Evropske Investicijske Banke (65 odstotkov dolga), ki ob državnem poroštvu nosi nizko obrestno mero – okoli 1 odstotek in izdajo dolgoročnih 20-letnih infrastrukturnih obveznic (35 odstotkov dolga) z 2,5 odstotno obrestno mero. Pri plačevanju letnih obveznosti bi sredstva črpali iz naslednjih virov: koncesnina Luke Koper, dividende Luke Koper državi, plačane uporabnine za drugi tir in uvedba bencinskega centra, ki bi ga država uvedla za financiranje izgradnje javne prometne infrastrukture (Damijan et. al., 2015).

Časovnica:

- drugi tir Divača-Koper – priprava: do 2017, izvedba: do 2018, zaključek: do 2026.

Relacija Sežana-Divača-Ljubljana-Zidani Most predstavlja progo, ki je v celoti dvotirna in omogoča osno obremenitev 22,5 tone, kar je v skladu z standardi TEN-T (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). Določene odseke bo potrebno nadgraditi v želji po omogočanju

vlakom, da dosežejo hitrosti 160 km/h (potniški) oz. 100 km/h (tovorni). V Ljubljani bo prav tako potrebno urediti sodobno vozlišče, saj predstavlja točko združitve več tirov. Zgraditi je treba tudi t. i. tivolski lok, ki bi olajšal povezovanje primorskega in gorenjskega tira (Priloga 2).

Financiranje se zagotovi s strani DRSI.

Časovnica:

- nadgradnja za višjo hitrost – priprava: do 2017, izvedba: do 2018, zaključek: do 2021,
- tivolski lok – priprava: do 2017, izvedba: do 2018, zaključek: do 2019,
- ljubljansko vozlišče – že v teku, zaključek: do 2018.

Na relaciji Ljubljana-Jesenice je progo potrebno nadgraditi za doseganje hitrosti po TEN-T standardih. Prav tako je potrebno dograditi drugi tir, saj je proga na meji zasičenosti tako s tovrnim pretovorom kot tudi potniškim, saj se veliko število ljudi vozi na delo v Ljubljano (Priloga 2). Tu se pojavi vprašanje glede pretovora v prihodnosti, saj je Avstrija v navezavi z Italijo v zadnjih letih odločila za investicije v železniške tire, ki bodo Slovenijo obvozili po zahodni strani in se priključili na italijanska pristanišča. S tem se velik del pretovora na Baltsko-Jadranskem koridorju izogne Sloveniji. Posledično je potrebno sprejeti pomembne dolgoročne strateške odločitve in posledično ustrezno kandidirati za evropska sredstva (Groznik & Damijan, 2015).

Financiranje se zagotovi prek DRSI ter evropskega kohezijskega sklada.

Časovnica:

- nadgradnja obstoječega tira – priprava: do 2018, izvedba: do 2020, zaključek: do 2023,
- drugi tir Ljubljana-Jesenice – priprava: do 2020, izvedba: do 2022, zaključek: do 2025.

Relacija Zidani Most-Celje-Pragersko-Hodoš predstavlja končni železniški odsek slovenskega TEN-T železniškega omrežja pred vstopom na Madžarsko, kjer je še vedno velik delež enotirne proge, ki ima v večjem deležu osno obremenitev 20 t/os, kar je manj od zahtevanih 22,5 (Slovenske železnice, 2017). Iz slik 16 in 18 je razvidno, kateri odseki so potrebni nadgradnje oz. potrebujejo dograditev drugega tira.

Trenutna enotirna proga ne predstavlja ozkega grla in ima dovolj kapacitet, tako da bi gradnja drugega transportnega tira postala aktualna ob povečanem prometu proti Madžarski in bi bila potrebna v celoti na relaciji Pragersko-Hodoš (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). Nadgradnja obstoječih tirov bo potrebna na celotni poti od Zidanega mosta do Hodoša v želji po doseganju zelenih osnih obremenitev ter zahtevanih hitrosti vlakov.

Odsek je v letu 2016 postal popolnoma elektrificiran, kar omogoča vožnjo okolju prijaznejšim električnim vlakom, vendar se pojavlja problem podhranjenega električnega omrežja. Posledično bo v prihodnjih letih treba vzpostaviti nove daljnovode za napajanje v obliki 2x 110 kV določenih odsekih (Priloga 2).

Financiranje se zagotovi prek DRSI ter evropskega kohezijskega sklada.

Časovnica:

- nadgradnja obstoječe proge – priprava: /, izvedba: do 2018, zaključek: do 2021,
- drugi tir Pragersko-Hodoš – priprava: /, izvedba: /, zaključek: do 2030,
- vzpostavitev novih daljnovodov za napajanje – priprava: do konca 2017, Izvedba: do 2018, Zaključek: do konca 2018

Relacija Pragersko-Maribor-Šentilj je zaradi vključenosti odseka v jedrno TEN-T obrežje potrebna nadgradnje. Celotna dolžina mora biti usposobljena za doseganje zelenih hitrosti 160 km/h za potniške ter 100 km/h za tovarne vlake, obenem pa je potrebno zgraditi drugi tir na relaciji Maribor-Šentilj-Avstrija, saj obstoječi enojni predstavlja ozko grlo (Prometni inštitut Ljubljana d.o.o., 2010, str. 82). Stanje je možno videti na slikah 16 in 19.

Financiranje se zagotovi prek DRSI ter EU kohezijskega sklada.

Časovnica:

- nadgradnja obstoječe proge – priprava: 2017, izvedba: do 2018, zaključek: do 2022,
- drugi tir Maribor-Šentilj – priprava: do 2020, izvedba: do 2023, zaključek: do 2027.

Železniška povezava z letališči je eden izmed ciljev prostorske ureditve. V preteklosti je bila omenjena železniška povezava ljubljanskega letališča na progo Ljubljana-Kranj-Jesenice, vendar je bilo ugotovljeno, da je varianta okoljsko nespremenljiva in ekonomsko nerentabilna. V prihodnosti je namen preučiti druge možnosti vzpostavitve železniške na primer relacija Kamnik-Brnik (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). Po mnenju Horvata (2017) je vzpostavitev proge od Kamnika do Brnika popolnoma nesmiselna. Povezava do kamniške proge je daljša, kot tista, ki se je povezala na gorenjski tir, obenem pa Kamnik predstavlja neke vrste železniško »mrtvo ulico« (glej sliko 16). Prav tako železniški promet ni popularen pri ljudeh, ki morajo na letališče. Za primerjavo: Na letališču *Charles de Gaulle* v Parizu, ki ima dobro urejeno železniško povezavo, se z vlakom pripelje med 4–5 % vseh potnikov. Boljša rešitev bi bila vzpostavitev bolj pogostih t. i. »shuttle avtobusov« v sodelovanju z ljubljansko občino, saj so trenutni v privatni lasti.

Letališče Edvarda Rusjana Maribor ima sicer boljše pogoje, saj je od železniških tirov oddaljeno le 800 metrov, vendar se Maribor v zadnjih letih sooča z izjemno nizkim obiskom in v tem primeru gradnja ni smiselna, razen v primeru, da bi novi kitajski lastniki želeli na lastne stroške vzpostaviti povezavo (Priloga 1).

Letališče Portorož je namenjeno predvsem manjšim letalom, od tega jih je veliko privatnih s kapacitetami do 10 sedežev. Posledično ne potrebuje dostopa do železniških tirov (Priloga 1).

3.2.2.3 Pomorska infrastruktura

Luka Koper kot edino večje slovensko pristanišče že dolga leta povečuje opravljen pretovor, predvsem zaradi svoje dobre lege in statusa pristanišča srednje Evrope. Glede na njeno konstantno rast in trende znaša ocena doseženega pretovora do leta 2030 več kot 35 mio ton. Posledično bo Luka morala nagraditi obstoječe kapacitete ter dodati nove (Ministrstvo za infrastrukturo, 2016).

Poglobitev: obstoječa globina, ki je globoka 15 metrov, sicer zadostuje za trenutno poslovanje, vendar je jasno, da bo v prihodnosti potrebno opraviti poglobitev na **18 metrov in več**, če želimo, da večje ladje ne odidejo h konkurenci v Italijo. Koper ima sicer probleme z odlaganjem izkopanih sedimentov pri poglobljanju, saj ni primerne prostora za odlaganje.

V preteklosti so korejski ladjarji bili pripravljeni prevzeti problematične sedimente na svoje ladje, vendar do realizacije nikoli ni prišlo (Priloga 2). Prva poglobitev naj bi bila izvedena do leta 2025, medtem, ko bi druga prišla na vrsto med letoma 2025 in 2030 (Luka Koper v Groznik & Damijan 2013, str. 18).

Podaljševanje pomolov: obstoječa pomola I in II sta zelo blizu zmogljivostnim kapacitetam, hkrati pa ima Luka pri obeh potencial, da ju podaljša za dodatnih 200 do 250 metrov. Glede na dejstvo, da ima Luka Koper največ pretovorjenih kontejnerjev v Jadranskem morju, je logično, da bi bilo treba podaljšati pomol I, kjer leži kontejnerski terminal (Priloga 2). Ocenjena investicija Luke v podaljševanje pomola I za 100 metrov znaša približno 235 mio € in naj bi bila dokončana do leta 2020. Ocenjeno je, da bi se kapacitete kontejnerskega pomola s tem povečale na 1,3 milijonov TEU zabojnikov. Glede financiranja pričakujejo, da bi lahko pridobili evropska sredstva s projektom Nap4Core, kar bi pokrilo okoli 20 odstotkov celotne investicije. Investicijo žal spremlja tudi spor med koprsko in ankaransko občino, kjer koprška stran zagovarja gradnjo tretjega pomola, ankaranska pa strmi k podaljševanju prvega. (Koražija, 2017, 16. maj). Po opravljeni nadgradnji oz. podaljšanju pomola I, bi moralo na vrsto priti podaljševanje pomola II in sicer v obdobju 2025-2030 (Groznik & Damijan, 2013, str. 18).

Gradnja tretjega pomola: gradnja tretjega pomola, ki leži v občini Ankaran se že več kot desetletje predstavlja predvsem zaradi medobčinskih sporov in čakanja na ustrezne povezave z zaledjem – drugi tir Divača-Koper (Priloga 2). Luka ima po koncesijski pogodbi pravico za izgradnjo tretjega pomola. Ta prinaša nove priveze, ki so v Luki nujno potrebni ter večje pretovorne kapacitete. Sprva je prevladovala ideja gradnje drugega kontejnerskega terminala, vendar je zaradi določil o širini in dolžini v DPN-ju, ki kontejnerskemu terminalu ne ustrezajo najbolje, fokus preusmeril na pretovor drugih dobrin kot npr. avtomobilov (Groznič & Damijan, 2013, str. 19).

Ostalo: med projekti, ki jih je treba urediti do leta 2025, najdemo različne skladiščne kapacitete. Za hranjenje sipkega tovora je treba urediti nove hale predvsem za krmila. Na segmentu tekočega tovora, ki je blizu maksimalnih kapacitet je treba poskrbeti za dodatne rezervoarje, medtem ko pri pretovoru premoga in železove rude pristanišče potrebuje širšo deponijo, ki bi jo bilo nato potrebno še utrditi (Groznič & Damijan, 2013, str. 18). Nujno potreben je tudi prostor za vse večje število avtomobilov, ki se pretovorijo in hranijo na pristanišču. Luka Koper je sicer marca že podala soglasje za gradnjo nove garažne hiše, ki bo tako povečala kapacitete obstoječe. (Priloga 2). Za obdobje 2025–2030 je planiranje ostalih investicij odvisno predvsem od rezultatov, ki jih bo Luka dosegla v prihajajočih letih.

3.2.2.4 Letališka infrastruktura

Pri letališču Jožeta Pučnikova v Ljubljani je Republika Slovenija lastnik vse zemlje, medtem ko Fraport opravlja dejavnost koncesionarja letališča in posledično planira ter izvaja investicijsko dejavnost (Priloga 1).

Zaradi velikega prometa pri prevozu blaga in ljudi ljubljansko letališče predstavlja strateško najpomembnejši subjekt pri letalski mobilnosti v Sloveniji. Po prevzemu letališča s strani nemškega Fraporta leta 2014 je bila planirana **izgradnja novega potniškega terminala** na območju tedanjega nivojskega parkirišča, ki pa se do danes še ni izvedla. Najnovejši načrti predvidevajo, da bo terminal zgrajen do poletja 2020. Kapaciteta novega terminala bo 1.800 na uro, kar bo pripomoglo doseganju strateških ciljev letališča glede nadaljnjega razvoja (Fraport, 2017). Če upoštevamo, da gradnja železniške povezave do Kamnika in proti progi Kranj-Ljubljana ni smotrna, bo potrebno zgraditi posebne postaje za t. i. angl. *shuttle* avtobuse po zgledu drugih evropskih letališč po možnosti v povezavi z Ljubljansko občino (Priloga 1).

Pri letališču Edvarda Rusjana Maribor je situacija z lastništvom podobna kot pri Ljubljani, le da je tu poleg zemlje v lasti Republike Slovenije tudi infrastruktura, podjetje za opravljanje dejavnosti pa je tisto, ki se oddaja koncesionarjem (Priloga 1). Mariborsko letališče, ki je leta 2012 pridobilo nov potniški terminal, je v zadnjih letih dosegalo slabe rezultate pri pretovoru blaga in potnikov (Airports Council International, 2016). Posledično

bi si bilo bolje zastaviti določena **strateška vprašanja** oz. pridobiti nove strateške partnerje, saj je jasno, da kapacitete letališča niso razlog za takšen neuspeh. Pri portoroškem letališču je situacija obrnjena, saj je letališče skupaj z nepremičnino in infrastrukturo v privatni lasti. Trenutno ne načrtujejo večjih investicij v Portorožu (Priloga 1).

SKLEP

Skozi zgodovino (pa tudi še danes) je vloga logistične dejavnosti in z njo povezane transportne infrastrukture predstavljala enega izmed pomembnih faktorjev razvoja države. Sama logistična dejavnost oz. njen razvoj je zaradi svoje podporne dejavnosti odvisna predvsem od ostalih sektorjev. Investicije v transportno infrastrukturo same po sebi ne zagotavljajo doseganja želene gospodarske aktivnosti v državi, vendar ponujajo možnost za hitrejši razvoj, saj subjekti vezani nanjo pridobijo še dodatne konkurenčne prednosti v obliki cenejših in hitrejših prevozov, kar jim predstavlja konkurenčno prednost tako na stroškovni plati kot tudi diferencialni ravni.

Trenutno ima Slovenijo za sabo obdobje, ko se je pretežno vlagalo v gradnjo avtocestnih križev, medtem ko so železniška infrastruktura in nanjo vezane storitve v najboljšem primeru stagnirale. Rezultat tega so s tovornjaki zasičene ceste, ki povzročajo večje število prometnih nesreč, prometnih zamaškov in onesnaževanje okolja. Če upoštevamo dejstvo, da je železniški promet v primerjavi s cestnim občutno cenejši, hitrejši, poleg tega pa še manj onesnažujoč, je posledično tudi Evropa zastavila smernice za vzpostavitev modernega, hitrejšega, čistejšega in bolje povezanega železniškega sistema imenovanega TEN-T. Tako so z izdajo Bele Knjige začrtali smernice k minimiziranju transportnih sredstev, ki delujejo na fosilna goriva.

Slovenija s svojo geografsko lego na severu Jadrana drži močno konkurenčno pozicijo za transportne tokove proti severu in vzhodu in bi ob primerno zastavljeni infrastrukturni politiki obdržala vlogo pomembne tranzitne in vstopne države. V kolikor ne posodobimo prometne infrastrukture na zadovoljiv konkurenčen nivo, bodo prometni tokovi Slovenijo v celoti obvozili, v nekaterih primerih se to dogaja že sedaj.

Predlagam, da se Slovenija osredotoči na investicijsko politiko, ki bo naslednjih letih bazirala predvsem na izgradnji in nadgradnji železniške infrastrukture. Gradnja zloglasnega drugega tira **Divača-Koper** je le prvi korak k vzpostavitvi konkurenčnega železniškega omrežja skozi Slovenijo. Slediti mu bodo morali še drugi, kot so Pragersko-Hodoš, Ljubljana-Jesenice, Maribor-Šentilj in ostali. Urediti bo potrebno tudi logistične centre in ob tem upoštevati, da tudi Madžarska na svojem ozemlju **trenutno gradi** visokozmogljive logistično-transportne centre.

Na cestnem segmentu je po mojem mnenju trenutno najbolj potrebno zgraditi že dolgo pričakovano tretjo razvojno os, ki bo povezovala Koroško in Belo Krajino, dve gospodarsko slabše razviti območji, ki nujno potrebujejo nove in hitrejši prometne poti. Podoben problem imata tudi kočevsko območje ter Severno-Primorska regija, ki prav tako potrebujejo nadgradnjo obstoječih cest, v določenih primerih tudi novogradnje. Tukaj je treba posebno pozornost nameniti predvsem dvema odsekoma, za katera je značilno, da povezujejo gospodarsko šibki regiji, obenem pa predstavljata velike probleme pri prometni varnosti v obliki prometnih nesreč. To sta povezavi **Velenje-Slovenj Gradec** ter **Kočevje-Škofljica-Ljubljana**. Pri obeh je treba v čim krajšem času sprejeti potrebne državne prostorske načrte, ki bi omogočali začetek prepotrebnih gradenj in popravil. V nasprotnem primeru lahko pričakujemo še večji propad omenjenih regij, kar se bo izrazilo v večji brezposelnosti, zaviranju gospodarske aktivnosti in še večji centralizaciji znotraj države. Rad bi izpostavil tudi dejstvo, da je Slovenija do sedaj premalo vlagala v **vzdrževanje cest**, saj dobre prakse iz tujine dokazujejo, da po neki točki vlaganje v novogradnje cest ne prinese tako dobrih rezultatov kot vlaganje v vzdrževanje obstoječih.

Na segmentu pomorstva je potrebno omogočiti Luki Koper nadaljnji razvoj. Prvi korak je seveda nujen pričetek gradnje drugega tira Divača-Koper. Prav tako je potrebno urediti medobčinske konflikte med Koprom in Ankaranom, ki trenutno onemogočajo podaljševanje obstoječih pomolov oz. gradnjo novega, potrebnega tretjega pomola, kar bi Luki Koper omogočalo povečanje opravljenega pretovora in ohranjanje konkurenčnega položaja na Jadranu in v Sredozemlju.

Pri letališčih je situacija dokaj enostranska, kjer ljubljansko letališče predstavlja edinega resnega akterja. Mariborsko letališče se je trenutno znašlo v globokih rdečih številkah in mora določiti **ново konkurenčno strategijo**, s katero se bi vrnila na svoj nekdanji konkurenčni položaj.

Pri vprašanju financiranja sem, kot je razvidno pri predlogih, pri večjih projektih upošteval predvsem **državno financiranje** skupaj z evropskimi sredstvi, saj je neracionalno pričakovati sodelovanje privatnih investorjev pri odsekih, ki predstavljajo del večjega omrežja. Zunanje investitorje ne zanima nova pretočnost celotnega omrežja, povečanje števila zaposlitev, povečanje prilivov v davčno blagajno ipd. Njihov cilj je le povrnitev investicije in zaslužek. Vedoči to, moramo za določeno transportno infrastrukturo nameniti večjo količino sredstev, hkrati pa se moramo zanašati še na multiplikativne dolgoročne gospodarske učinke, ki žal na kratek rok niso opazni. Kljub dejstvu, da politično gledano to niso najbolj priljubljene odločitve, si ne smemo privoščiti, da stojimo, medtem ko druge države drvijo mimo nas, saj kot je rekel dr. Janez Prašnikar: "Stagnacija je propad."

LITERATURA IN VIRI

1. 2TDK d.o.o. (b.l.). *Obstoječa proga*. Najdeno 13. marca 2017 na spletnem naslovu <http://www.drugitir.si/obstojeca-proga>
2. 2TDK d.o.o. (2017, 13. julija). *Slovenija oddala vlogo na IPE Blending razpis za gradnjo 7 tunelov na drugem tiru železniške proge Divača–Koper*. Najdeno 14. julija 2017 na spletnem naslovu <http://www.drugitir.si/novice/2017-07-13-slovenija-oddala-vlogo-na-ipe-blending-razpis-za-gradnjo-7-tunelov-na-drugem-tiru-zelezniske-proge-divacakoper>
3. Aerodrom Portorož. (2017). *O letališču*. Najdeno 1. junija 2017 na spletnem naslovu <http://www.portoroz-airport.si/si/o-nas/o-letaliscu/letalisce>
4. Airports Council International. (2016). *Annual Airport Traffic Statistics 2016*. Najdeno 3. julija 2017 na spletnem naslovu <http://www.aci.aero/Data-Centre>
5. Alič, V. (2010, 27. marca). Razvojna os 3a ali cesta smrti, zaradi katere ljudje izgubljajo potpljenje. *Dnevnik*. Najdeno 18. junija 2017 na spletnem naslovu <https://dnevnik.si/1042348158/slovenija/1042348158>
6. Arvis, J., Mustram, M., Panzer, J., Ojala, L., & Naula, T. (2007). The Logistics Performance Index and Its Indicators. *The international Bank for Reconstruction and Development*. Najdeno 22. marca 2017 na spletnem naslovu <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>
7. Banister, D., & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 209-218.
8. Bensassi, S., Zarzoso., I., Burguet, C., & Ramos, L. (2015). Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 72, 47-61.
9. Bousquet, F., & Fayard. A. (2001). *Road Infrastructure Concession Practice in Europe*. Washington D.C: World Bank Publications.
10. Brown, C. (2005). Financing Transport Infrastructure: For Whom the Road Tolls. *The Australian Economic Review*, 38(4), 431-438.
11. Bruinsma, F., & Rietveld, P. (2012). *Is Transport Infrastructure Effective?*. Vrije Universiteit: Faculty of Economics.
12. Christopher, M. (2015). *Logistics and supply chain management*. London: Financial Times Publishing.
13. Cnf Freight Services. (2014, 29. oktober). *The Benefits and Disadvantages of Air Freight*. Najdeno 28. maja 2017 na spletnem naslovu <http://www.cnffreight.co.za/benefits-disadvantages-air-freight/>
14. Damijan, J. (2016, 14. november). Luka Koper in SŽ za drugi tir? Barantanje slepih s strateškimi interesi države. *Delo*. Najdeno 25. marca 2017 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/sobotna/barantanje-slepih-s-strateskimi-interesi-drzave.html>
15. Damijan, J., Groznik, A., & Zgonc, B. (2015). *Analiza tveganj povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper-Divača in možnih alternativ*. Ljubljana: Ekonomska Fakulteta.

16. DARS - Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. (2014). *Obremenjenost cest*. Najdeno 14. aprila na spletnem naslovu https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Prometne_obremenitve/Obremenjenost_cest_97.aspx
17. DARS - Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. (2015). *Draženci-Gruškovje*. Najdeno 2. julija 2017 na spletnem naslovu https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/AC_in_HC_v_gradnji/Opis_gradnje/Drazenci_-_Gruskovje_185.aspx
18. Dima, I. C., Grabara, J., & Modrak, K. (2010). Location and importance of logistics in the company's organisational structure. *Polish journal of management studies*, (1), 34-37.
19. Dobes, L. (1998). *Externalities in the Transport Sector*. Canberra: Bureau of Transport Economics.
20. Donaldson, D. (2017, 10. februar). Economic benefits of transportation infrastructure: historical evidence from India and America. *Microeconomic Insights*. Najdeno 19. maja 2017 na spletnem naslovu <http://microeconomicinsights.org/economic-benefits-transportation-infrastructure/>
21. DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. (2014). *Predvideni ukrepi na državnem cestnem omrežju na območju tretje razvojne osi*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo.
22. Easterly, W., & Serven, L. (2003). *The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*. Stanford: Stanford University Press
23. Eurostat. (2016a). *Eurostat Statistics Explained*. Najdeno 17. maja 2017 na spletni strani http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split
24. Eurostat. (2016b, avgust). *Sea transport of goods*. Najdeno 28. maja 2017 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tt_r00009&language=en.
25. Eurostat. (2017, februar). *Maritime transport statistics – short sea shipping of goods*. Najdeno 28. maja 2017 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods
26. Evropska komisija. (2011, 28. marec). *Bela Knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. Bruselj: Evropska komisija.
27. Evropska komisija. (2013). *New EU infrastructure policy*. Najdeno 13. junija 2017 na spletnem naslovu https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ten-t-corridors_en
28. Evropska komisija. (2016). *Infrastructure TEN-T Connecting Europe*. Najdeno 12. junija 2017 na spletnem naslovu https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en
29. Evropski parlament. (b.l.). *Sistem železniške signalizacije ERTMS/ETCS*. Najdeno 24. junija 2017 na spletnem naslovu

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+IM-PRESS+20060609IPR08840+0+DOC+PDF+V0//SL&language=SL>

30. Fraport Slovenija d.o.o. (2014, 5. september). *Podpisana pogodba med Fraportom in konzorcijem lastnikov Aerodroma Ljubljana, d. d.* Najdeno 28. junija 2017 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/sl/mediji/5212>
31. Fraport Slovenija d.o.o. (2017). *Novi potniški terminal T2.* Najdeno 11. julija 2017 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/sl/podjetje/razvoj/3872>
32. Godec, A., & Jurše, L. (2010). *Evropski prometni koridorji preko Republike Slovenije in nova železniška proga Divača-Koper.* Portorož: 10. Slovenski kongres o cestah in prometu.
33. Goldberg, J. L. (2006). *The fatal flaw in the financing of private road infrastructure in Australia.* Brisbane: Australasian Transport Research Forum.
34. Groznik, A., & Damijan, J. (2013). *Resolucija o razvoju slovenske logistike in transportne infrastrukture.* Ljubljana: Ekonomska fakulteta
35. Groznik, A., & Damijan, J. (2015, 24. januar). Avstrijski železniški obvoz okrog slovenije in slovenska nesposobnost. *Delo.* Najdeno 11. marca 2017 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/sobotna/avstrijski-zelezniski-obvoz-okrog-slovenije-in-slovenska-nesposobnost.html>
36. Hanžič, K., & Cesnik, S. (2014, 8. oktober). *Projekti in razvoj slovenske železniške infrastrukture.* Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
37. Herranz-Loncan, A. (2006). Railroad Impact in Backward Economies: Spain. *The Journal of Economic History*, 66(4), 853-881.
38. Hodge, G. (2004). The risky business of public-private partnerships. *The Australian Journal of Public Administration*, 63(4), 37-49.
39. Jacks, D., & Pendakur, K. (2008). Global trade and the maritime transport revolution. *The Review of Economics and Statistics*, 92(4), 745-755.
40. Janakiraman, S. (2011). Importance of Logistics Industry for Growing Economies. *Business & Technology report.* Najdeno 14. marca 2017 na spletnem naslovu <http://www.biztechreport.com/story/1551-importance-logistics-industry-growing-economies>
41. Janić, M. (2009). *Transportation Infrastructure: Roads, Highways, Bridges, Airports and Mass Transit Series.* New York: Nova Science Publishers.
42. Koražija, N. (2017, 16. maj). Koper proti Kopru. *Finance.* Najdeno 13. julija 2017 na spletnem naslovu <https://tl.finance.si/8856994/Koper-proti-Kopru-Popovic-s-pritozbo-nad-okoljevarstveno-soglasje-za-kontejnerski-pomol?metered=yes&sid=496850918>
43. Križman, A. (2010). *Poslovna logistika.* Ljubljana: Zavod IRC.
44. Lakshmanan, T. R. (2011). The broader economic consequences of transport infrastructure investment. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 1-12.
45. Landley, J. (2007). The State of Logistics Outsourcing. *Results and finding of the 12th annual study.* Najdeno 30. marca 2017 na spletnem naslovu http://www.3plstudy.com/media/downloads/3pl-archive/2007_3pl_study.pdf
46. Luka Koper d.d. (2015). *Letno poročilo 2015.* Koper: Luka Koper d.d.

47. Luka Koper d.d. (2016). *Letno poročilo 2016*. Koper: Luka Koper d.d.
48. Luka Koper d.d. (2017a). *Lastniška struktura* – 31. marca 2017. Najdeno 27. junija na spletnem naslovu <https://luka-kp.si/slo/lastniska-struktura-31-12-2016>
49. Luka Koper d.d. (2017b). *Organigram matične družbe in lastniški deleži*. Najdeno 31. marca 2017 na spletnem naslovu <https://luka-kp.si/slo/organigram-maticne-druzbe-in-lastniski-delezi-190>
50. May, R. (2014). *Road Infrastructure Funding: Selected Practises and Lessons From Around the Globe*. New York: Nova Science Publishers.
51. Mayeres, I. (2000). The Efficiency Effects of Transport Policies in the Presence of Externalities and Distortinary Taxes. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(2), 233-260.
52. Ministrstvo za infrastrukturo. (2014, 14. marec). *Javne ceste december 2013*. Najdeno 14. maja 2017 na spletnem naslovu http://www.di.gov.si/fileadmin/_migrated/content_uploads/Javne_cestes_2013.pdf
53. Ministrstvo za infrastrukturo. (2016). *Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo.
54. Ministrstvo za infrastrukturo (2017). *Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor 2007-2013*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo
55. Mlakar, P. (2017, 7. junij). Prihodnje poletje mimo Bleda po severni obvoznici. *Dnevnik*. Najdeno 13. maja 2017 na spletnem naslovu <https://www.dnevnik.si/1042774406/lokalno/gorenjska/prihodnje-poletje-mimo-bleda-po-severni-obvoznici>.
56. Morash, E., Droge, C., & Vickery, S. (1996). Strategic logistics capabilities for competitive advantage and firm success. *Journal of business logistics*, 17(1), 1-22.
57. Oxford Economics. (2014). *Economic Benefits from Air Transport in the UK*. Najdeno 27. maja 2017 na spletnem naslovu www.oxfordeconomics.com/publication/open/252821
58. Panayides, P. (2006). *Maritime Logistics and Global Supply Chains: Towards a Research Agenda*. Nicosia: The Cyprus International Institute of Management.
59. Prometni inštitut Ljubljana d.o.o. (2010). *Študija razvoja oprtnega prevoza v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Prometni inštitut Ljubljana d.o.o.
60. Prosen, M. (2012). *Slovenija na sečišču koridorjev*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
61. Puentes, R. (2015, 20. januar). Why Infrastructure Matters: Rotten Roads, Bum Economy. *Brookings*. Najdeno 14. aprila 2017 na spletnem naslovu <https://www.brookings.edu/opinions/why-infrastructure-matters-rotten-roads-bum-economy/>
62. Queiroz, C., & Gautam, S. (1992). *Road Infrastructure and Economic Development: Some Diagnostic Indicators*. Washington: World Bank Publications.
63. Querioz, C. (2003). *A Review of Alternative Road Financing Methods*. Paris: Transport Infrastructure Development for a Wider Europe Seminar.

64. Raghuram, G., & Rabi Bubu, M. (1999). Alternate Means of Financing Railroads. *Vikalpa The Journal for Decision Makers*, 24(1), 13-25.
65. Shepherd, B., & Wilson, J. (2006). Road Infrastructure in Europe and Central Asia: Does Network Quality Affect Trade. *Journal of Economic Integration*, 22(4), 723-747.
66. Short, J., & Kopp, A. (2005). Transport infrastructure: Investment and planning. *Transport policy*, 12(9), 360-367.
67. Slovenska tiskovna agencija. (2017). Pri ljubljanskem letališču največje Novartisovo skladišče v Evropi. *Svet kapitala*. Najdeno 27. marca 2017 na spletnem naslovu http://svetkapitala.delo.si/aktualno/pri-ljubljanskem-letaliscu-najvecje-novartisovo-skladisce-v-evropi-1437?meta_refresh=true
68. Slovenske železnice. (2017). *Železniške proge*. Najdeno 17. junija 2017 na spletnem naslovu <http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/javna-zelezniska-infrastruktura/zelezniske-proge>
69. Slovenske železnice. (27. november 2015). *Program omrežja 2016*. Najdeno 22. junija 2017 na spletnem naslovu http://www.slo-zeleznice.si/images/infrastruktura/Program_omrezja_2016/Program_omrezja_2016_1.pdf
70. Slovenske železnice. (b.l.). *Uporabnina*. Najdeno 27. maja 2017 na spletnem naslovu <http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/dostop-do-infrastrukture/uporabnina>.
71. Služba vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko. (2017) *EKP 2014-2020*. Najdeno 3. junija 2017 na spletnem naslovu http://www.svrk.gov.si/si/delovna_podrocja/evropska_kohezijska_politika/ekp_2014_2020/
72. Song, H., & Cheung, J. (2013). *Logistics: perspectives, approaches and challenges*. New York: Nova Science Publishers.
73. Stergar, A. (2016, 4. avgust). Letališče na Brniku bo dobilo obvoznico. *Delo*. Najdeno 3. aprila 2017 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/gospodarstvo/infrastruktura/letalisce-na-brniku-bo-dobilo-sodobno-obvoznico.html>
74. SURS - Statistični urad Republike Slovenije. (2015). *Železniški transport*. Najdeno 21. junija 2017 na spletnem naslovu <http://www.stat.si/StatWeb/News/Index/6068>
75. SURS - Statistični urad Republike Slovenije. (2017). *Cestni blagovni prevoz*. Najdeno 12. junija na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp
76. The World Bank. (2016). *Air transport, freight*. Najdeno 28. maja 2017 na spletnem naslovu <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>
77. Timilsina, G. & Dulal, B. (2011). Urban Road Transportation Externalities: Costs and Choice of Policy Instruments. *The World Bank Research Observer*, 25(1), 162-191.
78. Tsinker, G. (2004). *Port Engineering: Planning, Construction, Maintenance, and Security*. New Jersey: John Wiley & Sons.

79. Wensveen, J. G., & Wells, T. (2007). *Air Transportation: A Management Perspective (6th ed.)*. Aldershot: Ashgate Publishing.
80. Willson, R. W., & Shoup, D. C. (1990). Parking subsidies and travel choices: assessing the evidence. *Transportation*, 17(2), 141-157.
81. Xu, H. (2016). Domestic railroad infrastructure and exports: Evidence from the Silk Route. *China Economic Review*, 41. 129-147.
82. Zavod Republike Slovenija za zaposlovanje. (2017). *Stopnja registrirane brezposelnosti po občinah*. Najdeno 13. julija 2017 na spletnem naslovu https://www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti
83. Zgonc, B. (2003). *Železniški promet*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
84. Zgonc, B. (2012). *Železniška infrastruktura*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Povzetek intervjuja z g. Horvatom	1
Priloga 2: Povzetek intervjuja z g. Pregljem	3

PRILOGA 1: Povzetek intervjuja z g. Horvatom

Dne 29. 06. 2017 sem opravil daljši intervju z g. Damjanom Horvatom z Ministrstva za infrastrukturo. G. Horvat je zaposlen na sektorju za letalstvo. Pri intervjuju sva med drugim govorila o naslednjih temah:

Slovenija ima trenutno tri mednarodna letališča nacionalnega pomena: Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, letališče Edvarda Rusjana Maribor in letališče Portorož. V primeru letališča v Ljubljani je Republika Slovenija lastnik celotnega zemljišča, pred kratkim pa je oddala le-to v uporabo podjetju Fraport iz Nemčije za obdobje 40 let, obenem jim je omogočena nadaljna gradnja oz. širitev. V bližini letališča se načrtuje gradnja novega Novartisovega skladišča ter gradnja novih večjih t. i. »*cargo* skladišč«, vendar so pri le-teh stvari še v fazi planiranja, saj še ni jasno kakšen bo njihov obseg. V primeru letališča v Mariboru je Republika Slovenija lastnik infrastrukture in zemljišča letališča, ne pa tudi podjetja. Upravljalcu se v tem primeru podeli pravica do uporabe infrastrukture in zemljišča za obdobje 20 let z možnostjo podaljšanja za dodatnih 5 let. Portorož je primer, kjer ni nič v lasti Republike Slovenije oz. je celota v privatni lasti.

V Mariboru je bil nedavno odprt nov potniški terminal, ki pa žal ne vidi pretirane uporabe, saj mariborsko letališče v zadnjih letih beleži padec potnikov in pretovora blaga. Drugače je v Ljubljani, kjer pod okriljem novega lastnika Fraporta želijo zgraditi nov terminal na mestu, kjer danes stoji parkirišče, le-to bi posledično premaknili drugam. Glede *cargo* skladišč je trenutno veliko interesa glede gradnje, vendar nihče natančno ne ve, kako naj bi to izgledalo oz. kaj in koliko natančno potrebujejo (zgradbe, vozila, organizacijsko strukturo ipd).

Vprašanja povezanosti naših dveh največjih letališč so prav tako aktualna. V Ljubljani se je dolgo časa omenjalo gradnjo priključka na železniško progo. Po opravljenih preračunih in analizah so ugotovili, da povezava na progo Ljubljana-Jesenice ni ekološko sprejemljiva niti ekonomsko upravičena. Druga možnost, ki vključuje povezavo na Kamnik pa je po mnenju g. Horvata še manj sprejemljiva, saj se ljudje še vedno v večji meri na letališča vozijo z osebnimi avtomobili, taksiji in avtobusi. V tujini (npr. Franciji), kjer imajo dobro urejeno železniško povezavo, se izjemno majhen delež (okoli 5 %) vozi na letališče z vlakom. Drugi razlog, ki ga omenja je sam potek poti do Brnika. Pot prek Kamnika predstavlja neke vrste obvoz okoli in šele nato proti letališču, kar podaljšuje pot, to pa ne ustreza marsikateremu posamezniku. Se je pa že začela gradnja obvoznice okoli Brnika, ki bi vsebovala več krožišč. Ideja je sicer dobra, toda če upoštevamo dejstvo, da se bo v prihodnosti v bližini gradilo največje evropsko skladišče farmacevtskega podjetja Novartis, je logično pričakovati prometne zamaške predvsem na krožiščih. Razlog je povečan promet zaradi skladišča, novega tovarnega centra, delovanja letališča ter dnevnih migracij v in iz Ljubljane velikega števila prebivalcev gorenjske regije oz. okoliških krajev.

Verjetno bi bilo potrebno zgraditi vzporedno cesto brez krožišč, za kar bi bilo treba spremeniti prostorski načrt. Za razliko od Ljubljane, mariborsko letališče nima problemov z bližino tirov, saj je od njih odmaknjeno le za približno 800m. Problem se pojavi zaradi že omenjene problematike padanja prometa, saj ni razloga oz. potrebe, da bi se gradil priključek na tire, ker ni blaga za pretovarjanje. Mariborsko letališče je v letu 2016 imelo za približno 90 ton tovora, kar je mogoče pretovoriti na štiri tovornjake z maksimalno nosilnostjo 24 ton. Res je, da bi širitev omogoča potencialno rast pretovora, vendar v primeru Maribora tudi 1000 % rast ne bi zadostovala. Letališče Portorož, ki je sicer v privatni lasti v prihodnosti verjetno ne bo izvajalo širitev.

PRILOGA 2: Povzetek intervjuja z g. Pregljem

Dne 04. 07. 2017 sem opravil daljši intervju z g. Žarkom Pregljem z Ministrstva za infrastrukturo. G. Pregelj je zaposlen na sektorju za pomorstvo. Na intervjuju sva med drugim govorila o naslednjih temah: Luka Koper velja za generalno luko srednje Evrope in ima od države trenutno štiri različne koncesijske pogodbe: za vodenje, upravljanje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške dejavnosti. Posledično odločajo kakšne nadaljne investicijske korake bodo izvedli.

Konstantna tema, ki v zadnjih letih ne izgublja aktualnosti je vprašanje poglobljanja obstoječih pomolov. Čeprav je Luka Koper v zadnjih letih izvedla več projektov poglobljanja sta se pojavljala predvsem dva problema: problem dvigovanja blata in odnašanje le-tega v sosednje kraje in problem odlaganja dvignjenega blata. Ena izmed možnosti bi bila uporaba dvignjenega blata za podaljševanje obstoječih pomolov, kar bi povečalo kapacitete pristanišča, saj ladja, ko čaka, izgublja denar. Druga možnost se je ponudila pri korejskih ladjarjih, ki naj bi bili pripravljeni odpeljati omenjene sedimente. Pri takšnih strateških načrtih je treba upoštevati tudi skladiščne kapacitete v zaledju pristanišča, saj brez skladišča ni pristaniča. Navadno je razmerje med obalno-pretovornimi in skladiščnimi kapacitetami ena proti tri, se pravi, da ima pristanišče trikrat toliko skladišč kot pretovoru namenjenega prostora. Tako prvi kot drugi pomol imata še veliko možnosti, da se ju podaljša (do 250m), najprej se bo po vsej verjetnosti podaljšalo prvega, ki služi za pretovor kontejnerjev. Luka Koper prav tako pretovori veliko premoga, velik delež tega nato roma naprej v Avstrijo, in avtomobilov, saj skupaj z Barcelono Luka Koper drži prvo mesto v sredozemlju po številu pretovorjenih avtomobilov. Zaradi konsistentne letne rasti pretovora in vsakoletnih rekordov bo kmalu potrebna vzpostavitev desnega dela tretjega bazena oz. celotnega tretjega pomola. Marca 2017 je Luka še podala soglasje za gradnjo nove garažne hiše, ki bi močno povečala obstoječe kapacitete.

Glede gradnje drugega tira na relaciji Divača-Koper je bilo obravnavano večje število možnih tras. Izmed vseh je trenutno zastavljena najboljša (2TDK varianta), saj je treba upoštevati naklone prog, probleme jam in vpliv na pitne vire. Odličen primer, ki ne upošteva vseh, je predlog, ki predvideva tunel z naklonom 80 promilov, ki poteka skozi območje jam in izvira pri reki Rinža, glavnega vira pitne vode za območje Kopra in širše okolice. V vsakem primeru pa je treba projekt speljati čim hitreje, saj se kar 60 % vsega pretovora v Luki Koper prenese na železnice, medtem ko gre na ceste preostalih 40 %. Pri vprašanju financiranja ni za pričakovati drugega kot pridobivanje evropskih sredstev in državno financiranje, saj zasebna investicija z vidika investitorja ni racionalna. Edino, kar po mnenju g. Preglja ni ustrezno, je zaenkrat ureditev požarne varnosti. Poleg drugega tira je potrebno izpeljati še nekatere druge projekte na železniškem omrežju:

- Ljubljanski lok: že dolgo pričakovan prehod iz Primorske proti Gorenjski,
- Ljubljana-Jesenice: vzpostavitev drugega tira, saj je obstoječi zaradi pretovora blaga in dnevnih migracij v Ljubljano že močno obremenjen,
- Zidani Most-Hodoš: trenutno proga še ni preobremenjena, vendar je v prihodnosti potrebno natančno spremljati in planirati morebitno gradnjo drugega tira. Prav tako je potrebna vzpostavitev močnejših daljnovodov, saj so ob vzpostavitvi proge imeli večje število težav z izpadi,
- Pragersko-Šentilj: Šentilj predstavlja ozko grlo iz smeri podravja proti Avstriji. Posledično bo potrebno zgraditi še drugi tir na tej relaciji.

Pri investicijah v cestnem prometu naj bi po mnenju g. Preglja bilo potrebno izvesti več projektov:

- celotna obvoznica okoli Bleda: ta turistično izjemno popularna destinacija se v zadnjih desetletjih spopada s problemi vezanimi na konstantno gnečo. Gneča onemogoča obiskovalcem brezskrbni prihod obenem pa preglavice povzroča tudi domačinom,
- tretja razvojna os: vse povezave od Koroške do Bele Krajine je potrebno nadgraditi na zadovoljiv nivo, da bodo lahko omenjene gospodarsko šibkejšje regije/kraji, ki ležijo na poti razvile močnejše gospodarstvo. Najbolj problematičen bo odsek od Velenja proti Slovenj Gradcu zaradi prehoda Huda Luknja, ki zaradi naravnih ovir ni zmožen nadgradnje. Potrebno bo zgraditi linijo tunelov in viaduktov, ki bodo omogočali hitrejši prehod do regije. Na relaciji Žalec-Velenje situacija ni problematična, saj je z izjemo nekaj naselij, brez ovir pri širjenju obstoječe ceste. Proti jugu bo treba zgraditi obvoznico okoli Celja in podaljšanje hitre ceste proti jugu do mest kot na primer: Novo Mesto, Metlika in Črnomelj,
- razvojna os 3a: povezava Ljubljana-Kočeve je prioriteto zelo podobna povezavi Velenje-Slovenj Gradec. Kočevska regija ima eno izmed najvišjih stopenj brezposelnosti v Sloveniji. Veliko število ljudi z dnevnimi migracijami kruh služi v naši prestolnici, kar povzroča velike gneče in večje število prometnih nesreč na obstoječi, slabo vzdrževani, ozki in vijugasti cesti. Drug problem, s katerim se srečujemo pa je priključek pri Škofljici. Tam se zaradi vsakodnevnih zastojev že nekaj časa planira obvoznica, vendar je zaradi ombočja, ki spada pod program Natura2000 težko doseči dogovor o poteku le-te,
- ljubljanska obvoznica: najbolj prometni cestni segment v celotni Sloveniji. Zaenkrat je treba primarno urediti oz. razširiti odsek Kozarje v šestpasovnega ter vzpostaviti cestni priključek iz šentviškega predora na Celovško cesto v smeri proti Ljubljani.