

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**PAN-EVROPSKI KORIDORJI V FUNKCIJI
VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI
GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM**

Ljubljana, november 2002

MAGDA ZUPANČIČ

KAZALO

	Stran
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM RAZISKAVE	1
1.2. PREDMET RAZISKAVE	1
1.3. NAMEN IN CILJ RAZISKAVE	2
1.4. ZNANSTVENA HIPOTEZA	3
1.5. OCENA DOSEDANJIH RAZISKAV	3
1.6. ZNANSTVENE METODE	3
1.7. STRUKTURA MAGISTRSKEGA DELA	4
 2. GOSPODARSKE IN PROMETNE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE	 5
2.1. ANALIZA GOSPODARSKEGA SISTEMA	5
2.1.1. Značilnosti gospodarskih področij Slovenije	7
2.1.2. Značilnosti zunanjetrgovinskih odnosov Slovenije	9
2.1.3. Izvozne, uvozne in tranzitne značilnosti Slovenije	11
2.2. ANALIZA PROMETNEGA SISTEMA SLOVENIJE	13
2.2.1. Stanje transporta v Sloveniji in v tranzicijskih državah	14
2.2.2. Analiza transporta po vrstah blaga	18
2.2.3. Analiza transporta po smereh pretoka	19
2.2.4. Sodobne transportne tehnologije	21
 3. GOSPODARSKE IN PROMETNE KARAKTERISTIKE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV	 24
3.1. POMEMBNOST PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV ZA EVROPSKO GOSPODARSTVO	24
3.1.1. Pomen koridorjev za gospodarstvo Slovenije	25
3.1.2. Pomen koridorjev za Evropsko unijo	28
3.1.3. Pomen koridorjev za države v tranziciji	31
3.2. TEHNIČNO - TEHNOLOŠKE IN EKSPLOATACIJSKE KARAKTERISTIKE PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV	32
3.2.1. Prostorski potek koridorjev	32
3.2.2. Vloga koridorjev za transportne povezave Slovenije	35
 4. PAN - EVROPSKI KORIDORJI - TEMELJNI DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	 39

4.1.	PROMETNA INFRASTRUKTURA V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	39
4.1.1.	Obstoječe cestne povezave	40
4.1.2.	Obstoječe železniške povezave	42
4.1.3.	Obstoječe morske in priobalne povezave	45
4.1.4.	Obstoječe letalske poti	47
4.1.5.	Druge obstoječe transportne poti	49
4.2.	PROMETNA SUPRASTRUKTURA - DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	49
4.3.	BLAGOVNI TOKOVI V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	50
4.4.	POTNIŠKI TOKOVI - DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	53
4.5.	SODOBNE TRANSPORTNE TEHNOLOGIJE - DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	54
4.6.	NACIONALNI IN MEDNARODNI PRAVNI VIRI V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	56
4.6.1.	Slovenski prometni pravni viri	56
4.6.2.	Mednarodni prometni pravni viri	57
4.6.3.	Harmonizacija slovenskih prometnih pravnih virov z evropskimi viri	59
4.7.	INFORMACIJSKI SISTEMI - DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	60
4.8.	INTELEKTUALNI KAPITAL V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	61
4.9.	INTERNALIZACIJA EKSTERNIH STROŠKOV KOT DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	62
4.10.	DRUGI DEJAVNIKI KOT REZULTAT VPLIVA VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	64
4.10.1.	Sekundarne prometne dejavnosti	64
4.10.2.	Okoljevarstveni vidiki vključevanja	65
5.	POMEN V. IN X. KORIDORJA V PROCESU VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	68
5.1.	KARAKTERISTIKE IN POMEN V. KORIDORJA	69
5.2.	KARAKTERISTIKE IN POMEN X. KORIDORJA	71

5.3.	SINERGIČNI UČINKI PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV	73
6.	PREDLOG MODELA VALORIZACIJE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	76
6.1.	PROMETNA INFRASTRUKTURA - ELEMENT MODELA	76
6.1.1.	Cestna infrastruktura kot element modela	77
6.1.2.	Železniška infrastruktura - element modela	78
6.1.3.	Pomorski transport kot element modela	79
6.1.4.	Priobalni transport - element modela	80
6.1.5.	Letalski transport kot element modela	81
6.2.	PROMETNA SUPRASTRUKTURA - ELEMENT MODELA	82
6.3.	BLAGOVNI TOKOVI KOT ELEMENT MODELA	83
6.4.	POTNIŠKI TOKOVI - ELEMENT MODELA	84
6.5.	SODOBNE TRANSPORTNE TEHNOLOGIJE KOT ELEMENT MODELA	84
6.6.	NACIONALNI PROMETNI VIRI - ELEMENT MODELA	87
6.7.	INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE KOT ELEMENT MODELA	87
6.8.	INTERNALIZACIJA EKSTERNIH STROŠKOV	88
6.9.	INTELEKTUALNI KAPITAL - ELEMENT MODELA	89
6.10.	OSTALI DEJAVNIKI KOT REZULTAT VPLIVA VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI PROMETNI IN GOSPODARSKI SISTEM	90
6.10.1.	Sekundarne prometne dejavnosti	90
6.10.2.	Okoljevarstveni dejavniki	91
6.11.	UNIVERZALNI MODEL VALORIZACIJE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM	92
7.	SKLEP	99
8.	LITERATURA	103
9.	VIRI	104
10.	SEZNAM TABEL	108

11.	SEZNAM ZEMLJEVIDOV	108
12.	SEZNAM GRAFOV	108
13.	SEZNAM SHEM	109
14.	SEZNAM KRATIC	109

1. UVOD

1.1. PROBLEM RAZISKAVE

Slovensko gospodarstvo in slovenski promet se že več kot deset let prilagajata gospodarskemu in prometnemu sistemu Evropske unije. Kljub rezultatom slovensko gospodarstvo in promet še vedno zaostajata za visoko razvitimi državami EU. Nazadostna učinkovitost in uspešnost slovenskega gospodarstva in prometa so posledica številnih dejavnikov, od katerih so najpomembnejši sledeči:

- velika razlika v stopnji razvitosti in uspešnosti gospodarskih sektorjev v Sloveniji in v EU,
- zastarela, neuspešna in neučinkovita prometna infrastruktura ter suprastruktura Slovenije,
- nazadovoljiva stopnja hitrosti, varnosti in racionalnosti blagovnih in potniških tokov slovenskega področja,
- nezadostno razvite in neafirmirane sodobne transportne tehnologije v Sloveniji,
- nezadostno izgrajen in delotvoren sistem prometnega prava v Sloveniji,
- nefunkcioniranje integralno-informacijskega sistema na splošno, posebno v prometni dejavnosti Slovenije,
- nezadostna izobraženost, usposobljenost in motivacija človeških virov v prometnem sistemu Slovenije.

V takšni korelaciji odnosov niso v zadostni meri analizirane vse prednosti PAN - evropskih koridorjev za prometne in gospodarske subjekte v Sloveniji. Tovrstni problemi se morajo konsistentno pregledati, diagnosticirati in razrešiti, saj implicirajo mnoge škodljive posledice za slovensko gospodarstvo, slovenski transport kot tudi za slovensko družbo.

V okviru omenjene problematike se lahko definira znanstveni problem raziskave; raziskati in konsistentno ugotoviti vse relevantne dejavnike, ki vplivajo na bodoči prometni in gospodarski sistem Slovenije ter predložiti model, ki bi nakazal pozitivne rezultate vplivov dejavnikov za slovensko gospodarstvo v prihodnosti.

1.2. PREDMET RAZISKAVE

Raziskati bistvene značilnosti slovenskega gospodarstva in prometa, pomembne karakteristike PAN - evropskih koridorjev in medsebojni odnos prometne infrastrukture, suprastrukture, blagovnih in potniških tokov, intelektualnega kapitala, sodobnih tehnologij, nacionalnih in pravnih virov Slovenije ter evropskih držav, ki so direktno vezani s PAN - evropskimi koridori, odrediti pomen PAN - evropskih koridorjev za gospodarski in prometni sistem Slovenije ter predložiti model valorizacije PAN - evropskih koridorjev v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem.

1.3. NAMEN IN CILJ RAZISKAVE

Za dokazovanje opredeljene hipoteze in uspešno reševanje problematike raziskovane teme je potrebno odgovoriti na sledeča pomembna vprašanja:

- Katere so gospodarske in prometne značilnosti Slovenije?
- Kaj nam nakazuje analiza gospodarskega ter prometnega sistema Slovenije?
- Katere so gospodarske in prometne karakteristike PAN - evropskih koridorjev?
- Kaj je pomen PAN - evropskih koridorjev za Slovenijo, za države v tranziciji in države EU?
- Katere so tehnično-tehnološke in eksploatacijske karakteristike PAN - evropskih koridorjev?
- Kateri so temeljni dejavniki vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem?
- Kakšen je pomen V. in X. koridorja v procesu vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem?
- Kateri so sinergijski učinki PAN - evropskih koridorjev?
- Kakšen vpliv na uspešno vključevanje Slovenije v evropske prometne in gospodarske tokove imajo blagovni, prometni in potniški tokovi?
- Kakšno funkcijo uspešnega vključevanja Slovenije v mednarodne sisteme imata slovenska prometna infrastruktura ter suprastruktura?
- Kakšen je pomen nacionalnih in pravnih virov ter ustreznih informacijskih sistemov?
- Kako izobraziti in usposobiti intelektualni kapital oziroma eksperte prometa ter operativni management?
- Kaj vse je potrebno upoštevati v okviru definiranja univerzalnega modela valorizacije PAN - evropskih koridorjev za Slovenijo?
- Kateri so najpomembnejši elementi, ki sestavljajo univerzalni model valorizacije?
- Kakšen je pomen univerzalnega modela ter njegova uporabnost?

Namen oziroma cilj raziskave predstavlja torej temeljito raziskavo, utemeljitev in formulacijo dobljenih rezultatov ter predložitve univerzalnega modela valorizacije PAN - evropskih koridorjev v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem.

Namen in cilji raziskave so v najožji zvezi s problemom in predmetom raziskave ter s postavljeno hipotezo. V tem kontekstu so določeni namen in cilji raziskave:

Potrditev glavne hipoteze in dokazati pozitiven učinek vključitve in izgradnje PAN - evropskih koridorjev za bodoči slovenski prometni ter gospodarski sistem, znanstveno utemeljiti in formulirati rezultate raziskave ter predložiti univerzalni model valorizacije PAN - evropskih koridorjev pri vključevanju Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem.

1.4. ZNANSTVENA HIPOTEZA

Znanstveni problem in predmet raziskave določata sledečo znanstveno hipotezo:

S konsistentnimi spoznanji o gospodarskem in prometnem sistemu Slovenije, o prometnih in gospodarskih karakteristikah PAN - evropskih koridorjev in pomembnosti omenjenih koridorjev za vključevanje Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem je možno predložiti univerzalni model valorizacije PAN - evropskih koridorjev v funkciji vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem.

Hipoteza predpostavlja, da primerno izgrajen, organiziran, informacijsko in kadrovsko podprt prometni sistem Slovenije v sklopu PAN - evropskih koridorjev lahko bistveno vpliva na učinkovitost slovenskega prometa ter gospodarskega razvoja Slovenije.

Ob glavni hipotezi se lahko opredelijo še dodatne pomožne hipoteze in sicer:

- Moderen in razvit slovenski prometni sistem, ki je vključen v PAN - evropske koridorje, lahko direktno in učinkovito vključi Slovenijo v evropski prometni in gospodarski sistem.
- Z ustrezno in strokovno raziskavo vloge prometa v Sloveniji lahko ugotovimo trenutni prometni in gospodarski položaj Slovenije ter možni prihodnji položaj Slovenije v okviru evropskega prometnega sistema in prometnih povezav.
- Z ugotovitvami ustreznih pogojev za kvaliteten prometni sistem Slovenije lahko postavimo temelje za uspešen razvoj prometnega sistema v državi ter za uspešno vključevanje Slovenije v evropske prometne in gospodarske tokove.
- Z raziskavo relevantnih elementov modela valorizacije PAN - evropskih koridorjev lahko ugotovimo vpliv omenjenih koridorjev na bodoče vključevanje Slovenije v mednarodne prometne in gospodarske tokove.

1.5. OCENA DOSEDANJIH RAZISKAV

Iz že obdelane literature in virov različnih avtorjev je razvidno, da obstajajo le posamični prispevki, ki se navezujejo na izbrano temo magistrskega dela. Literatura oziroma viri opisujejo različne vidike problematike oziroma področja raziskav, nikjer pa ni bilo možno zaslediti celostno izdelane obdelave teme. Iz omenjenega razloga sklepam, da tema magistrskega dela z naslovom **PAN – EVROPSKI KORIDORJI V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI PROMETNI IN GOSPODARSKI SISTEM** do sedaj še ni bila celostno raziskana oziroma obdelana.

1.6. ZNANSTVENE METODE

V okviru znanstvenega raziskovanja, formulacije in prezentacije rezultatov raziskovanja magistrskega dela so bile uporabljene kombinacije ustreznih znanstvenih metod. Med najvažnejše metode lahko prištevam induktivno in deduktivno metodo, metodo analize in sinteze, metodo generalizacije in specializacije, komparativno metodo, metodo abstrakcije in konkretizacije, statistično metodo, empirično metodo ter metodo modeliranja.

1.7. STRUKTURA MAGISTRSKEGA DELA

Magistrsko delo je razdeljeno na več zaokroženih enot, ki vodijo do zaključka v obliki univerzalnega modela vrednotenja PAN - evropskih koridorjev za Slovenijo.

V prvem delu, **UVODU**, je nakazana problematika raziskave, cilji in namen raziskave, znanstvene metode, podana je ocena dosedanjih raziskav, navedene so glavne znanstvene metode ter obrazložena je struktura magistrskega dela.

V drugem delu z naslovom **GOSPODARSKE IN PROMETNE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE** so analizirane gospodarske in prometne značilnosti Slovenije. Analiza zajema posamezne gospodarske sektorje, uvozne, izvozne in tranzitne značilnosti, promet glede na smeri tokov in vrste blaga, podan je pregled sodobnih transportnih tehnologij in vrst prometa.

Tretji del ima naslov **GOSPODARSKE IN PROMETNE KARAKTERISTIKE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV** in opredeljuje tehnično-tehnološke značilnosti PAN - evropskih koridorjev, prostorski potek koridorjev, vlogo koridorjev za prometne povezave Slovenije, države v tranziciji ter pomen le-teh za Evropsko unijo.

PAN - EVROPSKI KORIDORJI - TEMELJNI DEJAVNIKI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI PROMETNI IN GOSPODARSKI SISTEM je naslov četrtega dela. Opisuje PAN - evropske koridorje kot temeljne dejavnike vključevanja Slovenije v evropski gospodarski sistem. Vključuje prometno infrastrukturo ter suprastrukturo Slovenije kot dejavnika vključevanja, blagovne in potniške tokove, sodobne transportne tehnologije, nacionalne in mednarodne pravne vire, informacijske sisteme, intelektualni potencial ter preostale pomembne dejavnike vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem.

V petem delu, ki ima naslov **POMEN V. IN X. KORIDORJA V PROCESU VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI PROMETNI IN GOSPODARSKI SISTEM** sem obdelala karakteristike in pomen V. in X. koridorja ter dodatno preučila sinergijske učinke PAN - evropskih koridorjev.

Posebna pozornost je namenjena šestemu delu z naslovom **PREDLOG MODELA VALORIZACIJE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKE GOSPODARSKE IN PROMETNE TOKOVE**. V tem delu sem obdelala in predložila model valorizacije PAN - evropskih koridorjev v funkciji vključevanja Slovenije v evropske gospodarske in prometne tokove. Kot elemente modela valorizacije sem zajela in ovrednotila prometno infrastrukturo, prometno suprastrukturo, blagovne in potniške tokove, sodobne transportne tehnologije, nacionalne prometne pravne vire, informacijske tehnologije, eksterne stroške, intelektualni kapital ter druge dejavnike modela. V zadnjem delu, **SKLEPU**, sem podala rezultate raziskave, s katerimi sem utemeljila znanstveno hipotezo.

2. GOSPODARSKE IN PROMETNE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE

Analiza gospodarskih in prometnih značilnosti Slovenije predstavlja osnovo za razvijanje ideje magistrskega dela, ki v nadaljevanju opredeli pogoje in možnosti Slovenije za vključevanje v širši evropski gospodarski in prometni sistem. V drugem delu magistrskega dela z naslovom Gospodarske in prometne značilnosti Slovenije želim raziskati, analizirati in odgovoriti na sledeči vprašanji:

- Katere so gospodarske in prometne značilnosti Slovenije?
- Kaj nam nakazuje analiza gospodarskega ter prometnega sistema Slovenije?

Na zastavljena vprašanja bom odgovorila s krajšo analizo gospodarskega položaja Slovenije v preteklosti, obrazložila bom bistvene značilnosti in gospodarski položaj države danes, skušala bom nakazati možen gospodarski razvoj in smeri le-tega, opredelila in analizirala pa bom tudi obstoječi prometni sistem v državi ter bodoče smernice.

Z analizo gospodarskega položaja in strukture Slovenije želim prikazati obstoječe gospodarsko stanje države kot izhodiščno točko za nadaljni razvoj. Le-to je v sodobnem svetu vedno bolj vezano in zavisi od ustrezne transportne infrastrukture¹ in oblike transporta, saj le to zagotavlja učinkovito in hitro rast gospodarstva z uspešnim vključevanjem v evropski gospodarski prostor. Mednarodna trgovina predstavlja zaradi značilnosti države (majhno gospodarstvo) nujno razvojno usmeritev Slovenije, v kolikor želi v korak z razvitimi gospodarstvi sveta.

2.1. ANALIZA GOSPODARSKEGA SISTEMA SLOVENIJE

Za analizo gospodarstva Slovenije je potrebno poznavanje bistvenih karakteristik gospodarstva v preteklosti, saj je Slovenija na svoji poti prešla mnoge faze, ki so z netržnimi in neustreznimi ukrepi gospodarsko rast ter cilje odmikali od možnega razvoja.

Republika Slovenija predstavlja državo srednje Evrope z nekaj več kot dvajset tisoč kvadratnimi metri površine in s približno dvema milijonoma prebivalcev. Drugače povedano, predstavlja le 0,5 % prebivalcev Evropske unije (EU), njeno gospodarstvo pa le približno 0,3 % le-tega. Predstavlja torej eno izmed manjših evropskih držav, katero uvrščamo med srednje bogate države glede obstoječih kmetijskih površin, skromno glede energetskih virov (razen vodnih virov), nezadostno preskrbljeno z zalogami rudnin, zato pa izredno bogato z gozdnimi površinami ter obdarjeno z izredno ugodnim geografskim položajem.

Z razpadom Jugoslavije se je v letu 1991 Slovenija osamosvojila in stopila na pot lastnega razvoja kot samostojna demokratična država. Začelo se je obdobje tranzicije, v katerem se je Slovenija kot mlada država odločila preoblikovati in stopiti na pot tržnega gospodarstva, ustrezno prilagoditi pravne okvire ter se odpreti Evropi kot sodobna evropska država.

Začrtana usmeritev ni bila lahka. Nova država je bila obremenjena s preteklo gospodarsko ureditvijo, podedovala je ekonomsko nestabilnost, obstoječa situacija je zahtevala ekonomske in pravne reforme, občutna je bila izguba tržišč. Vse to je oteževalo in

¹ Transportna infrastruktura po določilih EU (regulativa EU EEC N 1108/70) predstavlja vse poti in stalne instalacije treh kontinentalnih panog (železnica, cesta, plovne poti), vključno poti in instalacije, ki so nujne za varno odvijanje prevoza.

upočasnjevalo začrtane cilje in uspešno funkcioniranje Slovenije. Pri tem je svetlo točko za razvoj predstavljalo pomembno dejstvo, da je Slovenija že v bivši Jugoslaviji predstavljala najrazvitejšo republiko. Z 9 % celotnega prebivalstva bivše države je v letu 1990 predstavljala kar 16 % celotne proizvodnje ter 27 % celotnega izvoza bivše države (Agenda 2000, 1997).

Posledice tako imenovane tranzicije so bile v 90-tih letih vidne predvsem na področju gospodarstva. Izguba velikega dela tržišč je bila posledica upada trgovinskih odnosov z državami bivše Jugoslavije, s katerimi je Slovenija večinoma trgovala v preteklosti. Omenjeno se je kazalo na makroekonomskem nivoju v naglem padcu bruto domačega proizvoda (BDP) in sicer je v letu 1990 BDP upadel za 4,7 %, v 1991 za 8,1 % ter v letu 1992 za 5,5 %.

Z nižanjem gospodarske aktivnosti se je zmanjšala tudi potreba po zaposlovanju ter s tem posledično življenska raven prebivalstva. Z letom 1993 se je gospodarska rast države realno začela zviševati in sicer je bila v letu 1993 prvič po osamosvojitvi zabeležena realna rast BDP za 2,8 % (Ekonomsko ogledalo, 2000).

Tabela 2.1: Pomembnejši gospodarski kazalci Slovenije v obdobju od 1993 do 2000

Gospodarski kazalci	1993	1995	1997	1999	2000
BDP/preb (uradni tečaj v USD)	6.366	9.431	9.163	10.078	9.131
Rast realnega BDP (%)	2,8	4,1	4,6	5,2	4,8
Stopnja registrirane brezposelnosti (%)	14,4	13,9	14,4	13,6	12,2
Saldo tekočih transakcij (mio USD)	99	-99	11	-783	-594
Devizne rezerve (mio USD)	1.566	3.426	4.377	4.103	4.370
Zunanji dolg (mio USD)	1.873	2.970	4.176	5.491	6.217*
Letna stopnja inflacije (%)	22,9	12,6	9,1	6,1	8,9

Vir: Ekonomsko ogledalo. Letna številka (št.12), let.VI. Ljubljana: UMAR, 2000, priloga str.18(*podatki BS).

Sloveniji je v zadnjih letih uspelo zmanjšati inflacijo, povečevala se je stopnja rasti BDP, s tem pa tudi višina BDP na prebivalca, ki sedaj dosega približno 72 % povprečnega BDP na prebivalca v državah EU. S povečanjem gospodarske aktivnosti se je zmanjševala stopnja brezposelnosti in sicer je znašala le-ta v letu 2000 12,2 % po izračunu registrirane brezposelnosti oziroma 7,2 % po izračunu ILO, ki ga Slovenija uporablja od leta 1995 dalje.

Slovenija v zadnjih letih izkazuje uspešne gospodarske rezultate, ki omogočajo ob nadaljnjih reformah ter ustrezni ekonomski politiki rast gospodarstva. Na podlagi podatkov Statističnega urada (SURS) je bila v letu 2000 realna rast BDP 4,8 %, kar presega ocene. Stopnja inflacije je bila v letu 2000 8,9 %, kar je sicer več kot leto prej, vendar se za leto 2003 predvideva postopno zniževanje povprečne stopnje inflacije na okrog 5 % letno. Na pozitivno gibanje so v letu 2000 vplivala predvsem ugodna gibanja v mednarodnem okolju (Ekonomsko ogledalo, 2000). Gospodarska situacija na globalni ravni se je zaradi terorističnega napada v ZDA septembra leta 2001 poslabšala, vendar analitiki ocenjujejo ponovno rast gospodarske aktivnosti v letu 2002.

Slovenija ne predstavlja države z velikimi naravnimi bogastvi, realno gledano tudi njen razvoj na omenjenih virih ne more biti utemeljen (kar 70 % vseh svojih energetske potreb krije z uvozom). Na podlagi primerjalnih prednosti lahko s pravilno politiko v prihodnje izrabi svoje dane potencialne, ki se kažejo predvsem v geografski legi, ki omogoča razvoj turizma ter velike potencialne možnosti za transport, ki se z večanjem mednarodne trgovine in z umirjanjem ter stabilizacijo razmer na Balkanu povečuje z izredno visoko stopnjo.

Pri nadaljevanju ugodnih trendov gospodarske rasti lahko Slovenija z razvojem transportne infrastrukture uspešno konkurira mednarodnemu tržišču, predvsem evropskemu prostoru, dodatno pa se z izdelano, sodobno in usklajeno transportno infrastrukturo lahko v prihodnosti vključi v že delujočo evropsko transportno mrežo.

2.1.1. Značilnosti gospodarskih področij Slovenije

Gospodarska področja po definiciji razdelimo na primarne, sekundarne, terciarne ter kvartalne dejavnosti. Značilnost sodobnih tržnih gospodarstev se kaže v nizkem deležu primarnih dejavnosti (kmetijstvo, ribištvo, gozdarstvo...), v hitrem zmanjševanju sekundarnih oziroma predelovalnih dejavnosti ter v naraščanju terciarnih oziroma storitvenih dejavnosti. Omenjeni trend velja tudi za Slovenijo.

Vrednostni obseg kmetijstva Slovenije kot najpomembnejše primarne dejavnosti predstavlja približno 5 % celotne dodane vrednosti, pri čemer predstavlja število kmečkega prebivalstva približno 7 % vseh prebivalcev države. Učinkovitost kmetijske dejavnosti Slovenije je zaradi razdrobljenosti kmetij manj učinkovita, kot bi lahko bila ob bolj ekonomičnem načinu kmetovanja. V letu 1995 je vrednost slovenske kmetijske proizvodnje dosegla 0,56 % vrednosti Unije ter ima skromen delež v BDP Slovenije. Za ustrezno strategijo uspešnega kmetijskega razvoja Slovenije ter za višjo produktivnost v kmetijstvu bo potrebno ustrezno prestrukturiranje sektorja (Agenda 2000, 1997).

Struktura gospodarstva Slovenije se je v zadnjih desetletjih močno spreminjala, tako da je delež industrije kot sekundarne dejavnosti v celotni gospodarski aktivnosti padel pod 32 %. Glavna proizvodna področja Slovenije predstavljajo kemični izdelki, električna in strojna oprema, avtomobilski izdelki, tekstilni izdelki, papirni in lesni izdelki ter oblačila. Potrebno je poudariti, da je industrijska proizvodnja dokaj enolična, proizvodne specializacije pa je premalo, kar v vedno močnejši mednarodni konkurenci lahko predstavlja šibko točko slovenskega gospodarstva (SURS, 2000).

Obseg industrijske proizvodnje se je po osamosvojitvi upočasnil, razlog je bil predvsem nezadostna konkurenčnost, pri tem so bile najbolj prizadeti tekstilna in usnjarska dejavnost, papirna industrija, prehrabeni izdelki, železo in jeklo. Eno izmed uspešnih dejavnosti v Sloveniji predstavlja industrija farmacevtskih izdelkov (Lek, Krka), ki sodi med največje v srednji Evropi s kar 75 % prodaje v izvozu. Najnovejše zahteve glede pravic intelektualne lastnine na področju generičnih zdravil bodo omenjeno industrijo lahko v bodoče potisnili v manj ugoden položaj, spremembe pa se nakazujejo tudi na področju lastništva.

Z zmanjševanjem deleža sekundarnega sektorja se je v Sloveniji močno povečal delež storitvenega (terciarnega) sektorja, kjer je rast zelo intenzivna in že presega 60 % celotne vrednosti BDP Slovenije (Ekonomsko ogledalo, 2000).

Tabela 2.2: Struktura proizvodnje Slovenije v obdobju 1993-2000

Gospodarska področja	1993	1995	1997	2000
Delež kmetijstva v %	5,2	4,6	4,3	3,4
Delež industrije v %	38,9	33,4	32,5	32,0
Delež storitev v %	58,0	59,2	59,8	60,2

Vir: Jesensko poročilo 2001. Ljubljana: Umar, 2001, str. 132.

Če omenjene podatke primerjam s strukturnimi deleži za države EU (povprečje petnajsterice) in za nekatere države v tranziciji lahko razberem, da je delež kmetijstva Slovenije nad povprečjem EU (v letu 1998 je bil 2,6 %), vendar je delež nizek v primerjavi z ostalimi državami v tranziciji (npr. Bolgarija 21,1 %, Češka 4,6 %, Romunija 16 %). Slovenija ima večji delež od povprečja EU tudi v proizvodnji in sicer v letu 1998 32 % (povprečju EU 23,8 %) ter na področju gradbeništva, kjer je delež 5,6 % (EU povprečje 5,4 %) ter transporta, trgovine in komunikacij z 22,5 % deležem (EU povprečje 21,1%). Zaostajali smo na področju finančnih in poslovnih storitev ter na področju javnih storitev (Uniting Europe Document, 2001).

Glede na dejstvo, da magistrsko delo preučuje vpliv transportnih povezav ter gospodarstva, želim na kratko opredeliti položaj transportnega sektorja Slovenije. Na področju transporta se Slovenija predstavlja kot tradicionalna tranzitna država, pri čemer je potrebno upoštevati, da so razmere v devetdesetih letih vodile do preusmeritve ustaljenih transportnih poti in s tem tudi do zmanjšanja obsega transporta. Upadal je transport v smeri severozahod - jugovzhod, prišlo je do preusmeritve v smeri jugozahod - severovzhod.

Tabela 2.3: Struktura bruto dodane vrednosti za Slovenijo ter povprečje EU v letu 1998

% gospodarstva	Kmetijstvo	Proizvodnja	Gradbeništvo	Transport trgovina in komunik.	Finančne storitve	Javne storitve	Celotno gospodarstvo
Slovenija	4,1	32,0	5,6	22,5	15,9	19,9	53,9
Povprečje EU	2,6	23,8	5,4	21,1	25,9	21,1	68,1

Vir: Uniting Europe Document Nr.88. Nr.147-4/6-2001. Brussels: Commission of the European Communities, 2001, str. 11.

Sodoben transport in ustrezna infrastruktura nedvomno predstavljata predpogoj gospodarskega napredka in kot taka morata v Sloveniji zavzemati prioriteto mesto, da se Slovenija v prihodnje lahko izogne ozkim grlom zaradi povečanega obsega prevoza ter optimizira prednosti integracije, kateri se približuje. Trenutna situacija nezadostno izdelane infrastrukture ter nesodoben transport sta Sloveniji že začela povzročati znatne probleme. Omenjena situacija se lahko brez odločnih ukrepov še nadalje slabša in Slovenijo odmika od možnega obsega mednarodne trgovine in izrabe potenciala tranzitne države.

Glede na pričakovanja povečane transportne dejavnosti v Sloveniji in glede na umiritev situacije na Balkanu so zahteve za povečane investicije v transportno infrastrukturo več kot

upravičene. Znesek denarnih sredstev za izboljšanje infrastrukture (ter s tem tudi za izboljšanje povezav z državami članicami) predstavlja v Sloveniji približno 2,9 % BDP (Ekonomsko ogledalo, 2000). Dodatna sredstva, namenjena predvsem za izgradnjo evropskih koridorjev, potrebnih za učinkovito delovanje notranjega trga ter tranzitnih poti naj bi prispevale tudi države EU, za izboljšanje obstoječega stanja pa bo potrebno zagotoviti tudi druga, predvsem privatna sredstva.

Po podatkih UMAR se je delež investiranja v sektorju prometa in telekomunikacij sicer večal glede na delež investiranja javnega sektorja in sicer od 17,7 % v letu 1991, 29,5 % v letu 1994 na 25,3 % v letu 1998 (Križanič, 2001, str. 24).

2.1.2. Značilnosti zunanjetrgovinskih odnosov Slovenije

Slovenija je majhna evropska država in kot taka se ne more uspešno razvijati brez odpiranja svetu. Po osamosvojitvi v letu 1991 je začela pospešeno iskati nove možnosti vključevanja v mednarodno menjavo in s tem nadomestiti v 90-tih letih izgubljeno jugoslovansko tržišče. Velik upad jugoslovanskega tržišča je Slovenija skušala nadomestiti s sodelovanjem na novih trgih, predvsem na področju EU, ki predstavlja najbolj perspektivno in pomembno tržišče Evrope in enega najpomembnejših v svetovnem merilu. Trgovinska menjava Slovenije z Evropsko unijo se je po letu 1991 začela vidno povečevati. Med letoma 1992 in 1996 se je trgovina med EU in Slovenijo z 1,6 mia USD povečala na 4,2 mia USD, pri tem se je izvoz EU v Slovenijo povečal z 1,4 na 5,3 mia USD. Omenjeno lahko potrdi pravilno usmerjenost Slovenije za še močnejše gospodarsko povezovanje z omenjenimi državami, ki sedaj predstavljajo preko 66 % celotne slovenske zunanjetrgovinske menjave (Agenda 2000, 1997).

Zbliževanje EU z državami v tranziciji se je začelo intenzivneje razvijati že po letu 1989, osnovo zbliževanja pa predstavlja t.i. Evropski sporazum, po katerem zahteve prilagajanja EU obsegajo predvsem sprejemanje normativov EU, zunanjetrgovinsko liberalizacijo ter postopno integracijo. Slovenija je 10. junija 1996 podpisala Evropski sporazum, s tem pa je tudi formalno zaprosila za vstop v EU. Pri tem je proces zunanjetrgovinske liberalizacije in integriranja v EU v slovenski zunanjetrgovinski strategiji zavzel osrednje mesto (Strategija ekonomskih odnosov s tujino, 1996). Po analizah naj bi članstvo Slovenije v EU in poglobljeni zunanjetrgovinski odnosi prinašalo koristi predvsem na sledečih gospodarskih področjih:

- zagotavljanje stabilnega političnega in gospodarskega okolja, ki vzpodbujata družbeni razvoj,
- krepitev ugleda in pogajalske moči tako na političnem kot na gospodarskem področju,
- bistveno večji notranji trg,
- povečevanje mednarodne trgovine, ki je pomembna vzpodbuda domači gospodarski rasti in posledično povečevanju zaposlenosti,
- konkurenčnost na notranjem trgu predstavlja motivacijo in vzpodbudo slovenskim podjetjem za izboljšanje konkurenčne sposobnosti in
- boljši dostop do kapitala, znanja, opreme in sodobnih tehnologij, ki večajo konkurenčne sposobnosti Slovenije.

Bistvo približevanja Evropski uniji predstavlja torej željo po hitrejšem gospodarskem razvoju, tehnološkem napredku, večji produktivnosti in povečevanju obsega mednarodne trgovine. Pri tem je vedno pomembnejši dejavnik ustrezna povezava trgovine ter sodobne

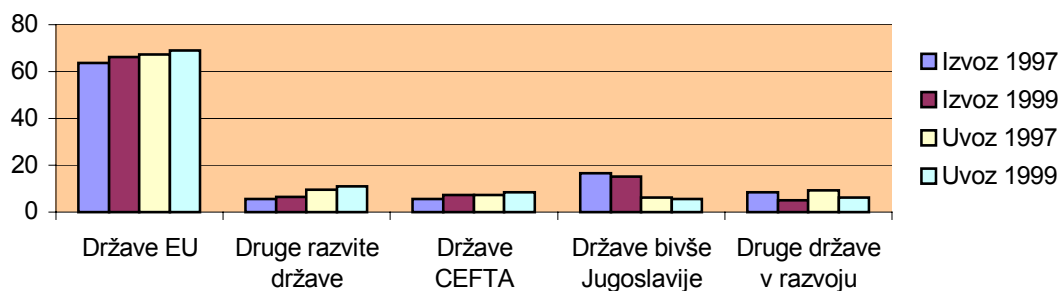
transportne infrastrukture. Brez učinkovitih transportnih povezav ni namreč možno pričakovati ustreznega in hitrega razvoja mednarodne trgovine.

V sodobnem svetu močne konkurence in naglih sprememb, integriranja, splošne trgovinske liberalizacije ter hitrega razvoja se je Slovenija prisiljena prilagoditi in slediti smernicam razvoja razvitih držav. Spremembe splošnih pogojev trgovanja zahtevajo nove strategije, pri razvijanju le-teh pa je potrebno izhajati iz obstoječih možnosti in dejstev. Pri tem za majhno državo brez bistvenih naravnih virov predstavlja najbolj racionalno obliko specializacija v tisti dejavnosti, v kateri ima največje primerjalne prednosti. Za Slovenijo eno izmed najpomembnejših primerjalnih prednosti predstavlja ugodna geostrateška lega, ki zagotavlja ob primerni infrastrukturi možnosti za hiter in uspešen razvoj transportnih dejavnosti ter posledično pospešeno mednarodno trgovino.

Če analiziram značilnosti zunanjetrgovinskih partnerjev Slovenije lahko ugotavljam, da so bile najpomembnejše zunanjetrgovinske partnerice v letu 2000 Nemčija, Italija, Hrvaška, Avstrija ter Francija, saj smo na ta področja v omenjenem letu izvozili za 5,5 mia USD blaga. Sledi izvoz v Bosno in Hercegovino, v ZDA, na Poljsko, na področje Rusije ter v Veliko Britanijo. Skupen izvoz omenjenih držav je znašal 6,8 mia USD blaga ali 77,6 % celotnega izvoza države. Ugotavljam lahko, da se je poleg velikega deleža izvoza na področje EU izvoz začel povečevati tudi na področju bivše Jugoslavije ter ostalih držav v tranziciji. Izvoz na področje bivše države je v letu 2000 pomenil 15,6 % celotnega izvoza Slovenije, uvoz pa 5,9 % celotnega uvoza (Začasni podatki o izvozu in uvozu RS v obdobju januar - december 2000, 2001, str. 7-9).

V letu 2000 se je dodatno zelo povečala blagovna menjava z državami bivše Sovjetske zveze, izvoz kar za 32,1 %, uvoz za 30,6 %. Isti trend je zaznati pri poslovanju z državami CEFTE, kjer se je izvoz povečal za 11,3 %, uvoz pa se je povečal za 8,1 %. Najpomembnejša izvozna trgovinska partnerica je bila v letu 2000 Poljska, izvoz v omenjeno državo je znašal 226,5 mio USD. Najpomembnejša uvozna trgovinska partnerica je bila v letu 2000 Madžarska, od koder je Slovenija uvozila za 294 mio USD blaga. Zelo velik porast uvoza je bil v istem letu zabeležen tudi pri trgovini s Slovaško, uvoz je porastel kar za 45,2 %. Pomembne uvozne trgovinske partnerice so znova Nemčija, Italija, Francija, Avstrija ter Hrvaška. Skupen uvoz iz omenjenih držav je v letu 2000 znašal 6 mia USD ali 59,3 % celotnega uvoza. Sledi uvoz iz Velike Britanije, ZDA, Madžarske, Španije in Češke. Skupna uvozna vrednost blaga omenjenih držav je znašala v letu 2000 7,4 mia USD oz. 73,4 % celotnega uvoza (Začasni podatki o izvozu in uvozu RS v obdobju januar - december 2000, 2001, str. 7-9).

Graf št. 2.1: Izvoz blaga po ekonomskih skupinah držav v letih 1997 in 1999 (v %)



Vir: Statistični letopis 1998. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 1998, str. 389. Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2000, str. 394.

Zanimiva je primerjava zunanje trgovine Slovenije po ekonomskih skupinah držav. V 1997 je bil največji izvoz blaga zabeležen v EU, sledi izvoz na področje bivše Jugoslavije. Pri uvozu je znova na prvem mestu EU, ki ji sledi uvoz iz drugih držav v razvoju (SURs, 2000).

Slovenija se je v letu 1995 pridružila Svetovni trgovinski organizaciji (WTO), v letu 1996 CEFTI, gospodarsko sodeluje z EFTO ter se približuje vstopu v Evropsko unijo. Gospodarsko je torej aktivna na različnih regionalnih področjih.

2.1.3. Izvozne, uvozne in tranzitne značilnosti Slovenije

Po podatkih za leto 2000 je znašal slovenski izvoz blaga in storitev približno 60 % BDP, od tega je predstavljalo 63,9 % izvoz na tržišča EU, uvoz iz EU pa je predstavljal 67,8 % celotnega uvoza v Slovenijo. Pokritost uvoza z izvozom je bila v omenjenem letu 86,3 odstotna (Začasni podatki o izvozu in uvozu RS, 2001, str. 7-9).

Tabela 2.4: Izvozne in uvozne značilnosti Slovenije v obdobju 1990-1999 v % BDP

Leto	1990	1992	1995	1999
Izvoz blaga in storitev	90,8	63,1	54,7	52,5
Uvoz blaga in storitev	78,5	56,2	55,9	49,5

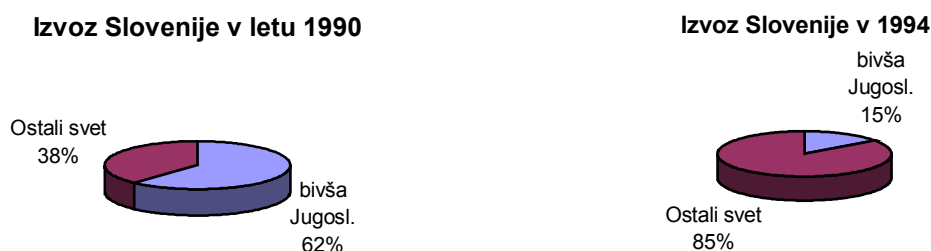
Vir: Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2000, str. 393.

V kolikor se omenjeno situacijo razčleni na posamezne deleže držav, se je po podatkih SURS izvoz v Nemčijo iz leta 1999 v leto 2000 zmanjšal za 9,6 %, uvoz iz omenjene države v Slovenijo pa se je v omenjenem obdobju zmanjšal za 7,4 %. Zunanjetrgovinska menjava z ostalimi državami članicami EU se je v tem obdobju povečala in sicer najopazneje pri izvozu v Francijo (rast za 26,2 %).

Predelovalne dejavnosti predstavljajo najpomembnejši segment tako izvoza kot uvoza, saj so v letu 2000 obsegale 99,1 % izvoza ter 94,7 % uvoza. V okviru izvozne predelovalne dejavnosti prednjačijo proizvodnja strojev in naprav (13,8 % celotnega izvoza), proizvodnja vozil in plovil (13,2 %), proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov (12,3 %),

proizvodnja električne in optične opreme (11,9 %) ter proizvodnja kemikalij, kemičnih izdelkov in umetnih vlaken (11,3 %). Pomembne predelovalne dejavnosti pri uvozu predstavljajo proizvodnja vozil in plovil (13,4 % celotnega uvoza), proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov (13 %), proizvodnja električne in optične opreme (12,9 %) ter proizvodnja kemikalij, kemičnih izdelkov in umetnih vlaken (12,1 %)(Začasni podatki o izvozu in uvozu RS, 2001, str. 7-9).

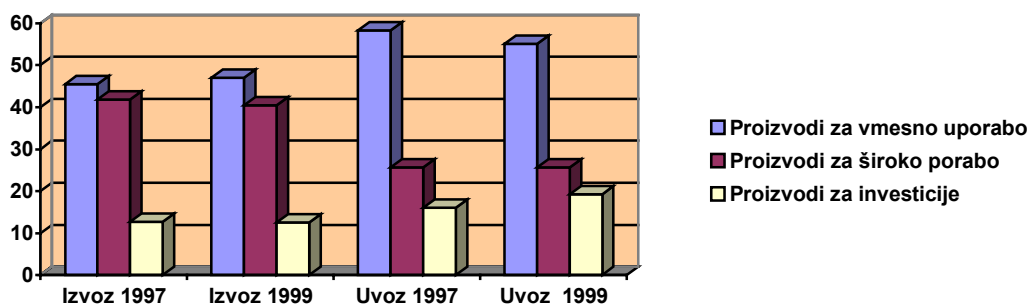
Graf št. 2.2: Struktura izvoza Slovenije v bivšo Jugoslavijo oz. v ostali svet v 1990 in 1994



Vir: Statistični letopis 1994. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 1994, str. 351. Statistični letopis 1998. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 1998, str. 381.

Blago široke potrošnje predstavlja najpomembnejšo kategorijo izvoza, pri uvozu pa so najpomembnejši polizdelki ter vlaganja v proizvodnjo. Visoka je koncentracija trgovine s končnimi izdelki, katera predstavlja 85 % izvoza, 67 % uvoza pa predstavljata industrijsko blago in stroji. Dejavnost prevoza zajema 25 % izvoza Slovenije (Agenda 2000, 1997).

Graf št. 2.3: Izvoz in uvoz Slovenije po namenu porabe proizvodov (strukturni deleži) v 1997 in 1999



Vir: Statistični letopis 1998. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 1998, str. 389. Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2000, str. 394.

Poleg mednarodne blagovne trgovine je v razvitem svetu vedno pomembnejša mednarodna menjava storitev. Po analizah v letu 2000 v Sloveniji delež mednarodne menjave storitev v deležu skupne menjave blaga in storitev upada, kar lahko nakazuje slabo konkurenčno sposobnost na področju izvoza storitev. Na področju transporta se je izvoz storitev iz leta 1999 v 2000 nominalno zmanjšal za 27,5 mio USD (Ekonomsko ogledalo, 2000, str. 5/II).

Na podlagi analize gospodarstva Slovenije lahko povzamem, da je Slovenija odprto, majhno gospodarstvo, katere prihodnost sloni na mednarodni menjavi po principu primerjalnih prednosti. Glede na znano povezanost gospodarske rasti in ustrezne infrastrukture trdim, da je izgradnja sodobne transportne infrastrukture (predvsem PAN -

evropskih koridorjev²) pogoj uspešnega gospodarskega razvoja znotraj države kot tudi v mednarodnem okviru. Trenutno stanje na področju transporta v Sloveniji obravnava naslednji del.

2.2. ANALIZA PROMETNEGA SISTEMA SLOVENIJE

V sodobnem času igra transport s pripadajočo infrastrukturo vedno pomembnejšo vlogo v gospodarstvu, vpliva pa tudi na učinkovito mednarodno trgovino, katere rast in uspešnost sta odvisni tudi od mobilnosti produkcijskih faktorjev. Mobilnost omogoča sodoben transport, enostavne mejne formalnosti ter učinkovitost operacij. Učinkovit transportni sistem deluje lokalno ter globalno, omogoča uspešen pretok blaga, pospešuje mednarodno trgovino in hkrati zmanjšuje nesorazmerja med posameznimi državami, regijami oziroma področji.

Sodoben transportni sistem zmanjšuje stroške blaga, s tem pa dviguje konkurenčnost in učinkovitost posameznega gospodarstva. Predvsem na ozemlju Evrope predstavljajo sodoben transport, izgrajena ustrezna infrastruktura in mednarodno sodelovanje pogoj uspešne transportne integracije med Evropsko unijo in državami srednje in vzhodne Evrope.

Transportne storitve zajemajo dejavnosti, ki se nanašajo na prevoz potnikov ali blaga, izvajajo pa se lahko po cesti, železnici, vodi, zraku ali po cevovodih. Izbiro transporta pogojujejo stopnja razvitosti infrastrukture, potrebe, zahteve in možnosti države, geografski relief ter ostali dejavniki.

Ob že analiziranih bistvenih gospodarskih značilnosti Slovenije sem dodatno analizirala tudi prometni sistem Slovenije, pri tem pa poudarila relevantne dejavnike le-tega za nadaljnjo raziskavo magistrskega dela. V omenjeni okvir analize sem vključila analizo transporta glede na vrste blaga, glede na smeri, opredelila sem sodobne transportne tehnologije ter analizirala blagovne tokove.

V sklopu analize prometnega sistema Slovenije lahko omenim t.i. Agendo 2000, ki podaja trende razvoja in politike EU, vključuje pa tudi perspektive širitve, podaja ocene in priporočila ter mnenja za določeno obdobje prilagajanja glede posamezne države kandidatke. Po mnenju Agende bodo za ustrezno transportno infrastrukturo Slovenije potrebna velika vlaganja, da bi se država izognila obstoječim ozkim grlom zaradi povečanega prevoza in v celoti izkoristila prednosti integracije. Potrebna vlaganja v prometno infrastrukturo bodo znatna, pomemben del teh sredstev bo potrebno financirati iz državnega proračuna ter preostalih virov. Del sredstev se bo črpal tudi iz sredstev EU, predvsem za izgradnjo transportnih koridorjev, ki se bodo povezali s transevropskim omrežjem (TEN)³ v enoten transportni sistem.

² PAN - evropski koridorji predstavljajo planirano izgradnjo mreže desetih cestnih, železniških, vodnih in kombiniranih transportnih poti, katerih potek je bil načrtan na Kretske transportni konferenci v letu 1994 (prvih devet koridorjev), potrjeni pa so bili leta 1997 v Helsinkih, kjer se je obstoječim trasam (koridorjem) dodal še deseti. Namen izgradnje je povezava transportnih poti držav zahodne Evrope z državami srednje, vzhodne in jugovzhodne Evrope v enotno transportno mrežo s ciljem večje transportne in gospodarske učinkovitosti.

³ TEN (The Trans - European Transport Network) ali trans - evropska transportna mreža predstavlja smernice izgradnje mreže cestnih in železniških povezav, kombiniranega transporta, mreže notranjih plovnihi poti, transevropske mreže letališč, pristanišč, evropskega sistema za vodenje pomorskega in zračnega prometa ter sistema za informiranje in upravljanje na področju celotne EU. Vsebuje 75.185 km cest (27 % še

Za širitev Unije brez negativnih učinkov je potrebna polna prilagoditev varnostnim in drugim tehničnim standardom. Pri tem naj bi bili prevozniki sposobni pokrivati stroške postopnega prilagajanja, vključno s posodobitvijo voznega parka. Dodatno bodo potrebni nujni specifični ukrepi za vzpodbujanje modalnega razvoja v skladu z usmeritvami skupne transportne politike ter za premagovanje posledic prestrukturiranja, predvsem v železniškem transportu (Agenda 2000, 1997). Transportno politiko EU, kateri se prilagaja tudi Slovenija, predstavljajo sledeči cilji (COM (95)302 final. The Common Transport Policy: Action Programme 1995-2000):

- Izboljšanje kakovosti z razvojem povezanih in konkurenčnih prometnih sistemov na podlagi sodobnih tehnologij, kar prispeva k okoljskim ciljem ter k varnosti.
- Izboljšanje delovanja notranjega trga in povečanje učinkovitosti, izbire in uporabniku prijazne ponudbe prevoznih sredstev.
- Širjenje obsega z izboljševanjem prometnih povezav s tretjimi državami in s pospeševanjem dostopa izvajalcev iz EU do drugih prometnih trgov.

Slovenija je v evropsko transportno politiko⁴ vključena v okviru PAN - evropskih koridorjev, saj potekata dva koridorja (V. in X.) preko ozemlja Slovenije. Omenjena koridorja imata za Slovenijo izreden pomen ne le v smislu večje prevozne povezanosti regij, države ter s tem gospodarskega razvoja, temveč tudi za večanje tranzita. Koridorja nudita torej možnost večjega vključevanja Slovenije v evropski gospodarski ter predvsem prometni sistem in s tem možnost za nadaljnji razvoj Slovenije v gospodarskem in prometnem smislu.

V magistrskem delu sem raziskala transportne potenciale Slovenije, pogoje uspešnega razvoja ter možnosti za učinkovit prometni sistem v državi kot tudi smernice za doseganje omenjenega cilja.

2.2.1. Stanje transporta v Sloveniji in v tranzicijskih državah

V Sloveniji ter v nekaterih drugih tranzicijskih državah (Češka, Madžarska) je bil v 90-tih letih viden porast deleža transportnih storitev v BDP, medtem ko je v nekaterih državah tranzicije ta delež ostal nespremenjen (Poljska) ali celo nazadoval (Important Features of the Service Sector and Trade in Services in Transition Economies, 2001).

Pri tem je potrebno opozoriti, da se večina podatkov glede deleža transporta v celotnem BDP zajema skupaj z zvezami, saj podatki, ki bi se nanašali le na dejavnost transporta, ločeno večinoma niso na voljo (UN ECE Statistical Data base and Eurostat). Omenjeni dejavnik v nekaterih primerih onemogoča eksaktno delitev omenjenih dveh kategorij, a vseeno omogoča vpogled v stanje obravnavanega sektorja.

neizgrajenih), 79.440 km železniških prog (29 % še neizgrajenih), 381 letališč, 273 mednarodnih pristanišč in 210 pristanišč notranjih vodnih poti.

⁴ Transportna politika zajema celoto ukrepov, ki jih sprejmejo snovalci gospodarske aktivnosti na področju prevoza s ciljem optimizirati razvoj prevoznega sistema v skladu s potrebami določene družbe.

Tabela 2.5: Delež transporta in zvez v BDP v državah v tranziciji v obdobju od 1990-1999

Država	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Bolgarija	-	6,2	6,5	6,7	6,9	6,2	7,5	7,6	8,2	8,7
Hrvaška	8,3	9,1	6,1	5,8	8,2	9,6	8,8	8,7	8,4	8,6
Češka	3,8	4,1	6,2	8,6	8,4	8,1	7,7	8,2	8,4	9,7
Madžarska	-	9,1	9,4	8,8	8,5	9,0	9,2	9,7	9,9	10,2
Poljska	-	-	6,4	6,6	7,4	6,6	6,5	6,5	6,4	6,6
Romunija	6,1	7,0	8,3	10,4	9,1	8,1	9,4	9,7	9,7	-
Slovaška	-	-	-	8,4	8,9	8,6	8,7	8,4	10,9	11,1
Slovenija	8,6	7,9	7,3	7,8	7,5	7,7	7,6	8,0	8,2	8,2

Vir: Important Features of the Service Sector and Trade in Services in Transition Economies. Geneva: UN. TRADE/2001/1/Add. 2, 2001, str. 3.

Obdobje tranzicije je imelo v Sloveniji ter v drugih tranzicijskih državah velik vpliv in posledice za položaj transporta. Pojavile so se nove transportne poti, bistveno so se spremenile ali celo izginile obstoječe poti, spremenila se je struktura blaga, transportna sredstva ter dinamika transportnih storitev. V državah je bila opazna postopna privatizacija transportnih podjetij, predvsem v cestnem prevozu, ki je kapitalno intenzivnejši od železnice in se je lažje reorganiziral. Velika prevozna podjetja so se postopoma spremenila v manjše enote, pojavila pa so se nova, sodobnejša podjetja.

Eno izmed bistvenih značilnosti tranzicijskih držav predstavlja počasna rast in izgradnja sodobnih transportnih povezav znotraj držav oziroma med tranzicijskimi državami. Lastnost tranzicijskih držav v preteklosti je bila namreč obsežna, a neučinkovita transportna mreža, izdelana je bila večinoma za notranje potrebe države, ne da bi zajemala širše mednarodne prometne cilje ali interese.

Omenjene države s prevladujočim centralnim planiranjem in s pomembnim deležem težke industrije v preteklih desetletjih so dajale poudarek železniškemu transportu, kateremu je odgovarjala tudi specifičnost strukture industrije. Bistveno manjši delež transporta je predstavljal cestni transport, letalski transport (potniški in tovorni) pa je imel z izjemo tedanje Sovjetske zveze skoraj zanemarljiv delež. V povprečju je predstavljal le 10 % celotnega transporta, bistveno nižji delež kot v državah EU (Agenda 2000, 1997).

V kolikor je Slovenija do začetka 90-tih let imela močno razvite transportne poti z bivšo Jugoslavijo ter z državami srednje in vzhodne Evrope, se je v obdobju po osamosvojitvi začela ob izgubi trgov ozirati za tržišči zahodne Evrope. Obseg transporta se je v 90-tih letih zaradi težavnih razmer na Balkanu zelo zmanjšal, za uspešno trženje lastnega prostora pa Slovenija ni imela dovolj kvalitetnih infrastrukturnih kapacitet.

Po drugi strani si je z uvajanjem tržnega gospodarstva tudi zahodna Evropa začela utirati pot na tržišča držav srednje in vzhodne Evrope. Transport blaga nižje vrednosti (t.i. bulk cargo) je zamenjalo blago višje vrednosti. Nove trgovske poti so pokazale potrebo po ustrezni in sodobni transportni infrastrukturi. Pojavlja se vedno pomembnejša vloga Slovenije kot izrazito tranzitne države med državami Evropske unije in ostalimi državami srednje in vzhodne Evrope. Pri tem je pomembno, kako uspešno bo Slovenija svojo strateško pozicijo uspela vnovčiti, ali drugače povedano, ali bo znala ponuditi svojo transportno lego in storitve pravočasno in izkazovati visoko kvaliteto transportnih poti ter hkrati ponuditi sodobno transportno infrastrukturo.

V obdobju tranzicije so preusmeritve blagovnih tokov, spremenjena struktura transporta in nove zahteve omenjenim državam vplivali na spremembo uporabe transportnih sredstev. Železniški transport se je začel omejevati le na najbolj rentabilne povezave, povečevati pa se je začel delež cestnega transporta, ki je v določenih državah in ob določenih vrstah blaga bolje ustrezal zahtevam sodobnega transporta.

Prehod od železniškega k cestnemu transportu je postavil v ospredje nove težave, ki so jih povzročile nagle spremembe razvoja transporta tranzicijskih držav. Opazni so vedno bolj pereči okoljevarstveni problemi (motorna vozila porabijo bistveno več goriva kot železnice), povečuje se zasičenost z vozili, s tem pa tudi povečanje prometnih nesreč.

V 90-tih letih se je v mnogih tranzicijskih državah bistveno povečal obseg transportnih storitev, delež transportnih storitev kot delež BDP pa je precej variiral. Za Slovenijo je značilno, da se je delež transportnih storitev v deležu BDP v devetdesetih letih zmanjševal. Kot poglavitni vzrok upadanja lahko navedem že omenjene nestabilne politične razmere na Balkanu v omenjenem obdobju, s tem preusmeritev transportnih poti, v zadnjem času pa predvsem nedograjena oziroma zastarela infrastruktura glede na povečani obseg transporta v državi.

Tabela 2.6: Izvoz in uvoz transportnih storitev kot delež BDP tranzicijskih držav v obdobju od 1993-1998

Država	1993		1994		1995		1996		1997		1998	
	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz
Bolgarija	4,0	4,7	3,9	4,8	3,8	4,1	4,4	4,9	4,4	5,0	3,7	4,2
Češka	3,6	2,1	3,1	2,1	2,8	1,5	2,3	1,2	2,5	1,2	2,4	1,1
Madžarska	0,2	0,4	0,1	0,5	1,0	0,8	0,9	0,7	1,1	0,9	1,4	1,0
Poljska	2,4	1,6	2,6	1,5	2,4	1,4	1,9	1,2	2,2	1,1	-	-
Romunija	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,6	2,0	1,7	1,6	1,3	1,7
Rusija	-	-	1,4	1,1	1,1	1,0	0,8	0,6	0,8	0,7	1,1	0,9
Slovaška	3,8	2,4	3,9	1,2	3,5	1,8	3,4	2,1	3,8	1,8	3,8	0,2
Slovenija	3,5	3,1	3,4	2,9	2,7	2,3	2,6	2,1	2,6	2,0	2,8	2,1

Vir: Important Features of the Service Sector and Trade in Services in Transition Economies. 2001. Geneva: UN. TRADE/2001/1/Add. 2, 2001, str. 7.

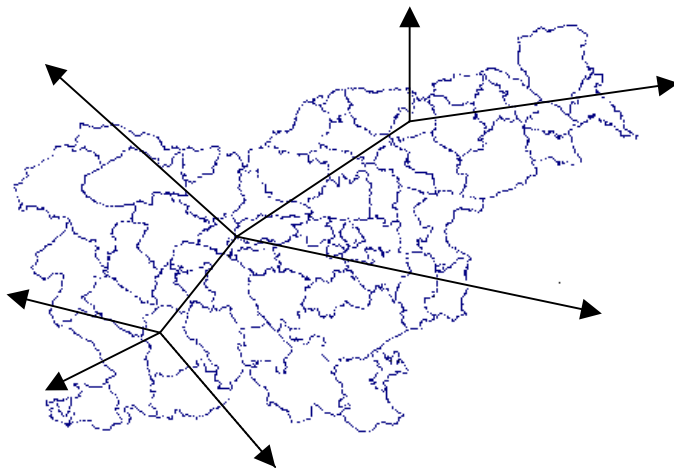
Trenutno stanje transportne infrastrukture Slovenije ter ostalih tranzicijskih držav zelo zaostaja za sodobnimi zahtevami časa, situacija zahteva obsežne investicije, da bi države lahko sledile razvoju sodobne mednarodne trgovine, aktualnim oblikam transportnih storitev in posledično prešle v uspešna, sodobna tržna gospodarstva. V primeru Slovenije ponekod neustrezna infrastruktura povzroča celo boljše transportne povezave obmejnih področij države s tujino kot z osrednjo Slovenijo. Omenjena situacija ob obstoječih težavah še slabša položaj slovenskega transporta in posledično celotnega gospodarstva.

Železniški transport ima v navedenih državah sicer izgrajeno razvejano mrežo, vendar so oprema, tehnološke značilnosti in informacijska oprema še zmeraj bistveno slabše razviti kot v državah zahodne Evrope. Hitrost železnic je počasna in primerna večinoma za manjše hitrosti (100-120 km/h), proge pa so speljane ob mestih oziroma ob naseljih, kar modernizacijo prog dodatno otežuje in bistveno podraži. Železniške proge so v tehnično slabšem stanju, njihova celotna mreža pa se je po dolžini zmanjšala zaradi zahtev po rentabilnosti in zmožnosti vzdrževanja.

Cestne povezave Slovenije in ostalih držav v tranziciji se lahko opišejo kot neustrezne sodobnim zahtevam, vendar gostota cestnega omrežja ne zaostaja bistveno za cestno mrežo v okviru Evropske unije. Velik problem predstavlja nesorazmerje med vedno večjim pritiskom gostote cestnega transporta ter nezadovoljivo kvaliteto cestnih povezav. V obdobju tranzicije se v nove in obnovitvene investicije praktično ni vlagalo, tako da po podatkih Svetovne banke v povprečju 82 % obstoječih cestnih povezav srednje in vzhodne Evrope zahteva obnovo oziroma rekonstrukcijo. Iz omenjenega podatka sledi, da vedno večji transport in obremenitve povzročajo še hitrejše slabšanje stanja, omenjeni dejavniki pa stroške vzdrževanja cest v prihodnosti še povečujejo (Important Features of the Service Sector, 2001, str. 8).

Prioriteto sodobnih trendov transporta predstavlja vse večja uporaba kombiniranega transporta. Le-ta zahteva dodatne infrastrukturne zmogljivosti, predvsem pa ustrezno sodobno in logistično organizacijo. Omenjeno brez dvoma predstavlja tudi snovalcem prevozne politike Slovenije velik izziv.

Zemljevid št.2.1: Osnovne tranzitne povezave skozi Slovenijo



Vir: Zupančič, 1979, str. 90.

Značilnost letalskega transporta tranzicijskih držav predstavlja potrebo po modernizaciji na področju večje prometne varnosti ter sistemov prometne kontrole. Le-ta bo vzpostavila pogoje za večji in učinkovitejši letalski promet tranzicijskih držav, ustrezen sodobnemu mednarodnemu prometu.

Slovenija se je v skladu z načeli EU zavezala k prilagajanju pravilom, ki veljajo v skupni transportni politiki. Navedeno velja za področje letalskega, pomorskega, kombiniranega, cestnega potniškega in tovornega transporta. Poudarek je namenjen težnji po večji izrabi železniškega transporta kot substituta povečanemu obsegu cestnega transporta.

V celoti se lahko vse značilnosti transporta tranzicijskih držav strnejo v zahteve po modernizaciji infrastrukture, operacijskih sistemov, vzpostavitvi moderne informacijske in komunikacijske tehnologije, posodobitvi voznega parka, poenostavitvi obmejnih formalnosti ter izboljšanju tranzitnih pogojev kot osnovi konkuriranja na področju transportnih storitev.

2.2.2. Analiza transporta po vrstah blaga

V Sloveniji se je v začetku 90-tih let količina prepeljanega blaga v izvozu, uvozu oziroma v tranzitu zaradi nestabilnih razmer na Balkanu bistveno zmanjšala, porast aktivnosti je bil viden šele na sredini omenjenega desetletja.

Trenutna situacija v državi kaže, da se v izvozu ter uvozu kot najpomembnejše vrste blaga pojavljajo nafta in naftni derivati, sledijo stroji, transportna oprema in industrijski izdelki, kemikalije, kmetijski pridelki in žive živali, trdna mineralna goriva, rude in kovinski odpadki, kovinski izdelki, surovi in predelani materiali ter gradbeni material (Začasni podatki o izvozu in uvozu RS v obdobju januar - december 2000, 2001, str. 8).

Za transport nafte in derivatov, kemikalij, goriva ter mineralnih goriv predstavlja najpomembnejše mesto izvora izvoza ter uvoza blaga Luka Koper. V transportu kmetijskih izdelkov ima velik izvorni oziroma ponorni delež v uvozu oz. izvozu Avstrija, za nafto in naftne derivate Madžarska, pri kovinski izdelkih Češka ter glede nafte, derivatov ter gradbenega materiala Italija. Glede količine vsega prepeljanega blaga v izvozu oz. uvozu največji delež blaga pripade Avstriji, sledi Madžarska, Italija, Češka, Hrvaška ter Nemčija (Začasni podatki o izvozu in uvozu RS v obdobju januar - december 2000, 2001, str. 8).

Pri tranzitu se lahko zaradi pomembnosti in velikega deleža Luke Koper tranzitni transport razdeli na kopenski oziroma luški tranzit.

Struktura blaga v kopenskem tranzitu je podobna izvozni oziroma uvozni strukturi. Največji delež glede na vrsto blaga pripada kmetijskim izdelkom ter živim živalim, velik delež odpade na stroje, transportno opremo in industrijske izdelke, rude in kovinske odpadke ter kovinske izdelke.

Pri udeležbi držav v tranzitu ima veliko vlogo Hrvaška, kar nakazuje na umirjanje razmer na področju jugovzhoda Evrope ter na pričakovano povečanje transportnih aktivnosti. Omenjeno področje opredeljuje X. transportni koridor, ki prečka slovensko ozemlje. Tranzit kmetijskih izdelkov ter kovinskih odpadkov poteka predvsem v Italijo iz Madžarske ter iz Hrvaške, kjer imajo največji delež blaga kmetijsko blago, gnojila ter kovinski odpadki. Po intenzivnosti sledi tranzit gradbenega materiala, nafte in derivatov iz Hrvaške v Avstrijo in naprej v Nemčijo. V nasprotni smeri potekajo glavni blagovni tokovi kovinskih izdelkov iz Avstrije in Češke na Hrvaško ter kovinski izdelki iz Avstrije na Hrvaško.

Glede na celotno količino prepeljanega blaga v kopenskem tranzitu je vodilna Italija, sledi Hrvaška, Madžarska, Avstrija, z manjšimi deleži Češka, Slovaška, Romunija in Nemčija.

Luški tranzit Slovenije je vezan na Luko Koper, kjer se največji delež prevoza opravi za Avstrijo, Madžarsko, Češko, Slovaško in Poljsko. Pri tem se za Avstrijo iz Luke prevažajo predvsem rude, v smer Luke pa kmetijski izdelki iz Madžarske, Češke in Avstrije. Pri tem

velja pripomniti, da bi Luka Koper pri sodobnejši infrastrukturi, kooperaciji ter specializaciji severnojadranskih pristanišč lahko pridobila dodatne kapacitete za tranzit blaga. Severne luke so kljub večji izvorni oddaljenosti za posamezne države bolj oddaljene od Luke Koper, a ravno zaradi hitrejših in sodobnejših transportnih in pristaniških storitev pritegnejo večji obseg blaga in so konkurenčnejše od Luke Koper. Kvalitetne prednosti torej pretehtajo sicer ugodnejšo strateško pozicijo in bližino (Napoved tokov v železniškem tovarnem prometu do leta 2020, 2000).

2.2.3. Analiza transporta po smereh pretoka

Analiza transporta glede na smeri pretoka zajema izvoz (blago prehaja v tujino), uvoz (blago prihaja iz tujine) oziroma tranzit blaga (blago iz tuje države pri prehodu v tretjo državo prečka domačo državo).

V začetku 90-tih je bil za Slovenijo let značilen upad proizvodnje, s tem pa tudi zmanjšan obseg transporta blaga. Naraščanje aktivnosti se je znova začelo v sredini devetdesetih let, ko je gospodarska rast začela naraščati. Pri tem je močneje začel naraščati delež cestnega transporta, delež ostalih transportnih oblik je upadel (SURS, 2000).

Ko analiziram blagovne tokove po posameznih smereh, lahko najprej opredelim izvozne blagovne tokove. Ti predstavljajo obliko transporta, kjer domači proizvajalci izdelano blago prepeljejo v tujino (ga izvozijo), transport pa se večinoma izvaja s lastnimi prevoznimi sredstvi. Iz tabele 2.7 je razvidna analiza izvoznih tokov blaga glede na obliko transporta.

Tabela 2.7: Slovenski izvoz blaga glede na prevozno sredstvo v obdobju od 1990-1999

Leto	Skupaj	Železniški transport	Cestni transport	Pomorski transport	Letalski transport
	V 1000 t	%	%	%	%
1990	11204,53	36,53	57,68	5,783	0,005
1995	5620,91	26,37	71,16	2,437	0,034
1997	6076,833	25,06	72,87	2,041	0,030
1998	5786,677	26,41	71,85	1,711	0,029
1999	6488,986	24,53	72,52	2,912	0,030

Vir: Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko 2000, str. 361 - 365.

Iz podatkov (Tabela 2.7) je razvidno, da se je v zadnjem desetletju delež železniškega transporta v izvozu zmanjšal iz 36,53 % v 1990 (oziroma količinsko s pribl. 4 mio ton) na 24,53 % v letu 1999 (oziroma na približno 1,6 mio ton prepeljanega blaga).

Trend zmanjševanja v času kažeta tudi pomorski ter letalski transport. Največji porast v izvozu blaga je bil v omenjenem obdobju zabeležen v cestnem transportu in sicer s 57,68 % v letu 1990 je delež narasel na 72,52 % celotnega izvoza v 1999. Ne glede na obliko transporta je absolutno gledano količina prepeljanega blaga v obdobju od 1990-1999 upadla (SURS, 2000).

Neenakomernost porazdelitve različnih transportnih oblik vpliva tudi na zmanjšano možnost Slovenije pri vključevanju v sodobne transportne tehnologije, predvsem na področju kombiniranega transporta. Predvsem izvoz blaga je kategorija blaga, ki izhaja iz matične države, le-ta pa bi z ustrezno politiko lahko vplivala na ustreznejšo in kakovostnejšo porazdelitev transportnih oblik. Izredno velik delež cestnega transporta v

Sloveniji nikakor ni v skladu s težnjo evropskih držav po razvijanju trajnostne transportne politike in s tem po enakopravnem deležu zastopanih transportnih oblik.

Uvoz blaga predstavlja kategorijo blaga, ki prehaja iz tuje države v domačo državo. Uvozna intenzivnost zavisi od zahtev uvozne države glede gospodarskih potreb po blagu, od kupne moči prebivalstva in drugih dejavnikov. Pri tem na izbiro transportnega sredstva izvoznika vplivajo pogoji in učinkovitost transporta in infrastrukture v matični ter uvozni državi. Delež posameznih transportnih oblik v uvozu je razviden iz tabele 2.8.

Tabela 2.8: Uvoz blaga v Slovenijo glede na prevozno sredstvo v obdobju od 1990-1999

Leto	Skupaj	Železniški transport	Cestni transport	Pomorski transport	Letalski transport
	V 1000 t	%	%	%	%
1990	7958,195	49,26	25,84	24,91	0,00
1995	11525,96	36,47	44,39	21,60	0,02
1997	11874,9	35,01	46,51	18,47	0,02
1998	11478,03	35,15	45,57	19,27	0,02
1999	13490,15	29,85	49,67	20,46	0,02

Vir: Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2000, str. 361 - 365.

Za razliko od podatkov o celotni količini izvoženega blaga, ki se je v desetletju od 1990-1999 zmanjševala, podatki o uvozni količini kažejo, da je bil trend obraten. Celotna uvozna količina blaga v Sloveniji se je v obravnavanem obdobju povečevala, kar lahko pripišem liberalnejši zunanjetrgovinski politiki, spremenjeni strukturi proizvodnje ter spremenjenim potrošniškim navadam (SURs, 2000).

Glede na obliko transporta v uvozu podatki kažejo na zmanjševanje deleža železniškega in pomorskega transporta, letalski transport ima zanemarljiv delež, znova pa se je povečal delež cestnega transporta v skupnem uvozu in sicer z 25,84 % v letu 1990 na 49,6 % v letu 1999.

Tranzit blaga predstavlja prečkanje tretje države pri transportu iz izvozne v uvozno državo. Glede na ugodno geografsko lego obstaja v Sloveniji potencialna možnost večanja tranzitne aktivnosti ob predpogoju ustrezne in sodobne infrastrukture. V obdobju od 1990-2000 se je delež tranzita čez ozemlje Slovenije povečeval, kar je sicer ugodno, povečuje pa se s tem povezana problematika zasičenosti v cestnem transportu in premajhna izraba drugih transportnih sredstev, predvsem železnice. Le-ta je sicer manj primerna znotraj države zaradi majhnih razdalj, tem primernejša pa je za tranzit blaga preko ozemlja Slovenije.

Tabela 2.9: Tranzit blaga preko Slovenije glede na prevozno sredstvo v obdobju 1990-1999

Leto	Skupaj	Železniški transport	Cestni transport	Pomorski transport	Letalski transport
	V 1000 t	%	%	%	%
1990	10511	55,54	16,90	27,56	Minimalen
1995	18461	40,38	35,40	24,21	Minimalen
1997	20400	34,71	41,12	24,17	Minimalen
1998	21498	33,69	37,77	28,54	Minimalen
1999	21009	32,58	41,42	26,00	Minimalen

Vir: Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2000, str. 361 - 365.

Količina tranzitiranega blaga preko ozemlja Slovenije se je v obravnavanem obdobju povečala, enako kot pri izvozu in uvozu pa je opazen upad deleža železniškega transporta ter povečanje deleža cestnega transporta. Delež tranzita v pomorskem transportu je v obdobju desetletja z rahlimi odstopanji ostal približno enak, delež letalskega transporta pa je minimalen (SURS, 2000).

Vsem trem kategorijam pretoka blaga je skupno, da se delež železniškega transporta zmanjšuje, delež cestnega pa se vztrajno povečuje. Pri izvozu blaga je delež cestnega transporta največji, najnižji delež pa je izražen v pomorskem ter letalskem transportu.

Pri uvozu blaga znova prednjači cestni transport, sledita železniški ter pomorski transport, slednji ima bistveno večji delež kot v izvozu. Najbolj uravnotežen glede transportnega sredstva je tranzit blaga, kjer ima sicer znova najvišji delež cestni transport, sledi pa mu železniški in pomorski transport. Porast tranzita je posledica nestabilnih razmer na Balkanu v preteklem desetletju (sprememba smeri pretoka), tako da se velik del cestnega tranzita opravlja danes preko V. koridorja (Napoved tokov v prihodnje in možne posledice, 2001). Z umiritvijo razmer se v zadnjih letih znova povečuje tranzit proti Hrvaški v smeri X. transportnega koridorja.

Od vseh oblik pretoka je torej najbolj obremenjen cestni transport, premalo pa sta izkoriščena železniški in pomorski transport. Omenjeno nesorazmerje onemogoča sodobne transportne tehnologije, predvsem kombinirani transport, prekomerno se obremenjuje okolje in neučinkovito izrablja možne sodobne transportne trende in zahteve.

2.2.4. Sodobne transportne tehnologije

Mednarodna trgovina se vedno intenzivneje razvija. Pogoj za dohajanje povečanega pretoka blaga pa so sodobne transportne tehnologije, ki omogočajo konkurenčne pogoje poslovanja, kvalitetne transportne storitve, majhne stroškovne obremenitve, povezane logistične verige, hitre obmejne formalnosti in vedno bolj zaželeno prevozne storitve »od vrat do vrat«. Pri tem visoka kvaliteta transportnih storitev in ustrezna infrastruktura matične države podajajo osnovne pogoje za izvajanje učinkovitega transporta v mednarodnem okviru.

Kot osnovne vrste transporta lahko opredelim kopenski, v okviru le-tega cestni in železniški transport, letalski transport, pomorski, priobalni ter rečni transport, transport po kanalih ter cevovodni in poštni promet. Glede namembnosti magistrskega dela se v podrobnosti cevovodov ter poštnega prometa ne bom spuščala.

Prevozni stroški predstavljajo med 20-25 % svetovnega BDP, iz tega izhaja, da je racionalizacija prevoznih stroškov zelo pomemben dejavnik. Zahteve globalne ekonomije in agresivna konkurenca so postopoma privedle do večje povezanosti med različnimi vrstami transporta, pri čemer je poudarek na kvaliteti celotne logistične verige (Institutional and Technological Changes in Transport, 1999, str. 6).

Kopenski transport se sooča z vedno bolj aktualnimi problemi varstva okolja, prometne varnosti ter zasičenosti. V EU poteka preko 65 % vsega blagovnega transporta po cestah, le 15 % transporta se opravi po železnici, pri čemer se delež cestnega transporta v državah v tranziciji še povečuje (Documents COM (2001) 370 final – White Paper, 2001).

Z globalizacijo proizvodnje se logistični trg nezadržno širi, pri tem pa se vedno bolj vzpostavlja problem hitrosti ter predvsem zanesljivosti poslovanja. Navedeno vključuje zahtevo po sprejetih in harmoniziranih mednarodnih standardih, zmanjševanju fizičnih in trgovinskih ovir ter možnost integriranja transportnih oblik. V okviru informatizacije je vedno aktualnejše poslovanje preko interneta, ki optimizira transportno poslovanje (npr. BOLERO). Učinkovitost poslovanja predstavlja odločilnejši dejavnik kot sama oblika transporta.

Trend prihodnosti nakazuje zahtevo po kombiniranem transportu, ki manj onesnažuje okolje, je varnejši in primernejši za transport. Po drugi strani želijo države povečati delež železniškega transporta, hkrati pa preusmeriti transportne poti na vodne vire in manj obremenjujoče poti, ki bi bile glede na blagovne in potniške tokove v prihodnosti ustreznejše. Omenjene tendence v transportu zahtevajo koordinacijo med državami ter usklajeno reševanje transportnih problemov, ki pestijo celotno Evropo. Obseg transporta kaže tendenco rasti, kar bo stanje v prihodnosti še poslabšalo, v kolikor ne bo prišlo do hitrih in učinkovitih premikov v realizaciji transportne politike Evropske unije ter držav srednje in vzhodne Evrope.

Znatni delež svetovnega transporta obsega blago farmacevtske industrije, hi-tech industrije, medicinske opreme ter blago na drobno. Med najhitreje rastoče oblike transporta v globalni ekonomiji prištevamo t.i. air-cargo, sicer pa v mednarodni trgovini prevladuje pomorski transport, kjer je vedno več povezav med ladjarji ter prevozniki.

V sedanjem času kot sodobne transportne tehnologije obravnavamo predvsem kombinirani ter multimodalni transport. Pojma se mnogokrat tolmačita kot ista dejavnost, vendar se po svoji vsebini razlikujeta. Kombinirani transport je razširjena oblika transporta, kjer se prevoz opravi z vsaj dvema različnima prevoznima sredstvi različnih panog, za vsak prevoz se sklene samostojen prevozni list ter samostojna prevozna pogodba, pri tem pa gre lahko za organiziranje prevoza s strani enega ali več prevoznih podjetij. Večjo uporabo kombiniranega transporta se v EU pospešuje s t.i. programom PACT (Pilot Action for Combined Transport), ki poskuša optimizirati izvajanje kombiniranega transporta.

Multimodalni transport predstavlja prevoz z vsaj dvema različnima prevoznima panogama na podlagi enotne pogodbe o multimodalnem transportu iz mesta v eni državi, kjer je blago prevzel izvajalec multimodalnega prevoza, do namembnega mesta v drugi državi. Od kombiniranega prevoza se torej razlikuje v enotnem prevoznem dokumentu in v enotni pogodbi, storitev pa izvaja le en prevoznik. Glede na enotnost izvajanja prevoza omenjena oblika zahteva od sodelujočih držav določena pravila in poenotenje dokumentacije, tarif ter informacijskega sistema. Te zahteve so združene v Konvenciji ZN o multimodalnem prevozu, ki je bila sprejeta leta 1980 v Ženevi (Zupančič, 1998, str. 58).

V svetu se vedno intenzivneje pojavljajo multimodalni transportni operatorji, poleg delovanja v razvitih evropskih državah ter v severni Ameriki se širijo tudi v tranzicijskih državah ter v državah v razvoju. Majhni prevozniki lahko namreč hitreje in uspešneje delujejo na lokalnih področjih, saj imajo prednosti glede poznavanja področja, ustrezne izkušnje ter znanje.

Najvažnejšo transportno enoto sodobnega transporta predstavljajo kontejnerji (predvsem ISO dimenzij), katerih delež v svetu in v multimodalnem transportu narašča, vedno bolj standardizirane oblike transporta pa nedvomno povečujejo možnost integriranja v globalni svet. Kljub porastu je uporaba omenjene oblike transporta še bistveno manjša od zaželenje, zato je Unija za promocijo kombiniranega transporta sprejela že omenjeni program PACT.

Sodobne transportne tehnologije predstavljajo torej vedno pomembnejši dejavnik mednarodne trgovine. Omogoča jih povezanost ustreznih transportnih tehnologij posameznih držav, obstoječa transportna sredstva ter sodobno izgrajena transportna infrastruktura. Ti dejavniki predstavljajo pogoj uspešnega vključevanja v mednarodno trgovino ter enakomernejšo porazdelitev in izrabo različnih transportnih oblik.

Slovenija uvedbo kombiniranega transporta podpira, saj glede na transportno situacijo v državi predstavlja edino možno obliko ustreznega trajnostnega razvoja transporta v prihodnje. Izraz podpore kombiniranemu transportu je Slovenija prikazala tudi z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma o prometu med RS in EGS na področju transporta (Mednarodne pogodbe št. 14/93).

Ekonomске, socialne in okoljevarstvene zahteve vedno bolj podpirajo sodobne tehnologije transporta, predvsem v povezavi z zmanjševanjem cestnega deleža. Z aktivno vlogo pomoči države se v Evropi povečuje delež oprtnega prevoza, katerega v še višji stopnji razvitosti tehnologije nadomešča kontejnerski prevoz, ki se vedno bolj uveljavlja v svetu. Dodatno se povečuje tudi delež multimodalnega prevoza, ki ni več vezan na izključno pomorski prevoz, temveč vedno bolj vključuje tudi lokalne pomorske prevoznike s sodobno tehnologijo.

3. GOSPODARSKE IN PROMETNE KARAKTERISTIKE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV

Pri analizi značilnosti PAN - evropskih koridorjev in njihovega pomena za vključevanje Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem trdim, da ustrezen sistem lahko bistveno vpliva na gospodarsko rast in transportno ureditev Slovenije. Za nadaljnjo analizo je potrebno odgovoriti na sledeča pomembna vprašanja:

- Katere so gospodarske in prometne karakteristike PAN - evropskih koridorjev?
- Kaj je pomen PAN - evropskih koridorjev za Slovenijo, tranzicijske države in države EU?
- Katere so tehnično-tehnološke in eksploatacijske karakteristike PAN - evropskih koridorjev?
- Kateri so temeljni dejavniki vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem?

V nadaljevanju magistrskega dela sem obrazložila pomen koridorjev z gospodarskega in tehničnega vidika, pri tem sem analizo razdelila na področje Slovenije, Evropske unije ter tranzicijskih držav.

Pri analizi sem poudarila, da transportni koridorji predstavljajo pomemben prispevek k izgradnji še manjkajočih transportnih povezav med državami članicami EU ter tranzicijskimi državami. Izgrajeni bodo omogočali zmanjševanje ozkih grl transportnih poti, večjo učinkovitost evropskega gospodarstva, so trajnostno usmerjeni ter omogočajo porast multimodalnosti v transportni dejavnosti.

Usklajen in celovit transportni sistem, vključno z izgrajenimi PAN - evropskimi koridorji lahko v prihodnosti vzpodbudi in omogoča uresničitev ciljev učinkovitega in optimalnega gospodarskega in prometnega razvoja v Sloveniji in na celotnem evropskem prostoru.

3.1. POMEN PAN – EVROPSKIH KORIDORJEV ZA EVROPSKO GOSPODARSTVO

PAN - evropski koridorji predstavljajo prednostno nalogo EU na področju skupne transportne politike, vsebinsko pa predstavljajo izgradnjo in modernizacijo cestnih in železniških koridorjev, vodnih in kombiniranih poti in navezavo le-teh na skupno evropsko transportno mrežo. Pri tem je poudarek na enotni transportni politiki ter na poenotenju nacionalnih zakonodaj in predpisov, ki se nanašajo na področje transporta in so združeni v enotno zakonodajo EU. Med najpomembnejše cilje skupne transportne politike EU se prištevajo sledeči cilji (Documents COM (92) 494 final, 1992):

- razvoj in integriranje transportnega sistema EU,
- tehnična harmonizacija in razvoj transportne mreže,
- okoljevarstveni ukrepi,
- socialna zaščita,
- razvoj in raziskave ter
- povezovanje s tretjimi državami na področju transporta.

Izgradnja omenjenih koridorjev, ki delno potekajo tudi preko ozemlja Slovenije bo v prihodnje prispevala k učinkovitejšemu in celostnemu razvoju Evrope, predvsem pa k

povezavi obrobni regij z osrednjimi regijami Evrope. To bo vodilo k večji gospodarski rasti in učinkovitosti. Ustrezna transportna infrastruktura pogojuje uspešnost in učinkovitost domače ter mednarodne trgovine, to pa predstavlja tudi eno izmed razvojnih prioritet EU.

Uspešen razvoj vseh držav in regij Evrope zahteva internacionalizacijo transportnih aktivnosti, le-ta pa je možna le ob učinkovitem in integralnem sistemu, ki bo uspešno kljuboval vedno bolj naraščajočemu transportu. Med snovalci trajnostnega razvoja se vedno glasneje pojavljajo zahteve po večji uporabi kombiniranega transporta, katerega bodo sodobno izgrajeni PAN -evropski koridorji v bodoče tudi omogočali. Hkrati z zahtevami po večjemu deležu kombiniranega transporta bo morala zaradi večje uravnoteženosti med transportnimi oblikami med njimi rasti tudi konkurenčnost.

Slikovit prikaz neuravnoteženosti transportnih oblik predstavlja podatek, da se je v obdobju od 1970-1990 obseg celotnega transporta povečal za 60 %, največji porast pa je zabeležen v cestnem transportu in sicer je njegov delež v celoti narasel s 50 % na 70 % (Declaration by the Second PAN-European Conference, 1994).

Pri razvoju transevropske mreže TEN (Trans - European Network) v okviru EU kot tudi pri razvoju transportne infrastrukture srednje in vzhodne Evrope (PAN - evropski koridorji) igra pomembno vlogo Evropska investicijska banka (EIB) ter Evropska banka za obnovo in razvoj (EBRD). EIB je aktivna članica t.i. Christophersonove skupine, ustanovljene decembra leta 1993 po sklepu Evropskega sveta, katere nalogo predstavlja aktivna pomoč pri izgradnji sodobnega transportnega sistema na ozemlju celotnega geografskega področja Evrope.

3.1.1. Pomen koridorjev za gospodarstvo Slovenije

Slovenija je v letu 1993 podpisala Sporazum o sodelovanju med tedanjo Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo na področju transporta, ki poleg prostega pretoka (tranzita) preko ozemlja Slovenije opredeljuje tudi zahteve po sodelovanju na področju izgradnje transportne infrastrukture ter vrsto drugih ukrepov za izboljšanje transporta na področju Evrope, vključujoč tudi okoljevarstvene ukrepe ter povečevanje deleža kombiniranega transporta.

Ta Sporazum za doseganje ciljev predpostavlja sledeče ukrepe (Agreement between the EEC and the Republic of Slovenia in the Field of Transport, 1993):

- izboljšava prometne infrastrukture Slovenije in integracija v prometno mrežo EU,
- povečan pretok blaga in pretovora preko Slovenije,
- večji delež vključevanja kombiniranega transporta,
- uvajanje sodobnega informacijskega sistema v promet,
- liberalizacija obmejnih formalnosti in spoštovanje načel prevozne politike EU,
- uskladitev emisij izpušnih plinov in dovoljene teže tovornih vozil ter
- sodelovanje Slovenije in EU na področju prevoznih storitev.

Izgradnja PAN - evropskih koridorjev predstavlja za Slovenijo zahtevno in nujno investicijo. Obstoječi infrastruktura ter suprastruktura sta zastareli, transportne tehnologije Slovenije so premalo razvite, ista trditev velja za blagovne in potniške tokove, dodatno pa ne funkcionira niti integralno-informacijski sistem.

PAN - evropski koridorji Sloveniji predstavljajo možnost vključevanja v evropski prometni in gospodarski sistem, s tem pa tudi potrební pogoj za uspešen gospodarski razvoj države. Dejstvo, da Slovenija predstavlja pomembno transportno in tranzitno področje, potrjuje tudi V. in X. PAN - evropski koridor, ki potekata preko ozemlja Slovenije. Njuna trasa je načrtana sledeče:

- **V. transportni koridor:** Benetke - Trst / Koper - Ljubljana - Maribor - Budimpešta - Užgorod - Lvov - Kijev.
- Koridor zajema os zahod - vzhod in se navezuje na TEN omrežje (vseevropsko transportno omrežje) ter na Luko Koper, ki predstavlja eno izmed najbolj aktivnih gospodarskih enot v državi. Omenjeni koridor obsega izgradnjo cestnega in železniškega koridorja, kar lahko v prihodnosti bistveno poveča kapacitete in konkurenčnost pristanišča ter vzpodbuja ostale oblike sodobnega transporta, predvsem kombiniranega, izvoz, uvoz ter tranzit preko ozemlja Slovenije.
- **X. transportni koridor:** Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Solun.

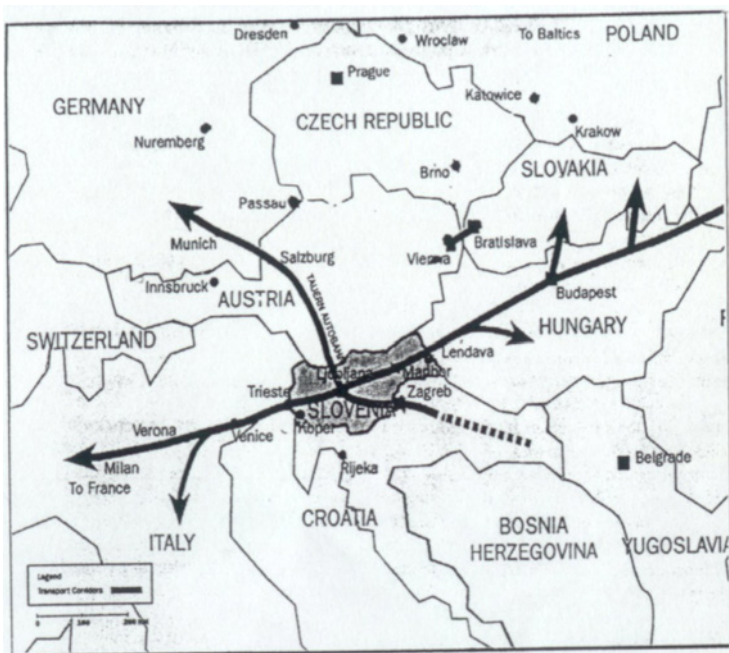
Obravnavani cestni in železniški koridor povezuje Slovenijo z Avstrijo ter Hrvaško (sever z jugom) ter s tem omogoča prilagajanje pričakovanim povečanim transportnim pritiskom v smeri Balkana, vključno z Grčijo in Turčijo. Predstavlja najmlajši koridor, ki je bil potrjen šele leta 1997 v Helsinkih, z normalizacijo razmer na Balkanu pa bo znova pridobil na pomenu, saj pravzaprav povezuje EU z državami Balkana.

Pri opredelitvi planiranja izgradnje bodočih koridorjev je pomemben poudarek na časovnem dejavniku, ki ima za Slovenijo pomembno težo. Pravočasna izgradnja koridorjev je namreč bistvenega pomena za hitro vključevanje Slovenije v transportne tokove, sicer se le-ti hitro lahko preusmerijo na konkurenčnejše, kvalitetnejše, predvsem pa hitreje zgrajene vzporedne transportne poti.

Slovenija naj bi na podlagi uresničevanja zahtev po učinkovitem transportnem sistemu s strani EU pridobila dodatna finančna sredstva, predvsem pomoč EBRD in EIB, ki lahko poleg lastnih sredstev in zasebnih virov omogočata izgradnjo zahtevanih in pomanjkljivih transportnih povezav. Glede na konstantno povečevanje transporta na področju Slovenije je zahteva po izgradnji učinkovitega prevoznega sistema več kot utemeljena. Obstoječe stanje izraža neenakomerno izrabo prevoznih sredstev, s tem neekonomično izrabo kapacitet, posledično preobremenjenost cest, slabo učinkovitost in onemogočanje večje izrabe sodobnega, kombiniranega načina transporta. Ignoriranje obstoječega stanja Sloveniji daljnoročno lahko prinese nepopravljive negativne posledice.

Učinkovit transportni sistem torej predstavlja vedno pomembnejši pogoj vključevanja Slovenije v mednarodne tokove, določa pa tudi osnovo za doseganje zastavljenih ciljev.

Zemljevid št. 3.1: Slovenija in povezave V. ter X. koridorja



Vir: DARS d.d., interno gradivo.

Oba PAN - evropska koridorja (V. in X.) lahko v prihodnosti prispevata k sodobnim transportnim povezavam Slovenije z Italijo, Avstrijo, Hrvaško, Madžarsko in posredno nudita ugodnejše tranzitne povezave tretjim državam ter s tem znatno pripomoreta k povečanim zahtevam po sodobnih, ekološko sprejemljivih, varnih in učinkovitejših poteh. Aktivnejši transportni tokovi ugodno vplivajo na mednarodno trgovino, s tem pa se bo zviševala tudi gospodarska rast in uspešnost Slovenije.

Slovenija izvozi preko 60 % svoje proizvodnje, gospodarski razvoj ob vedno večji konkurenci zahteva usklajeno in ekonomično transportno infrastrukturo. Globalizacija in vedno večja mednarodna povezanost evropskega področja težita k čim večji usklajenosti tudi na področju transportne politike, skupni imenovalci pa je globalno povečan obseg menjave. Ozka grla na posameznih področjih Slovenije znižujejo učinkovitost celote države po načelu najšibkejšega člena, zmanjšujejo pa tudi optimalnost v mednarodnem okviru (Agenda 2000, 1997).

Infrastruktura Slovenije je bila sprva grajena za potrebe države, navezovala se je na tedanjo skupno državo Jugoslavijo, s samoosvojitvijo pa je prišlo do preusmeritve transportnih tokov in priorit. Deloma ustrezen notranji ustroj se je moral z lokalnega vidika preusmeriti v potrebe mednarodnih razsežnosti, govorim predvsem o usklajenosti s cilji EU, ki predstavlja za Slovenijo najpomembnejši trg.

Zavezanost Slovenije k skupni evropski politiki ter s tem k skupni transportni politiki je vodila k uskladitvi slovenskih nacionalnih ciljev s cilji EU. Pri tem predstavlja najpomembnejši cilj Slovenije na področju transportne politike izgradnja omenjenih dveh PAN - evropskih koridorjev, ki sekata ozemlje Slovenije in predstavljata vitalna člena bodoče transportne in gospodarske aktivnosti v naši državi ter s tem sinergično učinkujeta na celotno gospodarstvo.

3.1.2. Pomen koridorjev za Evropsko unijo

Evropska unija že dolgo uresničuje zamisel o učinkoviti transportni integraciji držav članic. Cilj je bil zastavljen že ob ustanovitvi tedanje integracije EGS v letu 1957. Usklajena transportna politika je bila ena izmed pomembnih prioritet skupne Evrope že v okviru Rimske pogodbe (25.3.1957). Poudarek je bil na delovanju skupne politike z enakimi pravnimi podlagami ter zagotavljanjem svobode gibanja v okviru oblikovanja skupnega trga. Transportna politika je v navedeni pogodbi podrobneje obravnavana v členih 74.-84., pri čemer 75. člen opredeli izvajanje prevozne politike po skupnih pravilih za mednarodni transport, 84. člen pa opredeljuje omenjeno politiko na področju cest, železnice ter notranjih vodnih poti (Fact Sheets on the European Union, 1998).

Skupna transportna politika predstavlja oblikovanje notranjega trga in sprejem splošnih pravil, ki zajemajo svobodo gibanja storitev glede na vse vrste transporta, predvsem na področju ukrepov za doseganje trajnostne (sonaravne) mobilnosti⁵. Obdobje aktivnejšega poseganja EU na področje transportne politike predstavlja v letu 1985 izdana Bela knjiga o izvajanju skupnega trga⁶ (Documents COM (85) 310 final. White Paper on Completing the Internal Market, 1985), ki govori o smernicah skupne transportne politike ter o priporočilih za zagotavljanje svobode opravljanja storitev.

V novembru leta 1985 je Svet Ministrov (Council of Ministers) sprejel program "Master Plan" s smernicami za izvajanje transportne politike v kopenskem, pomorskem in letalskem transportu do leta 1992. Bistvo programa je predstavljalo formiranje prostega trga, povečevanje bilateralnih in EU kvot ter zmanjševanje konkurenčnih ovir.

Evropska komisija je 2. decembra 1992 sprejela Belo knjigo o nadaljnjem razvoju skupne transportne politike. Zajema smernice za razvoj skupne transportne politike v smeri različnih transportnih oblik in integriranja s poudarkom na trajnostni mobilnosti, povečanem obsegu trgovine, zaposlenosti ter gospodarski rasti. Transportni sektor predstavlja v EU sicer približno 10 % BDP in zaposluje 10 mio ljudi (Documents COM (2001) 370 final - White Paper, 2001).

V kontekstu omenjene Bele knjige je Komisija 15. julija 1995 izdala že omenjeno publikacijo Skupna transportna politika: Akcijski program 1995-2000 (Documents COM (95) 302 final. The Common Transport Policy: Action Programme 1995-2000, 1995).

Razvoj transporta in vedno intenzivnejša mednarodna trgovina med državami integracije so snovalce evropske transportne politike vzpodbudili k še aktivnejšemu delovanju. S sprejetjem Maastrichtske pogodbe v letu 1992 je bil prvič omenjen projekt TEN (Trans - European Network) z zahtevo po usklajenih tehničnih standardih za izgradnjo enotnega sistema ter z zahtevo po finančni pomoči za izgradnjo posameznih delov projekta. S sprejetjem Amsterdamske pogodbe v letu 1996 se je področje skupne transportne politike še bolj specificiralo ter določilo pomen TEN za nadaljni razvoj Unije (15. člen Amsterdamske pogodbe).

⁵ Omenjeni pojem opredeljuje princip organizacije transportnega sistema, katerega cilj je optimiziranje porabe energije. Omenjeno se nanaša na internalizacijo infrastrukturnih stroškov, kar se naj bi izražalo predvsem v obliki zagotavljanja konkurenčnosti med različnimi oblikami transporta, predvsem s povečevanjem deleža kombiniranega transporta in interoperabilnosti.

⁶ White Paper on the Future Development of the Common Transport Policy (COM (92) 0494) (1)

Ideja o TEN omrežju se je izoblikovala v okviru Evropskega parlamenta že v decembru 1993 v okviru Bele knjige o rasti, konkurenčnosti in zaposlitvi (White paper on Growth, Competitiveness and Employment). Omrežje naj bi zajemalo področje transporta, komunikacij ter energetske infrastrukture, v okviru le-tega pa je bilo izbranih 14 prioriternih projektov na področju transportnega sektorja, 10 v energetiki ter 9 v okviru izgradnje sistema informacijske avtoceste. Na področju transporta je ideja obsegala predvsem izgradnjo kombinirane transportne mreže, vključno s konstrukcijo manjkajočih cestnih povezav (Declaration by the Second Pan -European Transport Conference, 1994).

V letu 1994 je Evropski Svet sprejel dokončni sklep o izgraditvi 14 transportnih projektov s ciljem povezave evropskega prostora v okviru EU. Izgrajeni naj bi bili do leta 2005 in s tem v EU povezali osrednje regije z obrobniimi regijami.

Trans - evropska mreže (TEN) naj bi torej povezala transportno mrežo celotne Unije, smernice bodoče skupne prevozne politike pa so zajemale vsa relevantna pravila, področja in oblike transporta. Dodatno je bila ustanovljena agencija TINA⁷ (Transport Infrastructure Needs Assessment). Izvedba plana TEN žal zamuja, saj je bilo do leta 2001 realiziranih le 20 % vseh projektov (Documents COM (2001) 370 final - White Paper, 2001).

V letu 1996 je Evropski Parlament sprejel odločbo o nadaljnjem razvoju Trans - evropskega omrežja (Community Guidelines for the Development of the Trans - European Network), ki se je nanašala na kontinentalni, pomorski in letalski transport. Odločba je obsegala oblikovanje t.i. subsistema v okviru Unije s sledečimi cilji (Facts Sheets on the European Union, European Parliament, 1998, str.149-166):

- večja mobilnost oseb in blaga pod najboljšimi pogoji socialne in varnostne zaščite,
- optimizacija obstoječih prometnih povezav,
- optimizacija obstoječih kapacitet,
- pokritje transportne infrastrukture v vsej EU,
- vključevanje vseh oblik prevoza glede na konkurenčne prednosti ter
- vključevanje tretjih držav v transportno mrežo.

Za uspešno funkcioniranje Unije je bilo z odpiranjem trga tranzicijskih držav, s procesom širitve Unije in s povečanim obsegom mednarodne trgovine potrebno razširiti transportno mrežo tudi na področje slednjih držav.

⁷ TINA institucionalno promovira razvoj mreže in usklajenost nacionalnih zakonodaj z zakonodajo EU ter izvaja program pomoči za transportno infrastrukturo.

Zemljevid št. 3.2: Potek TEN - koridorjev



Vir: *The PAN – European Traffic Networks. Deutsche Bahn AG. Frankfurt, 1999, str. 9.*

Prva transportna konferenca o tej problematiki je potekala v Pragi leta 1991. Obsegala je idejo o čim učinkovitejši in hitri izgradnji ter posodobitvi transportne infrastrukture srednje in vzhodne Evrope, ki bi se navezovala na že obstoječo mrežo TEN ter s tem zagotavljala sodoben transport po ozemlju celotne Evrope. Izgrajeni t.i. PAN - evropskih koridorji naj bi omogočili boljši dostop do trgov srednje in vzhodne Evrope.

Druga transportna konferenca, ki je potekala leta 1994 na Kreti je idejo uresničila z načrtanjem devetih koridorjev. Tehnični potek le-teh je bil dokončno potrjen na tretji konferenci v Helsinkih v letu 1997 vključno z dodatnim, desetim koridorjem.

Pomen izgradnje koridorjev se kaže predvsem v celostni povezavi stare celine, nujnost le-te pa izraža velik tempo transportnih aktivnosti, vedno agresivnejša konkurenca in rast

mednarodne menjave. Ekonomski, tehnološki, varnostni in okoljevarstveni vidiki transportne politike zadevajo namreč vse evropske države ter terjajo mednarodno sodelovanje.

Transportno sodelovanje v okviru Evrope zahteva postopno odpiranje notranjega trga tretjim državam na podlagi principa socialne tržne ekonomije ter proste in pravične konkurence. Pri tem se v okviru sodelovanja s tretjimi državami postavlja zahteva po usklajenem transportnem sistemu, harmonizaciji transportnih pravil, obmejnih olajšavah ter po koordiniranem infrastrukturnem razvoju in raziskavah na področju transporta (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, 1994).

3.1.3. Pomen koridorjev za države v tranziciji

Prva PAN - evropska transportna konferenca v Pragi je poudarila zahtevo po izboljšanju in modernizaciji najpomembnejših transportnih poti tranzicijskih držav. Skupaj s strokovnjaki Evropske konference ministrov za promet, Evropske Komisije Združenih narodov za ekonomijo, Svetovne banke, EBRD, Evropske investicijske banke, držav EU, EFTA ter držav srednje in vzhodne Evrope so bile dane smernice za razvoj PAN - evropske transportne infrastrukture.

Smernice so se navezovala na tri obdobja (Declaration by the Second Pan -European Transport Conference, 1994):

- Dolgoročne perspektive razvoja PAN - evropskega infrastrukturnega razvoja v skladu s smernicami in zakonodajo EU.
- Srednjeročne smernice, ki predstavljajo za EU izgradnjo trans-evropske mreže ter za srednje in vzhodnoevropske države prioritete koridorje, ki pokrivajo vse oblike sodobnega transporta.
- Kratkoročne smernice, ki predstavljajo izvajanje srednjeročnih smernic.

Za usklajen pristop k PAN - evropski multimodalni transportni mreži je potrebno nenehno slediti aktualnim transportnim podatkom, zanesljivim transportnim napovedim, spremembam v gospodarskih, finančnih in političnih dejavnikih ter le-te upoštevati pri razvoju infrastrukture. Potrebno je upoštevati transportne zahteve na lokalni, regionalni, nacionalni kot tudi na PAN - evropski ravni.

Izgradnja koridorjev je bistvenega pomena za države v tranziciji, saj jim omogoča izgradnjo in posodobitev trenutno neustreznih in neučinkovitih transportnih povezav. Poudarek je na razvoju razumljive, široko zastavljene transportne politike, pri čemer je vsebina Kretske deklaracije, sprejeta na tretji transportni konferenci v Helsinkih 1997 med drugim poudarila sledeče zahteve, ki se nanašajo na bodočo transportno politiko tranzicijskih držav (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, 1994):

- Transportna politika mora biti organizirana na podlagi socialne tržne ekonomije in proste, pravične konkurence v vseh državah EU in v sodelujočih državah. Izvajati se mora progresivna liberalizacija dostopa na transportni trg, na področju transporta potnikov in blaga se mora doseči prost pretok blaga in potnikov znotraj nacionalnega območja ter harmonizacija pogojev konkurence.

- Transportna politika mora poudariti specifične prednosti različnih oblik in načinov transporta glede na aktualne probleme zasičenosti, varnostnih in okoljevarstvenih zahtev ter ugotoviti bistvo komplementarnosti (dopolnilnih oblik).
- Transportna politika naj promovira razvoj javnega in železniškega transporta, priobalne plovbe, transporta po notranjih vodah ter kombinirani transport, pri tem pa obstaja dejstvo, da cestni transport še zmeraj igra glavno vlogo v transportu.
- Socialne, energetske in okoljevarstvene zahteve in varnostni standardi naj bi se vzpostavili na najbolj izvedljivi ravni, zagotoviti se mora liberalizacija mejnih formalnosti ter kompatibilnost tehničnih sistemov (poudarek je na intermodalni transportni tehnologiji), fiskalna politika mora ustrezati transportnemu konceptu.
- Obstajati mora koordinirano planiranje za zagotovitev integriranega razvoja transporta v Evropi na področju transportne infrastrukture, pri čemer je potrebno upoštevati regionalne interese.

Poleg teh zahtev skupna transportna politika od držav v tranziciji zahteva odpravo diskriminatornosti do prevoznikov, ki izhajajo iz drugih evropskih držav, cene se morajo izoblikovati na prostem trgu, uskladiti se morajo zakoni, predpisi in administrativni ukrepi v smeri primerljivosti z evropskimi normami ter predvsem upoštevati eksterne stroške.

Glede na obravnavano temo trdim, da PAN - evropski koridorji predstavljajo gospodarsko prednost za Slovenijo, ostale tranzicijske države ter Unijo. Razmah mednarodne trgovine preko območja zahodne Evrope v smer intenzivnejše trgovinske menjave z državami srednje in vzhodne Evrope predstavlja zadosten vzrok za potrebo po izdelani integrirani transportni mreži. Celovit in kvaliteten transportni pretok namreč povečuje rast in učinkuje pozitivno tako na posamezno državo kot na celoto evropskih držav.

3.2. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKE IN EKSPLOATACIJSKE KARAKTERISTIKE PAN – EVROPSKIH KORIDORJEV

3.2.1. Prostorski potek koridorjev

Osnutki PAN - evropskih koridorjev so se izoblikovali v 90-tih letih na podlagi transportnih konferenc, ki so potekale v želji izoblikovanja učinkovitih prevoznih povezav v celotni Evropi. Prva takšna konferenca je potekala leta 1991 v Pragi, PAN - evropski koridorji pa so bili prvič predlagani na drugi konferenci na Kreti v letu 1994, pri tem so predloge oziroma ukrepe za potek posameznih koridorjev morale predložiti udeležene vlade. Koridorji naj bi zajemali osem cestnih in železniških koridorjev ter eno notranjo vodno pot po Donavi. Na ta način naj bi zaokrožili prometno mrežo na ozemlju celotne geografske mreže Evrope in s tem povezali staro celino z Azijo. Kretska konferenca je načrtala osnovne smernice nadaljnjega razvoja koridorjev, velik poudarek pa so namenili tudi zahtevani pravnim ter tehničnim harmonizaciji, koordinaciji projekta ter pogojem oziroma zahtevam financiranja.

V Helsinkih, kjer je leta 1997 potekala tretja konferenca, so na podlagi Kretskih predlogov in sprememb za potek koridorjev dokončno načrtali traso devetih cestnih, železniških, vodnih in kombiniranih koridorjev ter pristanišč, dodali pa so še deseti koridor. Omenjeni koridor na predhodni Kretski konferenci zaradi vojne na Balkanu ni bil aktualen ter je bil iz pogajanj izvzet, po umiritvi politične situacije pa je zaradi večanja obsega transporta na osi sever - jug znova postal aktualen. Dokončen potek vseh izbranih koridorjev, ki so jih določili na tretji transportni konferenci v Helsinkih, je sledeč (Gradivo za tretjo vseevropsko transportno konferenco, Helsinki, 1997):

- **1. koridor:**

Helsinki - Tallin - Riga - Kaunas - Varšava

1.veja: Riga - Kaliningrad - Gdansk

- **2. koridor:**

Berlin - Varšava - Minsk - Moskva

- **3. koridor:**

Berlin / Dresden - Vroclav - Katowice - Krakov - Lvov - Kijev

- **4. koridor:**

Dresden / Nuernberg - Praga - Dunaj / Bratislava - Gyor - Budimpešta - Arad / Kraikova - Sofija - Solun / Plovdiv - Istanbul

- **5. koridor:**

Benetke - Trst / Koper - Ljubljana - Maribor - Budimpešta - Užgorod - Lvov - Kijev

Ob omenjenem koridorju potekajo še tri dodatne veje in sicer:

1.veja: Rijeka - Zagreb - hrvaško / madžarska meja - Budimpešta

2.veja: Bratislava - Žilina - Košice - Užgorod

3.veja: Ploče - Sarajevo - Osijek - Budimpešta

- **6. koridor:**

Gdansk - Katowice - Žilina

1.veja: Grudziadz - Poznan

- **7. koridor:**

Donavska pot

- **8. koridor:**

Drač - Tirana - Sofija - Plovdiv - Burgas - Varna

- **9. koridor:**

Helsinki - St.Petersburg - Moskva / Pskov - Kijev - Ljubasevka - Bukarešta - Dimitrovgrad -Alexandroupolis

1.veja: Kijev - Minsk - Vilna - Kaunas - Klaipeda / Kaliningrad

2.veja: Ljubasevka - Odesa

- **10. koridor:**

Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Solun

1.veja: Gradec - Maribor - Zagreb

2.veja: Budimpešta - Novi Sad - Beograd

3.veja: Niš - Sofija (Dimitrovgrad - Carigrad preko IV. koridorja)

4.veja: Veles - Bitola - Florina - preko Egnatie

Zemljevid št. 3.3: Prostorski potek PAN - evropskih koridorjev



Vir: *The PAN – European Traffic Networks. Deutsche Bahn AG. Frankfurt, 1999, str. 7.*

Pomemben dejavnik izgradnje koridorjev, ki naj bi bili po načrtih zgrajeni do leta 2015, predstavljajo tehnične zahteve. Zahtevane tehnične norme morajo omogočiti optimalno interoperabilnost vseh sektorjev koridorja, predvsem med različnimi transportnimi oblikami. Sem sodi med drugim elektrifikacija, medtirna razdalja, železniška komunikacija, signalizacija, zahtevana obtežitev vozil na cesti, povezave severnojadranskih pristanišč, varnostni in okoljevarstveni vidiki ter prometni menedžment.

3.2.2. Vloga koridorjev za transportne povezave Slovenije

PAN - evropski koridori po dogovoru prečkajo vsako državo srednje oziroma vzhodne Evrope vsaj enkrat. Preko Slovenije potekata že omenjena V. ter X. PAN - evropski koridor. Značilnosti tako cestnih kot tudi železniških koridorjev so vezane na specifičnosti posameznih koridorjev, tako da sem v nadaljevanju koridorja razdelila z namenom analize glede na vloge, ki ju imata v slovenskem prostoru.

1) V. KORIDOR zajema cestni, železniški ter kombinirani transport, pristanišča, zahtevano infrastrukturo, vključuje terminale, mejne prehode ter pomožne instalacije. V

okvir izgradnje se prištevajo vzdrževanje obstoječe infrastrukture, nadgradnja le-te, novogradnja glavne in pomožne infrastrukture, pri tem pa je poudarek na najučinkovitejši izrabi pridobljenih investicijskih sredstev.

- V. CESTNI KORIDOR

Peti cestni koridor poteka po trasi Benetke - Trst / Koper - Ljubljana - Maribor - Budimpešta - Užgorod - Lvov - Kijev v skupni dolžini 1.267 km. Ob omenjenem koridorju potekajo še trije dodatni kraki oz. veje:

1. veja: Rijeka - Zagreb – hrvaško / madžarska meja - Budimpešta
2. veja: Bratislava - Žilina - Košice - Užgorod
3. veja: Ploče - Sarajevo - Osijek - Budimpešta

Študije upravičenosti izgradnje koridorja so večinoma potekale pod okvirom PHARE in projekta "Transport Master Plan" (TMP), pri tem je sklad PHARE dodatno raziskoval tudi okoljevarstvene učinke izgradnje s strateško študijo okoljevarstvene ocene (Strategic Environmental Assessment of the Slovenian Transport Sector, 1994). Upravičenost projekta je bila izražena s študijami, ki nakazujejo povečevanje transporta na slovenskem ozemlju, predvsem tranzita v smeri srednjih in vzhodnoevropskih držav.

Cestni projekt koridorja na področju Slovenije zahteva izgradnjo štiripasovne avtoceste (delno dvopasovne) za predvideno hitrost vozil med 100/120 km/h in dnevni povprečni pretok 15.000 vozil na dvopasovnici oziroma 40.000 - 60.000 vozil na štiripasovnici (Declaration by the Second Pan-European Transport Conference, 1994).

Koridor trikrat seka državne meje in sicer med Italijo in Slovenijo v Villa Opicini oziroma v Sežani, med Slovenijo in Madžarsko pri Lendavi oziroma Redics ter na madžarsko-ukrajinski meji v Barabas.

V. koridor predstavlja navezavo PAN - koridorjev s TEN mrežo, saj se omenjeni koridor začne v Benetkah, do koder sega tudi TEN mreža. Po drugi strani se omenjeni koridor končuje v Kijevu, kjer poteka navezava na IX. PAN - evropski koridor.

Projekt gradnje in tehnične izvedbe za področje Slovenije je bil sprejet septembra 1994 v sklopu Ministrstva za promet in zveze v okviru Programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Med najpomembnejše akte, pomembne za gradnjo koridorja prištevam na nacionalni ravni formiranje Družbe za avtoceste RS (DARS) avgusta 1993 ter pridobivanje denarnih sredstev za izgradnjo s pomočjo cestnin in 20 % maloprodajne cene motornih goriv.

Na mednarodni ravni je za izgradnjo koridorja pomemben Transportni sporazum med Slovenijo ter tedanjo Evropsko gospodarsko skupnostjo z 19. julija 1993 ter Finančni Protokol z dne 5. aprila 1993. Slovenija je dodatno podpisala Memorandum Sporazuma med Slovenijo in Madžarsko na srečanju transportnih ministrov v decembru 1993.

- V. ŽELEZNIŠKI KORIDOR

V. železniški koridor poteka po trasi Trst / Ljubljana - Pragersko - Murska Sobota - Hodoš - Bajansenye - Budimpešta - Lvov - Kiev. Seka tri mejne prehode (Hodoš v Sloveniji), celotna dolžina koridorja pa znaša 1.234 km. Bistven cilj projekta je nadgradnja in rekonstrukcija železniške mreže, posledično pa zvišanje hitrosti mednarodnih vlakov na hitrost od 120 do 160 km/h. Izgrajen V. koridor bo predstavljal celostno železniško

povezavo na relaciji Barcelona -Kiev (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, Crete, 1994).

V. železniški koridor bo v povezavi s cestnim koridorjem dodatno vzpostavil pogoje za povečevanje obsega kombiniranega transporta, katerega delež naj bi se do leta 2004 povečal na 22 % (EIB podatki, delavnica v Lj. 29/30. nov. 94). Koridor je izrednega pomena ne le za železniško povezavo med Slovenijo in Madžarsko, temveč povečuje možnost večjega obsega transporta iz Češke, Poljske in Slovaške preko slovenskega ozemlja do severnojadranskih pristanišč ter obratno. Študije upravičenosti izgradnje železniškega koridorja so potekale v okviru EBRD in sicer v okviru tehničnega sodelovanja (Railways Preparatory Technical Cooperation) ter kot študije med Slovenskimi železnicami ter madžarskim MAV.

V. koridor se navezuje tudi na pristanišča (za Slovenijo je pomembna predvsem Luka Koper), ki so za omenjeni koridor izrednega pomena, saj poleg kopenskih poti omogočajo tudi morsko povezavo za države, katerim V. koridor predstavlja gospodarsko korist. Ob izdelani infrastrukturi ter povečani učinkovitosti in kvaliteti storitev lahko Luka Koper postane osrednja pomorska vez za države srednje in vzhodne Evrope.

Pri tem je za slovensko pomorsko prihodnost izredno pomembna investicija izgradnje drugega tira železnice na relaciji Divača - Koper v dolžini 28 km, ki bo pomenila visokozmogljivo železniško povezavo z Luko Koper. Dodatno pomembno transportno povezavo Luke Koper bo v bodoče predstavljal v celoti izgrajeni koridor, ki bo povezoval regije Donave s Sredozemljem.

2) X. KORIDOR predstavlja za Slovenijo projekt nadgradnje obstoječe cestne in železniške infrastrukture, vključuje navezavo na rečni in kombinirani transport in poteka preko šestih držav. Gre predvsem za modernizacijo cestne in železniške povezave severnega in južnega dela Slovenije, kjer se je v začetku 90-tih zaradi vojnih razmer obseg transporta občutno zmanjšal.

Na podlagi podatkov je bilo ugotovljeno, da trenutni pretok na omenjenem koridorju znaša le 10-25 % obsega transporta pred letom 1990, do leta 2002 pa naj bi se transport po optimističnih napovedih povečal za 20 % (Korajžija, 2001, str. 32).

- **X. CESTNI KORIDOR**

Odprtje predora Karavanke v letu 1991 je predstavljalo osnovo za pomembno povezavo med Slovenijo in Avstrijo, dodatno pa je predstavljalo pogoj za izgradnjo X. cestnega koridorja, ki se navezuje na Tursko avtocesto (A10) v smeri Muenchen - Salzburg - Beljak - Ljubljana.

X.cestni koridor poteka po liniji Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Solun, pri čemer ima koridor nekaj dodatnih vej, ki potekajo sledeče:

- 1.veja: Gradec - Maribor - Zagreb
- 2.veja: Budimpeša - Novi Sad - Beograd
- 3.veja: Niš - Sofija (Dimitrovgrad - Carigrad preko IV. koridorja)
- 4.veja: Veles - Bitola - Florina - preko Egnatie

X. cestni koridor v celoti meri 2.260 km. Sestavljen je iz 53 % avtocest, 9 % je polovičnih avtocest, 33 % koridorja tvorijo ceste za motorni promet in 5 % glavne ceste. Dolžina slovenskega dela cestnega koridorja znaša 113 km. Za Slovenijo ta koridorja predstavljata povezavo z Avstrijo in Hrvaško, za EU pa predstavlja pomembno transportno pot proti Balkanu in bližnjemu Vzhodu (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, Crete, 1994).

- **ŽELEZNIŠKI KORIDOR**

Potek X. železniškega koridorja je opredeljen iz Salzburga preko Ljubljane in Zidanega mostu proti Zagrebu. Za razliko od situacije na V. koridorju, kjer modernizacija železnic in izgradnja posameznih traktov napreduje, so proge na X. koridorju še precej zastarele. Poleg obstoječih tehničnih problemov poteka koridor preko več držav, ki morajo za funkcionalen in nemoten pretok blaga in ustrezno konkurenčnost uskladiti standarde in nacionalne transportne politike, bistvenega pomena pa je tudi zmanjšanje čakalnega časa na mejnih prehodih. Celotna dolžina železniškega koridorja znaša 2.445 km, od tega je 30 % dvojnih tirov, 84 % prog je elektrificiranih in 14 % je dizelskega pogona (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, Crete, 1994).

V tem trenutku je za Slovenijo zaradi obsega sicer pomembnejši V. koridor, vendar postaja tudi X. koridor ob povečani dinamiki Balkana vedno pomembnejši, predvsem pa bo pridobil pomen s popolno avtocestno povezavo Avstrije s Hrvaško preko karavanškega predora.

Skozi vsako srednje oziroma vzhodnoevropsko državo poteka vsaj en PAN - evropski koridor, pri tem pa mora biti koridor ekonomsko upravičen ter izkoriščen, dodatna zahteva pa je možnost financiranja izgradnje posameznega koridorja do ustrezne ravni do leta 2010. Pri tem so se snovalci prevozne politike izogibali gradnji vzporednih koridorjev, izbrani koridorji pa so morali ustrezati in izboljšati tudi individualno korist držav.

Med najpomembnejše kriterije, ki naj bi jih izpolnjevali koridorji, sodijo sledeči kriteriji (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, 1994):

- **Kriterij povezanosti in interoperabilnosti.** Koridorji naj bi izboljševali geografsko in tehnično povezanost ter interoperabilnost na mednarodni ter na medregionalni ravni, prisoten mora biti pomemben obstoječ ali potencialni transportni tok. Kot splošno pravilo velja, da ekonomsko ni upravičen projekt, preko katerega naj bi potekalo manj kot 10 % mednarodnega transporta, pri tem pa morajo vsaj trije partnerji izjaviti voljo do sofinanciranja projekta.
- **Kriterij izvedljivosti.** Izvedba naj bi bila časovno opredeljena na pet do šest let, v to obdobje pa je zajet čas pogajanj med osrednjo in lokalno vlado, finalizacija finančnih dogovorov, ocene vplivov na okolje, razlastitev, pridobitev zemlje in študija izvedbe projekta.
- **Kriterij modalnosti.** Posamezen koridor je bil izbran glede na možnosti različnih transportnih oblik, dodatno pa je moral ustrezati okoljevarstvenim zahtevam. Kot obvezen pogoj je določena izvedba študije o učinkih alternativnih oblik transporta ter prispevek koridorja k uravnoteženemu infrastrukturnemu sistemu.
- **Finančni kriteriji.** Podrobno mora biti izkazana možnost financiranja s strani državnega proračuna, tujih pomoči, subvencij in privatnih virov ter ovrednotenje

pričakovanih dobičkov iz projekta. Pojavlja se zahteva po inovativnejši politiki financiranja infrastrukture ter po ustreznem selekcioniranju. V skladu z načrti za izgradnjo PAN -evropskih koridorjev je bilo zamišljeno, da se v vsaki udeleženi državi delež za izgradnjo in modernizacijo transportne infrastukture dvigne iz 1 % BDP na 1,5 % BDP posamezne države. Poleg javnega financiranja pa se vedno bolj pojavljajo zahteve po privatnem investiranju oziroma kombinaciji javnega ter privatnega investiranja. Slednje posojila sicer podraži, vendar se pozitivna plat prikaže predvsem v bistveno krajšem roku izgradnje zahtevane transportne infrastukture. Velik delež pri realizaciji projekta je imel sklad PHARE⁸, sklad EU za pomoč državam v tranziciji, katerega je v letu 1999 nadomestila ISPA⁹.

- **Ekonomski kriteriji.** Tu mora biti po pravilu stopnja donosa projekta vsaj 10 %. Izračuni slonijo na ekonomskih analizah v skladu z najboljšimi mednarodnimi standardi, upoštevajoč interne in eksterne stroške ter koristi, povečane poslovne priložnosti, turistične tokove in okoljevarstvene vplive. Za ocenitev potreb po transportni infrastrukturi in ugotavljanje ekonomske upravičenosti je bila v letu 1997 ustanovljena že omenjena organizacija TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) s sedežem na Dunaju. Njeno funkcijo med drugim predstavlja tudi razvijanje procedur za financiranje projektov ter s tem orientacijo za EIB, EBRD, Svetovno banko in privatne investitorje.

Glede na omenjene kriterije in tekoče ter predvidene transportne tokove se izgradnja koridorjev preferenčno nanaša predvsem na vzdrževanje, obnovo in modernizacijo obstoječe infrastukture in ne na izgradnjo nove. Pri tem je znova treba poudariti zahteve po analizah potencialnih koristi, ki naj bi izhajale iz izboljšane infrastrukture znotraj posamezne države, celoti pa mora projekt koridorjev zagotavljati ustrezno povezavo v obliki integralnega in usklajenega transportnega sistema.

⁸ PHARE (prvotno Pologne-Hongorie: Aide a la reconstruction economique) je sklad, ki je nastal s ciljem pomoči državam, ki so kandidatke za vstop v EU, namen pa je vzpostaviti stabilno in ekonomsko močno Evropo.

⁹ ISPA (Instrument for Structural Policies for pre-Accession) predstavlja instrument za podporo infrastrukturnim projektom na področju okolja in transporta.

4. PAN-EVROPSKI KORIDORJI – TEMELJNI DEJAVNIKI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

V okviru preučevanja PAN - evropskih koridorjev in njihovega vpliva na slovensko gospodarstvo in prometni sistem je pomembno odgovoriti na sledeča vprašanja:

- Kakšen vpliv na uspešno vključevanje Slovenije v evropske prometne in gospodarske tokove imajo blagovni, prometni in potniški tokovi?
- Kakšno funkcijo glede na uspešno vključevanje Slovenije v mednarodne sisteme imata slovenska prometna infrastruktura ter suprastruktura?
- Kakšen je pomen nacionalnih in pravnih virov ter ustreznih informacijskih sistemov?
- Kako izobraziti in usposobiti intelektualni kapital oziroma eksperte prometa ter operativni menedžment?

Četrto poglavje analizira posamezne dejavnike, ki predstavljajo trenutno transportno situacijo v Sloveniji, pri tem pa sem nakazala najbolj reprezentivne značilnosti, pomanjkljivosti ali prednosti posameznih dejavnikov.

4.1. PROMETNA INFRASTRUKTURA V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

V okvir transportne infrastrukture, relevantne za analizo in raziskovanje funkcije Slovenije pri vključevanju v evropski prometni in gospodarski sistem prištevam obstoječe cestne in železniške povezave, obstoječe morske in priobalne povezave, obstoječe letalske poti ter ostale obstoječe transportne poti.

Slovenija leži na izrazitem prometnem križišču, je stičišče med Alpami, Dinarskim gorstvom, Panonsko nižino ter Sredozemljem, dodatno prednost pa ji da pristop do morja. Omenjeno lego so za svoje transportne namene uporabljali različni narodi že v preteklosti. V novejši zgodovini sta bili zelo odmevni otvoritev železniške proge Dunaj - Trst v letu 1849 ter gradnja prve avtocestne povezave v Sloveniji v letu 1970 kot mejnika sodobne cestne povezave. V sodobnem času igra Slovenija pomembno vlogo tranzitne države v smeri zahod - vzhod, po desetletju krize pa znova pridobiva na intenzivnosti smer sever - jug. Obe smeri sta za državo izrednega pomena, saj predstavljata komunikacijski osi, od kvalitete le-teh pa je v veliki meri odvisen tudi gospodarski razvoj države. Ustrezna kvaliteta infrastukture v državi pa ne deluje kot vzvod le lastni gospodarski rasti, temveč dviguje kvaliteto celotni gospodarski aktivnosti vse bolj povezane Evrope.

Kot najpomembnejše transportne oblike v Sloveniji so zastopani cestni, železniški ter pomorski transport, majhen pomen ima letalski transport, delež kombiniranega transporta je zelo nizek. Obseg transporta v državi hitro narašča, pri tem beleži najhitrejšo rast cestni transport. Po podatkih za leto 1999 je bilo namreč kar 68 % vsega blaga v državi prepeljanega po cesti ter 31 % po železnici (SURs, 2000). Glede na transportni položaj Slovenije se bom podrobneje zadržala na analiziranju cestnih in železniških transportnih poti ter morskih in priobalnih poti.

4.1.1. Obstoječe cestne povezave

Slovenska cestna mreža¹⁰ vključuje 20.128 km cest, od tega 399 km avtocest, 110 km hitrih cest, 1.023 km glavnih cest I. in II. reda, 4.722 km regionalnih cest I., II. in III. reda. Od tega je 619 km mednarodnih E - cest in 15.927 km cest s sodobnim cestiščem (asfalt, beton, kocke). Število registriranih osebnih avtomobilov se je v istem letu (1999) povzpelo na 829.674 (vključno s kombiniranimi vozili), tovornih vozil pa na 42.088 enot. Preko 70 % vseh vozil, ki prečkajo meje Slovenije je tujih vozil, večinoma v tranzitu (SURS, 2000).

Slovenija v zadnjih letih beleži vedno večji obseg transporta, pri tem pa je najbolj obremenjen cestni transport. Preobremenitve cest se kažejo predvsem v natrpanosti in zasičenosti, slabi prometni varnosti in vedno večjem negativnem vplivu na okolje. Največja obremenitev je opredeljena v okviru poteka V. in X. koridorja. Dodatna težava je neuravnoteženost prevoznih oblik, kar vpliva na iracionalno porabo energije, premajhen pa je tudi delež javnega prevoza.

Visoko rast beleži predvsem tovorni cestni prevoz, pri čemer se eksterni stroški ne obračunavajo v potrebnem obsegu, po drugi strani pa je delež železniškega transporta prenizek. Naraščanje transporta se beleži tudi v tranzitu, predvsem v smeri V. koridorja, počasi naraščajo tudi blagovni in potniški tokovi v smeri X. koridorja.

Tabela 4.1: Tržni delež cestnega transporta v izvozu ter uvozu Slovenije od 1997 - 1999

1000 t	UVOZ			IZVOZ			SKUPAJ		
	Blagovna menjava	Prevoz po cesti	Delež v V %	Blagovna menjava	Prevoz po cesti	Delež v %	Blagovna menjava	Prevoz po cesti	Delež v %
1997	10,416	6,259	60	6,517	4,994	77	16,933	11,254	66
1998	10,374	6,342	61	6,930	5,403	78	17,305	11,745	68
1999	11,565	7,538	65	6,838	5,245	77	18,403	12,783	69

Vir: *Gospodarska zbornica Slovenije - blagovna menjava*. [URL: <http://www.gzs.si/sloexport/>], 2.2.2002

Podatki potrjujejo dejstvo velikega tržnega deleža cestnega prevoza v okviru celotnega prevoza, najvišji delež blagovnega prevoza po cesti je viden v izvozu, le malo manjši delež pa ima cestni delež v uvozu ter tranzitu (Gospodarska zbornica Slovenije, 2001).

Manjši tržni delež cest je opazen pri luškem tranzitu, v primeru Slovenije govorimo o Luki Koper. Tranzit v oz. iz Luke poteka večinoma preko železnice, delež cestnega prevoza v oz. iz Luke je v nasprotju z izvozom oz. uvozom majhen, vzrok le-tega je nedvomno v neustrezni infrastrukturi.

¹⁰ Podatki so zbrani za leto 1999, pri tem so upoštevane spremembe kategorizacije cest. Dolžina je opredeljena vključno s priključki, podatki za lokalne ceste so ocenjeni (SURS, 2000).

Podatki potrjujejo velik tržni delež železnice na področju luškega transporta ter majhen delež cestnega transporta. Omenjeno področje torej nakazuje realne možnosti za izrabo železniške infrastrukture, seveda ob ustreznih kapacitetah, sodobni hitrosti, kvaliteti in konkurenčnosti.

Pogoj razvoju in konkurenčnemu poslovanju tu nedvomno predstavlja izgradnja drugega tira proge Divača - Koper, saj stara proga intenzivnosti pretoka ni več kos.

Tabela 4.2: Tržni delež cestnega transporta v luškem tranzitu Slovenije od 1997 -1999

V 1000 t	Pretovor Luke Koper*	Prevoz po cesti	Delež v %
1997	4,521	1,085	24
1998	6,110	2,199	36
1999	5,471	1,477	27

Vir: Gospodarska zbornica Slovenije - blagovna menjava. [URL: <http://www.gzs.si/sloexport/>], 2.2.2002. Luški glasnik. Koper: Luka Koper, 2000.
**Pretovor zajema raztovor in natovor blaga.*

V kolikor se opredelim na stanje cest v Sloveniji po osamosvojitvi, prve predloge oziroma načrte transportne politike Slovenije zavzemata leti 1989 ter 1991, ko je bil izdan predlog Nacionalnega programa avtocest. Prvotni osnutek je v sledečih letih doživel bistvene spremembe, vzrok le-teh pa je posledica sledečih dejavnikov:

- osamosvojitve Slovenije,
- zmanjšanje transportnih poti proti Balkanu,
- preusmeritev trgovskih povezav iz Balkana na zahod (EU) ter
- sklenjen Sporazum o prometu med tedanjo EGS in Slovenijo.

V letu 1995 je Slovenija sprejela predelan Nacionalni program izgradnje avtocest (Ur. l. 13/96), ki je kot bistvene smernice opredelil izboljšanje prometne varnosti, okoljevarstveno politiko, boljše povezave z EU ter posledično izboljšanje gospodarske situacije v državi. Pogoj slednje, ki rezultira v aktivnejši gospodarski dejavnosti, večji zaposlenosti in gospodarski rasti so predvsem dobre transportne povezave. Za Slovenijo poleg notranjih transportnih poti to pomeni dobre povezave s sosednjimi državami, torej z Avstrijo, Italijo, Madžarsko ter Hrvaško.

Slovenija premore 6.254 km avtocest, hitrih cest, glavnih cest ter regionalnih cest, za njihovo delovanje pa skrbita dve instituciji. Prva je Družba za avtoceste RS (DARS d.d.), ki je odgovorna za vzdrževanje in upravljanje avtocest ter hitrih cest, druga pa Direkcija RS za ceste (DRSC), ki upravlja vse preostale ceste (Interno gradivo DARS, 2000).

Usmeritev slovenske transportne politike predstavlja uskladitev le-te z evropsko, to je potrdil tudi Sporazum o sodelovanju na področju transporta med državami EU in Slovenijo, sklenjen leta 1993. Potrdil je pripravljenost medsebojnega sodelovanja pri gradnji nujno potrebne sodobne infrastrukture v smislu finančne pomoči ter promoviranja kombiniranega transporta. Finančni protokol predvideva financiranje izgradnje koridorjev iz proračuna posameznih držav, iz proračuna EU, PHARE programa ter finančnih institucij EIB ter EBRD. Pri omenjenih projektih koridorjev je Slovenija tudi sicer aktivno sodelovala in sicer na dveh konferencah; na Evropskih konferencah ministrov za promet

(ECMT) ter na vseevropskih konferencah ministrov za promet, ki so se odvijale v Pragi, na Kreti ter zadnja v Helsinkih.

Na področju gradnje avtocest po osamosvojitvi je bil velik napredek odprtje predora Karavanke v letu 1991. Ta predor je bistvenega pomena za povezavo med Slovenijo in Avstrijo, dodatno pa predstavlja pogoj za potek X. cestnega koridorja (železniški predor že obstaja), s tem pa navezavo na Tursko avtocesto (A10) v smeri Muenchen - Salzburg - Beljak - Ljubljana. Drugi krak koridorja predstavlja traso iz smeri Dunaja proti vzhodni Evropi ter tretji preko Vidma v Italijo.

Od leta 1994 do 2000 je bilo v Sloveniji zgrajenih 197 km avtocest in hitrih cest, načrt do leta 2004 pa obsega po predvidevanjih 518,6 km avtocest in hitrih cest, 35,2 km dovoznih cest (dovoz na avtoceste) ter obnovo 101 km državnih cest zaradi gradnje avtocest. Prednost izgradnje je zaradi intenzivnosti tokov podana V. koridorju (Interno gradivo DARS, 2000).

Vrednost projekta je po predvidevanjih 4,1 milijarde USD, k temu naj bi prispevala namenska sredstva v vrednosti 20 % vrednosti drobnoprodajnih cen motornih goriv ter del cestnin, kar zajema 67 % vseh potrebnih sredstev, preostalih 33 % zahtevanih sredstev pa predstavljajo tuja posojila. Približno 1,5 % BDP naj bi se dodatno namenjal za izgradnjo avtocest. Slovenija je torej sprejela odločitev za pretežno samostojno financiranje projektov izgradnje, delno pa s pomočjo EIB in EBRD (Interno gradivo DARS, 2000).

Trendi financiranja v bodoče predvidevajo tudi vključevanje privatnega kapitala oziroma obnovo, ki vključuje koncesijo. Kot najnovejši model, ki ga podpira tudi EBRD je prikazan model koncesije, ki bi potekala v obliki petih let obnove državnih cest ter petnajstih let upravljanja s cestami v rokah koncesionarja, torej skupno dvajset let upravljanja. Koncesija bi bila namenjena izključno obnovi in vzdrževanju in ne novogradnji (Kocbek, 2002, str. 1).

Ob dokončanju projekta avtocest naj bi Slovenija imela približno 700 km avtocest, od tega 30 km predorov in 60 km premostitvenih objektov. Po vseh ocenah ter analizah bo omenjena investicija bistveno izboljšala konkurenčnost slovenskega gospodarstva, zmanjšala stroške prevoza, država bo dosegla boljšo notranjo in mednarodno povezanost, s tem pa rast gospodarske aktivnosti in drugih, z mobilnostjo povezanih dejavnosti.

4.1.2. Obstoječe železniške povezave

Slovenija je imela v letu 1999 evidentiranih 1.201 km železniških prog, od tega 331 km dvotirnih in 499 km elektrificiranih (SURS, 2000). Poslovanje železnic je urejeno v okviru državnega podjetja Slovenske železnice d.d, le-to pa opravlja tako vzdrževanje kot modernizacijo infrastrukture, prevoz blaga ter potnikov. Do leta 2005 naj bi bilo po dogovorih izgrajeno železniško omrežje, ki bo dopuščalo transport hitrih vlakov (120-160 km/h) v skladu s sporazumom AGTC¹¹ (Documents COM (2001) 370 final -White Paper, 2001).

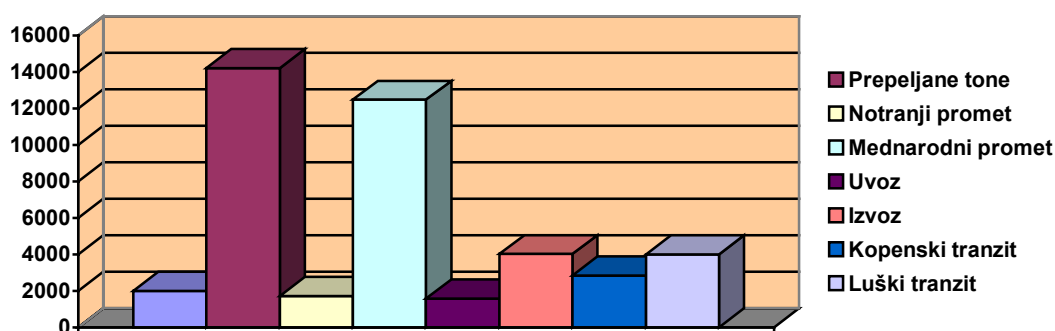
Železnica je glede na velikost Slovenije sicer bolj racionalna za mednarodni kot za notranji prevoz, premalo pa je realizirana modernizacija železnice ter izenačitev pogojev

¹¹ AGTC predstavlja Evropski sporazum o pomembnih linijah mednarodnega kombiniranega prevoza.

poslovanja posameznih transportnih oblik, nezaračunavanje eksternih stroškov cestnemu transportu pa dodatno znižuje konkurenčnost železnice. Aktivna politika na omenjenem področju bi trenutni položaj železnic v primerjavi s cestnim transportom bistveno izboljšala.

Značilnost železniškega transporta v Sloveniji je majhen delež v skupnem obsegu transporta, predvsem glede na obseg cestnega transporta. Zaostajanje je vidno v domačih in tujih železniških storitvah, vključno s kopenskim tranzitom, čeprav mednarodne smernice zahtevajo preusmeritev blagovnega transporta s cest na železnice. Preusmeritev, ki jo pogojujejo ekološka problematika, večja uskladitev transportnega sistema in interes za prevoz po železnici je namreč možno doseči le ob aktivni politiki.

Graf št. 4.1: Tovorni transport po slovenskih železnicah v letu 1999 v tonah



Vir: Slovenske železnice – statistika. [URL: <http://www.slo-zeleznice.si>], 5.2.2002

Na področju izvoza železniških storitev je zaznati rahlo rast v primerjavi s predhodnimi obdobji, na področju uvoza storitev pa je prišlo do upada prevoza nafte, rud, kontejnerjev in žit iz Madžarske in Hrvaške, ki so prešle na konkurenčnejši cestni prevoz. Po drugi strani se povečuje delež oprtnega transporta z Avstrijo, premoga in rud iz Luke Koper, lesa in hlodovine iz srednje Evrope (Slovaška, Madžarska) ter iz Hrvaške (Slovenske železnice, 2002).

Zelo specifičen je tranzit blaga, saj običajno poteka v kontingentih nekaj vrst blaga, odvisen pa je od gospodarskih razmer in trgovinskih politik na tujih trgih. V tem okviru se prepelje praktično polovica vsega tranzitnega blaga, to pa nadalje pomeni veliko odvisnost za slovenski železniški transport, posledično pa negotovost glede prihodnjih blagovnih tokov.

Gledano celostno se delež železniškega transporta v primerjavi s celotnim transportom konstantno zmanjšuje, situacija je ugodna le na področju luškega tranzita. Omenjen trend je opazen ne le v Sloveniji, temveč na širšem področju srednje in vzhodne Evrope, predvsem na račun povečanega cestnega transporta.

Razlog za omenjeni trend je brez dvoma bistveno večje vlaganje gospodarstev v cestno infrastrukturo, pri tem pa zanemarjanje modernizacije obstoječe železniške infrastrukture. Na ta način je že v osnovi onemogočeno konkuriranje železniškega transporta cestnemu. Omenjeno stanje prikazujejo tudi tržni deleži transporta v uvozu, izvozu ter luškem tranzitu, prikazani v tabelah 4.3 in 4.4.

Iz podatkov zadnjih let je razvidno, da se tržni delež železnice v blagovni menjavi v celoti zmanjšuje, zmanjševanje je vidno tudi na področju uvoza, na področju izvoza je delež sicer približno enak skozi obdobje, vendar pa je delež v primerjavi s celotno blagovno menjavo manj kot četrtinski. Na splošno je večinski delež prihodkov (80 %) Slovenskih železnic vezan na mednarodni blagovni transport (Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture - U. l. št. 13/96).

Tabela 4.3: Tržni delež železnice v uvozu ter izvozu v Sloveniji od 1997 -1999

V 1000 t	Uvoz			Izvoz			Skupaj		
	Blagovna menjava	Prevoz po železnice	Delež v %	Blagovna menjava	Prevoz po železnici	Delež v %	Blagovna menjava	Prevoz po železnici	Delež v %
1997	10,416	4,157	40	6,517	1,522	23	16,933	5,679	34
1998	10,374	4,032	39	6,930	1,526	22	17,305	5,559	32
1999	11,565	4,026	35	6,838	1,592	23	18,403	5,619	31

Vir: Gospodarska zbornica Slovenije - blagovna menjava. [URL: <http://www.gzs.si/sloexport/>], 2.2.2002. Interna gradiva Slovenskih železnic, 1999, 2000 (prevoz po železnici).

Za razliko od nazadovanja deleža železnice v izvozu oziroma uvozu je delež železnice pri luškem tranzitu močan in prevladujoč. Obstaja močna povezava med uspešnim delovanjem Luke Koper ter železniškim luškim tranzitom, saj trdnost in uspešnost delovanja prvega predstavlja možnost večje vloge železnic v luškem tranzitu ter prihodnost za razvoj železniških storitev. Naložba v drugi tir proge Divača - Koper pomeni nujni pogoj za povečane kapacitete Luke, katerim niso več kos trenutne zmogljivosti železnice, odlog gradnje pa lahko uniči razvojne projekte Luke.

Tabela 4.4: Tržni delež železnice v luškem tranzitu (v Sloveniji) od 1997 - 1999

V 1000 t	Luški tranzit v luko Koper			Luški tranzit iz luke Koper			Skupaj		
	Pretovor luke Koper	Prevoz po železnici	Delež v %	Pretovor Luke Koper	Prevoz po železnici	Delež v %	Pretovor Luke Koper	Prevoz po železnici	Delež v %
1997	1,502	1,205	80	3,018	2,231	74	4,521	3,437	76
1998	2,331	1,513	65	3,779	2,380	63	6,110	3,893	64
1999	2,124	1,611	76	3,347	2,388	71	5,471	4,000	73

Vir: Gospodarska zbornica Slovenije - blagovna menjava. [URL: <http://www.gzs.si/sloexport/>], 2.2.2002. Interna gradiva Slovenskih železnic, Ljubljana, 1999, 2000 (prevoz po železnici). Opomba: Izračuni upoštevajo tudi blago, ki v Luko prispe z ladjo, ter se odpravi na drugo ladjo iz Luke.

Iz podatkov je razvidno, da v luškem tranzitu Luke Koper večina transporta blaga poteka po železnici, pri tem je rahlo višji delež pri luškem tranzitu iz Luke kot pri tranzitu za Luko. Ne glede na to je delež železnice glede na povprečje panoge izredno visok in nakazuje možnosti razvoja ob ugodnem in uspešnem poslovanju Luke. Glede na dejstvo, da pozicija Luke Koper predstavlja eno od največjih primerjalnih prednosti države, je

nedopustno, da država ne zagotovi zadostnih sredstev za izgradnjo drugega tira in s tem omogoči izgradnjo manjkajoče infrastrukture za nadaljni razvoj Luke.

Izbrani podatki o deležu železniškega transporta dodatno nakazujejo, da je razmerje v prid cestnemu transportu. S tem je onemogočena enakomernejša porazdelitev transportnih oblik ter s tem tudi možnosti za sodobnejše oblike transporta, kamor sodita tudi kombinirani ter multimodalni transport kot transporta prihodnosti. Pri tem je usmeritev v smeri enakomerne rasti transportne infrastrukture poudarila tudi smernica EU, ki je predlagala vlaganje v cesto in železnico v razmerju 1:1 (Documents COM (2001) 370 final -White Paper, 2001).

Slovenske železnice se trenutno reorganizirajo in sicer gre za ločitev funkcije upravljanja železniške infrastrukture in izvajanja železniških storitev. To je v skladu s smernicami EU in mogoča stroškovno primerljivost med državami, dodatno pa se v državi uveljavlja liberalizacija glede izvajanja železniških storitev.

4.1.3. Obstoječe pomorske in priobalne povezave

Pomorski prevoz predstavlja v transportni politiki vedno pomembnejše mesto. Pri tem ima veliko vlogo vpliv globalizacije, vedno večje zahteve po internalizaciji eksternih stroškov, preobremenjenost cestnih povezav ter uravnovešen, sonaravni integralni prevoz. Pomen je viden tudi v načrtani povezavi V. koridorja na Luko Koper, saj je pristanišče strateško pomembno ne le za Slovenijo, temveč glede na kapacitete tudi za zaledne države, katerim predstavlja izhod na morje. Kljub podatkom Zavoda za statistiko, da ima Slovenija v svetu enega najmanjših deležev pomorskega transporta, po raziskavi Ministrstva za promet in zveze prihodki koprškega pristanišča dosegajo skoraj 10 % BDP države (Rakar, 2000, str. 37).

Edino pomorsko pristanišče Slovenije - Luka Koper je s svojim poslovanjem začela že v letu 1957. Ima pomembno geografsko lego, saj leži na najglobljem robu Jadranskega morja, s tem pa predstavlja najkrajšo pomorsko tranzitno pot v srednjo Evropo, dodatno pa pomorsko pot za države Sredozemlja, vzhodne Afrike ter Daljni Vzhod.

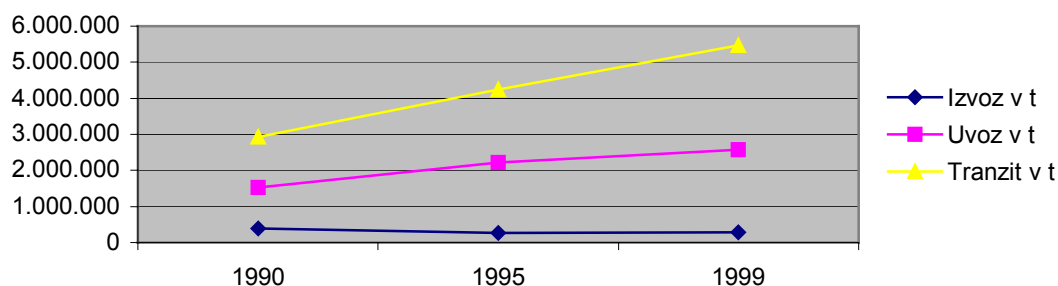
Luka Koper ima torej močno zaledje predvsem za države srednje Evrope (Madžarska, Češka, Slovaška), dodatno pa tudi za Italijo, Avstrijo ter deloma Nemčijo, če navedem le najmočnejše države partnerice. Ob omenjenih prednostih pristanišča se v zadnjih letih vedno bolj izpostavlja slaba povezanost z zaledjem, torej cestne ter železniške povezave.

Ob vedno večjem pričakovanem pretovoru blaga v Luki se obstoječe transportne povezave ne morejo več kosati s sodobnimi zahtevami. Izrednega strateškega pomena je že poudarjena izgradnja drugega tira med Divačo in Koprom, ki bi moral biti izgrajen čim hitreje zaradi konkurenčnih pritiskov vzporednih poti (Trst), dodatno pa izgradnja avtoceste do Kopra, ki je načrtovana do konca leta 2004 in bi skupaj z drugim tirom optimalno ovrednotila geostrateško pozicijo Luke.

Pri analizi podatkov je razvidno, da se je delež izvoza v Luki v desetih letih zmanjšal, povečal pa se je delež uvoza ter predvsem tranzita. V skupnem prometu se je celoten pretovor iz 5.484.025 t v letu 1990 povečal na 6.712.525 t v letu 1995, v letu 1999 pa je znašal skupni promet že 8.337.021 t blaga v pretovoru. Očitno se trend večanja tovora

nadaljuje, to pa zahteva ustrežnejše transportne povezave z zaledjem in pogoje za večje kapacitete pretovora (Interno gradivo Luke Koper, 2000).

Graf št. 4.2: Pregled ladijskega transporta v Luko Koper v tonah od 1990 - 1999



Vir: Interno gradivo Luke Koper, 2000.

Približno 80 % transporta iz Luke in v Luko se tovari preko železnice, ostalo (20 %) po cesti, pri tem se večja delež blaga višje dodane vrednosti. Brez dvoma bi izgradnja drugega tira železnice (Divača - Koper) kot poglobitve transportne oblike za Luko Koper bistveno izboljšala konkurenčni položaj pristanišča, pri financiranju pa je pokazala pripravljenost sofinanciranja tudi Luka sama (letno financiranje naložb cca 4 mia SIT). Projekt bi moral biti na podlagi analiz izgrajen do leta 2005. Preobremenjenost se kaže tudi na preostalih enotirnih progah, predvsem na relaciji Sežana – Jesenice - Ljubelj ter Maribor - Šentilj, koder poteka del tovora iz oz. v Luko Koper (Pavlin, 2001, str. 8-10).

Problematična je situacija na področju cestnega transporta. Avtocestni trakt do Kopra bi moral biti po načrtih izgrajen do leta 2004, vendar je do dokončanja del še daleč, saj mora biti izgrajen še zahteven del (Viadukt Črni Kal) od Kozine preko Črnega Kala do Kopra (Interno gradivo DARS, 2000). Pri tem morajo biti za kvalitetne povezave Luke Koper z zaledjem izgrajene vse dodatne cestne povezave; v Avstrijo preko Ljubljane, Maribora in Šentilja, na Madžarsko preko Ljubljane in Lendave, na Hrvaško preko Novega mesta proti Zagrebu ter v Italijo (Trst) preko Udin ter Trbiža. Večji delež blaga Luke se tovari za Madžarsko in Avstrijo (avtomobili, kontejnerski promet), sledi Italija, Češka, Slovaška ter Nemčija. Luka Koper bo z vstopom v EU pridobila status evropskega pristanišča, kar lahko nudi ob tedaj izgrajenih kapacitetah dodatne možnosti za potencialni pretovor.

EU ima interes za izboljšanje položaja Luke Koper predvsem s povezavo Luke Koper in V. koridorja, pojavlja pa se tudi možen projekt pristaniške povezave Trsta in Kopra. V omenjene povezave severnojadranska pristanišča (Koper Rijeka, Trst) sili vedno večja konkurenca in specializacija, predvsem severnoevropskih pristanišč, uvajanje skupne politike ter enotno nastopanje na trgu.

Priobalna plovba predstavlja možno transportno obliko prihodnosti ob zgrajeni, sodobni infrastrukturi ter usklajenosti med pristanišči. Predvsem sodelovanje in usklajenost med pristanišči predstavlja pogoj za kvalitetnejše izvajanje priobalne plovbe, povečevanje varnosti, večanje konkurence in odpiranje novih trgov. Pri tem je poudarek na razvijanju južnoevropskih pristanišč kot protiutež razvitim severnoevropskim pristaniščem. Sem sodi zmanjševanje zamud pri plovbi, hitrejša manipulacija blaga, povečevanje kvalitete storitev v pristaniščih, zviševanje kvalitete storitev plovbe ter promoviranje omenjenega transporta, predvsem v okviru TEN. Priobalni prevoz označuje predvsem njegova odvisnost od

naravne konfiguracije ter od transportne in pristaniške infrastrukture. V okvir priobalne plovbe se zajemata kabotaža ter plovba po rekah do pristanišč v notranjosti, pri čemer ob ustrezni razvitosti zaledja omenjena kategorija predstavlja transportno substitucijo cest ob pravilnem zaračunavanju eksternih stroškov. Med prednosti tovrstnega transporta se uvrščajo sledeče prednosti (Strategy to Increase the Competitiveness of Community Shipping, 1997):

- večja učinkovitost celotnega TEN omrežja,
- zmanjšanje zasičenost kopenskega transporta,
- povečevanje trgovine z državami z dostopom do morja (Sredozemlje...) in
- boljše povezave z zaledjem ter otoki.

Na področju sodelovanja severnojadranskih pristanišč je bil narejen prvi korak leta 1998 z ustanovitvijo NAPAN mreže (Northern Adriatic Ports Area Network), ki promovira sodelovanje med EU ter severnojadranskimi regijami, pri čemer se sodelovanje navezuje na problematiko pristanišč, železnic ter cest. Velik pomen se da v nadaljevanju opisani priobalni plovbi kot transportu prihodnosti, ki izdatno razbremenjuje ostale transportne oblike. Omenjena NAPAN mreža v svojih načrtih poudarja sledeče smernice (Cizelj, 2000, str. 14):

- načrti za večje in učinkovitejše sodelovanje med pristanišči (predvsem Koper, Trst, Reka)
- promocija pristanišč (povezava s TEN), ugotavljanje trendov transportnih tokov in
- razvoj pristanišč ter možnih kapacitet.

Mreža zagovarja stališče, da severni Jadran še zdaleč ni izkoristil svojih potencialnih kapacitet, pritegnil bi lahko bistveno več pretovora, predpogoj le-tega pa so ustrezne kopenske povezave. V primeru pristanišča Koper igra pri konkurenčnosti glede priobalne plovbe znova izredno pomembno vlogo pravočasna izgradnja transportnih koridorjev ter povečevanje obsega sodobnih transportnih oblik (kontejnerji, RO - RO, oprtni transport...). Zanimanje za priobalno plovbo so potrdile tudi evropske države, saj npr. Portugalska in Velika Britanija opravita preko 93 % medsebojnih prevozov v okviru priobalne plovbe, med Veliko Britanijo in Španijo je delež 81 %, delež ostalih evropskih držav pa še narašča (Documents COM (2001) 370 final -White Paper, 2001).

4.1.4. Obstoječe letalske poti

Letalski transport zajema prevoz blaga in potnikov ter se nanaša na redne in občasne -čarterske linije. Predstavlja transportno obliko, ki ima pred ostalimi oblikami prednost v hitrosti in mobilnosti, po drugi strani pa je finančno zelo zahtevna, veliki stroški so vezani na vzdrževanje in nakupe letal, dodatno pa je za učinkovito poslovanje potrebno zadostiti dovolj velikim razdaljam, potrebna pa je tudi ustrezna dostopnost.

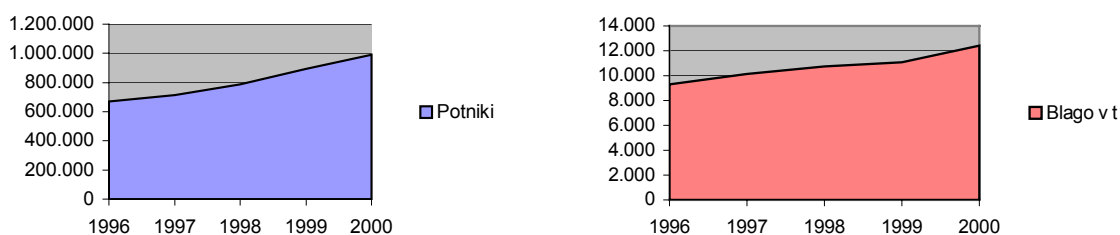
Letalski transport je transportna oblika, ki svoje prednosti pokaže predvsem na velikem geografskem področju. Je sorazmerno nova transportna oblika, saj se je pojavila šele v prvih desetletjih dvajsetega stoletja, kmalu pa postala najbolj globalna oblika mobilnosti. V devetdesetih letih je letalski transport dosegal visoke stopnje rasti, enega večjih padcev intenzivnosti pa je zaslediti po terorističnem napadu v ZDA 11. septembra 2001.

Hitra rast letalskega transporta v zadnjih letih je povzročila mnoge razprave v zvezi z varnostjo in učinki na onesnaževanje ozračja, predvsem pa se je pojavilo vprašanje zasičenosti in zgostitve letalskega transporta, ki lahko vodi v počasnejšo rast ali celo v substitucijo z drugimi transportnimi oblikami, na primer s hitrimi vlaki na področju Evrope. Zamude v letalstvu so vse pogostejše, eno od šestih letal povprečno zamuja za več kot 22 minut, nad Evropo pa dnevno leti preko 25.000 letal (Documents COM (2001) 370 final - White Paper, 2001).

Letališča Brnik, Maribor ter Portorož predstavljajo slovenska mednarodna letališča. Glede na pretok je ustrezno analizirati letališče Ljubljana-Brnik, ki opravlja funkcijo najpomembnejšega državnega letališča in posluje od leta 1963 dalje. V primerjavi z ostalimi vrstami transporta na slovenskih tleh je letalski delež zelo majhen, k omenjenemu dejstvu pa prispeva tudi majhen geografski prostor Slovenije, ki je premajhen za notranje letalske linije.

Za letališče Brnik je značilno, da število potnikov počasi narašča, delež prepeljanega blaga (naloženega oziroma razloženega) pa je bistveno manjši od potniških tokov. V prihodnje letališče predvideva dodatne investicije v izgradnjo terminalov, kratkoročno želijo povečati letališko ploščad, povečati kapacitete potniškega terminala, doseči visoko kakovost storitev, varen in zanesljiv prevoz. V okviru strategije družbe se pričakuje 1.500.000 prepeljanih potnikov v letu 2005 oziroma 2.000.000 v letu 2010. Predvideva se tudi porast tovarnega prometa in sicer na 15.000 ton tovara v letu 2009, pri tem da je bilo po podatkih za leto 2000 prepeljanih 12.396 ton blaga (avioblagovna skladišča). Za blagovni zračni transport Slovenije je značilno, da se veliko slovenskega blaga odpelje s tujih letališč (npr. avstrijskih), vzrok pa lahko iščemo v večjem številu razpoložljivih prevoznikov oziroma v učinkovitejšem in agresivnejšem trženju tamkajšnjih letališč (Aeroport Ljubljana, 2001).

Graf št. 4.3 : Število potnikov in blaga (prepeljano v tonah) na letališču Brnik od 1996-2000:



Vir: Aeroport Ljubljana. [URL: <http://www.lju-airport.si/html/frejmi/F1-novice.html>], 2.2.2001.

Letališče Brnik upravlja družba Aerodrom Ljubljana d.d., ki je za omenjeno letališče izdelalo tudi strategijo razvoja do leta 2005 z željo večje konkurenčnosti in privlačnosti tako za potnike kot tudi za blagovne tokove. Po podatkih za prvo polovico leta 2001 je delež prevoza v potniškem transportu nižji od predhodnega leta za 9 %, blagovni tokovi so ostali na isti ravni, za 19 % pa se je zmanjšalo število pristankov in vzletov tujih prevoznikov.

Pri analizi letalskega transporta je za leto 2000 opazno, da se je število letalskih operacij v Evropi zmanjšalo za 1 % v primerjavi s preteklim letom, pri tem pa se je potniški transport

v svetu kot tudi v Evropi v istem obdobju povečal za 3 % (Aerodrom Ljubljana, št.16 2/2001, str. 8-9).

Po terorističnem napadu na New York je recesijo v letalskem transportu občutilo tudi letališče Brnik, saj se je zmanjšalo število potnikov, ki potujejo v ZDA ter v arabske države. Situacija bo za umiritev verjetno zahtevala določen čas.

Pri oceni letalskega transporta v Sloveniji se poudarja nezadosten potniški in blagovni pretok, izkoriščati bi bilo potrebno dodatne tržne priložnosti, zviševati kakovost ter tehnično opremljenost letališča. Konkurenca letališč v Evropi in v slovenskem zaledju je namreč velika, obseg letalskega transporta se globalno povečuje, zaradi konkurence pa se cene letalskega prevoza znižujejo (deregulacija in liberalizacija v letalskem prometu). Slovenija bi zaradi ugodne lege svoj položaj v zračnem transportu lahko bolje izkoristila, predvsem z večjim trženjem ter s turističnimi aktivnostmi in promocijami, kljub temu pa zaradi konkurence bližnjih tujih letališč in trenutne kvalitete storitev ne more računati na večjo širitev zmogljivosti.

Iz pregleda obstoječih transportnih poti je razvidno, da predstavlja največji delež mobilnosti cestni transport, sledi železniški, pomorski transport je zelo pomemben v povezavi z Luko Koper, manjšo težo pa ima letalski transport. Iz omenjenih podatkov se izraža zahteva po nadgradnji najbolj obremenjenih transportnih poti in smeri. Odgovor na obstoječe stanje se ponuja v že opredeljeni nadgradnji in izgradnji V. in X. koridorja, ki bosta poleg povečanja kapacitet in izboljšanih notranjih ter zunanjih povezav tudi multiplikativno vplivala na enega največjih slovenskih gospodarskih potencialov – na Luko Koper.

4.1.5. Druge obstoječe transportne poti

Kot preostale obstoječe transportne poti so opredeljene poti po notranjih plovnih vodah, ki v Sloveniji ne sodijo med potencialne oblike preučevanja. Glede na naslov in temo magistrskega dela se v poštni promet, cevovode ter komunikacije ne bom poglobljala, saj niso predmet obravnave.

4.2. PROMETNA SUPRASTRUKTURA – DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

V okvir cestne suprastrukture zajemam vsa cestna vozila, registrirana na dan 31.12.1999, katerih je bilo na ta dan 978.697. Po podatkih SURS¹² med registrirana cestna motorna vozila sodijo motorna vozila (9.978), osebni avtomobili (829.674), avtobusi (2.319), tovorni avtomobili (42.088), vlačilci (4074), tovorna specialna vozila (5.789), kombinirana vozila (18.630), specialna vozila (4.833), kmetijski traktorji (61.312) in prikolice (27.763).

Število avtobusov mestnega potniškega prometa je znašalo v letu 1999 skupno 496, glede na leto 1990 (343) so se kapacitete povečale. V istem letu je bilo skupno realiziranih 27 mio potniških km ter prepeljanih 148 mio potnikov, število prepeljanih potnikov pa se z leti zmanjšuje na račun povečanega prevoza z osebnimi vozili.

¹² Vsi podatki v razdelku 4.2. se nanašajo na sledeči vir : Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad Republike Slovenije za statistiko.

Cestni javni potniški prevoz je v letu 1999 obsegal 1.245 vozil s 60.894 sedeži, skupno vsoto 1.940 mio potniških km s 74 mio prevoženih km in s 96 mio prepeljanih potnikov. Cestni javni blagovni prevoz v letu 1999 je obsegal 1.859 tovornih vozil (v letu 1990 skupno 4.006) z nosilnostjo 30.271 ton ter 729 tovornih prikolic z 10.320 ton nosilnosti. V omenjenem letu je bilo opravljenih 1.874 tonskih km.

Železniški transport tvori suprastruktura v okviru Slovenskih železnic d.d., ki ima sorazmerno velik vozni park, ki ustreza hitrostim do 100 km/h. Glede na dejstvo, da se v Evropi uvaja sistem hitrih vlakov, katerih hitrosti presegajo 160 km/h, se vozni park obravnava kot zastarel in potreben prenove. Omenjena posodobitev je predvidena do leta 2005 in sicer vključuje nakup lokomotiv in vagonov, ki bodo konkurenčni evropskim.

Večina vagonov, tako potniških kot tovornih, sodi po starosti v obdobje od leta 1950 do 1999. Aktivni vozni park je v letu 1999 obsegal 187 lokomotiv, od tega 5 parnih, 88 električnih in 137 dizelskih. Motornih vagonov (garnitur) je bilo v istem letu 110, od tega 29 parnih in 81 dizel. Število lokomotiv je po letu 1985 za 58 enot manjše, stanje motornih vagonov je bilo v razdobju pri električnih vagonih enako, za 10 enot se je zmanjšalo število dizelskih motornih vagonov.

Potniških vagonov je v letu 1999 obstajalo skupaj 622, od tega 449 vagonov za potnike in 173 službenih vagonov. Število je v obdobju 1990-1999 upadlo za 69 enot. Vseh tovornih vagonov je bilo v letu 1999 skupno 6.089 (v letu 1990 skupno 8.692). Največ je bilo zaprtih vagonov (2.528), sledili so odprti vagoni (2.214), 183 cistern in 1.164 drugih vagonov. Skupna nosilnost le-teh je v letu 1999 znašala 2.921,156 ton (v letu 1990 3.818,000 ton).

V Sloveniji je obstajalo v letu 1999 skupno 285 železniških postaj, od tega 116 potniških in mešanih ter 169 drugih (tovorne, ranžirne).

Plovni park Slovenije v okviru pomorskega transporta je v letu 1999 obsegal 16 tovornih ladij z bruto tonsko nosilnostjo 840.489 ton. V primerjavi z letom 1990 je število ladij naraslo za 5 enot.

V letalski transport Slovenije je bilo v letu 1999 (31.12.) vključenih 6 letal s skupno 612 sedežev, z bruto nosilnostjo 142.956 kg, število vzletov je bilo v letu 1999 skupno 13.703. Število letal se je v primerjavi z letom 1990 zmanjšalo za kar 7 enot.

Iz naštetih podatkov povzemam, da se je v večini prevoznih oblik kapaciteta v zadnjih desetih letih zmanjšala, izjema je pomorski transport. Razlago sprememb v voznem parku posameznih prevoznih oblik je možno iskati v razpadu države in s tem zmanjšanju povpraševanja na sicer nekdanjem velikem notranjem prevoznem trgu.

4.3. BLAGOVNI TOKOVI V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

V okviru blagovnih tokov je ugotovljeno, da poteka najvišja intenzivnost blagovnih tokov preko mednarodno opredeljenih koridorjev, torej preko V. in X. transportnega koridorja. Predvsem V. koridor je postal po nastopu balkanske krize in preusmeritvah blagovnih tokov intenzivnejši, smer X. koridorja je bila v preteklem desetletju praktično brez večjega

obsega transporta, vendar se blagovni tokovi v zadnjih letih tudi v smeri sever - jug počasi povečujejo.

Po cestah, železnicah, po morju in zračnih poteh Slovenije je dnevno prepeljanih več kot 72.000 ton raznovrstnega blaga. Razmerje med količino prepeljanega blaga (v tonah) po cesti oziroma po železnici je 71:29, razmerje pri tonskih kilometrih (količina krat razdalja) med cesto in železnico pa je 48:52. Analiza blagovnega transporta pove, da večina notranjega transporta (90 %) poteka po cestah, pri čemer notranji blagovni transport pomeni 81 % celotnega blaga, ki je prepeljano po cestah. Železniški transport v notranjem blagovnem transportu dosega le 10 %, vzrok je v majhnih razdaljih znotraj države. Delež kombiniranega transporta je minimalen (Splošno o prometu in prometnicah v RS, 2002).

Blagovni tokovi v mednarodnem transportu potrjujejo velik delež cestnega transporta in manjši delež železniškega. Pri tem se lahko na podlagi podatkov sklepa na blagovne tokove, ki najbolj obremenjujejo določene smeri in sicer različno glede na cestno ali železniško infrastrukturo.

Po podatkih Ministrstva za promet (Napovedi prometa v prihodnje in možne posledice, 2002) se opravita dve tretjini mednarodnega blagovnega prevoza po cesti, mednarodni blagovni transport pa predstavlja 18 % blaga, prepeljanega po slovenskih cestah. Delež kombiniranega transporta je po zadnjih podatkih 8,5 %. Tranzitni blagovni transport ima večji delež železnice in sicer 60 % v primerjavi s cesto (40 %), pri tem se podatki za mednarodni transport in tranzit po državah lahko bistveno razlikujejo.

Pri izvozu v smeri Hrvaške potekajo blagovni tokovi primarno preko cestnega transporta, delež železnice je zelo majhen, pri uvozu iz Hrvaške pa se razmerje med cestnim in železniškim transportom izboljša v prid železnice. Področje tranzita v oz. iz Hrvaške ne prikazuje bistvenega odstopanja uporabe železniških ali cestnih prevoznih sredstev, dodatni delež luškega tranzita razmerja bistveno ne spremeni.

Blagovni prevoz z Madžarsko v izvozu izrazi majhno prednost cestnega v primerjavi z železniškim prevozom, v uvozu je razmerje cestnega proti železniškemu prevozu nekaj višje kot v izvozu. Tranzit na oz. iz Madžarske je v cestnem transportu skoraj še enkrat višji kot v železniškem transportu, v kolikor upoštevam še luški tranzit pa se razmerje praktično izenači.

Italija pri izvozu v Slovenijo uporablja cestni transport bistveno več kot železniški, pri uvozu je razkorak v prid cestnemu transportu še višji, v tranzitu v oz. iz Slovenije pa je cestni transport že večinski. Delež luškega tranzita z železniškim transportom situacije bistveno ne spremeni (Napovedi prometa v prihodnje in možne posledice, 2002).

Tabela 4.5: Blagovni tokovi v letu 2000 v mednarodnem cestnem oz. železniškem transportu preko Slovenije

1000 t	CESTNI TRANSPORT		
Država iz/v	Izvoz	Uvoz	Tranzit
Hrvaška	958.990	899.674	1.478.635
Italija	143.554	751.827	2.736.824
Avstr., Francija, Nemčija	640.801	754.158	147.082
Avstrija Nemčija	573.523	730.432	1.012.099
Madžarska	336.069	922.149	1.218.824
SKUPAJ	2.652.937	4.058.240	6.593.464

1000 t	ŽELEZNIŠKI TRANSPORT			
Država v/iz	Izvoz	Uvoz	Kopinski tranzit	Luški tranzit
Hrvaška	95.776	293.720	1.133.267	69.897
Italija	94.627	266.448	115.245	129.767
Avstr., Francija, Nemčija	582.342	1.037.901	263.617	1.099.884
Avstrija, Nemčija	283.979	712.776	430.726	2.075.273
Madžarska	266.406	681.795	659.337	630.508
SKUPAJ	1.323.130	2.992.640	2.602.192	4.005.329

Vir: Obremenitev mejnih prehodov v letu 2000. Ljubljana: Slovenske železnice, Ljubljana, 2001.

Smer Avstrije ter Nemčije je pri izvozu znova bistveno bolj zastopana pri cestnem transportu, pri uvozu je razmerje med cestnim in železniškim transportom praktično izenačeno, na področju tranzita pa je, v kolikor gledam le kopenski tranzit, znova še enkrat močnejši cestni tranzit. Če v analizo vključim še luški tranzit, železnica prevladuje nad cestnim transportom z enkrat večjim obsegom blaga (Obremenitev mejnih prehodov v letu 2000, 2001).

Pri analizi omenjene smeri vključno s Francijo je na področju izvoza cestni transport v rahli prednosti pred železniškim prevozom, pri uvozu prednjači železniški transport, na področju tranzita pa ima tako v kopenskem, še bolj pa v luškem tranzitu bistven delež železniški transport.

Če obravnavamo analizo strnem v skupno bilanco blagovnih tokov za vse relevantne omenjene države lahko ugotovim, da je na področju izvoza cestni transport še enkrat višji od železniškega, pri uvozu je razmerje rahlo bolj v prid železnici, področje tranzita pa je praktično izenačeno, če v analizo vključim tako luški kot kopenski železniški tranzit.

Za povečanje deleža železniškega prevoza je nujno izražena zahteva po modernizaciji železnice, omenjeno pa je predpogoj večjega vključevanja Slovenije v mednarodni kombinirani transport kot v trajnostno naravnano obliko transporta.

4.4. POTNIŠKI TOKOVI – DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Med oblikami potniških tokov v Sloveniji prevladuje osebni potniški prevoz, saj je več kot tri četrtine vseh potovanj v državi opravljenih z osebnim vozilom in le četrtina z javnim prevoznim sredstvom. Stopnja zasedenosti vozil je nizka, v okviru javnega potniškega prometa pa je le 9 % potovanj realiziranih po železnici, pomorskega potniškega prevoza praktično ni opaziti, razen v turistične namene v poletnih mesecih. Tudi letalski potniški prevoz igra v potniškem prometu majhno vlogo, saj je delež letalskega prevoza v strukturi opravljenega prometnega dela (v potniških kilometrih) le 15 % (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001). Nesorazmernost v potniških tokovih je vidna tudi pri prehodih potnikov preko državne meje, kar jasno nakazuje sledeča tabela.

Tabela 4.6: Prehodi potnikov preko državne meje Slovenije v letu 1998

	PRIHOD	ODHOD	SKUPAJ	DELEŽ V %
Železnica	1.155,413	1.186,457	2.341,870	1,28 %
Letalski prevoz	444,445	442,581	887,026	0,5 %
Pomorski prevoz	97,027	90,273	187,300	0,10 %
Cestni	89.849,593	89.041,508	178.891,101	98,13 %
SKUPAJ	91.546,478	90.760,819	182.307.297	100,0%

Vir: Statistični letopis 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2000, str. 370.

Dnevne migracije predstavljajo najpogostejši vzrok mobilnosti, pomenijo pa dnevne selitve prebivalstva na delo ali na šolanje. Na intenzivnost dnevnih migracij bistveno vpliva prostorsko planiranje (razpršenost, zgostitev), z vidika transportnih povezav pa bo moralo v prihodnje imeti velik vpliv promoviranje alternativnih prevoznih oblik s ciljem zmanjševanja uporabe osebnih vozil v urbanih središčih. Z neustrezno prevozno politiko ter z neustrezno infrastrukturo se slabšajo življenjski pogoji prebivalstva, povečuje se onesnaževanje in zgostitve transporta.

Slovenija sodi med najbolj motorizirane države Evrope, v letu 2001 je na 1.000 prebivalcev prišlo 430 vozil oziroma skupno 856.000 osebnih vozil. Javni potniški prevoz uporablja le 10 -15 % dnevnih migrantov (vključno s šolajočo se mladino), po drugi strani pa je povprečna zasedenost vozil le 1,3 potnika. Dnevne migracije predstavljajo veliko okoljevarstveno breme, saj se kar 58 % zaposlenih v Sloveniji na delo vozi v drugo naselje, v Ljubljano se naj bi po podatkih pripeljalo v službo z osebnim avtomobilom kar 80 % zaposlenih (Urbančič, 2001, str. 14). Dodaten problem predstavljajo slabe povezave med regijami ter na določenih področjih ukinjanje posameznih oblik javnega prevoza, kar prebivalstvo sili v uporabo osebnega vozila. Glede na količino prepeljanih potnikov je v letu 1999 največji delež odpadel na mestni (urbani) prevoz, in sicer 57,2 % vseh prepeljanih potnikov, sledil je javni cestni prevoz s 37,2 %, majhen delež sta imela železniški in letalski prevoz (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001).

Na področju turizma je Slovenija doživela velik upad aktivnosti z začetkom vojne na Balkanu, ko so se v trenutku izničili vsi do tedaj atraktivni potniški tokovi v smeri Dalmacije na jug Jadrana in dalje proti Grčiji. Trendi kažejo počasno vračanje turističnega

toka, vendar so turistični trendi nepredvidljivi, tako da bo prejšnjo intenzivnost težko doseči.

Tranzit potnikov se ozira na sodobne in kvalitetne transportne povezave, ki jih Slovenija trenutno še ne more nuditi. Povečane tokove potnikov v tranzitu lahko pričakujemo z izgrajeno infrastrukturo, atraktivnost le-te pa lahko poveča tudi obseg turizma v državi, ki predstavlja klasično pomembno gospodarsko dejavnost in eden od realnih dejavnikov nadaljnega razvoja države.

4.5. SODOBNE TRANSPORTNE TEHNOLOGIJE – DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Pod pojmom sodobne transportne tehnologije se v Evropi zajema predvsem transportne sisteme, kjer se eno prevozno sredstvo dopolnjuje oziroma zamenjuje z drugim, zahteva pa nepretrgane prevozne verige. Razvoj omenjenih oblik transporta so narekovale predvsem varnostne, okoljevarstvene in zmogljivostne težave sodobnega transporta, pri tem pa v okvir kopenskega transporta sodijo tri sodobne transportne oblike in sicer kontejnerski, t.i. kombinirani (oprtni) transport ter v zadnjem času bimodalni transport, ki predstavlja cestno-železniško polprikolico. V pomorskem prevozu med sodobne transportne oblike prištevamo multimodalni prevoz. V pomorskem prevozu se transport izvaja kot "ferry"-trajektni prevoz, RO - RO tehnologija, LASH, LO - LO in nekatere ostale tehnike.¹³

Kombinirani oziroma oprtni sistem delimo na oprtni prevoz A (prevoz tovornjakov na vlaku), B (prevoz polprikolic) ter C (prevoz zamenljivih - swap enot). Sistem C je enostavnejša oblika, zahteva pa standardizirane nakladalne enote - kontejnerje (20' in 40' ISO kontejnerji). Ta standardizacija je vedno globalnejša zahteva sodobne transportne dejavnosti, saj skrajšuje čas ter omogoča pretovor večjih količin blaga, podpira pa ga tudi prometna usmeritev EU. Omenjena usmeritev je navedena v Evropskem sporazumu o pomembnih mednarodnih progah kombiniranega transporta in pripadajočih napravah (The European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations - AGTC) v letu 1991 v Ženevi. Dodaten vpliv na razvoj omenjene transportne oblike ima tudi Ekonomska komisija ZN za Evropo v okviru svoje delovne skupine za kombinirani promet - WP 24.

Poleg Evropskega sporazuma so za učinkovito izvajanje kombiniranega transporta v veljavi še Carinska konvencija o zabojnikih iz leta 1956, sprejeta v Ženevi (Customs Convention on Containers), Konvencija o varnih zabojnikih (Convention on Safe Containers) iz leta 1972 ter Evropski sporazum o vodnih poteh kombiniranega transporta k AGTC v 1997 (Protocol on Combined Transport in Inland Waterways to the AGTC).

Na osnovi prakse in raziskav je bilo ugotovljeno, da se kombinirani transport upošteva kot alternativo predvsem na cestno zasičenih transportnih tokovih ter pri prevozu velikih količin blaga. Pri tem predstavlja pomemben dejavnik prevozna razdalja, saj se učinkovitost kombiniranega transporta pokaže šele pri razdaljah, daljših od 500 km. Iz tega lahko sklepam, da je razvoj kombiniranega transporta v Sloveniji vezan predvsem na mednarodne blagovne tokove in ne na notranji blagovni transport.

¹³ RO - RO sistem zajema prevoz cestnih tovornih vozil preko rek ali morskih ožin.

LASH predstavlja ladjo, ki prevaža manjše rečne ladje pri povezovanju rečnih sistemov.

LO - LO je tehnika vertikalnega natovora oz. raztovora blaga na ladji.

Delež kombiniranega transporta v EU v povprečju ne presega 5 % celotnega transporta, vendar je delež na najrazvitejših, delno že omenjenih smereh preko 40 % (Nemčija, Brennerska smer). Do transportne liberalizacije je kombinirani transport naraščal, nato je v 90-tih letih v notranjem transportu EU upadel, povečal pa se je v mednarodnem transportu. Najpogostejša uporaba zajema prevoz zamenljivih enot - swap bodies (Agenda 2000,1997).

Tabela 4.7: Kombinirani transport od 1990-2000 v EU

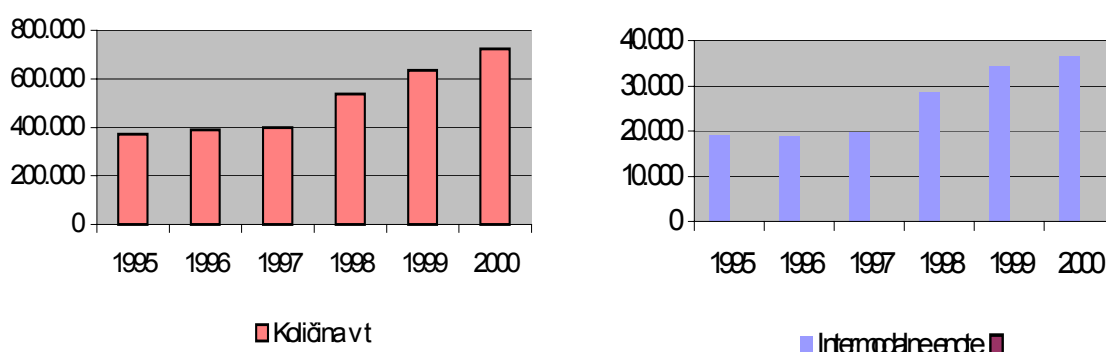
Leto	Tonski km v mio tkm	Delež pošiljk v %		
		Polprikolice	Tovornjaki na vlaku	Zamenljive enote
1990	19.000	20	18	62
1995	25.000	14	19	67
1997	30.000	10	19	71
1998	30.000	9	20	71

Vir: Combined Transport.

[URL: http://europa.eu.int/comm/transport/tif/4_goods_transport/ch4_combined_companies.htm], 14.1.2002.

Na področju Slovenije izvaja kombinirane prevoze družba Adria Kombi na osnovi naročil špediterjev, Slovenske železnice pa nudijo zahtevane zmogljivosti in infrastrukturo. Pri tem gre za predvsem tehniko A oprtnega transporta (leta 2000 skupaj 722.523 ton blaga). Največji delež kombiniranega transporta iz oz. na področje Slovenije se odvija na relaciji Nemčije, kjer je viden tudi največji porast, delno tudi zaradi stroge transportne politike v Avstriji ter v Švici. Za razliko od omenjene relacije se je smer Madžarske zmanjšala, vzrok so nizke cene cestnin in praktično nikakršne omejitve pri tranzitu preko Slovenije (Interno gradivo Adria Kombi, 2001)

Graf št. 4.4: Količina prevoženega blaga v organizaciji Adria Kombi v Sloveniji 1995-2000



Vir: Statistika Adria Kombi. Ljubljana, 2001. Slovenske železnice. [URL: <http://www.slo-zeleznice.si/>], 5.2.2002.

Adria Kombi izvaja kombinirani prevoz v sodelovanju s partnerji (npr. v smeri Maribor - Wels oziroma Salzburg z Okombi ter smer Sežana - Szeged s Hungarokombi). Oprtni prevoz Slovenija izvaja tudi z Italijo in Francijo ter kot tranzit med Avstrijo ter Madžarsko. Velik delež kontejnerskega prevoza poteka tudi preko Luke Koper.

Kljub naraščajočemu tranzitu iz zahodne v srednjo in vzhodno Evropo je na slednjih dveh področjih kombinirani transport precej slabo razvit, predvsem pa so vidna nesorazmerja med posameznimi prevoznimi sredstvi ter njihovo atraktivnostjo. Dodatni omejevalni dejavniki se v tranzicijskih državah pojavijo pri nedodelani in še neharmonizirani prevoznih zakonodaji, neustrezni infrastrukturi in v cenovnih nesorazmerjih (eksterni stroški) na področju transporta. Slovenija bo z modernizacijo železniške infrastrukture v prihodnje povezala svojo infrastrukturo z evropskim omrežjem kombiniranega prevoza ter s tem pripomogla k večji izrabi omenjene oblike prevoza.

V. in X. koridor predstavljata cestna ter železniška koridorja, tako da se lahko pojmuta tudi kot kombinirana koridorja. Pravočasno izgrajena lahko omogočita bistveno večje možnosti za razvoj kombiniranega transporta, predvsem v tranzitu preko ozemlja Slovenije. Za Slovenijo je uvajanje kombiniranega transporta pomembna ciljna usmeritev predvsem zaradi trajnostnega razvoja, velikega obsega tranzita in zahteve po uravnoteženosti prevoznih oblik.

Ob pozitivnih lastnostih kombiniranega prevoza je žal potrebno pripomniti, da je nekonkurenčen klasičnemu cestnemu prevozu (počasnost), tako da brez subvencij kombinirani prevoz ne bo pridobil na atraktivnosti. Slovenija poleg subvencij nudi finančno pomoč za nabavo ustreznih prevoznih sredstev in mehanizacije, nudi davčne olajšave pri povračilih za uporabo cest, nudi eko-točke ter s tem skuša privlačiti večji delež izvajanja kombiniranega transporta.

Ne glede na omenjene slabosti se v državah EU uporaba kombiniranega prevoza kljub občasni recesiji širi, za kar ima verjetno zasluge tudi okolju prijazna transportna politika in osveščanje javnosti. To pa za države v tranziciji trenutno žal še ni možno trditi.

4.6. NACIONALNI IN MEDNARODNI PRAVNI VIRI V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

4.6.1. Slovenski prometni pravni viri

Obstoječi pravni red Slovenije na področju transporta je smiselno razdeliti po transportnih oblikah. Pri tem so za obravnavo pomembni zakoni ter pravila, ki veljajo za cestni, železniški, kombinirani ter pomorski, priobalni ter letalski transport.

Na področju cestnega transporta je poglobitni slovenski zakon, ki velja za storitve prevoza potnikov in blaga v notranjem in zunanjem prometu ter določa organiziranje in pristojnost organov za nadzor in izvajanje **Zakon o prevozih v cestnem prometu** (Ur. l. RS, št. 59/01). Je popolnoma v skladu z zakonom EU ter vsebuje vrsto podzakonskih aktov.

Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 59/01) je pristojen za notranji prevoz in velja dispozitivno, med ostale relevantne zakone pa sodijo **Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu** (Ur. l. RS, št. 79/94), **Pravilnik o dimenzijah, skupnih masah in osni obremenitvi vozil ter o osnovnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati naprave in oprema na vozilih v cestnem prometu** (Ur. l. SFRJ, št. 50/1982), ki ima popravke v RS glede na zahteve EU (30/1998) in povzema direktivo Sveta ES št. 85/3/EEC. Položaj javnih cest v Sloveniji ureja **Zakon o javnih cestah** (Ur. l.

RS, št. 29/97), prevoz nevarnih snovi po cesti pa ureja **Zakon o prevozu nevarnega blaga** (Ur. l. RS, št. 79/99).

Mednarodni linijski cestni prevoz se usklajuje z mednarodnimi pogodbami med državami, pri tem matična država izda licenco prevozniku.

Na področju železniškega transporta je pomemben **Zakon o Slovenskih železnicah** (v pripravi), ki sloni na direktivi 440 EU, opredeljuje pa javne funkcije železnice, zahtevo tržnih načel poslovanja, opredelitev odgovornosti za železniško infrastrukturo, prost dostop do infrastrukture ter lastninjenje železnice. Pomembna sta tudi **Zakon o železniškem prometu** (Ur. l. RS 92/99) in **Zakon o varnosti v železniškem prometu** (Ur. l. RS, št. 85/00), na osnovi katerega je v pripravi več podzakonskih aktov.

Kombinirani prevoz odreja **Uredba o kombiniranem prevozu** (Ur. l. RS, št. 4/2001), ki določa bistvena pravila, vezana na oprtni prevoz, ki so v veljavi v Sloveniji. Sem sodijo predvsem dokumentacija, možne izjemne omejitve prevoza, dovoljena skupna masa in pogoji za opravljanje prevoza.

Slovenija je v skladu z evropsko zakonodajo sprejela **Pomorski zakonik** (Ur. l. RS, št. 26/2001), pomembno pa je poudariti, da Slovenija do sedaj še nima izdelane in določene pomorske usmeritve, sprejela pa je Resolucijo o pomorski usmeritvi, v kateri je poudarila strateško pomorsko lego (Ur. l. RS, št. 10/1991).

Med zakoni v letalskem prometu je najpomembnejši **Zakon o letalstvu** (Ur. l. RS, št. 18/2001), dodatno **Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu** (Ur. l. št. 12-559/2000), predvideva pa se sprejetje preko 40 podzakonskih aktov.

4.6.2. Mednarodni prometni pravni viri

Glede na dejstvo, da magistrsko delo obravnava vpliv prometnih povezav Slovenijo ter EU je potrebno, da se kot mednarodne pravne vire opredeli tudi prometne pravne vire EU, katerim se mora v skladu s sprejetim Sporazumom Slovenija prilagoditi.

Skupna transportna politika v državah EU je bila določena že v okviru Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti. Nanašala se je na področje cestnega in železniškega transporta ter na transport po notranjih vodah. Pri tem sta bili področji letalskega ter pomorskega transporta opredeljeni v členu 84 (2).

Skupna transportna politika, katere cilj je zagotovitev večje svobode gibanja, prosta konkurenca, povečevanje trgovine v transportnem sektorju ter posledično rast gospodarstva, zahteva za svojo uresničitev harmonizirano zakonodajo vseh sodelujočih držav. Pri tem je rezultat viden na področju kopenskega transporta v nadaljevanju omenjenih najpomembnejših direktivah in uredbah.

Prva direktiva Sveta o oblikovanju splošnih pravil za mednarodni prevoz in Uredba Sveta (EEC) št. 881/92/EEC urejata dostop na trg prevoznih storitev v Uniji ali v tranzitu preko Unije. Za nerezidenčne izvajalce prevoznih storitev znotraj tedanje Skupnosti velja Uredba Sveta (EEC) št. 3118/93, ki opredeljuje pogoje za opravljanje prevoznih storitev.

Direktiva 93/89 EEC z dne 25.10.1993 se nanaša na ukrepe, vezane na omejevanje ovir v konkurenci, ki so posledica različno obračunanih stroškov uporabe infrastrukture. Nanaša se na obdavčenje posameznih vrst vozil, namenjenih za prevoz blaga po cestah ter cestnine in dajatve (bremenitve) za uporabo določene infrastrukture. Direktiva določa uporabo taks in uskladištev le-teh.

Direktiva Sveta (EEC) št. 4058/89 določa načela proste določitve cen za prevoz blaga znotraj držav članic ter velja tudi za kombinirane prevoze ter za prevoze, ki se delno opravljajo preko tretje države.

Uredbi Komisije (EC) št. 792/94 in 3315/94 se nanašata na zahtevo po nediskriminatornosti. Pomeni, da je vsakemu prevoznemu podjetju, ki izvaja prevoze v lastni režiji, le-te dovoljeno izvajati tudi v drugi članici pod istimi pogoji, kot to velja za članico. Uredba je dopolnilna Uredbi Sveta (EEC) št. 3118/93.

Uredba Sveta (EEC) št. 56/83 (ASOR) ureja izvajanje Sporazuma o mednarodnih cestnih prevozih potnikov z avtobusi, veljavna pa je med podpisnicami sporazuma. Direktiva Sveta (EEC) št. 684/92/EC dodatno predstavlja splošna pravila za izvajanje mednarodnega potniškega prevoza z avtobusi.

Uredba Sveta (EEC) št. 4060/89 predstavlja zagotavljanje svobode gibanja, saj določa odpravo mejnega nadzora med članicami za vse kontinentalne prevoze v EU.

Uredba Sveta (EEC) št. 1108/70 določa sistem obračunavanja infrastrukturnih izdatkov (infrastrukturnih in splošnih) glede na cestni in železniški prevoz in za plovbo po celinskih vodah ter jih standardizira. Sistem obračunavanja je ločen glede na izgradnjo, vzdrževanje ter upravljanje infrastrukture.

Na področju socialne zakonodaje je pomembna Uredba Sveta (EEC) št. 3820/85, ki ureja harmonizacijo skupne socialne zakonodaje in je vezana na cestni transport. Nanaša se na cestne prevoze znotraj Unije ter na prevoze z delnim prevozom izven Unije, opredeljuje pa maksimalno dovoljen čas vožnje, čas počitka, tedenski čas vožnje, minimalno starost voznikov in sankcije za kršitve. Medsebojno priznavanje diplom in ostalih oblik formalno dosežene kvalifikacije za cestne prevoznike blaga določa Direktiva Sveta št. 96/EC, na omenjeno direktivo pa so vezane še direktive, ki opredeljujejo obravnavano problematiko.

Poleg omenjenih aktov EU je v uporabi še vrsta drugih pravnih virov, ki se nanašajo med drugim na tehnično harmonizacijo, prevoz nevarnih snovi ter državno intervencijo, njihov cilj pa je zagotoviti čim bolj dodelano zakonsko podlago za kvaliteto, varnost, trajnostnost in konkurenčnost posameznih vrst transporta v okviru celostne transportne ureditve v EU.

4.6.3. Harmonizacija slovenskih prometnih pravnih virov z evropskimi viri

Med osnovne konvencije, ki veljajo v normativnem smislu, sodijo v cestnem transportu Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga iz leta 1956 (CMR), Konvencija o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage iz leta 1993 (CVR) ter carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi TIR karneta iz leta 1959. V železniškem transportu je pomembna Konvencija o mednarodnem prevozu po železnici – COTIF.

Transportna integracija predstavlja prioriteto skupne prevozne politike, v skladu s tem načelom pa je jasna tudi zahteva po čim večji harmonizaciji prometnih pravnih virov v državah kandidatkah za vključitev v EU. Slovenija je leta 1993 podpisala že omenjeni Sporazum o sodelovanju na področju prometa, s čimer se je zavezala k usklajevanju oziroma harmonizaciji svojih pravil prometnim pravilom Unije. Sem sodi kot eno najpomembnejših načel liberalizacija storitev in ustrezna zakonodaja, poudarjena pa je tudi zahteva po ustrezni transportni infrastrukturi, ki bo konkurenčna infrastrukturi Unije. Vzporedno z zastavljenimi zahtevami v ta okvir sodijo zahteve po ustrezni prometni varnosti, varovanju okolja ter uvajanje sodobnih transportnih tehnologij.

Prva direktiva Sveta o oblikovanju splošnih pravil za mednarodni prevoz in Uredba Sveta (EEC) št. 881/92/EEC je v Sloveniji delno usklajena, do konca leta 2002 je potrebno uskladiti še statistično zajemanje podatkov, oblikovanje cen in urediti položaj kabotaže. Omenjene Uredba Sveta (EEC) št. 3118/93, Uredba Komisije (EC) št. 792/94 in 3315/94, Uredba Sveta (EEC) št. 56/83, Uredba Sveta (EEC) št. 3820/85 ter Direktiva Sveta (EEC) št. 4058/89 morajo biti usklajene do konca leta 2002, Uredba Sveta (EEC) št. 1108/70 je morala biti harmonizirana že do konca leta 2001.

Med pomembna uskajevalna področja sodi predvsem cestni promet. Zakon o prevozih v cestnem prometu je moral biti namreč sprejet do 31.12. 2001, uveljaviti pa se ga prične leto kasneje (31.12. 2002). Isto velja za Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (uveljavitev 30.6. 2002) ter za Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti v cestnem prometu (uveljavitev 31.12. 2002). Celotni pravni red za cestni promet naj bi bil torej usklajen do 31.12. 2002.

V sklop pravne harmonizacije so uvrščene tudi cestne dajatve. Direktiva COM (96) 331 določa predpise, ki se nanašajo na varnost, vpliv na okolje, prevoz nevarnih snovi, dostop na trg storitev in nekateri ostali predpisi, njihova usklajenost pa je le delna.

Do istega obdobja, torej do 31.12. 2001 morajo biti sprejeti Zakon o železniškem prometu, Zakon o prevoznih pogodbah ter Zakon o varnosti železniškega prometa. Na zgoraj omenjeni obliki transporta je vezan tudi kombinirani transport, katerega ureja Uredba o kombiniranih prevozih (Ur. l. št. 4/2001) in mora biti urejena do 31.12. 2002, navezuje pa se na kombinirani transport v cestnem, železniškem in pomorskem prometu. Slednji, pomorski promet je moral biti ravno tako usklajen s pravnim redom Unije do 31.12. 2001 in sicer s sprejetjem Pomorskega zakonika, isto pa velja tudi za transport po notranjih vodah, skupaj s podzakonskimi akti.

V letalskem prevozu je Slovenija podpisnik Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (Ur. l. RS št. 24/92).

Pri uvajanju harmonizacije je pomembna časovna usklajenost in pravočasnost prilagajanj, saj Slovenija ni zahtevala prehodnega obdobja za področje transporta. Sledi ugotovitev, da se nekateri pravni redi usklajujejo ustrezno, nekateri pa so še v fazi usklajevanja.

4.7. INFORMACIJSKI SISTEMI – DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Načela informacijske družbe so bila vzpostavljena na Kretski konferenci v juniju 1994, kjer se je poudarilo, da pomen in kompleksnost, ki sta se pojavila z novo informacijsko

družbo, zahtevata vzpostavitev ustreznih koordinacijskih instrumentov na ravni celotne Unije. Omenjeno dejstvo predstavlja predvsem preglednost in konsistentnost nacionalnih regulativ, vezanih na informacijsko družbo. Le-ta predstavlja izziv globalni konkurenčnosti, informacijska in komunikacijska tehnologija (ICT) narašča namreč z eno najvišjih stopenj rasti na svetu, ki presega 8 % letno. Predvidevajo, da se bo delež omenjene tehnologije v deležu svetovnega BDP (sedaj približno 10 %) v začetku 21. stoletja podvojil (Documents COM (96) 295 final. Information Society, 1996).

EU je iz omenjenega razloga v juliju 1994 sprožila strategijo akcijskega plana (Action Plan) naslovljen Evropska pot v informacijsko družbo¹⁴. Zavedali so se namreč, da storitve informacijske tehnologije zahtevajo obseg notranjega trga za razvoj optimalnih potencialov.

Hiter razvoj informacijske tehnologije, ki je v zadnjih letih zajel praktično vse segmente moderne družbe, predstavlja prelomnico klasičnega poslovanja, zajemanja ter posredovanja informacij. Pojem "informacijska avtocesta" pomeni revolucionarni zasuk, ki ga lahko pojmuje kot tretjo industrijsko revolucijo, katere vplivi so izredno pomembni tudi na področju transportnih dejavnosti in logističnih storitev, predvsem v obliki uporabe računalniške izmenjave podatkov RIP (EDI) ter v komplementarni uporabi interneta in elektronskega poslovanja (e-commerce).

Uporaba informacijske tehnologije je za globalne logistične storitve bistvenega pomena, saj omogoča aktualne informacije, ki lahko optimizirajo transportni menedžment ter hkrati omogočajo izvajanje transportnih dejavnosti najbolj učinkovito in ekonomično (Institutional and Technological Changes in Transport, 1999). Omogoča sleditev blagovnim tokovom, pospešene operacije izmenjave prevozne dokumentacije, izboljšuje komunikacijske povezave in navsezadnje nudi direktno "on-line" možnost ponudbe in povpraševanja po prevoznih storitvah. Velik razmah je informacijska tehnologija doživela tudi v kontejnerskem transportu, istočasno pa predstavlja pomemben dejavnik v kopenskem, letalskem in vodnem transportu blaga ter pri carinjenju in skladiščenju.

Pomembno vlogo v okviru informacijskih sistemov igra EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport), ustanovljen v letu 1986 pod okriljem Organizacije Združenih narodov. Poleg elektronskega sistema za izmenjavo podatkov predstavlja EDIFACT tudi organizacijo s sedežem v Ženevi. V okviru načel EDIFACT obstajajo specialni programi, namenjeni posameznim prevoznim panogam.

Med poglavitne naloge EDIFACT med ostalimi sodijo:

- povečevanje informacijskega pretoka in poslovnih transakcij ter mednarodne trgovine,
- uporaba elektronske obdelave podatkov,
- standardizirane informacije na podlagi mednarodnih standardov,
- uporaba modernih informacijskih omrežij, povečevanje konkurenčnosti ter
- poenostavljena papirna dokumentacija z elektronsko obliko podatkov.

Med najnaprednejše informacijske sisteme v transportu dodatno sodita BOLERO, ki je bil razvit v sodelovanju z bankami in predstavlja poizkus elektronskega poslovanja s ciljem poenostavitve mejnih formalnosti in medindustrijskega sodelovanja ter MARTRANS, ki je bil izveden kot pilotski projekt s strani EU. Osnovni cilj slednjega je predstavljala vzpostavitev in izgradnja logistične informacijske mreže za ladijski tovor, vezana na že obstoječi sistem EDI. V skladu s sodobno transportno politiko EU se je izgradnja sistema

¹⁴ Europe's Way Towards the Information Society-COM (94) 347.

kasneje preusmerila v smer integriranega transporta, predvsem na področje intermodalnega transporta.

Z informacijskim sistemom se povezuje tudi Program cestne varnosti (COM (93) 0246) in sicer v okviru razvoja tehnologij za regulacijo prometa. Predstavlja namreč:

- razvoj informacijskega sistema na cestah in v prometu, ki omogoča izogibanje zgoštevam v prometu ter ustrezne poti ter vrste transporta ter
- prometni menedžment, operacije, kontrole ter preostale telematske storitve.

V zadnjem času se pojavlja vse večja potreba po globalnem informacijskem sistemu (kot protiutež obstoječemu ameriškemu sistemu), ki ga predstavlja sistem GALILEO¹⁵ kot sodoben satelitsko – radio - navigacijski sistem, ki naj bi po napovedih predstavljal revolucijo v transportu.

Omenjeni ukrepi in sistemi v sklopu informacijskih sistemov bodo imeli direkten učinek na transport in s tem na izboljšanje učinkovitosti in transportne varnosti. Od obsega vlaganja, izobraževanja na področju informatike ter politične volje bo v prihodnje odvisno, kako se bo Slovenija vključila v informacijsko družbo in s tem v veliki meri oblikovala svojo konkurenčnost v mednarodnem okolju. To velja tudi za področje transporta, ki je za svoje optimalno funkcioniranje vedno bolj vezano na informacijsko tehnologijo.

4.8. INTELEKTUALNI KAPITAL V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Intelektualni kapital predstavlja skupnost ljudi z njihovim znanjem, sposobnostmi, kreativnostjo, inovacijami, izkušnjami in motivacijo. Predstavlja skratka informacijsko mrežo, preko katere se prenašajo znanje, informacije, software, baze podatkov, patenti, licence, kultura podjetja, informacije o kupcih ter o kvaliteti odnosov s tržiščem. Zaradi dejstva, da so mnogi elementi intelektualnega kapitala nevidni, omenjeni kapital pogosto poimenujejo nevidno premoženje. Sestoji iz treh dejavnikov:

- človeški kapital (know - how, sposobnost, izkušnje...),
- strukturni kapital (pogoj prenosa znanja, informacijski sistemi, distribucijski kanali, laboratoriji, ISO certifikati...) ter
- kapital strank (relacijski kapital) kot kapital medsebojnih odnosov (odnosi v povezavi s kupci, lojalnost, tržni segmenti...)

Proces ustvarjanja vrednosti je posledica sodelovanja vseh treh elementov, pri tem pa mora menedžment zagotoviti rast in interakcijo vseh elementov. Menedžment ima pomembno vlogo tudi pri pretvorbi človeškega kapitala v strukturni kapital, ki je za razliko od človeškega kapitala lastnina podjetja in predmet trgovanja (Zelenika, 2001, str. 207).

Predvsem znanje in posedovanje znanja za razumevanje in uporabo predstavlja pomembno informacijo za učinkovito poslovanje na vseh področjih delovanja. Posameznik ima v sodobnem svetu vedno večjo vlogo nosilca znanja, kreativnosti in vrednosti, kar se ob ustrezni vzpodbudi lahko izkaže v uspešnosti podjetij in celotnih dejavnosti.

¹⁵ GALILEO je interoperabilni sistem, ki naj bi začel s svojim delovanjem v letu 2008. Študijska faza je bila zaključena v 2001, zagon satelitov pa je napovedan za leto 2006-2007.

Z vstopom v informacijsko družbo postaja intelektualni kapital edini trajni izvor sposobnosti konkuriranja, zato poudarjam, da je ustrezno vlaganje v intelektualni kapital naložba, pozitivni rezultati se pokažejo predvsem v večji gospodarski aktivnosti in rasti. Izkoriščanje intelektualnih potencialov predstavlja za državo veliko vrednost, v kolikor se zaveda prednosti znanja. Kakor za vsako drugo dejavnost tudi za transportno dejavnost menim, da poznavanje vrednosti intelektualnega kapitala lahko izredno pozitivno vpliva na konkurenčnost panoge. Izboljševanje strukture zaposlenih, vseživljensko izobraževanje ter motiviranje še neizkoriščenih intelektualnih potencialov predstavljajo konkurenčno prednost sedanjosti, kar v Sloveniji mnogi še ne razumejo ter tovrstno vlaganje v znanje žal razumejo le kot dodaten strošek v poslovanju.

V evropskem okolju se na področju transporta vedno bolj pojavlja potreba po novem poklicu, ki temelji na specializaciji za integriran prevoz večjih tovorov. T.i. "povezovalci tovornega prevoza" naj bi predstavljal usposobljeno osebo, ki odloča o uporabi najučinkovitejše vrste prevoza v prevozni verigi, ki temelji na različnih merilih. Poudarek je na sposobnosti kombiniranja specifičnih prednosti vseh vrst prevoza in na ta način strankam in družbi zagotavljati najbolj ustrezne storitve glede učinkovitosti, cen in okoljevarstvenih učinkov (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

4.9. INTERNALIZACIJA EKSTERNIH STROŠKOV KOT DEJAVNIK VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Pod pojmom eksterni stroški razumemo tiste stroške delovanja prevoznika, ki jih le-ta ne plačuje ali pa jih plačuje le delno. Po isti logiki predstavlja eksternalija vsako realno spremenljivko, ki vstopa v produkcijsko funkcijo podjetja in katere vrednost izbira drugo podjetje ali potrošnik. V ekonomskem jeziku predstavlja eksterne diskonomije vsak uporabnik, ki vstopa v sistem že prisotnih uporabnikov (Simončič, 1996, str. 1).

Na splošno poznamo v prevozni dejavnosti dve obliki stroškov in sicer že omenjene eksterne stroške ter interne, ki predstavljajo stroške prevoznih uporabnikov (nakup goriva, servisiranje vozila), obe vrsti stroškov skupaj pa pojmujeemo kot socialne stroške.

Eksterne stroške je potrebno internalizirati, se pravi dodeliti stroškovnim nosilcem glede na transportno obliko, čas in prostor. Eksterni stroški v transportu so:

- stroški okolja, ki so opisani podrobneje v nadaljevanju,
- zasičenost prometa (zastoji), ki predstavlja ekonomske izgube,
- stroški prometnih nesreč (stroški izgube človeškega kapitala) ter
- hrup.

Porazdelitev omenjenih stroškov na nosilce imenujemo torej internalizacija eksternih stroškov. Glavna težava transporta je v tem, da se eksterni stroški po posameznih vrstah prevoza zelo razlikujejo, neenakomerno obračunavanje le-teh pa onemogoča enakomerno porazdelitev stroškov različnih prevoznih oblik. Omenjena situacija nekaterim prevoznikom zmanjšuje donosnost ter povzroča visoke operativne in transakcijske stroške, kar se kaže v visoki ceni storitev, ki zmanjšuje konkurenčnost.

Stroške je potrebno ovrednotiti po nosilcih, pri tem pa se jih lahko ovrednoti v denarnem smislu, kot opazovane spremembe tržnih transakcij ali kot vrednotenje nivoja, do katerega so ljudje pripravljeni plačati za zmanjšanje negativnih eksternih stroškov (Towards Fair and Efficient Pricing in Transport, 1992).

V okvir obvladovanja prometnih tokov sodi tudi ukrep uporabnine prevozne infrastrukture, ki mora biti obračunana na podlagi opravljenega prometnega dela ob upoštevanju eksternih stroškov, le-ta pa se lahko izraža kot obremenitev ali subvencija in sicer vsaj v tolikšni meri, da dajatve pokrijejo eksterne in infrastrukturne stroške.

Največ eksternih stroškov predstavljajo v Sloveniji prometne nesreče, saj je prometna varnost v primerjavi z drugimi državami na zelo nizki ravni. Na leto se pripeti približno 38.000 nesreč, 41 % na državnih cestah, pri tem pa se na omenjenih cestah smrtno ponesreči kar 70 % ljudi. Analize so pokazale, da se na avtocestah smrtno ponesreči 8 % udeležencev v prometu, 40 % jih umre na glavnih cestah ter 20 % na regionalnih (Splošno o prometu in prometnicah v RS, 2002).

90 % eksternih stroškov je posledica cestnega prevoza, pri čemer so eksterni stroški v Sloveniji ocenjeni na 4-6 % BDP, v Evropi pa približno 4,1 % (zastoji 2 %, nesreče 1,5 %, onesnaževanje okolja 0,4 % in hrup 0,2 %). Pri tem je zanimivo, da vsota za povečanje cestne varnosti tudi v EU predstavlja le 5 % stroškov prometnih nesreč (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

Pri omenjenih eksternih stroških ima torej izreden pomen kvaliteta cest, gradnja ustrezne cestne infrastrukture, predvsem V. in X. koridorja kot smeri z izredno močnim tokom je s tega stališča zelo utemeljena. Velika izguba potencialnega dohodka države z vidika človeškega faktorja predstavlja v transportu nepotreben strošek, kateremu se je možno izogniti ali pa ga vsaj minimizirati z ustrezno preventivno transportno politiko in predvsem z vlaganjem v transportno infrastrukturo po sprejetem planu in s po možnostmi s čim manjšimi časovnimi odkloni.

4.10. DRUGI DEJAVNIKI KOT REZULTAT VPLIVA VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

4.10.1. Sekundarne prometne dejavnosti

Sekundarne prometne dejavnosti zajemajo področja, ki se posredno ali neposredno navezujejo na transportni sektor, njihova učinkovitost pa vpliva na hitrost in kvaliteto delovanja transporta kot celote. Med napomembnejše sekundarne dejavnosti prištevam sledeče dejavnosti:

- **Špedicijske službe**

Špedicijske službe se ukvarjajo s posredovanjem carinskih, veterinarskih, fitosanitarnih in ostalih formalnosti, dodatno pa lahko nastopajo tudi kot organizator in izvajalec prevoznih storitev. Glede na veliko konkurenčnost špedicijskih podjetij se njihova dejavnost širi tudi na nudenje dodatnih storitev, zagotavljanje kratkih časovnih rokov in sodobno poslovanje. Opazna je specializacija posameznih ponudnikov špediterskih dejavnosti, vlaganje v infrastrukturo in informacijske sisteme ter prevzemanje celotne logistične verige.

Špedicije s svojo kvaliteto storitev znatno prispevajo k hitrosti pretoka blaga pri uvozu, izvozu ter tranzitu, zato uspešno in kvalitetno delovanje omenjenih organizacij lahko ugodno prispeva k pretoku blaga. Vloga špedicij se bo z vstopom v EU na področju carinskih poslov bistveno zmanjšala.

- **Carinske službe**

Hitrost in organizacija carinskih služb je druga dejavnost, ki ima velik vpliv na kvaliteto transportnih storitev. Bistvena naloga carinske službe je preverjanje izvora blaga v pretoku, pri tem pa je največjega pomena usklajena in standardizirana dokumentacija blaga glede na transportno sredstvo (npr. TIR, CIV...). Pri tem predstavlja velik pomen harmonizacija slovenske carinske službe s carinskimi službami EU, ki carinske postopke standardizirajo. Carinske službe bodo z vstopom v EU na zahodnih mejah izgubile svojo funkcijo, delno alternativo predstavlja specializacija carinskih storitev v Luki Koper za prekomorski transport.

- **Zavarovalnice**

Zavarovalnice igrajo pomembno vlogo v prevozu blaga, saj zmanjšujejo riziko ter s tem prevzemajo nase tveganje pojava škodnih dogodkov. Blago velikih vrednosti se običajno zavaruje, pri tem pa se izbere ustrezno obliko transportnega zavarovanja glede na vrsto blaga, prevozno sredstvo ter smer prevoza (v mednarodnem prevozu se običajno uporabljajo standardizirane t.i. INCOTERMS klavzule). Vloga zavarovalnic se po sprejemu v EU ne bo zmanjšala, zaradi večjega obsega mednarodne trgovine je predvideno celo večje sodelovanje zavarovalnic v transportnih poslih.

- **Veterinarska in fitosanitarna služba**

Veterinarska ter fitosanitarna služba sta zadolženi za izdajo ustreznih dovoljenj za izvoz, uvoz oziroma tranzit živali, živil, rastlin, živalskih odpadkov ter krme, namen pa je odkrivati in preprečevati vnos kužnih bolezni. Veterinarska služba izdaja dovoljenja za blago živalskega izvora, za blago rastlinskega izvora pa je odgovorna fitosanitarna služba. Dovoljenje za transport blaga živalskega kot rastlinskega izvora mora pridobiti lastnik blaga pred prehodom meje. Z vstopom v Unijo bosta instituciji izgubili pomen.

- **Distribucijski centri in terminali**

Terminal pomeni stičišče med cesto in železnico, to pa pomeni tudi možnosti za kombiniranje prevoznih sredstev v okviru raztovarjanja, pretovarjanja, natovarjanja ter delno skladiščenja. Poleg osnovnih funkcij omenjeni centri lahko izvajajo distribucijo in organizacijo prevozov, paletizacijo in kontejnerizacijo, pakiranje, sortiranje in tehtanje, vzporedno pa lahko urejajo ustrezno dokumentacijo.

Tabela 4.8: Kapacitete terminalov Ljubljana in Koper v letu 2001

Terminal	Površina v m ²	Zmogljivosti			
		Število vagonov na dan		Število TEU na dan	
		možno	Dejansko	Možno	Dejansko
Ljubljana	100.000	100	90	270	243
Koper	200.000	122	109	327	294

Vir: Slovenske železnice-statistika. [URL: <http://www.slo-zeleznice.si/>], 5.2.2002.

Smisel terminalov je v povečani hitrosti in učinkovitosti transporta, pogoj pa je sodobno opremljen terminal. Slovenija premore nekaj terminalov. Terminala Ljubljana in Koper

sodita med sodobna terminala, ki zadostujeta zahtevam Sporazuma AGTC in sta sposobna manipulacij v mednarodnem kombiniranem transportu. Oba terminala poskušata konkurenčno izoblikovati svojo ponudbo storitev ter skrajšati čas manipulacij. Predvidena strategija Slovenije na področju prostorskega planiranja zaradi konkurenčnosti in ekonomičnosti v prihodnosti opredvideva koncentracijo terminalov na treh območjih (Koper, Ljubljana, Maribor), ki bi lahko uravnoteženo sprejemali blagovne tokove. Razvoj terminalov je vezan na ustrezno izgrajeno infrastrukturo, znova poudarjam pomen V. in X. koridorja kot pogoj pretoka in kapacitet, ki lahko pozitivno vplivajo na omenjena tri vozlišča (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 1996).

- **Carinske cone**

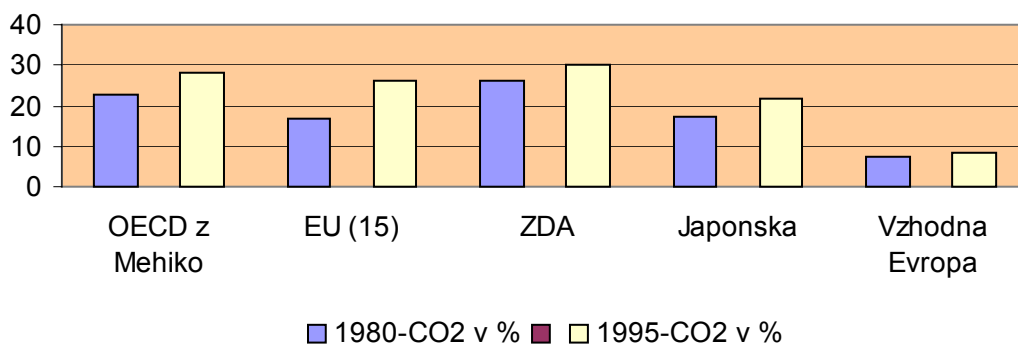
Carinske cone predstavljajo institucije, za katere ne veljajo carinski in preostali predpisi, ki se sicer nanašajo na pravno regulativo določene države. Ta olajšava povečuje mednarodno menjavo ter omogoča hitrejši razvoj in zaposlenost regije. Zaradi vključevanja v EU bi bile v primeru Slovenije omenjene cone primerne le na južni meji.

4.10.2. Okoljevarstveni vidiki vključevanja

Med najbolj aktualne eksterne stroške prištevamo škodljiv vpliv na okolje. Ekološkega faktorja se v Sloveniji premalo zavedamo, pri tem pa je predvsem cestni transport tisti, ki najbolj onesnažuje okolje. Pojavlja se vedno večja potreba po okolju prijaznem transportu oziroma po trajnostnem razvoju. Eno od možnosti predstavlja preusmeritev dela transporta s ceste na železnico, pogoj preusmeritve pa je sodobno zgrajena železniška infrastruktura.

Dodatni naporji so usmerjeni k večji uporabi javnega prevoza, k usklajenim voznim redom, omejitvam na določenih področjih in v določenih obdobjih, k davkom ter taksam na onesnaževanje okolja, k zaostritvi mejnih dovoljenj in vrednosti emisij, obvozov itd. Onesnaževanje okolja se povečuje hitreje kot tehnološki napredek, pri tem transport predstavlja enega največjih dejavnikov onesnaževanja. Izstopa predvsem cestni transport, saj je od 80-90 % emisij posledica aktivnosti omenjene oblike transporta (Railways and Climatic Change, 1997).

Graf št.4.5: Procent CO₂ emisij glede na transportni delež po ekonomskih skupinah držav



Vir: Railways and Climatic Change. Paris: UIC, 1997, str. 4.

Kot posledica onesnaževanja okolja se naj bi v teku 21. stoletja povprečna temperatura dvignila za približno 2 stopinji Celzija, hkrati pa se naj bi gladina svetovnih morij zvišala

za približno 50 cm. Tudi če emisije ostanejo na trenutni ravni, bo koncentracija CO₂ naraščala po nespremenjeni stopnji še nadaljnjih 200 let, pri čemer bi se obseg CO₂ stabiliziral na sedanji ravni le pri takojšnjem zmanjšanju CO₂ emisij za 50-70 %. Po podatkih World Energy Outlook se količina CO₂ v atmosferi povečuje celo v tistih visoko industrializiranih državah, ki so na Okoljevarstvenem srečanju v Riu jamčili za stabilizacijo CO₂ emisij do leta 2000. Delež emisij s strani transporta že presega 20 % celote, od tega v državah OECD delež dosega celo 28 % in še narašča. Razvoj držav v razvoju in držav v tranziciji z večanjem ekonomskih aktivnosti situacijo še poslabšuje. Na podlagi podatkov EU Committee of Regions se bodo emisije CO₂, ki izhajajo iz transportnega sektorja med 1990-2005 zvišale za 10-30 %, ne glede na doseženi tehnološki napredek (Railways and Climatic Change, 1997).

Govorimo torej o problematiki svetovnega okvira. Omenjene posledice negativno vplivajo na kvaliteto življenja, predvsem na področju zdravja, umrljivosti, varnosti in posledično tudi na zmanjšanje BDP posamezne prizadete države ter svetovnega gospodarstva kot celote. Rešitev oziroma vsaj zmanjševanje nastale situacije se ponuja v izvajanju trajnostnega razvoja, ki vključuje:

- zmanjševanje onesnaženosti zraka zaradi povečenega transporta (CO₂, No_x, majhni delci, CO, organski sestavni delci, svinec...) ter
- zmanjševanje globalnih učinkov (učinek tople grede, klimatske spremembe, hrup, izraba zemljišč, cestna varnost, eksterni stroški...).

Trajnostni razvoj sodi med najpomembnejše prioritete sodobne evropske družbe, pri tem obstaja v posameznih državah veliko število študij in praktičnih rešitev za vzpostavitev načel trajnostnega razvoja.

Slovenija je kot večina evropskih držav podpisala Kiotsko konvencijo, s tem se je zavezala k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za 8 % v obdobju od 2008-2012. Okoljevarstvena situacija se nenehno slabša, saj se v industriji emisije CO₂ sicer minimalno znižujejo, v transportu pa se v nasprotju z industrijo povečujejo, po podatkih od 1990-1997 za 14 % (Railways and Climatic Change, 1997).

Slovenija je uvedla takse na emisije CO₂ ter sprejela Strategijo o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov (sprejeta 17.11.2000), ki temelji na Nacionalnem programu varstva okolja. Glede na vedno večje obremenitve okolja bo potrebno ukrepe sprejeti, začrtati cilje in jih izvajati tako na lokalni kot na državni ravni.

Slovenija sodeluje v določenih študijah glede trajnostnega transporta, ukvarja se s trajnostnim razvojem v regiji srednje in vzhodnoevropskih držav (CEI) ter v Alpski regiji, čeprav rezultati niso ravno zadovoljivi. Predvsem v okviru CEI (Centralno - evropska pobuda) se izvajajo pobude za sonaraven razvoj v okviru držav v tranziciji. To zajema predvsem primeren transporten način, ki je varen, socialno sprejemljiv, varuje zdravje ter okolje, sloni na najmanjši izrabi zemlje ter na najnižjih eksternih stroških.

Določenemu škodljivemu vplivu se v bodoče verjetno ne bo moč izogniti, vendar pa se z uporabo okolju prijaznih oblik transporta problematiko lahko vsaj obdrži na obvladljivi ravni. Gradnja sodobne železniške mreže ter predvsem sodobnih cestnih povezav, ki ne bodo obremenjevale okolja in prebivalstva (avtoceste) pri tem predstavljata prijazno alternativo, poudarek pa je predvsem na izgradnji V. in X. koridorja kot najbolj obremenjenih transportnih smeri v prihodnosti.

5. POMEN V. IN X. KORIDORJA V PROCESU VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

V. in X. transportni koridor potekata preko slovenskega ozemlja, kar potrjuje pomemben geostrateški ter tranzitni položaj Slovenije. Potrditev omenjenih dveh koridorjev med najpomembnejše transportne poti Evrope Sloveniji postavlja zahtevo po izgradnji sodobne transportne povezave z Evropo. To po drugi strani državi omogoča možnost maksimalnega gospodarskega in transportnega razvoja Slovenije in s tem vključevanje v evropsko transportno integracijo ter bližino svetovnih trgov.

Pri analizi pomena V. in X. koridorja se postavljata dve pomembni vprašanji in sicer:

- Kakšen je pomen V. in X. koridorja v procesu vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem?
- Kateri so sinergijski učinki PAN - evropskih koridorjev?

Slovenija je tranzitna država, večje izkoriščanje transportnih tokov lahko z ustreznimi ukrepi transportne politike in s sodobno infrastrukturo v državi poveča delež BDP v transportnem sektorju. Kvalitetna infrastruktura, predvsem na področju V. in X. koridorja lahko v prihodnje pozitivno vpliva na razvoj industrije, na lokacijo podjetij, večja regionalni razvoj ter povečuje zaposlenost, predstavlja pa tudi prednost za alokacijo neposrednih tujih investicij (FDI).

Po drugi strani neizgrajena in zastarela infrastruktura transportne tokove odvrča in jih preusmerja na konkurenčne poti, V. in X. koridor brez ustrezne infrastrukture in kvalitete namreč ne predstavljata vrednosti. Slovenija kot tranzitna država mora poskrbeti za pravočasno izgradnjo koridorjev, s tem pa ustvariti konkurenčne pogoje za transportne tokove iz zahoda proti vzhodu (V. koridor) ter v smeri jugovzhoda (X. koridor) ter nenazadnje tudi za ustrezne notranje povezave.

Izgradnja V. in X. koridorja preko ozemlja Slovenije za državo predstavlja prednosti gospodarske, transportne ter tehnične narave. Obseg transporta na vseh slovenskih cestah se nenehno povečuje, prometna varnost se slabša, železnica v Sloveniji ne dosega racionalnega obsega izrabe, delež javnega prevoza se ne zvišuje, vse to pa vedno bolj obremenjuje okolje.

Nacionalni načrt izgradnje avtocest se časovno odmika, s tem se oddaljujejo možnosti pravočasne izgradnje mreže, ki bi omogočila zadovoljive pogoje za naraščajoči pretok blaga in potnikov. Pravočasna izgradnja slovenske mreže bi avtomatično utrdila položaj Slovenije v geografskem in gospodarskem pomenu, ustrezna povezava pa bi Slovenijo tudi uvrstila med države, ki tvorijo evropsko transportno mrežo.

5.1. KARAKTERISTIKE IN POMEN V. KORIDORJA

Nacionalni program izgradnje avtocest je predvideval izgrajen avtocestni sistem v smeri zahod - vzhod ter sever - jug do konca leta 2004, pri čemer je zaradi hitrega naraščanja pretoka prioriteto dobila povezava zahod - vzhod, torej obravnavani V. koridor. Ta koridor je kombinirani (cestni in železniški), vključuje pa tudi pomorske poti in sicer pristanišča Trst, Koper in Reka (dodatno tudi Benetke in Ploče). Vsa tri bližnja pristanišča lahko ob ustrezni povezavi, kooperaciji in specializaciji predstavljajo integralni del povezav koridorja za Slovenijo ter za vse zaledne države, katerim predstavlja Jadran najbližjo morsko povezavo. Gledano širše V. koridor predstavlja tudi transportno vez z Azijo (Declaration by the Second Pan-European Transport Conference, 1994).

Upravičenost izgradnje V. koridorja preko ozemlja Slovenije predstavlja izredno ugoden geografski položaj države, ki omogoča najkrajšo transportno pot iz ozemlja EU v srednjo in vzhodno Evropo, predvsem pa intenzivnost obsega transporta, ki je narasla predvsem po spremenjenih razmerah v bivši Jugoslaviji v devetdesetih letih.

Glede na podatke (EIB podatki, delavnica v Lj. 29/30. nov. 94) je bil povprečni dnevni cestni transport vozil na V. cestnem koridorju v letu 1994 3.000 - 20.000 vozil, pri tem je delež tujih vozil obsegal 10 %. Napovedi za leto 2012 nakazujejo povečanje obsega transporta na povprečno dnevno raven od 7.000 - 54.000 vozil. Izgradnja sodobnega cestnega koridorja je torej nedvomno upravičena, poleg omenjenih dejstev pa predstavlja V. cestni koridor za Slovenijo najdaljšo transportno os, ta pa lahko v prihodnje omogoča hitrejši razvoj regij. Koridor se namreč navezuje na edino slovensko pristanišče Koper, ga povezuje z osrčjem države ter po drugi strani s štajersko metropolo Maribor.

Navedeni koridor zajema povezavo iz smeri koprskega pristanišča proti madžarski meji in po zadnjih predvidevanjih naj bi bil dokončan do leta 2005. Predstavlja torej transportno povezavo severne Italije, severnojadranskih pristanišč ter Panonske nižine, Italijo pa še dodatno povezuje s Slovenijo, Hrvaško ter Madžarsko. S širšega vidika Evropske unije predstavlja koridor najbolj ustrezno transportno povezavo južno od Alp, za Slovenijo pa pridobiva na veljavi predvsem ob vključevanju v EU in nazivu Luke Koper kot pristanišča EU. Ustrezna politika glede sodelovanja Luke in zaledja lahko dodatno ugodno vpliva na dodatno vrednost transporta v deležu BDP države, kar multiplikativno učinkuje na celotno gospodarstvo ter z ustrezno povezavo povečuje tudi pomen pomorskega prometa Slovenije ter uveljavljanje kratkih pomorskih poti preko Kopra (Slovenian Railways: Transport Koridor Workshop No.V, 1994).

Transportna politika poudarja pomen preusmeritve cestnega transporta na železniški predvsem na relaciji Madžarska - Slovenija oziroma na ustreznem delu V. koridorja. V tem kontekstu se pojavlja velika potreba po gradnji V. železniškega koridorja, poudarek je predvsem tudi na gradnji drugega tira Divača - Koper, katerega izgradnja naj bi se po zadnjih podatkih prestavila daleč v prihodnost. Železniški koridor je bistvenega pomena v luškem transportu, saj predstavlja bistveno prevozno obliko za Luko Koper. Prometni tokovi na V. železniškem koridorju prepeljejo namreč 93 % vsega blaga na slovenskem železniškem omrežju, od tega prevozni tokovi preko Luke Koper predstavljajo 37 % prepeljanega blaga, sicer pa V. in X. koridor skupaj prispevata približno 65 % vsega transporta v Sloveniji (Gradnja drugega tira med Koprom in Divačo, 2000, str. 4).

Po napovedi, da bo v letu 2010 luški transport znašal 13 mio ton (sedaj 8 mio ton), bi moral biti drugi tir izgrajen do leta 2005, sicer se bodo blagovni tokovi zaradi

prenasičenosti kapacitet preusmerili na konkurenčnejše poti (Interno gradivo Luka Koper, 2000). S stališča Slovenije ima omenjena izgradnja prednost pred progo Trst - Koper, ki za Italijo predstavlja le izboljšan tranzit ter obvoz prometnih tokov preko Luke Trst na moderno pontebsko progo (smer vzhoda, preko avstrijskih železnic). Ob zavlačevanju izgradnje drugega tira se pojavlja vedno večja nevarnost konkurenčnih poti na visokozmogljivih železniških smereh, ki jih sosednje države gradijo ali pa so že dograjene. Sem se prištevajo sledeče konkurenčne poti (Gradnja drugega tira med Koprom in Divačo, 2000, str.1):

- **Italija** - gradnja hitre železnice za potniški in blagovni promet med Udinami in Trbižem (Pontebbano), predstavlja pomembno železniško povezavo Italije s srednjo in vzhodno Evropo.
- **Avstrija** - načrtovanje izgradnje jugovzhodne železnice visoke hitrosti, kar dolgoročno omogoča preoblikovanje Dunaja v center poslovnih transakcij vzhodnega dela srednje Evrope.
- **Hrvaška** - načrt izgradnje neposredne železniške povezave med Zagrebom in Dunajem preko Ptuja in Maribora mimo obstoječe povezave preko Zidanega mosta. Dodatno Hrvaška načrtuje gradnjo hitre proge Trst - Reka, vzpodbuja razvoj Reke, posodablja železniško progo med Zagrebom in Budimpešto ter načrtuje gradnjo proge Reka - Zagreb.

Nevarno konkurenco V. koridorju (tako Sloveniji kot Italiji) pomeni tudi os Paris - Stuttgart - Muenchen - Dunaj - Budimpešta - Bukarešta kot prednostni transportni projekt EU (po reviziji XVII. prednostni koridor visokohitrostnih vlakov za kombinirani transport), pri čemer predvsem Avstrija v polnem zamahu gradi že omenjene prometnice (Beljak - Celovec - Graz - jugovzhod).

Navedeni projekti sosednjih držav lahko izničijo primerjalne prednosti Slovenije na področju transporta, tako da je lahko vsako zaostajanje pri realizaciji izgradnje transportnih poti usodno in nepopravljivo za položaj in prihodnost naše države. Pomeni lahko izredno škodo, ki lahko upočasni gospodarski razvoj, preusmeri transportne tokove in hkrati poveča socialne stroške v državi zaradi slabe infrastrukture.

Izgradnja V. železniškega koridorja je nadvse pomembna, saj vse od leta 1945 oziroma od konca druge svetovne vojne ni bilo direktne železniške povezave med Slovenijo in Madžarsko. Do dograditve železniške navezave na Madžarsko preko Hodoša v letu 2000 je celotni železniški transport potekal preko hrvaškega ozemlja (preko Zagreba) do severnojadranskih pristanišč. V zadnjem času se pojavljajo razhajanja glede ozemeljskega poteka dela izgradnje koridorja, saj ga želita tako Slovenija kot Italija večinsko prevzeti na lasten teritorij in s tem povečati transportne tokove preko svojega ozemlja.

Za železniške povezave Slovenije je pomembna tudi izgradnja hitre proge Benetke Ljubljana, oziroma do leta 2015 dograjena povezava hitrega vlaka do 250 km/h) na relaciji Trst - Torino v dolžini 430 km.

Konkurenco V. železniškemu koridorju, ki se nadalje navezuje na Azijo, predstavlja II. koridor (Severna mednarodna železniška mreža Moskva - Novosibirsk - Vladivostok, z dodatno vejo za Taškent), V. koridor se namreč spoji v Mednarodno osrednjo železniško povezavo v smeri Kijev - Taškent, tako da IV. koridor preko Kijeva v Taškent (Mednarodna osrednja železniška povezava) torej predstavlja poleg II. koridorja dodatno konkurenco. Pred izgradnjo V. koridorja je predstavljal edino pot iz osrednje v

jugovzhodno Evropo, ni pa optimalen predvsem zaradi možnega mostu preko Donave, ki bi z izgradnjo bistveno skrajšal pot Budimpešta - Sofia (The PAN - European Traffic Networks, 1999, str.16).

Evropa se želi v prihodnje povezati tudi z Daljnim Vzhodom za potrebe blagovnega transporta, bistven pogoj pa je interoperabilnost prog. III. koridor ne predstavlja konkurence, temveč le navezavo V. koridorja v smeri Azije (stičišče Lvov).

V. in VIII. koridor odpirata pot iz vzhodne oz. zahodne Evrope v jugovzhodno Evropo. Pri tem V. koridor povezuje Jadranska pristanišča z Benetkami, Trstom, Koprom, Rijeko in Pločami, VII. koridor pa je povezan z albanskim pristaniščem Durres, z Makedonijo (X. in IV. koridor) ter s bolgarskim črnomořskim pristaniščem Varna. V. koridor se pri tem lahko navezuje tudi na rečni koridor - Donavo, katerega predstavlja VII. koridor. Dejansko oba koridorja vodita v jugovzhodno Evropo, pri tem pa ima V. koridor veliko prednost pred VII. koridorjem v že izdelani infrastrukturi, predvsem glede obstoječih pristanišč.

5.2. KARAKTERISTIKE IN POMEN X. KORIDORJA

X. transportni koridor je bil potrjen kot zadnji PAN - evropski koridor šele leta 1997 na transportni konferenci v Helsinkih ter povezuje Avstrijo, Madžarsko, Slovenijo, Hrvaško, bivšo Jugoslavijo, Makedonijo, Bolgarijo, Grčijo ter Turčijo, v kolikor so upoštevani vsi dodatni kraki osnovnega koridorja.

Do izbruha krize na Balkanu je transportna pot X. koridorja predstavljala velik del blagovnih tokov med Nemčijo, Bolgarijo, Turčijo ter Grčijo, saj je bila najkrajša vez med severom in jugovzhodom Evrope. Z izbruhom vojne je blagovni transport med omenjenimi državami po X. koridorju praktično zamrl, tako v cestnem kot železniškem transportu. V tem času je zaradi vojnih razmer utrpela veliko škodo tudi infrastruktura, tako je bil transport v smeri jugovzhoda Evrope še dodatno otežen in preusmerjen preko srednje Evrope. Ne glede na omenjeno X. koridor znova pridobiva na veljavi kot najkrajša transportna povezava z Balkanom. Transportni tokovi se povečujejo. Pri izgradnji koridorja je v veliko pomoč Balkanu Unija, predvsem v okviru finančnih institucij in privatnega kapitala z namenom zvišanja deleža zunanje trgovine na tem področju Evrope.

Kot že rečeno je X. koridor v nasprotju s V. koridorjem izgubil praktično ves promet, ki je utečeno potekal pred politično krizo na Balkanu. Obseg transporta se sicer povečuje, a brez hitre modernizacije in izgradnje ustrezne infrastrukture se tokovi lahko preusmerijo na konkurenčne, predvsem cestne poti (kjer pripravljalna začetna dela že potekajo). Kljub potencialno velikim možnostim za razmah aktivnosti v smeri Balkana in Azije (npr. Turčija, Grčija), bodo pri odločitvah mejnik predvsem kvaliteta in cena ponujenih transportnih storitev. Prednost X. koridorja predstavlja pomembna navezava na Istanbul, kjer se tokovi pretoka oz. tranzita povečujejo, vendar v isti smeri konkurirata tudi IV. koridor ter delno VIII. koridor, ki se pri Sofiji navezuje na IV ter X. koridor (The PAN - European Traffic Networks, 1999, str.16).

Nevarno konkurenco X. železniškemu koridorju predstavlja predvsem Madžarska (IV. koridor), ki poskuša navezati povezave z vsemi tremi pristanišči severnega Jadrana (Trst, Koper, Reka), dodatno pa ima že izgrajen logistični center v Sopronu, ki je resna konkurenca omenjenemu koridorju z navezavo Muenchen - Dunaj - Budimpešta in dalje v

smeri jugovzhodnega dela Evrope (Gradnja drugega tira med Koprom in Divačo, 2000, str.2).

X. železniški koridor naj bi bil po predvidevanjih podaljšan v zahodno ali v severno Evropo s statusom TERFF (Trans European Rail Freight Freeway), z omenjenim statusom pa bi koridor postal v prihodnosti eden najpomembnejših v Evropi in povezoval jugovzhod Evrope (Grčijo) ter Črno morje s Severnim morjem (The PAN - European Traffic Networks, 1999, str.16).

Težko je predpostaviti, da bo omenjeni koridor uspel pridobiti nazaj med vojno izgubljene transportne tokove, saj so se le-ti v omenjenem desetletju že preusmerili na alternativne konkurenčne poti (predvsem preko Madžarske, Italije). V predhodnih načrtih naj bi namreč namesto kasneje potrjenega X. koridorja njegovo funkcijo zavzemal IV. koridor, ki je del tranzita v zadnjem desetletju uspešno prevzel.

Na podlagi raziskave Prometnega inštituta (Dolgoročna projekcija blagovnih tokov in kombiniranega prometa po progovnih odsekih, 2000) bo kombinirani transport po pesimističnem scenariju do leta 2010 znaten le na relaciji Ljubljana - Zidani Most z rahlim povečanjem deleža v do leta 2020 v smeri Kopra in Sežane. Po optimističnem scenariju bo kombinirani transport do leta 2010 oziroma do leta 2020 znatnejši na celotnem V. koridorju (znova največ na relaciji Ljubljana - Zidani Most), povečan pa tudi v smeri X. koridorja (Jesenice - Ljubljana). Ista raziskava navaja, da se bodo celotni blagovni tokovi znatno povečali šele do leta 2020 na V. koridorju (pesimistični scenarij), optimistični pa vključuje dodatno povečanje blagovnih tokov iz smeri Luke Koper in X. koridorja, predvsem na odseku Jesenice - Ljubljana. V smereh V. in X. koridorja sicer že poteka kombinirani transport, dodatno pa se v Sloveniji investira v modernizacijo infrastrukture za kombinirani transport. Omenjeno velja na relaciji Slovenija - Nemčija ter Slovenija / Sežana - Madžarska. Izdelana infrastruktura, ki omogoča kombinirani transport, nudi namreč večje možnosti izrabe določenega klasičnega koridorja.

Podobni podatki so razvidni iz analize organizacije TINA(TINA-Prozess, 2002). Le-ta v svoji raziskavi predvideva za železniški transport v letu 2005 na relaciji Ljubljana - Hodoš (V. koridor) preko 80 vlakov dnevno, v 2010 pa isto številčno povečanje tudi na relaciji Jesenice - Ljubljana (X. koridor). Za cestni transport je glede na analize povečanje prometa še intenzivnejše. V letu 2005 je povečanje (preko 20.000 vozil dnevno) razvidno za celotni V. koridor, v letu 2010 pa dodatno na delu X. koridorja (Jesenice - Ljubljana od 15.000 - 20.000 vozil dnevno). Za leto 2015 prognoze TINA predvidevajo več kot 20.000 vozil dnevno na celotnem V. kot tudi na X. koridorju preko ozemlja Slovenije. Analize znova potrjujejo zahteve po hitri izgradnji infrastrukture na najbolj obremenjenih transportnih poti.

5.3. SINERGIČNI UČINKI PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV

V. in X. transportni koridor predstavljata dva izmed desetih koridorjev, ki bodo v bližnji prihodnosti povezali prometno mrežo držav Unije s prometno mrežo držav srednje in vzhodne Evrope. Predvsem za države same bo nadgradnja oziroma izgradnja koridorja pomenila velik kvalitetni preobrat v smislu mobilnosti in ekonomičnejšega poslovanja znotraj države ter izven matične države, učinek pa bo multipliciran in sinergičen v celoti evropskega gospodarstva. Konkurenca za pridobivanje transportnih tokov na posameznih

vzporednih koridorjih bo nedvomno povzročila težnje posameznih zainteresiranih držav po prevzemu tokov, kar naj bi učinkovalo na dvig kvalitete storitev na področju poteka ali presečišča koridorjev.

V kolikor sinergične učinke omejim na V. in X. koridor, ki sta za Slovenijo najpomembnejša, lahko situacijo opredelim glede na predvidene transportne trende. Na podlagi študije (Strategic Environmental Assessment Study of Transport Policy, 1996) so podatki za transport preko V. koridorja (preko Slovenije) sledeči:

Obseg tovarnega transporta preko Luke Koper se bo v letu 2010 glede na izhodiščno leto 1996 povečal po pesimističnem scenariju za 42 % in po optimističnem scenariju za 81 %, v letu 2020 pa bo transport po pesimističnem scenariju večji za 66 % in po optimističnem scenariju kar za 161 %. Optimistični podatki veljajo tudi za potniški transport, saj se do leta 2010 pričakuje po pesimistični varianti povečanje za 111 %, po optimistični različici za 169 %. Glede na razpoložljive podatke je razumljivo, da ob sedanjih pogojih izdelane infrastrukture ne bo možno zadovoljiti potreb naraščajočega transporta brez načrtanih (in še ne realiziranih) investicij. Predvsem na tej pomembni strateški trasi lahko s pravočasno izgradnjo manjkajoče infrastrukture doseže Slovenija sledeče sinergične učinke (Gradnja drugega tira med Divačo in Koprom, 2000, str. 2):

- boljša dostopnost mesta Koper (potniški transport),
- zmanjšanje negativnih vplivov na okolje (preusmeritev s ceste na železnico),
- dodatna vrednost železniške infrastrukture,
- dodatni obseg tovara v korist Slovenskih železnic,
- boljša povezava pristanišča z zaledjem in
- dodana vrednost z rednim obratovanjem pristanišča zaradi dodatnega transporta blaga v pristanišču.

Izboljšanje položaja na V. koridorju je dodatno prinesla nova neposredna železniška povezava Slovenije z Madžarsko, vendar so obremenitve transporta (predvsem na cestnem koridorju) še vedno bistveno prevelike glede na obstoječe stanje infrastrukture. Iz tega razloga predstavlja nevarno konkurenco povezava Paris - Stuttgart - Muenchen - Dunaj - Budimpešta - Bukarešta, ki je tudi sicer že prednostna s strani koordinacije EU.

Na področju X. koridorja, ki sicer še nima tako močnih transportnih tokov kot V. koridor, bi s pravočasno izgrajeno in obnovljeno infrastrukturo lahko še dosegli tempo naraščajočih tokov. Pri tem je znova odločilen čas, ki igra pomembno vlogo pri odločitvah za konkurenčne transportne poti.

Z ignoriranjem primerjalnih prednosti, ki jih Slovenija lahko oplemeniti z ustrezno transportno infrastrukturo, lahko v prihodnosti Slovenija izgubi svojo tranzitno vlogo, posledice pa so neugodne tako z mikro vidika (podjetja) kot z vidika slovenskega gospodarstva, ki iz rok izpušča velike možnosti zagotovitve kvalitetne transportne mreže ter tokov. Izgrajeni PAN -evropski koridorji preko ozemlja Slovenije lahko Slovenijo v prihodnosti vključijo v mrežo sodobnih prometnic Evrope, najpomembnejši sinergični učinki, ki iz tega izhajajo, pa so po predvidevanjih sledeči:

- izboljššan gospodarski položaj regij, medregij in države,
- izboljššan prometni položaj regij, medregij ter države,
- manjši socialni stroški zaradi sodobno izgrajene infrastrukture,
- večji ugled in geostrateški položaj Slovenije,

- povečanje domačih in tujih blagovnih tokov s poudarkom na tranzitu,
- bolj decentralizirana porazdelitev gospodarskih enot ter
- večja privlačnost države za neposredna vlaganja in ostale oblike gospodarskega sodelovanja.

PAN - evropski ali kretske koridorji zajemajo v celoti 21.000 km železniških prog, 19.000 km cestnih povezav, 40 letališč, 20 morskih pristanišč in 58 notranjih celinskih vodnih poti s 4.000 km. Cilj dokončanja projekta je do leta 2015. Pomemben poudarek je namenjen usklajeni, trajnostni porazdelitvi različnih transportnih oblik in stabilizaciji deleža železnice, koridorji pa povezujejo glavna mesta oziroma močna industrijska središča. Koridorji niso izolirani, temveč se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, kar njihov pomen še povečuje. PAN - evropski koridorji se navezujejo po eni strani na TEN mrežo zahodne Evrope, po drugi strani pa odpirajo možnosti za bodoče širjenje transportnih poti v Azijo. EU namerava porabiti 4.600 mio EURO v obdobju 2000-2006 za realizacijo projektov TEN, prednost pa imajo projekti, ki države EU povezujejo z državami kandidatkami za članstvo (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

Sinergične učinke vseh PAN - evropskih koridorjev za celotno Evropo lahko nadalje argumentiram z dveh pomembnih vidikov:

- Pozitivni učinki povečane moči gospodarstva se ne bodo pokazali le v državi, katero bo določen koridor prečkal, v primeru Slovenije na V. in X. koridorju, temveč bo učinek deloval progresivno na vse članice srednje in vzhodne Evrope, katerim omenjeni koridorji predstavljajo možnost večje tržne udeležbe v okviru svoje regije, države ali območja. Koridorji se med seboj križajo, s tem pa omogočajo razvoj regij in kvaliteten prevoz na posameznem koridorju ter na celotni transportni mreži.
- Sinergični učinki bodo najbolj opazni na makro ravni celotne Evrope, saj bo učinek povezave TEN mreže in PAN - evropskih koridorjev tvoril učinkovito transportno celoto, na osnovi katere bo celotna (tedaj združena) Evropa gospodarsko in prometno močna ter tako enakovredno nastopala na svojem in svetovnem trgu.

Ob omenjenih izgradnjah transportne mreže je potrebno omeniti tudi program PETRAs (Pan - European Transport Areas), katerega cilj je razširitev celinskih koridorjev z vključevanjem pomembnih pomorskih pristanišč in trgovinskega prometa. Zajema štiri območja in sicer evropsko Severno morje (vključno Barentsovo morje in severni Baltik), Črnomorski bazen, Jadransko ter Jonsko morje in Sredozemski bazen (Pan - European Traffic Networks, 1999, str. 10). Iz omenjenega je razvidno, da se evropski prostor ne povezuje le gospodarsko in politično, temveč tudi transportno. Država, ki bo vključena v del prometne mreže, bo privlačila več blagovnih in potniških tokov, s tem bo pozitivno vplivala na razvoj in maksimalno izkoristila prednosti dane transportne lege. Slovenija kot država z izrazito tranzitno lego in vključitvijo v koridorje na svojem ozemlju lahko optimizira svojo transportno lego, ključnega pomena pa je čas in trezna transportna politika.

6. PREDLOG MODELA VALORIZACIJE PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Pri izdelavi modela valorizacije PAN - evropskih koridorjev v funkciji vključevanja Slovenije v evropske in gospodarske tokove lahko opredelim in analiziram relevantne elemente modela ter odgovorim na sledeča vprašanja:

- Kaj vse je potrebno upoštevati v okviru definiranja univerzalnega modela valorizacije PAN - evropskih koridorjev za Slovenijo?
- Kateri so najpomembnejši elementi, ki sestavljajo univerzalni model valorizacije?
- Kakšen je pomen univerzalnega modela ter njegova uporabnost?

Model valorizacije PAN - evropskih koridorjev upošteva vse medsebojne povezave, ki vplivajo na vključevanje Slovenije v evropske prometne in gospodarske tokove. Izhaja iz soodvisnosti posameznih elementov, ki vplivajo na transport in so samostojne enote, v povezavi pa sestavljajo enoten model in v skladu s postavljeno hipotezo magistrskega dela skupaj pozitivno učinkujejo na gospodarski in prometni sistem države ter njen razvoj. Med omenjene relevantne elemente modela prištevam sledeče elemente:

- prometna infrastruktura,
- prometna suprastruktura,
- blagovni tokovi,
- potniški tokovi,
- sodobne transportne tehnologije,
- nacionalni prometni pravni viri,
- informacijske tehnologije,
- intelektualni kapital,
- eksterni stroški ter
- ostali dejavniki kot rezultat vpliva vključevanja.

Analiza posameznih dejavnikov ter njihovih vplivov nakazuje medsebojno povezanost elementov. Le-ti v funkciji modela prikazujejo univerzalni model valorizacije PAN - evropskih koridorjev v funkciji vključevanja Slovenije v evropske gospodarske in prometne sisteme. Univerzalni model potrjuje postavljeno hipotezo magistrskega dela, da primerno izgrajen, organiziran, informacijsko in kadrovske podprt prometni sistem Slovenije v sklopu PAN - evropskih koridorjev lahko bistveno vpliva na učinkovitost slovenskega transporta ter gospodarskega razvoja Slovenije, pri tem pa upoštevanje elementov modela zagotavlja učinkovitost modela kot celote.

6.1. PROMETNA INFRASTRUKTURA - ELEMENT MODELA

Prometna infrastruktura zajema cestno in železniško infrastrukturo, pomorski transport, priobalno plovbo ter letalski transport, ki skupaj tvorijo enovito prometno infrastrukturo, katera ob optimalni porazdelitvi izrabe, izgradnje in modernizacije lahko v bodoče bistveno vpliva na hitrejši gospodarski razvoj države. Ustrezna in sodobna infrastruktura namreč v sedanjem času predstavlja pogoj konkurenčnega gospodarskega razvoja in rasti. S pravočasno izgradnjo V. in X. transportnega koridorja lahko Slovenija s svojo ugodno geostrateško lego v prihodnosti poleg pomembne tranzitne države postane tudi regionalni

logistični center in se širše poveže s trgovinskimi, finančnimi in zavarovalniškimi storitvami kot deli kvalitetne celotne ponudbe. Omenjena pozicija bi Sloveniji omogočila uspešno konkuriranje ostalim potencialnim regionalnim centrom.

6.1.1. Cestna infrastruktura kot element modela

Situacija cestnega transporta bo v bodoče igrala pomembno funkcijo v pozicioniranju položaja Slovenije v evropskem okviru. Trenutni razvoj in prioriteta sta usmerjena na izgradnjo V. in X. koridorja ter s tem k zmanjšanju obremenitev in zgoščevanja transporta na posameznih odsekih slovenskih cest. Sodobna cestna infrastruktura bo dodatno omogočila hitrejši pretok blaga preko ozemlja Slovenije, saj je velik del tranzita, uvoza ter izvoza vezan na cestni prevoz. Samo tranzicijske države so od leta 1990 do leta 1998 izvozile za dvakrat več blaga, uvozile pa kar petkrat več od izhodiščnega leta. Pri tem je največji porast (do leta 2010 kar za 50 %) predviden pri transportu priklopnikov (Napovedi prometa v prihodnje, 2002).

Izgrajena cestna povezava bo omogočila kvalitetne povezave znotraj države, s tem omogočila enakomeren razvoj regij in povezav med njimi, v mednarodnem smislu pa bo tranzitu ponudila kvalitetne cestne povezave, vključene v mrežo evropskega cestnega sistema. V razvojnih planih se bodo presežne obremenitve preusmerjale na druge prometne podsisteme (železnica), ki so trenutno še zmeraj premalo izkoriščeni glede na možne kapacitete.

Graf št. 6.1. Prehodi blaga preko državne meje v letu 1997



Vir: Statistični letopis 2000 . Ljubljana: Urad RS za statistiko, str. 375.

Slovenija se po stopnji motorizacije približuje EU. Ta želi do leta 2010 ustvariti mehanizem trajnostnega transportnega sistema. V omenjenem okolju se vsak dan porabi 10 ha zemlje za nove ceste, letno se število osebnih vozil poveča za 3 mio, dnevno obstajajo na 7.500 km cest (10 % vseh cest) ter 16.000 km železniških prog (20 % vseh železnic) zastoji. Letno umre v prometnih nesrečah 40.000 ljudi, kar je enakovredno dnevni nesreči srednje velikega letala. Z ustrezno transportno politiko in osveščanjem ljudi se Slovenija omenjenim trendom lahko še izogne (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

6.1.2. Železniška infrastruktura - element modela

Na področju železniškega transporta je glavna skrb usmerjena v izgradnjo nove in posodobitev obstoječe infrastrukture, ki bo v prihodnosti lahko dologoročno zagotavljala konkurenčnost železniškega sistema Slovenije in se enakovredno vključila v integralni

transportni sistem države. V tranzicijskih državah je delež prevoza blaga po železnici precej višji od deleža EU (13 % proti 7-8 %), zanimiv pa je podatek, da se v ZDA kar 40 % blaga prevaža po železnici. Ustrezna politika torej lahko pripomore k revitalizaciji in stabilnosti železnic v Sloveniji, da se ne ponovi napaka evropskih držav, kjer se je v zadnjih 30-tih letih prenašano zaprlo kar 600 km prog letno, odprlo pa povprečno 1.200 km cest (Documents COM(2001) 370 final – White paper, 2001).

Poseben poudarek je namenjen infrastrukturni okrepitvi transportnih smeri, ki se ujemajo z izgradnjo V. in X. koridorja in naj bi bila izgrajena do leta 2010. Če izgradnja omenjenih železniških koridorjev ne bo prioriteta Slovenije in ob kvalitetni železniški infrastrukturi sosednjih držav se lahko naraščajoči transportni tokovi preusmerijo mimo Slovenije. Primer je V. železniški koridor, kateremu konkurira proga iz Muenchna preko Dunaja v Budimpešto oziroma vodna pot Donave.

Razvoj železnice v državi temelji na izgradnji sodobne železniške infrastrukture, vključno s sistemom izgradnje infrastrukture hitre železnice, ki je povezana v evropski sistem hitrih železnic (do leta 2020). Po načrtih naj bi potekala po sledečih trasah:

- Ljubljana - Trst - Benetke - Milano (Romanika) ter
- Ljubljana - Zagreb - Budimpešta / Beograd - Kijev / Istanbul.

Pomemben dejavnik kvalitetne železniške povezave je hitrost ter interoperabilnost. Povprečna hitrost železnice znaša trenutno le 18 km/h (vključno s postanki na mejah, enotirne proge in podobno), kar je manj kot hitrost ledolomilca v Baltiku, pri čemer je cilj EU do leta 2010 povprečno hitrost povišati na 80 km/h. V letu 2008 se dodatno liberalizira celoten mednarodni evropski tovorni železniški promet (150.00 km prog), kar pomeni, da bodo železniške proge lahko uporabljale vse evropske družbe z licenco in s svojo kvaliteto konkurirale na trgu prevoznih storitev (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

Optimalna izgrajena infrastruktura v okviru železnice predstavlja sledeče povezave (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001):

- Trst - Ljubljana - Zagreb kot del sistema Barcelona - Milano - Ljubljana - Zagreb - Budimpešta do leta 2005 oz. do leta 2015. Na omenjeni trasi obstaja nevarnost konkurenčnega prevzema možnega tovora v smeri Muenchen - Dunaj - Budimpešta v primeru neusklajene gradnje in časovnega zaostajanja.
- Drugi tir Divača - Koper do leta 2004, ki pogojuje uspešen razvoj Luke Koper.
- Maribor - Šentilj meja
- Ljubljana - Jesenice
- Puconci - Hodoš (že izgrajena)

Z izgradnjo predvidenih infrastrukturnih investicij (vključno s stičišči) bo Slovenija razbremenila obstoječe cestne obremenitve, prevzela presežek transportnega povpraševanja z železniškimi prevozi ter omogočila pogoje za večji delež kombiniranega transporta, kar je ena izmed pglavitnih smernic skupne transportne politike EU. Zahtevo morda najbolj potrjujejo izsledki raziskav EU, po kateri en tovornjak v svojem "življenju" naredi na cestah toliko škode kot 160.000 avtomobilov, za vzdrževanje avtocest pa bi se porabilo šestkrat manj sredstev, če bi po njih vozila le osebna vozila (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

6.1.3. Pomorski transport kot element modela

Pomorski transport je vezan na edino slovensko pristanišče Luka Koper, ki se zaradi neurejene infrastrukture z zaledjem razvija počasneje, ko bi se ob potencialnih pretovora lahko. Z razvojem raznovrstne ponudbe lahko Luka postane osrednje pristanišče in distribucijski center za države srednje Evrope, ključnega pomena pa je kvalitetna povezava in razvoj ustrezne prometne infrastrukture, katere izgradnjo mora intenzivno podpirati tudi država. Le na ta način se lahko Luka Koper vključi med sodobna pristanišča, ki predstavljajo integralen del evropskih transportnih povezav.

Zaradi velike konkurenčnosti severnomorskih pristanišč bo v prihodnje potrebno večje povezovanje severnojadranskih pristanišč z ustrezno specializacijo in delitvijo dela. Za Luko Koper je pomembno povezovanje predvsem s pristanišči Trst in Reka. Pogoj za nadaljni razvoj Luke Koper in večjo konkurenčnost je nedvomno izgradnja avtoceste do Kopra ter drugi tir proge Divača - Koper. Ugodno napoved za povečevanje pomorskega prevoza nakazuje kontejnerski transport (za leto 2005 59 milijonov TEUs), že v obdobju od 1980-1994 je bilo vidno povečanje kontejnerskega transporta za kar 144 % (Suykens, 1998).

Slovenija predstavlja ob izgrajeni in sodobni infrastrukturi strateško zelo ugodno pozicijo za države v zaledju, predvsem kot kombinacija kopnih koridorjev ter pomorskih poti. Ta se nanaša predvsem na Avstrijo, vzhodni del Švice, Nemčijo (Bavarsko), Češko, Madžarsko, Slovaško ter delno tudi na druge države, ki so geografsko bližje Sloveniji in severnojadranskim pristaniščem, a zaradi ugodnejše cene ter predvsem velike zanesljivosti gravitirajo k severnomorskim pristaniščem.

V obdobju od 1997-98 je potekalo preko severnomorskih poti približno 83-84 % češke prekomorske trgovine, 64-70 % slovaške, 30-31 % madžarske ter 55-61 % avstrijske prekomorske trgovine (Infrastructures and Ports Problems, 2001). Ta situacija lahko ob ustrezni infrastrukturi, kooperaciji in ustrezni ponudbi severnojadranskih pristanišč lahko spremeni obstoječe neugodno razmerje prevoznih poti.

Primerjava razdalj poti blaga preko severnojadranskih oziroma severnomorskih pristanišč namreč dokazuje smiselnejše gravitiranje prevoza blaga k severnojadranskim pristaniščem, jasno ob ustrezni kvaliteti storitev. Trditev je pomembna predvsem v prekomorskem trženju blaga v smeri Sueškega kanala, bližnjega ter daljnega Vzhoda.

Ob ustrezni transportni politiki, izgrajeni infrastrukturi ter sodelovanju in specializaciji severnojadranskih pristanišč lahko Luka Koper pridobi dodatni potencialni tovor zalednih držav ter z vstopom v EU pomemben položaj evropske luke. Ta položaj lahko Slovenijo uvrsti v del evropskega logističnega trga, kar posledično lahko vodi k vodilni logistični in distribucijski vlogi v jugovzhodni Evropi, ob izgrajenih koridorjih poveča prekomorski ter cestni tranzit ter omogoča pridobitev know-how pri evropskih partnerjih (Infrastructures and Ports Problems, 2001).

Tabela št. 6.1: Primerjava razdalj preko severnojadranskih oz. severnomorskih pristanišč za severni Jadran pomembnih glavnih mest gravitacijskih območij

	ČEZ SEVERNI JADRAN (KM)			ČEZ SEVERNO EVROPO (KM)			RAZLIKA V KM
SMER	CESTA	MORJE	SKUPAJ	CESTA	MORJE	SKUPAJ	
	487	1722	2209	1125	4036	5161	2952

Dunaj-Tunis							
Praga-Tunis	792	1722	2514	891	4036	4927	2413
Lj.-Tunis	120	1722	1842	1350	4036	5386	3544
Budimpešta-Tunis	630	1722	2352	1373	4036	5415	3063
Dunaj-Bombay	487	8067	8554	1125	11756	12881	4327
Praga-Bombay	792	8067	8859	891	11756	12647	3788
Lj.-Bombay	120	8067	8187	1350	11756	13106	4919
Budimpešta-Bombay	630	8067	8697	1379	11756	13135	4438
Dunaj-Sidney	487	17896	18383	1125	21585	22710	4327
Praga-Sidney	792	17896	18688	891	21585	22476	3788
Lj.-Sidney	120	17896	18016	1350	21585	22935	4919
Budimpešta-Sidney	630	17896	18526	1379	21585	22964	4438

Vir: Določitve potencialnega povpraševanja po pretvoru severnojadranskih pristanišč, 1995 str. 25.

Pomemben pa je tudi podatek, da mora biti ladijski prevoz vsaj za 35 % cenejši od drugih oblik transporta, če želi, da ostane konkurenčen, kar nedvomno zahteva kakovosten pristaniški menedžment (Documents COM (95) 317 final on the Development of Short Sea Shipping in Europe, 1995).

6.1.4. Priobalni transport – element modela

Priobalna plovba v Evropi potencialno zajema 67.000 km obale Evrope, saj je 60-70 % evropskih industrijskih centrov v radiju 150-200 km od obale, 25.000 km v sklopu notranjih vodnih poti, od tega pa je kar 12.000 km vodnih poti vključenih v trans - evropsko transportno mrežo (COM (95) 317 final: The Development of Short Sea Shipping, 1995). Nudi možnost povezave obrobni držav in otokov, prispeva k razvoju turizma ter kar 2,5 krat manj onesnažuje okolje kot cestni transport.

Priobalna plovba predstavlja vedno bolj konkurenčno obliko transporta v primerjavi s kopenskim transportom. Primerna je predvsem za plovbo vzdolž obale oziroma otokov, z okolju prijazno obliko pa zmanjšuje preobremenjenost cestnega transporta. Njen pomen je prikazan tudi v okviru izgradnje TEN omrežja, saj postajajo ravno pristanišča pomemben del TEN omrežja v okviru multimodalne mreže. EU približno 90 % trgovine s tretjimi državami opravi preko pristanišč, od tega 30 % znotraj Unije in prepelje preko 200 mio potnikov letno. Pomen severnega Jadrana se z odprtjem srednjeevropskih držav povečuje. Dodatno priobalne povezave ne vključujejo le evropska pristanišča, temveč se večja delež povezav s neevropskim Sredozemljem, Baltikom ter Črnim morjem (preko porečja Donave).

Akcijski program za promocijo priobalnega transporta poudarja sledeče elemente (Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure, 1997):

- Izboljšanje kvalitete in učinkovitosti priobalne plovbe, kamor sodi zmanjševanje zamud v pristaniščih kot posledica nezadostne infrastrukture ter dobra povezava pristanišč z zaledjem. V povprečju ladje preživijo 60 % časa v pristaniščih in 40 % časa na morju, to pa zagotovo ni racionalna izraba.

- Uvedena standardizacija, integracija, uporaba telematike ter vzpostavitev ustreznega informacijskega in upravljalnega sistema (MARIS - Maritime Information Society).
- Izboljšanje pristaniške infrastrukture in učinkov, kamor prištevamo izgradnjo zadostnih kapacitet, pri tem pa je prednost vodnega transporta v tem, da zahteva infrastrukturo le v pristaniščih in tako ne moremo govoriti o prenasičenosti kapacitet.

Priobalna plovba predstavlja mobilnost v povezavi z zahtevami okolja, pogoj učinkovitega funkcioniranja predstavlja sodobna pristaniška infrastruktura in povezave z zaledjem, zaviralni dejavnik pa so visoke pristaniške takse, ki so disproporcionalno visoke in predstavljajo od 70-80 % vseh stroškov storitev. Kljub omenjenim dejstvom je priobalna plovba v obdobju od 1990-1997 med posameznimi deli Evrope narasla za 23 %, delno tudi zaradi vojne na Balkanu, ki je presekala kopensko povezavo v smeri X. koridorja (Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure, 1997).

Navedena oblika prevoza lahko predstavlja alternativo prevozu preko Alp in Pirenejev v smislu zmanjševanja zgostitev cestnega transporta in nastanka ozkih grl, vodi k ekonomiji obsega, velike možnosti pa so tudi v kontejnerskem prevozu, kjer se delež prevoza v okviru priobalne plovbe povečuje, k porastu slednjega bo v prihodnje prispeval tudi sistem MARCO POLO¹⁶.

Po raziskavah (COM (95) 317 final: The Development of Short Sea Shipping, 1995) naj bi imelo kar 6 transportnih koridorjev možnost rasti v povezavi s priobalno plovbo. Kljub daljšim prevoznim potem v Evropi nudi zanimivo alternativo trajnostnega transporta, potencialne uporabnike pa je s kvaliteto potrebno prepričati o zanesljivosti, ki jo bo morala omenjena dejavnost nuditi. Priobalna plovba ima ob dobri železniški in cestni povezavi kot pogojih funkcioniranja lahko uspešno prihodnost, predvsem ob predpostavki, da naj bi se transport ob V. koridorju do leta 2010 povečal za kar 177 % (Kovačič, 2000, str. 4).

6.1.5. Letalski transport kot element modela

Najpomembnejše slovensko letališče je Ljubljana-Brnik, ki mora postati bolj dostopno iz vseh smeri države, to pa se lahko doseže z ustrezno železniško povezavo (Ljubljana - Brnik), ki naj bi tudi sicer konkurirala zračnemu transportu do razdalje 700 km. Predvideni potencial letališča Brnik naj bi bil po predvidevanjih 1,5-2 mio potnikov letno, pri čemer je po predvidevanjih pričakovati večje potniške tokove v smeri zahodne Evrope (Aerodrom Ljubljana, 2001).

Obstoječa letališča (Ljubljana, Maribor, Portorož) morajo biti regionalno uravnotežena, omogočati morajo zadovoljiv dostop, saj na ta način bistveno pridobivajo na konkurenčnosti glede na ostala bližnja obstoječa letališča (Trst, Graz, Zagreb). Rast letalskega transporta (5 % letno) povzroča v okolju in prostoru vedno večjo škodo, tako da bi bilo v slovenskem prostoru neracionalno povečevati število letališč.

V okviru letalskega transporta je poudarek na ravnotežju med rastjo letalskega transporta in okoljem. Več kot 50 % petdesetih največjih letališč Evrope ima na tleh že zasičenost

¹⁶ MARCO POLO predstavlja sistem, ki ima za cilj pobudo za intermodalni transport kot alternativo cestnemu transportu, dokler ne bi omenjeni transport postal komercialno donosen.

kapacitet (Documents COM (2001) 370), dodatno pa letalstvo ni dovolj integrirano v evropskem okolju za skupne akcije.

Letalski transport je v EU od leta 1980 dalje povprečno naraščal za 7,4 % letno, zamude so vse daljše, obremenjenost okolja vse večja in učinkovitost hitrosti kot prednosti vse manjša. V primeru Slovenije bi bilo z ustreznimi povezavami možno preusmeriti krajše letalske relacije s hitrimi železniškimi povezavami. Primer prikazuje zmanjšanje letov na relacijah Madrid - Sevilla (od 40 % na 13 %) zaradi uvedbe vlaka AVE (Alta Velocidad Espanola) ter Paris - Brussels (zmanjšanje za 15 %) z uvedbo hitrega vlaka Thalys (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

6.2. PROMETNA SUPRASTRUKTURA – ELEMENT MODELA

Prometna suprastruktura kot element modela zajema predvsem zahteve glede emisij izpušnih plinov, varnostne zahteve in tehnološko primernost vozil, kar je najbolj aktualno predvsem na področju tovornih vozil.

Motorizirani promet ima velik vpliv na kvaliteto zraka, ki v Sloveniji sicer še ne predstavlja pereč problem, vendar se ta problem pojavlja na globalni ravni. Odvisnost od nafte je v svetu še zmeraj 98 %, tako da se pospešeno iščejo alternativni viri energije. Zmanjševanje odvisnosti od naftnih derivatov sodobnih vozil v prihodnje lahko ugodno vpliva na kvaliteto okolja (Railways and Climatic Change, 1997).

Trajnostni transport zahteva preusmeritev od uporabe lastnega vozila k alternativnim oblikam prevoza, predvsem v smislu kvalitetnega, zanesljivega in udobnega javnega prevoza s sodobnimi vozili javnega potniškega prometa.

V primeru tovornega transporta lahko govorimo o zahtevah primernosti za kombinirani prevoz ter zahtevane manipulacijske operacije. V primeru železnice evropsko povezovanje zahteva železniške kompozicije, ki ustrezajo blagovnim zahtevam, zahtevam glede interoperabilnosti in hitrosti.

Pomemben dejavnik predstavlja varnost vozil, predvsem v cestnem in železniškem prevozu. Poudarek je predvsem na novem voznem parku, osveščanju voznikov glede prometne varnosti, restriktivnih ukrepov pri kršiteljih in v ustrezni zakonodaji. V pomorskem, priobalnem in letalskem transportu predstavljajo zahteve varnosti že pogoj poslovanja.

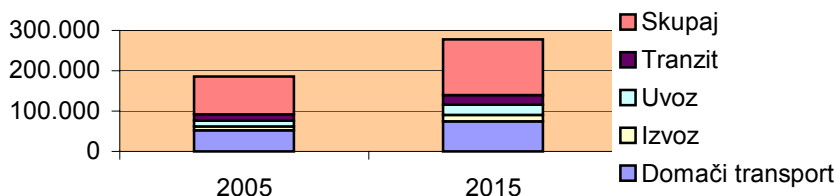
6.3. BLAGOVNI TOKOVI KOT ELEMENT MODELA

S porastom mednarodne trgovine trendi nakazujejo hitro povečevanje blagovnih tokov, ki bodo zahtevali upoštevanje in zagotavljanje trajnostnega razvoja. Intenzivnost blagovnih tokov zavisi predvsem od gospodarske situacije matične države ter tujih, tranzitnih držav, ki tokove tudi opredeljujejo. V situaciji umirjanja kriznih razmer na Balkanu predvidevam, da se bo stanje normaliziralo in postalo dolgoročno stabilno.

Analize v prihodnosti nakazujejo največji porast blagovnih tokov v smeri V. in in v manjši meri X. cestnega in železniškega koridorja. Ta koridorja bosta tudi prisiljena prenesti vse večje obremenitve. Vsak zamik pravočasne izgradnje bo zmanjševal konkurenčnost Slovenije kot kvalitetne tranzitne države in v najslabšem primeru se bodo blagovni tokovi

preusmerili na kvalitetnejše, vzporedne transportne poti, od koder bi jih težko privabili nazaj.

Graf št. 6.2.: Pričakovani razvoj rasti blagovnega transporta v Sloveniji za leti 2005 in 2015



Vir: Založnik A., Hribar I., Kodre P.: Napoved tokov v železniškem tovornem prometu do leta 2020, Ljubljana, 2000, str. 17.

Za izognitev tega najbolj pesimističnega scenarija se mora Slovenija zelo hitro odločiti, ali je izgradnja kvalitetne transportne infrastrukture njena prioriteta ali pa si lahko dovoli, da izpusti iz rok potencialne kvalitetne blagovne tokove. Pri tem kot prioriteto znova lahko poudarim V. in X. transportni koridor. Tudi porast in tranzit kombiniranega transporta je v veliki meri vezan na izgradnjo omenjenih dveh koridorjev, ki omogočata prevoz zadostne zmogljivosti.

Pomen in razvoj pomorskega transporta je vezan na sodobno infrastrukturo zaledja Luke Koper, ki bo v prihodnje Luki lahko omogočila uspešno poslovanje z državami, ki jim Luka strateško odgovarja, ali pa bo Luki onemogočeno enkratno pozicioniranje na hitro se razvijajočem trgu držav v tranziciji ter sosednjih zahodnoevropskih držav.

Pomemben položaj si Slovenija lahko pridobi tudi pri razvoju priobalne plovbe v potniškem in blagovnem prometu, predvsem s povečevanjem tokov v smeri zahod - vzhod preko Alp in Pirenejev, predpogoj pa je znova kvalitetna in sodobna zaledna kopenska infrastruktura.

6.4. POTNIŠKI TOKOVI - ELEMENT MODELA

Med potniškimi tokovi lahko analiziram predvidene trende dnevnih migracij, turizem (domači in tuji) ter tranzit potnikov v spremenjenih razmerah izgrajene moderne transportne infrastrukture. Pri tem obravnavam cestni, železniški, pomorski, priobalni in letalski potniški prevoz.

Enega največjih potniških tokov v državi predstavljajo t.i. dnevne migracije, ki predstavljajo dnevne selitve prebivalstva v oz. iz službe ter na šolanje. Z izboljšavami cestnega omrežja kot najbolj obremenjenega pri dnevnih migracijah se bo čas potovanja bistveno skrajšal, zaradi kvalitetne cestne mreže pa se po drugi strani pričakuje rast uporabe osebnega avtomobila. Velik delež dnevnih migracij gre nedvomno pripisati neustreznemu prostorskemu planiranju in majhni povezanosti potreb prebivalcev z ustrezno infrastrukturo.

Kljub načrtovani modernizaciji železnic je predvideno zmanjševanje železniškega potniškega prometa za nadaljnjih 6 %, vzrok je v počasnosti glede na cestni transport, potovalni čas je tudi do 75 % daljši kot v cestnem prevozu. V prihodnosti se tako pričakuje razlika med uporabo cestnega in železniškega transporta za kar 150 % (Napovedi prometa v prihodnje, 2002).

Pričakovan je nadaljni upad deleža javnega potniškega transporta, vendar se ob ustrezni promociji lahko poudari prednost javnega transporta v urbanem okolju. Urbani transport praktično nikjer po svetu ne krije stroškov (največ do tretjine z vozovnicami), vendar bi bili učinki ustreznega javnega sistema vidni v družbeno manjših stroških, znova je poudarek na eksternih stroških.

Enotni regionalni pristaniški sistem severnega Jadrana lahko postane v naslednjih desetletjih križišče mednarodnega pomorskega potniškega prometa, predvsem na področju križarjenj po Jadranu ter čarterskih linij. Pri tem bi bilo potrebno sodelovanje tako Slovenije kot tudi Italije. Pomembna dejavnost, vezana na razvoj turizma je tudi izgradnja visokokvalitetnih marin v Portorožu, Izoli ter v Kopru. Potencial potniškega prevoza je vezan predvsem na priobalno plovbo in manj na pomorske poti.

Letalski transport po predvidevanjih glede na kapacite in konkurenčnosti sosednjih letališč ne predstavlja potencial z izrednim povečanjem obsega.

Z izgradnjo sodobnih transportnih povezav, znova je poudarek na V in X, koridorju kot najbolj frekvenčnih transportnih poteh se bo pretok potnikov povečal, velik vpliv na povečevanje potniških tokov (in zmanjšanje zgolj tranzitiranja Slovenije) pa ima ustrezna turistična promocija, ki bi tuje potnike v državi zadržala dlje časa, s tem pa bi se tudi povečala potrošnja potnikov oziroma turistov v državi.

6.5. SODOBNE TRANSPORTNE TEHNOLOGIJE KOT ELEMENT MODELA

Povečevanje blagovne menjave v globalnem obsegu nedvomno izraža možnosti za večanje kombiniranega transporta na področju Evrope, omenjeno velja predvsem na daljših relacijah in pri večjih količinah blaga. Omenjena oblika transporta nudi celovitost ponudbe, zmanjšuje stroške delovne sile ter voznega parka, omogoča hiter pretok blaga (brez omejitev predpisanega časa vožnje), dviguje pa se konkurenčnost. Predpogoj ustreznega kombiniranega transporta predstavlja mednarodna standardizacija, dodatno pa še ustrezna promocija ter ustrezna transportna politika. V sodobnem času se pojavlja povezava kombiniranega ter letalskega prevoza kot ustrezna alternativa v evropskem prostoru. Do leta 2020 naj bi se kontejnerski prevoz kot najpomembnejša oblika kombiniranega transporta povečal na 100 milijonov TEUs, kot distribucijski centri pa prednjačijo z več kot 50 % celotnega pretovora severna pristanišča med Le Havrom in Hamburgom (Land Access to Sea Ports, 1998), vendar se delež Sredozemlja povečuje.

Izvajanje sodobnih transportnih tehnologij, predvsem kombiniranega transporta, zahteva sledeče:

- visoko transportno hitrost in čas dostave blaga,
- sodobno infrastrukturo in dodatno zahtevano opremo,
- sodoben mednarodno kompatibilen informacijski sistem,
- standardizirane tehnične značilnosti vlakov (osna obremenitev, teža, dolžina, hitrost...),

- izdelane minimalne standarde železniških prog (propustnost, modernizacija...) ter
- minimalne standarde za terminale ter infrastrukturne standarde.

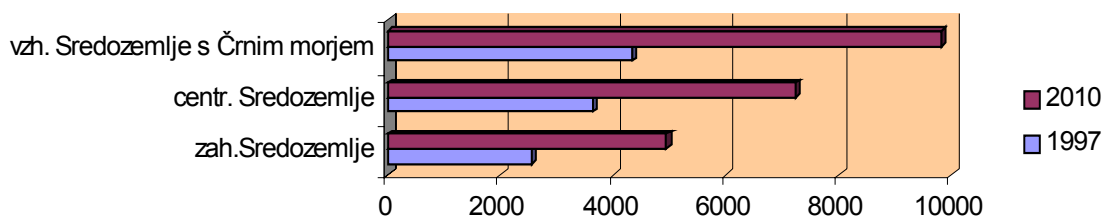
Med najpomembnejše logistične operatorje danes sodi predvsem Intercontainer – Interfrigo (ICF) s sedežem v Baslu, specializiran za mednarodni prevoz zabojnikov. Ustanovile so ga Evropske železnice. Med pomembnejše operatorje dodatno sodijo Kombiverkehr (Nemčija), Hupac (Švica), Okombi (Avstrija), Cemat (Italija), T.R.W (Belgija), Hungarokombi (Madžarska), v Sloveniji pa deluje že omenjena družba Adria Kombi.

V državah srednje in vzhodne Evrope je kombinirani transport slabše razvit tudi zaradi neizpolnjevanja zgoraj opredeljenih tehničnih pogojev kombiniranega transporta, vzpodbujanja tovrstnega prevoza je premalo, vidna so nesorazmerja v transportni dejavnosti in neizgrajene kapacitete. Ob modernizaciji transportne mreže, popolni harmonizaciji prometnih pravnih aktov (Evropski Sporazum) ter ostalih sprejetih ukrepov je pričakovati povečan pretok kombiniranega transporta tudi v omenjenih državah.

Razvoj kombiniranega transporta v Evropi je kljub rahli stagnaciji opazen in narašča predvsem na oziroma preko področij, kjer veljajo transportne tranzitne omejitve (Švica, Avstrija). Možno povečanje kombiniranega transporta je nakazano v smeri Nemčije, Madžarske ter v smeri bivše Jugoslavije (Slavonski Brod), iz Italije proti Madžarski. Za kvalitetno izvajanje omenjenega transporta bi bilo potrebno nakupiti oz. zakupiti zadovoljivo število kompatibilnih vagonov, ponuditi izgrajeno sodobno infrastrukturo ter standardizirati informacijsko tehnologijo.

Iz omenjenih najperspektivnejših smeri za kombinirani transport se lahko sklepa, da je delež potencialnega tovora (predvsem tranzita) usmerjen tudi preko slovenskega ozemlja, omenjena postavka velja predvsem za smer iz osrednje Evrope proti jugovzhodni Evropi. Pri tem imajo dodatno težo tudi severnojadranska pristanišča, vključno z Luko Koper (za blago v oz. iz Avstrije in Madžarske) in povečan obseg transporta na koridorjih. Predvsem zaradi teže, ki jo ima v kombiniranem prevozu Luka Koper, je v konceptu razvoja infrastrukture kombiniranega transporta Slovenije osrednji državni terminal za kombiniran blagovni promet lociran v Kopru. Možnosti za ugoden razvoj Kopra nakazujejo tudi napovedi pretovora kontejnerjev v obdobju do leta 2010.

Graf št.6.3: Napovedi pretovora kontejnerjev do leta 2010 (v tisoč TEU)



Vir: Suykens, 1998, str. 7.

Znatno povečanje pomorskega (multimodalnega) prevoza na področju Sredozemlja je posledica že omenjenega odpiranja trgov držav v tranziciji ter dinamičnega regionalnega

razvoja in gospodarske rasti, vključno s povečevanjem BDP in spremembo cargo blaga v kontejnerizirano standardno obliko.

Terminal v Kopru predstavlja primerno vozlišče glede na različne transportne tokove in temelji na povezovanju koprskega pristanišča in vozlišča železniških prog, cest in pomorskih poti različnih ravni, dodatno pa lahko ob ustrezni nadgradnji postane osrednji logistično –distribucijski terminal za severni Jadran in srednjeevropske države. Od leta 1980-1994 se je pomorski kontejnerski prevoz v Evropi namreč podvojil, v obdobju od 1994-2005 pa napovedi kažejo 98 % rast (Documents COM (2001) 370 final – White paper, 2001).

Drugi državni terminal je v Ljubljani kot v drugem pomembnem blagovnem vozlišču v državi (povezava cest, železnic in letališča), medregionalni pa v Mariboru. Vsi terminali so v skladu s standardi AGTC. Racionalizacija terminalov na tri centre bo po mnenju strokovnjakov optimalno zgostila tokove, povečala mednarodno konkurenčnost in ekonomično porazdelila razpoložljiva finančna sredstva (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 21).

Predvsem koprski terminal bi dobil pomembno vlogo na Jadranu s pravočasno izgradnjo avtoceste Koper – Ljubljana (nadgradnja oziroma nadgradnja V. koridorja) ter z izgradnjo drugega tira Divača – Koper in z dodatno povezavo severnojadranskih pristanišč Koper in Trst, kar lahko omogoča bistveno večjo konkurenčnost. Kvalitetni kopenski koridorji ter pomorske poti lahko zelo utrdijo strateški položaj Luke Koper, trendi pa še dodatno dokazujejo povečano uporabo morskih transportnih poti v Evropi tudi na krajših razdaljah (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 21).

Pomembno je pripomniti, da je za izvajanje kombiniranega transporta bistvenega pomena prav izgradnja sodobnih železniških povezav Slovenije, ki sodijo v okvir evropskega železniškega omrežja. Dodatni vzgib predstavljajo direktive EU, ki težijo k liberalizaciji v železniškem transportu.

Pomemben dejavnik predstavlja prevozna razdalja, saj se učinkovitost kombiniranega transporta pokaže šele pri razdaljah, daljših od 500 km. Sledi, da je razvoj kombiniranega transporta v Sloveniji vezan predvsem na mednarodne blagovne tokove v izvozu, uvozu ter tranzitu, to pa zahteva mednarodno harmonizacijo. Prednosti povečanega obsega kombiniranega transporta preko ozemlja Slovenije se lahko strne v nekaj pomembnih koristih:

- zmanjšanje okoljskih obremenitev s trajnostno naravnano vrsto transporta,
- zmanjšanje prenatrpanosti v cestnem transportu,
- večja prometna varnost,
- optimalen razvoj transporta v Sloveniji ter
- velika prednost pred cestnim transportom z vidika eksternih stroškov.

Tranzicijske države v kombiniranem transportu s povečevanjem transporta predstavljajo potencialne partnerje. Predpogoje pri tem predstavljajo usklajena in harmonizirana transportna zakonodaja, modernizirana infrastruktura ter ustrezno cenovno vrednotenje prevoznih storitev. Dodaten pogoj zagotovo predstavlja posamezna država, ki lahko pozitivno ali negativno vpliva na izbiro vrste transporta. Osveščanje držav je ena od nalog Evropske konference prometnih ministrov (ECMT), ki vzpodbuja večjo uporabo kombiniranega transporta na ozemlju Evrope.

6.6. NACIONALNI PROMETNI PRAVNI VIRI – ELEMENT MODELA

Slovenija pri pogajanjih glede pravne harmonizacije na področju transporta ni zahtevala prehodnega obdobja, tako da naj bi bili vsi zakoni s področja transporta predvideno usklajeni in sprejeti do 31.12.2002. Izjemo predstavljajo določila o izdajanju vozniških dovoljenj (Direktiva Sveta 91/439/EC), o opravljanju kontrol na mejah (Uredba Sveta 40/60/89/EC) in določila o priznavanju znaka države (Uredba Sveta 2411/98/EC). Slednje določbe bodo veljavne z dnem sprejema v EU.

Preverjanje usklajenosti slovenske zakonodaje z zakonodajo EU se je izvajala v okviru 9. Delovne skupine "transport", potekala pa je v Bruslju v letu 1989 (vseevropsko omrežje, zračni in pomorski prevoz, zunanje zadeve) ter v letu 1999 (cestni, kombinirani, železniški prevoz ter prevoz po notranjih plovnih vodah). Podporo sprejemu pravnega reda Unije je v letu 1999 potrdil tudi Državni zbor RS.

Pravna ureditev Slovenije trenutno še ni povsem usklajena s pravno ureditvijo EU, predstavlja pa nujni pogoj fizičnega in operativnega integriranja v EU. Slovenija se bo s harmonizacijo evropskega pravnega reda lahko intenzivneje vključila v transportne tokove in v informacijski sistem ter aktivno in konkurenčno posegala na trg prevoznih storitev.

6.7. INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE KOT ELEMENT MODELA

Prihodnost informacijske družbe sloni na znanju, se pravi v sposobnosti aktivnega in kreativnega sodelovanja v družbi, z omogočanjem hitrega komuniciranja, razvoja in novih idej, pri tem pa se poudarja, da so ljudje in know-how bistveni kapital sodobne Evrope (The Information Society: From Corfu to Dublin, 1996, str. 5). Proračunske omejitve v prihodnje ne bi smele predstavljati ovire razvoju in raziskavam na področju informacijske tehnologije, saj bi to vodilo k zmanjševanju bodočih evropskih konkurenčnih možnosti. Možnost dostopa do informacijske tehnologije bo kmalu postala pomembnejša od fizične bližine.

Telematične aplikacije prihodnosti predstavljajo pot k trajnostnemu razvoju, saj lahko v prihodnje zmanjšujejo zahteve v dodatne infrastrukturne investicije, znižujejo urbano zasičenost ter onesnaževanje okolja. Lahko se realizira predvsem v smislu zmanjševanja fizične mobilnosti s pomočjo telekonferenc in teledela.

Merjenje stopnje onesnaženosti okolja se bo v bodoče ob ustreznem vlaganju v razvoj in raziskave lahko kontroliralo s pomočjo prometnega menedžmenta in ob kritični stopnji omejilo pretok transporta. Informacijska tehnologija bo torej skušala zagotavljati možnosti povezovanja javnega interesa ter individualnega načina življenja.

EU poudarja velik pomen integriranja držav srednje in vzhodne Evrope v sodobne informacijske trende. V okviru približevanja tranzicijskih držav Uniji so le-te deležne pomoči s strani sklada PHARE, dodatni dialog o informacijski družbi pa je bil maja 1996 na Evro-mediteranski konferenci ter v Pragi septembra leta 1996 na EU - CEEC forumu.

Poudarek državam kandidatkam je dan v smeri povezovanja aktivnosti informacijske družbe ter pomoči razvoju informacijske infrastrukture. Sodelovanje med EU in tranzicijskimi državami omogoča nadaljne integriranje v smeri globalne ekonomije in je

izjemnega pomena. Razvoj informacijskih tehnologij se v transportu torej lahko razume kot doprinos k trajnostnemu razvoju, predvsem z zmanjševanjem nepotrebne fizične mobilnosti.

6.8. INTERNALIZACIJA EKSTERNIH STROŠKOV

Internalizacija eksternih stroškov predstavlja zahtevo po ekonomskem ovrednotenju stroškov, ki nastajajo v prevoznih dejavnostih. Glede na velik del izgubljenega potencialnega BDP v Sloveniji in sicer okrog 5 % (Simončič, 1996, str. 7), so ukrepi za pravično porazdelitev stroškov (internalizacijo stroškov) upravičeni.

Upoštevajoč dejstvo, da naj bi bili eksterni stroški v cestnem transportu bistveno višji od železniškega transporta, so razumljive težnje po preusmeritvi cestnega transporta na železnico. Omenjena sprememba naj bi ob ustrezni promociji ter osveščanju prebivalcev predstavljala osnovni pogoj za učinkovitejši prevozni sistem, ki bo pravičen do vseh udeležencev v prometu, hkrati pa bo ustrezna transportna politika predstavljala družbeno najbolj sprejemljivo trajnostno naravnost.

Slovenija bo morala dolgoročno ovrednotiti vse stroške, ki jih povzroča transport. Internalizacija stroškov mora namreč dajati prave informacije povzročiteljem oziroma jih vzpodbujati k dolgoročnemu boljšemu ravnanju (Simončič, 1996, str. 82).

6.9. INTELEKTUALNI KAPITAL – ELEMENT MODELA

Pomen intelektualnega kapitala kot najpomembnejšega kapitala prihodnosti postaja v družbi in gospodarstvu vse večji, pri tem pa se postavlja vprašanje, kako obstoječe ali potencialno znanje posameznika ovrednotiti in optimirati v smeri povečevanja ekonomskega učinka. Znanje (predvsem interdisciplinarno in multidisciplinarno) predstavlja vir informacij, ki se materializira v novih pojavnih oblikah in tehnikah kot protiutež vedno agresivnejši konkurenčnosti.

Razvoj intelektualnega kapitala predstavlja odgovornost sodobnega menedžmenta¹⁷, ki je sposoben spoznati in uporabiti kvaliteten intelektualni potencial kot pogoj učinkovitosti. Menedžment mora namreč oceniti, koliko delavec doprinese k novi vrednosti, za katero so kupci pripravljeni plačati.

Sodobno podjetje ne teži več k zbiranju materialnega in finančnega premoženja, temveč k informacijam in k znanju, katerega bistvo je znanstveno - raziskovalno delo. V treh oblikah intelektualnega kapitala (človeški, strukturni in relacijski) prihaja do medsebojnih sinergičnih učinkov, ki vrednost intelektualnega kapitala še povečujejo (Zelenika, 2002, str. 203).

Vse to se lahko implicira tudi na področje transportne dejavnosti, kjer izobraževanje kadrov poteka na dveh stopnjah in zajema:

¹⁷ Menedžment predstavlja proces dela z drugimi, ki temelji na izgradnji organizacijskih ciljev v sklopu učinkovite izrabe omejenih virov in zajema organiziranje, odločanje, planiranje, vodenje kadrov, komuniciranje, motiviranje, vodenje in kontroliranje (Kreiter: Management, 1989).

- prva stopnja zajema izobraževanje transportnih in prometnih menedžerjev (operativni transportni in prometni menedžerji, ki se izobražujejo na visokih strokovnih šolah) ter kreativnih transportnih menedžerjev kot ustvarjalcev konkurenčnih logističnih funkcij, ki se izobražujejo na fakultetah,
- druga stopnja pa obsega znanstveno izpopolnjevanje transportnih in prometnih menedžerjev.

Znanstvene poddiscipline v okviru transporta v celoti gledano zajemajo tehniko transporta in prometa, tehnologijo transporta in prometa, organizacijo in ekonomiko transporta in prometa ter transportno in prometno pravo (Zelenika, 2002, str. 209).

V sodobnem času je izrednega pomena izpostavljenost specializiranega znanja v povezavi s komplementarnim in interdisciplinarnim znanjem. Razvoj intelektualnega potenciala za razvoj gospodarstva je izrednega pomena, njegov doprinos k ustvarjanju razvoja pa se lahko kvantitativno izmeri v obliki koeficienta uspešnosti, ki je razmerje med poslovnim učinkom ter intelektualnim kapitalom (Zekić, 2000, str. 154). V povezavi z ostalimi kazalci lahko da jasno sliko o učinku intelektualnega kapitala kot vedno bolj pomembnega dejavnika v družbi, ki pa povsod še ni pravilno ovrednoten.

6.10. OSTALI DEJAVNIKI KOT REZULTAT VPLIVA VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

6.10.1. Sekundarne prometne dejavnosti

Z vstopom v Evropsko unijo se bodo sekundarne dejavnosti kot so špedicije, carinske službe ter veterinarske in fitosanitarne službe na sedanjih zahodnih mejah ukinile, saj bo Slovenija avtomatično prešla v okvir notranjega trga brez mejnih točk.

Vloga špedicij se v zadnjih letih izredno spreminja, pri tem ima pomembno vlogo informacijska tehnologija, ki zahteva od špediterjev prilagajanje ter dodatne logistične storitve. Špedicije po eni strani niso več fizično vezane (EDI), po drugi strani pa se pojavljajo vedno večji konkurenčni pritiski, katerim je kos le informacijsko usposobljena špedicijska služba. Hitro prilagajanje je bistven pogoj obstanka velikega dela špedicij, pri čemer se majhne špedicije lahko prilagodijo in konkurirajo velikim le s kvalitetnimi, specializiranimi storitvami. V primeru Slovenije bo špedicijskim službam zadal močan udarec vstop v EU, saj bo Slovenija postala del skupnega trga, posledica pa bo izguba poslov, ki se nanašajo na carinsko posredovanje.

Z vstopom v EU bodo tudi carinske službe izgubile svojo funkcijo, saj bo Slovenija postala del notranjega trga na mejah z Avstrijo in Italijo, svojo vlogo bo obdržala le na meji s Hrvaško ter z Madžarsko, dokler le-ti ne bosta postali članici integracije. Ista situacija bo sledila na zahodnih mejah (Italija, Avstrija) za funkcioniranje veterinarskih in fitosanitarnih služb. Razvojna možnost carinskih služb se pojavlja v Kopru pri carinjenju prekomorskega blaga.

Želja Slovenije v zvezi z distribucijskimi centri in terminali je vezana na dvig konkurenčnosti kombiniranega transporta, ki bi enakomerneje vplival na obremenjenost prometnega sistema Slovenije in s tem tudi na gospodarsko konkurenčnost države.

Kvalitetni logistični centri ne smejo biti razpršeni, saj bi obremenjevali transportne poti in negativno vplivali na gospodarstvo. Koncentrirani naj bi bili na treh lokacijah (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 1996):

- Koper - predstavljal naj bi pomembno severnojadransko pristanišče ter cestno in železniško vozlišče z velikimi kapacitetami ob pravočasno izgrajeni infrastrukturi.
- Ljubljana - predstavljala naj bi terminal za kombinirani transport državnega pomena s cestnimi, železniškimi in letalskimi povezavami ter
- Maribor - predstavljal naj bi terminal kot potencialni pogoj razvoja intermodalnega terminala makroregionalnega značaja.

Terminali carinskih skladišč bodo z vstopom v EU izgubili svojo funkcijo, ravno tako carinske cone na zahodnih mejah.

Zavarovalnice bodo še naprej opravljale pomembno vlogo v transportni dejavnosti. Obseg mednarodne trgovine se namreč neprenehoma povečuje, s tem pa tudi potreba po zavarovanju rizikov z različnimi oblikami kritja tveganja. Z liberalizacijo storitev bo poleg slovenskih zavarovalnic delovanje dovoljeno tudi tujim zavarovalnim institucijam, kar bo nedvomno povečalo konkurenčnost med njimi, posledično pa se bo dvignila kvaliteta in raznolikost zavarovanja.

6.10.2. Okoljevarstveni dejavniki

Projekcije transportnih trendov v prihodnosti zajemajo ocene transportnih količin, načinov transporta in analizo bistvenih okoljevarstvenih učinkov glede na povečanje transporta, učinke tople grede, hrupa ter izrabe površin.

Za slednja dva dejavnika se zaradi nezanesljivih podatkov učinek lahko le delno analizira, pri tem je pomembno, da je potrebno za trajnostno transportno prihodnost sodelovati na lokalnem, nacionalnem in globalnem nivoju istočasno.

Za Slovenijo omenjena usmeritev pomeni zahtevo po preusmeritvi tranzitnega (kot pglavitnega) transportnega toka s cestnega na železniški transport, vzporedno pa zahtevo po izgradnji ustrezne infrastrukture za omenjeno vrsto transporta (terminali) in sprejetje skupne transportne politke EU.

Med instrumente za podporo infrastrukturnim projektom na področju transporta in okolja sodi ISPA (Instrument for Structural Policies for pre - Accession). ISPA naj bi v prihodnje prispevala sredstva za izgradnjo železnic, cest, pristanišč in letališč na področju držav v tranziciji, pri tem pa bo upoštevala zahteve po trajnostnem razvoju in spremembe v načinu transporta v prihodnje. Prednostni projekti financiranja morajo biti torej okolju prijazni, pri tem pa morajo prispevati k zagotovitvi dobrih povezav med TEN ter opredeljenimi cestnimi in železniškimi kretskimi (PAN) koridorji.

Proračun ISPE za leto 2001 (1.058 mio EURO) je mišljen kot fond za okoljevarstvene in transportne projekte, od skupne vsote pa naj bi Sloveniji pripadlo od 1-2 % glede na postavljene kriterije (prebivalstvo, površina ter BDP/prebivalca). Projekti, vezani na izboljšavo železniških povezav, zajemajo po načrtu več kot 50 % proračuna, kar je v skladu s sodobno transportno politiko (ISPA Report 2000, 2001).

Slovenija je v letu 1993 sprejela okoljevarstveno zakonodajo, kar je predstavljalo pogoj trajnostnega razvoja in ciljev v prihodnosti. Omenjena zakonodaja je utemeljena predvsem s predvidenim naraščanjem transporta preko Slovenije, s tem pa se naj bi v prihodnje povečevali tudi negativni vplivi na okolje. Pri tem so bila sprejela sledeča načela (Strategic Environmental Assessment Study of Transport Policy, 1996):

- povzročanje čim manjših sprememb v okolju,
- povzročanje čim manjšega okoljevarstvenega tveganja,
- minimiziranje porabe prostora, materialov in energije v okviru izgradnje in proizvodnje ter
- vzpodbujanje recikliranja ter zažiganja odpadkov.

Slovenija sodeluje v večstranskih študijah trajnostnega transporta, zlasti v okviru Srednjeevropske pobude (CEI) in Alpske konvencije. Na pobudo EU Slovenija sodeluje v transevropskem projektu INTERREG, ki spodbuja učinkovit in trajnosten prevozni sistem.

V letu 1995 je slovenski Parlament sprejel Strategijo ekonomskega razvoja, kjer so bili postavljeni osnovni okoljevarstveni cilji. Velik poudarek te strategije je namenjen javnemu prevozu ter preusmeritvi mednarodnega tranzita iz cest na železnico. Strošek te strategije naj bi znašal okrog 1,5 % BDP letno. Realizacija trajnostnega prevoza zahteva namreč kompromise, saj zmanjševanje škodljivih vplivov na okolje pač ni združljivo z nekontrolirano rastjo transporta. Potrebno je opredeliti in ovrednotiti potrebna sredstva s potencialnimi okoljevarstvenimi koristmi. Za ocenitev možnih okoljevarstvenih vplivov zaradi spremenjenih pogojev odvijanja prometa je Slovenija izdelala t.i. »Transport Master Plan« (TMP) ter »Strateško študijo okoljevarstvene ocene« (SEA), financirano s strani EU.

Emisije CO₂ so se v Sloveniji po osamosvojitvi zmanjšale, po letu 1992 pa so znova začele naraščati, tako da so se v obdobju od 1986-1996 v cestnem motornem prometu povečale kar za 110 %. Zmanjševanje emisij bi morala Slovenija pospeševati predvsem z zmanjševanjem uporabe osebnih vozil v urbanih središčih ter z uravnoteženim regionalnim razvojem. Glede na dejstvo, da se približno 50-60 % vseh voženj z osebnim vozilom opravi v okviru 7 km, bi se ob primerni infrastrukturi lahko povečal obseg alternativnih načinov prevoza (Strategija in kratkoročni akcijski načrt zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v Sloveniji, 2001).

Strategija o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov (sprejeta 17.11.2000), temelji na Nacionalnem programu varstva okolja. Kljub težnjam po izpolnitvi obveze po zmanjšanju bo Slovenija to težko dosegla.

Slovenska zakonodaja v tem trenutku še ne omogoča realizacije večine nalog trajnostnega razvoja; ni zakonskih možnosti za enotno obravnavanje različnih prevoznih panog v prevozih mestnih aglomeracij, ni niti skupnega planiranja in financiranja regionalnih projektov v mestnih aglomeracijah, ki obsegajo območje večjega števila občin. Predlog resolucije o prometni politiki Slovenije (Poročevalec DZ RS št. 6, januar 1998) omenjenih nalog ne omenja.

Tudi v prenosu tovora iz cest na železnico smo lahko priča le načelnim idejam. Vendar pa to ni primer le v Sloveniji. Tudi uspehi EU na tem področju so zaenkrat še majhni. Predlogi o internalizaciji eksternih stroškov so še vedno le ideja, ki pa kljub dolgoročnosti rezultatov sploh še ni uspela dobiti končno obliko. Ne smemo pozabiti, da so za večino notranjih prevozov v državi relacije prekratke za uporabo železnice, večina trgov v

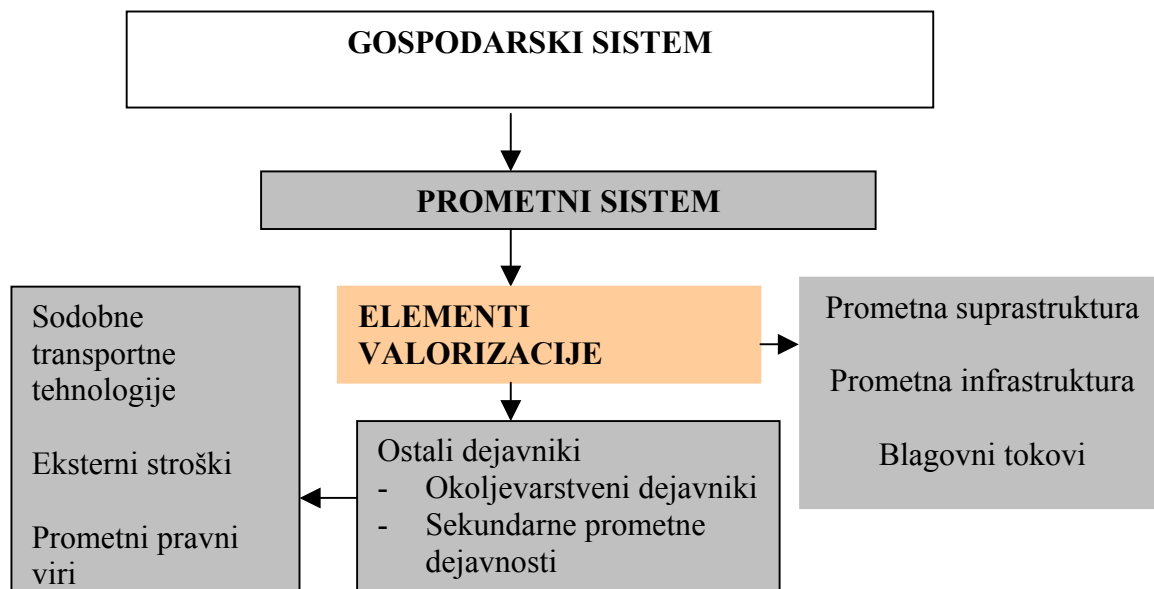
slovenski zunanji trgovini pa je v neposredni bližini (Bavarska in sosednje države ali pokrajine), kar prenos tovora iz ceste na železnico dodatno otežuje.

6.11. UNIVERZALNI MODEL VALORIZACIJE PAN - EVROPSKIH KORIDORJEV V FUNKCIJI VKLJUČEVANJA SLOVENIJE V EVROPSKI GOSPODARSKI IN PROMETNI SISTEM

Univerzalni model valorizacije PAN - evropskih koridorjev predstavlja splošni model, kjer z raziskavo relevantnih elementov modela lahko ugotovim vpliv omenjenih koridorjev na bodoče vključevanje Slovenije v mednarodne prometne in gospodarske tokove. Transportni sistem predstavlja namreč del gospodarskega sistema kot temeljnega sistema v družbi.

Med pomembne elemente valorizacije, važne za učinkovito in aktivno vključevanje Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem sem vključila vpliv prometne infrastrukture, prometne suprastrukture, blagovne tokove, potniške tokove, sodobne transportne tehnologije, prometne pravne vire, eksterne stroške, informacijsko tehnologijo ter ostale dejavnike kot rezultat vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem.

Shema 6.1: Transportni sistem v okviru gospodarskega sistema



V nadaljevanju so prikazane in poudarjene bistvene lastnosti posameznih elementov sistema, ki s svojim vplivom in vključevanjem v model lahko pozitivno učinkujejo na valorizacijo modela in njegovo optimizacijo v Sloveniji.

Prometna infrastruktura predstavlja nedvomno enega najpomembnejših elementov valorizacije PAN - evropskih koridorjev pri vključevanju Slovenije v mednarodne prometne in gospodarske tokove. Med prioritete infrastrukturne projekte Slovenije sodi izgradnja V. in X. koridorja, ki sodita v sklop povezave zahodne Evrope s srednjo in vzhodno Evropo v enotno transportno mrežo. Cestni in železniški transport namreč hitro naraščata, cesta prednjači z 68 % vsega prepeljanega blaga, sledi železnica z 31 % vsega

prepeljanega blaga (v 1999). Modernizacija infrastrukture je torej nujno potrebna (SURs, 2000).

Blagovni tokovi se najbolj povečujejo na V. koridorju, z manjšo intenzivnostjo tudi na X. koridorju, skupaj oba koridorja tvorita 65 % vsega transporta v Sloveniji, pri čemer izgrajena koridorja po analizah sodeč nakazujeta možnost povečanja deleža kombiniranega transporta (do leta 2004 na 22 %). Velika je povezava V. koridorja in razvojnimi možnostmi Luke Koper, katere prihodki že danes dosegajo 10 % BDP države (Rakar, 2000, str. 37).

Organizacije TINA (Tina Prozess, 2002) je v svoji raziskavi predvidela za železniški transport v letu 2005 na relaciji Ljubljana - Hodoš (V. koridor) preko 80 vlakov dnevno, v letu 2010 pa enako številčno povečanje predvideno tudi na X. koridorju. V letu 2005 je povečanje (preko 20.000 vozil dnevno) razvidno za celotni V. cestni koridor, v letu 2010 na delu X. cestnega koridorja (Jesenice - Ljubljana od 15.000 - 20.000 vozil dnevno). Za leto 2015 prognoze TINA predvidevajo več kot 20.000 vozil dnevno na celotnem V. kot tudi na X. koridorju preko ozemlja Slovenije. Analize znova potrjujejo zahteve po hitri izgradnji najbolj obremenjenih transportnih poti, ki bodo na Slovenijo ugodno vplivali v gospodarskem in prometnem smislu. Poudarek je na izgradnji cestnih in železniških povezav. Ob izgrajeni infrastrukturi se kažejo možnosti tudi za bistveno večjo izrabo pomorskih poti in priobalne plovbe. Pogoj uspešnega delovanja slednjih (ekološko ustreznih) je izgradnja predhodno omenjene cestne in železniške infrastrukture.

Prometna suprastruktura predstavlja naslednji pomemben dejavnik, ki se večinoma navezuje na zmanjševanje socialnih stroškov, predvsem nesreč, onesnaževanja okolja in na ustrezno tehnološko opremljenost vozil. Pojavlja se zahteva po večanju deleža železnice in promoviranju večje uporabe javnih transportnih sredstev v osebni potniški transportu. Ustrezno javno prevozno sredstvo mora odgovarjati udobju in prevoznemu času lastnega prevoza. Tega uporablja kar 80 % vseh zaposlenih v državi za prevoz na delo (Urbančič, 2001, str. 14).

V prihodnje je za Slovenijo pomembna modernizacija vozil, cestnih ter interoperabilnih v železniškem transportu, vključno z dodatno transportno mehanizacijo, ki omogoča manipulacijo blaga ter delovanje distribucijskih in blagovnih centrov. Omenjeni dejavniki bodo ob modernizaciji kot pogoju zagotavljali kvaliteten in konkurenčen prevoz na ozemlju Slovenije ter privabili dodatne tokove.

Blagovni tokovi so pogoj izgradnje PAN - evropskih koridorjev. Za izgradnjo le-teh je zahtevan vsaj 10 % delež mednarodnih transportnih tokov. V Sloveniji večina blagovnih tokov poteka po cesti, tokovi se povečujejo, kar znova utemeljuje izgradnjo cest, po drugi strani izgradnja železniške infrastrukture nudi možnost preusmeritve blaga iz ceste na železnico. Dnevno je z vsemi oblikami transporta po Sloveniji prepeljanih preko 72.000 ton raznovrstnega blaga. Notranji transport se izvaja predvsem po cesti, mednarodni vključuje večji delež železnice (predvsem tranzit) in vodnih poti. Z večanjem ekonomske aktivnosti je pričakovati še močnejše tokove blaga, predvsem v razvijajočih se tranzicijskih državah, vse to pa zahteva izgradnjo kvalitetnih transportnih poti (Splošno o prometu in prometnicah v RS, 2002).

Potniški tokovi so večinoma vezani na osebni potniški transport pri dnevnih migracijah z majhno zasedenostjo vozil (povprečno 1,3 oseba na vozilo), krajevni javni transport pa se izvaja večinoma po cesti, delež železnice je le 9 %. V urbanih naseljih je potrebno z

ustrezno politiko povečati delež javnega transporta, v medkrajevnem prevozu pa se lahko z izgradnjo in modernizacijo oziroma vitalizacijo železniških prog in vozlišč izboljša pretočnost, zmanjša ozka grla in realizira sonaravne oblike transporta (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001) .

Sodobne transportne tehnologije predstavljajo transport prihodnosti, ki sloni na sonaravnem razvoju, ki vključuje transportne oblike, ki ne onesnažujejo okolja oziroma minimizirajo škodljive učinke transporta na okolje. V transportu gre predvsem za uvajanje kombiniranega ter multimodalnega transporta, ki za svoje delovanje zahteva sodobno infrastrukturo ter suprastrukturo. V primeru Slovenije znova lahko govorim o neizdelani železniški infrastrukturi kot dejavniku zaostajanja celovitejšega izvajanja kombiniranega transporta. Slovenija kot izrazito tranzitna država bi morala izražati interes za povečevanjem deleža kombiniranega transporta, tako z ekološkega kot tudi varnostnega vidika.

Vedno večji del tovora v svetu se kontejnerizira, do leta 2020 po predvidevanjih 100 mio TEU (Sykens, 1998). V veliki meri kot distribucijski centri nastopajo pristanišča in velika vozlišča. Slovenija s svojo pomorsko lego (Luka Koper) in tranzitnim položajem ustreza pogojem za razvoj kombiniranega transporta, bistvene so znova ustrezne transportne povezave, kvalitetna infrastruktura ter suprastruktura.

Kljub optimistični rasti transporta se lahko širši razmah sodobnih prevoznih tehnologij v prihodnosti doseže le z zagotavljanjem nepretrgane prevozne verige, s povezavo komplementarnih dejavnosti ter s prizadevanjem nacionalnih transportnih politik.

Prometni pravni viri v obliki skupne transportne politike predstavljajo predpogoj delovanja notranjega trga. Opredeljujejo pogoje in zahteve s strani varnosti, harmonizacije, uvajanja sodobnih transportnih tehnologij in poslovanja na področju transporta. Pravna ureditev, ki je harmonizirana z zakonodajo EU zagotavlja konkurenčno delovanje na področju prevoznih storitev, izraža pa tudi zahtevo po izgradnji ustrezne transportne infrastrukture (PAN - evropski koridorji), ki bo konkurenčna infrastrukturi EU.

Eksterni stroški predstavljajo že omenjene stroške onesnaževanja okolja, zasičenosti prometa, stroške prometnih nesreč in hrup, pri čemer je 90 % stroškov posledica cestnega prevoza. Eksterni stroški v Sloveniji obsegajo 5 % BDP letno (Simončič, 1996, str.7), torej bistveno več, kot se naj bi se letno namenjalo za izgradnjo infrastrukture v tranzicijskih državah. Sklepam lahko, da ustrezna porazdelitev transportnih oblik z izgradnjo sodobnih transportnih poti zmanjšuje ozka grla, zmanjšuje prometne nesreče in onesnaževanje, to pa rezultira v manjših eksternih stroških in v večjem družbenem bogastvu.

Informacijska tehnologija kot najhitrejša dejavnost z letno rastjo več kot 8% (Documents COM (96) 295 final. Information Society, 1996) predstavlja pogoj konkurenčnega transportnega poslovanja sodobnega časa. Omogoča hitro in sodobno poslovanje brez fizične prisotnosti in kvaliteten prometni menedžment, kar optimalno in direktno vpliva na količino transportnih tokov v državi, ki je vključena v informacijsko tehnologijo.

Intelektualni kapital je v sodobnem času gonilna sila uspešnega gospodarstva. Predstavlja konkurenčno prednost v poslovanju, pri tem pa je dan poudarek na nenehnem izobraževanju in izpopolnjevanju kadrov. Na področju transportne dejavnosti je potrebno posvetiti pozornost izobraževanju transportnih in prometnih menedžerjev ter kreativnih transportnih menedžerjev, ki lahko s svojim znanjem in sposobnostmi doprinesejo h

kvalitetnemu in optimalnemu transportnemu procesu. Čim bolj učinkoviti in strokovno podkovani strokovnjaki so za bodoče vključevanje Slovenije v mednarodne prometne in gospodarske tokove izrednega pomena, saj lahko bistveno pripomorejo k predvidevanju in usmerjanju zaželenih transportnih tokov.

Ostali dejavniki kot so špedicije, zavarovalnice, distribucijski terminali in carinske cone predstavljajo obstranske dejavnosti, brez katerih sodoben pretok blaga ne more tekoče potekati. Omogočajo hiter pretok blaga, ustrezno skladiščenje in pretovorne manipulacije, zavarovanje, urejanje ustrezne dokumentacije in podobne aktivnosti, od katerih lahko zavisita kvaliteta in hitrost pretoka blaga. Vse to pa predstavlja za prevoznike bistvo odločitve za izbiro ustrezne in primerne transportne poti.

Shema 6.2 : Univerzalni model valorizacije PAN-evropskih koridorjev za Slovenijo

SEDANJE STANJE TRANSPORTA V SLOVENIJI

- **PROMETNA INFRASTRUKTURA.** *Neučinkovita transportna infrastruktura, ki pogojuje ozka grla, onesnaževanje, socialne stroške ter neuravnoteženost prevoznih oblik in javnega prevoza. Situacija rezultira v nekonkurenčnih pogojih slovenskega transporta.*
- **PROMETNA SUPRASTRUKTURA.** Cestna vozila terjajo posodobitev, predvsem na ekološkem in tehničnem področju, v železniškem transportu se pojavlja zahteva po interoperabilnosti, kar omogoča večji delež kombiniranega transporta.
- **SODOBNE TEHNOLOGIJE** so premalo izrabljene (predvsem kombinirani/multimodalni transport), predvsem zaradi neizgrajene in tehnično neustrezne infrastrukture. Takšna situacija omejuje konkurenčnost in večji delež sodobnih oblik transporta.
- **NACIONALNI PRAVNI VIRI** so le delno usklajeni ter v fazi usklajevanja. Z izjemami bo pravni red v cestnem, železniškem in kombiniranem transportu usklajen do 31.12.2002, saj Slovenija ni zahtevala prehodnega obdobja za področje transporta.
- **INFORMACIJSKA TEHNOLOGIJA** izkazuje nezadostno funkcioniranje integralno-informacijskega sistema v transportni dejavnosti, ta pa ne omogoča optimalnega in konkurenčnega poslovanja.
- **EKSTERNI STROŠKI** oziroma zaračunavanje le-teh med različnimi prevoznimi oblikami je neenakomerno in onemogoča konkurenčnost med posameznimi transportnimi oblikami.
- **INTELEKTUALNI KAPITAL** se ne izkorišča zadostno, kar za državo predstavlja izgubljanje vrednosti in kvalitete, premalo pa je dan poudarek multidisciplinarnemu in interdisciplinarnemu znanju.
- **OKOLJEVARSTVENA POLITIKA** je pasivna pri uvajanju okolju prijaznih oblik transporta. Posledica je povečanje emisij toplogrednih plinov v ozračju in prepočasno izvajanje strategij za zmanjševanje le-teh ter drugih okolju škodljivih dejavnikov.
- **SEKUNDARNE TRANSPORTNE DEJAVNOSTI** so premalo izkoriščene, predvsem distribucijski centri in terminali, ki predstavljajo večjo možnost za kombinirani transport in manipulacije.



BODOČE STANJE TRANSPORTA V SLOVENIJI Z IZGRAJENIMI KORIDORJI

- **PROMETNA INFRASTRUKTURA.** Sodobna, kvalitetna mreža cestnih, železniških in vodnih poti, povezana s PAN in TEN koridorji v enotno evropsko transportno mrežo.
- **PROMETNA SUPRASTRUKTURA** bo opremljena s sodobnim voznim parkom, ki dopušča interoperabilnost, povečuje varnost, zmanjšuje onesnaževanje okolja in socialne stroške.
- **SODOBNE TEHNOLOGIJE.** Omogočajo okolju prijazne oblike transporta, npr. kombinirani oz. multimodalni transport, velik obseg kontejnerizacije in optimalen razvoj transporta.
- **NACIONALNI PRAVNI VIRI.** Usklajeni bodo zagotavljali konkurenčno delovanje na področju prevoznih storitev v državah EU in ostalih državah, s katerimi Slovenija posluje.
- **INFORMACIJSKA TEHNOLOGIJA** bo omogočala hitro in sodobno poslovanje brez fizične prisotnosti in kvalitetni prometni menedžment za optimalni pretok transportnih tokov.
- **EKSTERNI STROŠKI.** Enakovredna porazdelitev stroškov na nosilce oziroma povzročitelje stroškov in vzpodbujanje k dolgoročnemu pokrivanju povzročenih stroškov.
- **INTELEKTUALNI KAPITAL.** Ustrezno izobraženi strokovnjaki bodo z znanjem sinergično vplivali na poslovni učinek in na celotno gospodarstvo.
- **OKOLJEVARSTVENA POLITIKA.** Uresničevanje izvajanja Nacionalnega programa varstva okolja in v okviru le-tega Strategije o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov.
- **SEKUNDARNE TRANSPORTNE DEJAVNOSTI.** Distribucijski centri in terminali bodo povečevali konkurenčnost kombiniranega transporta in pozitivno vplivali na konkurenčnost gospodarstva, pozitivno pa bodo delovali tudi špedicije in zavarovalnice.

Ugotovitve na podlagi vseh preučevanih elementov modela se lahko strnejo v moje sledeče trditve:

- Moderen, razvit in učinkovit slovenski prometni sistem, ki je vključen v PAN - evropske koridorje, lahko direktno in učinkovito vključi Slovenijo v evropski prometni in gospodarski sistem.
- Z ustrezno in strokovno raziskavo vloge transporta v Sloveniji lahko ugotovim trenutni prometni in gospodarski položaj Slovenije kot tudi možni prihodnji položaj Slovenije v okviru evropskega prometnega sistema in transportnih povezav.
- Z ugotovitvami ustreznih pogojev za kvaliteten prometni sistem Slovenije lahko postavim temelje za uspešen razvoj prometnega sistema v državi kot tudi za uspešno vključevanje Slovenije v evropske prometne in gospodarske tokove.
- Z raziskavo relevantnih elementov modela valorizacije PAN - evropskih koridorjev lahko ugotovimo vpliv omenjenih koridorjev za bodoče vključevanje Slovenije v mednarodne prometne in gospodarske tokove.
- Usklajen in celovit prometni sistem predstavlja enega pomembnejših pogojev učinkovitega vključevanja v PAN - evropske koridorje ter v učinkovit prometni ter gospodarski sistem Slovenije.
- Določitev pomena učinkovitega prometnega sistema v okviru PAN - evropskih koridorjev lahko ustrezno nakaže in vzpodbudi doseganje zastavljenih ciljev – učinkovitost prometnega in gospodarskega sistema.
- S preučevanjem elementov modela se lahko prikažejo prednosti in slabosti posameznih elementov, ki vplivajo na uspešnost vključevanja v PAN - evropske koridorje ter na bodoče prometne in gospodarske tokove, pri čemer se poudari trenutne negativne dejavnike, ki se jih lahko z bodočim delovanjem izloči.

Ob pričakovanih transportnih trendih v Sloveniji se v prihodnje lahko pričakuje povečevanje tako potniškega kot blagovnega transporta. Razvitost gospodarstva in motorizacije bosta po predvidevanjih kmalu dosegla trenutno raven evropskih držav, ki znaša 400 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev. Omenjeni trendi nakazujejo nadaljne zgostitve transportnih tokov, ki zahtevajo nujno nadgradnjo v predvidenem času, sicer se ne bo možno izogniti prometnim zamaškom in s tem naraščajočim dodatnim stroškom.

Pri prevozu blaga v notranjem prevozu zaradi kratkih razdalj železnica ne bo mogla več konkurirati cesti, tako da je predviden še nadaljni upad deleža železnice. Poudarek preusmeritve na železniški prevoz se kaže predvsem v mednarodnem prevozu, tranzitu ter predvsem v promociji kombiniranega transporta.

Kot idealen scenarij oblikovanja transportnega sistema Slovenije se končno lahko opredeli sledeče usmeritve (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001):

- vzpostavitev kvalitetnega, celostnega in integriranega prometnega sistema, ki zagotavlja ustrezno mobilnost prebivalstva Slovenije ter kvalitetne mednarodne povezave,
- zagotavljanje enakomerne obremenitve vseh oblik transporta Slovenije ob optimalni izkoriščenosti in dani prepustnosti,
- omogočanje vzpostavitve mreže logističnih in distribucijskih centrov ter prometno-političnih ukrepov pri podpori uvajanja kombiniranega transporta, ki je trajnostno naravnan, enakomerno obremenjuje ter vpliva na gospodarsko konkurenčnost.

Pri tem je posebnega pomena vzpodbujanje razvoja železnice in modernizacija le-te s ciljem zmanjševanja cestnih obremenitev. Ne smemo namreč pozabiti, da je Slovenija le ena izmed držav, ki ima tranzitne interese, država, ki bo nudila najbolj kvalitetne transportne povezave ter najbolj ustrezne prevozne ukrepe pa bo pritegnila največ transportnih tokov.

Transportni tokovi v smeri zahod-vzhod se vztrajno povečujejo, preko TEN - koridorjev poteka že 40 % cestnega tovora in 50 % železniškega tovora (Documents COM (2001) 370 final – White Paper, 2001). Pri tem je pomembno, da se zavedamo, da z isto ali večjo intenzivnostjo želijo svoj geostrateški položaj pri tranzitu izkoristiti tudi Italija, Avstrija, Madžarska ter Hrvaška. Slovenija glede na gospodarske značilnosti predstavlja majhno državo z izrazito zunanjetrgovinsko usmeritvijo. Uspešno in konkurenčno mednarodno poslovanje pa pogojujejo danes bolj kot kdajkoli sodobne in kvalitetne transportne poti, tem pa ne smemo pustiti, da nas obidejo.

7. SKLEP

Slovenija se je po osamosvojitvi v letu 1991 začela razvijati kot demokratična, v svet usmerjena država z željo približevanja uspešnim in razvitim državam Evrope. Gospodarske povezave bivše Jugoslavije so morala nadomestila nova, predvsem zahodnoevropska tržišča. Mednarodno okolje je postalo zahtevnejše, konkurenca se je povečala in obstanek na trgu so pogojevali številni novi dejavniki.

Uspešno in konkurenčno gospodarstvo posamezne države nakazuje ustrezna strategija in razvoj tistih dejavnosti, v katerih država predstavlja največje primerjalne prednosti. Za Slovenijo omenjeno predstavlja predvsem ugodna geografska lega, ki z modernimi in razvitimi transportnimi povezavami v bodoče lahko predstavlja možnost aktivnega vključevanja v Evropo v prometnem in posledično tudi v gospodarskem smislu. Približevanje Slovenije Evropi pogojuje želja po hitrejšem gospodarskem razvoju, omenjeno pa zahteva usklajenost trgovine ter ustreznih transportnih povezav. Namen Evropske unije po hitrejšem gospodarskem razvoju celotnega geografskega področja Evrope je nakazal plan izgradnje t.i. PAN - evropskih koridorjev, ki naj bi povezali transportne poti držav zahodne Evrope z državami srednje, vzhodne in jugovzhodne Evrope v enotno transportno mrežo, s tem pa bistveno povečali transportno in gospodarsko učinkovitost stare celine.

Slovenija je dobila mednarodno potrditev pomembnosti svoje geografske lege z vključitvijo v mrežo PAN- evropskih koridorjev, saj jo prečkata dva koridorja. Prvi, V. koridor zajema smer zahod - vzhod (smeri Kopra preko Ljubljane v smer Maribora), drugi, X. koridor pa poteka iz severovzhoda proti jugovzhodu (preko tunela Karavanke in Ljubljane v smer Zagreba). V okviru magistrskega dela predpostavljam, da ustrezne PAN - evropske povezave na področju Slovenije (V. in X. transportni koridor), ki vključujejo vse zahtevane dejavnike učinkovitosti, lahko pozitivno vplivajo na uspešnost slovenskega prometnega sistema, s tem pa tudi na gospodarski razvoj Slovenije.

Slovenija je leta 1993 sklenila Sporazum o sodelovanju med Evropsko gospodarsko skupnostjo in Slovenijo na področju transporta, sporazum je Slovenijo zavezal k aktivnemu sodelovanju na področju transporta, vključno z ukrepi za izboljšanje obstoječega stanja v državi. Gospodarska rast in obseg mednarodne menjave v Sloveniji ter v ostalih državah srednje in vzhodne Evrope se naglo zvišuje, omenjena aktivnost obremenjuje transportne poti in učinkovitost poslovanja na širšem področju Evrope. Intenzivnost transporta je največja na smereh V. in X. koridorja. Analiza stanja transporta v Sloveniji, ki jo navajam v magistrskem delu, vključno z opisom najpomembnejših dejavnikov uspešnosti transporta Slovenije trenutno nakazuje še veliko zaostajanje za razvitimi evropskimi državami.

Izredno velik problem predstavlja nesorazmerje transportnih oblik, saj se 68 % vsega blaga v Sloveniji prepelje s cestnim transportom in le 31 % po železnici. Delež pomorskega transporta je sorazmerno nizek, zračni transport zanemarljivo majhen. Delež cestnega transporta se vztrajno povečuje, delež železnice se niža, eksterni stroški pa se predvsem v cestnem transportu ne zaračunavajo v zahtevanem obsegu. Omenjeno stanje pogojuje negativne varnostne, okoljevarstvene in socialne posledice. Dodatno teži omenjenemu problemu lahko poda dejstvo, da se poleg domače transportne aktivnosti zelo povečuje delež tranzita, največ v smeri V. in X. transportnega koridorja. Približno 70 % vseh tujih vozil, ki Slovenijo prečkajo, je v tranzitu. Neenakomernost transportnih oblik in nesodobna transportna infrastruktura Sloveniji onemogoča vključevanje v sodobne transportne

tehnologije, kar je v nasprotju s težnjo evropskih držav glede trajnostne transportne politike.

Nacionalni načrt izgradnje avtocest se časovno odmika, s tem pa se manjšajo možnosti za pravočasno izgradnjo transportne mreže, ki bi omogočila zadovoljive kapacitete za naraščajoči pretok blaga ter potnikov, dodatno pa utrdila položaj Slovenije v geografskem in gospodarskem pomenu.

Premalo poudarka s strani države je deležen pomorski transport. Luka Koper predstavlja edino pomorsko pristanišče Slovenije z velikimi možnostmi za bodoči razvoj. Kljub slabi zaledni infrastrukturi (cestni in železniški) dosega prihodek pristanišča skoraj 10% BDP države, vendar preobremenjenost obstoječih transportnih poti zahteva izboljšave, sicer se bo konkurenčnost pristanišča ob zasičenosti kapacitet v bodoče slabšala. Omenjeno se nanaša predvsem na izgradnjo drugega tira proge Divača – Koper, saj približno 80 % luškega transporta poteka preko železnice.

Priobalna plovba kot alternativa cestnemu transportu predstavlja transportno obliko v skladu z zahtevami okolja. V Sloveniji žal trenutno še ne predstavlja prevozne možnosti, saj jo omejujeta neustrezna pristaniška infrastruktura in slabe povezave z zaledjem. Pri oceni letalskega transporta v Sloveniji se poudarja nezadosten potniški in blagovni pretok. Potrebno bi bilo izkoristiti dodatne tržne priložnosti, zviševati kakovost ter tehnično opremljenost letališč. Med oblikami potniških tokov v Sloveniji prevladuje prevoz z osebnim vozilom. Več kot tri četrtine vseh potovanj v državi je opravljenih z osebnim vozilom in le četrtina z javnim prevoznim sredstvom. Le 9% potniških potovanj se izvede po železnici. Praktično ni opaziti pomorskega potniškega prometa, razen v turistične namene v poletnih mesecih. Tudi letalski potniški promet igra v potniškem prometu majhno vlogo, tujski turizem ter tranzit potnikov pa zavirajo nekvaliteten transportne povezave. Največja intenzivnost blagovnih tokov je vidna na relaciji V. in X. koridorja, kar znova opozarja na preobremenjenost obstoječe infrastrukture na omenjenih smereh.

Pri stanju preostalih dejavnikov, pomembnih za analizo stanja transporta v Sloveniji ugotavljam, da slovenski pravni prometni viri še niso v celoti harmonizirani s pravnimi viri Evropske unije, informacijski sistemi še ne predstavljajo globalne povezanosti za večjo učinkovitost poslovanja, intelektualni kapital predstavlja bolj strošek kot konkurenčno prednost, reševanje okoljevarstvene problematike večinoma predstavljajo le ideje.

Rešitev obstoječih problemov nedvomno zahteva aktivnejšo in agresivnejšo transportno politiko, predvsem pa širši pogled na problematiko in prepoznavanje potencialnih prednosti za državo v prihodnosti. Ugotovitve magistrskega dela poudarjajo dejstvo, da moderen in sodoben transportni sistem Slovenije, vključno z relevantnimi elementi le-tega lahko vodi do uspešnega vključevanja Slovenije v evropski prometni in gospodarski sistem.

Osnovni element uspešnega vključevanja predstavlja brez dvoma sodobna, kvalitetna infrastruktura v Sloveniji, ki z izgrajenim V. X. železniškim in cestnim koridorjem (kot prioritarnim projektom) predstavlja nujen pogoj za vključitev Slovenije v PAN- evropsko in TEN transportno omrežje. Omenjeno stanje bo zagotavljalo enakomernejšo obremenitev vseh oblik transporta, večje vključevanje sodobnih transportnih tehnologij (predvsem kombinirani transport). Kljub pričakovanemu porastu cestnega transporta bo le-ta zaradi sodobnih smernic izgradnje okolju prijaznejši pretok blaga preko države bo hitrejši..

Ob dokončanju projekta avtocest naj bi Slovenija imela približno 700 km avtocest, od tega 30 km predorov in 60 km premostitvenih objektov. Po ocenah ter izvedenih analizah bo investicija bistveno izboljšala konkurenčnost slovenskega gospodarstva, in zmanjšala stroške prevoza. Dosegli bomo boljšo notranjo in mednarodno povezanost, s tem pa rast gospodarske aktivnosti in drugih, z mobilnostjo povezanih dejavnosti.

Na področju železniškega transporta lahko Slovenija z modernizacijo ter interoperabilnostjo svoje mreže doseže optimalno železniško infrastrukturo, navezavo na evropski sistem hitrih železnic, z izgrajenim V. in X. železniškim koridorjem pa predvsem preusmeritev dela cestnega transporta na železnico, večji delež kombiniranega transporta in s tem realizacijo trajnostne transportne politike.

Predvsem kombinirani transport predstavlja varnejšo in primernejšo obliko transporta. Z večjo udeležbo le-tega želijo evropske države preusmeriti transportne poti na vodne vire in manj obremenjujoče poti, ki bi bile glede na blagovne in potniške tokove v prihodnosti ustrežnejše. Omenjene tendence v transportu zahtevajo koordinacijo med državami ter usklajeno in skupno reševanje transportnih problemov, ki pestijo celotno Evropo.

Pomembno področje predstavlja internalizacija eksternih stroškov. Slovenija mora s svojo aktivno transportno politiko doseči pravilno ovrednotenje stroškov v transportu in porazdelitev le-teh na posamezne nosilce, saj bo le tako dosegla pravičen sistem in se približala trajnostni naravnosti v transportu.

Luka Koper lahko ob kvalitetno izgrajeni infrastrukturi zaledja postane pomembno pomorsko središče ter distribucijski center za Slovenijo in bližnje države brez dostopa na morja. Kontejnerski transport kot najpomembnejša oblika pomorskega transporta nakazuje očiten trend rasti, saj je samo v obdobju od 1980-1994 narasel za kar 144 %. Pogoj večjega deleža Luke Koper v pomorskem transportu je večja učinkovitost in specializacija in sodelovanje s severnojadranskimi pristanišči.

Med možne transportne oblike prihodnosti za Slovenijo lahko uvrstim priobalno plovbo. Ta oblika prevoza lahko predstavlja alternativo prevozu preko Alp in Pirenejev v smislu zmanjševanja zgostitev cestnega transporta in nastanka ozkih grl, vodi k ekonomiji obsega. Velike možnosti nudi tudi v kontejnerskem prevozu ter v razvoju turizma. Priobalna plovba je od leta 1990-1997 med posameznimi deli Evrope narasla kar za 23 %.

Pristaniški sistem Severnega Jadrana lahko postane v naslednjih desetletjih križišče mednarodnega pomorskega potniškega prometa, predvsem na področju križarjenj po Jadranu ter čarterskih linij. Pomembno dejavnost, vezano na razvoj kvalitetnega turizma predstavlja tudi izgradnja sodobnih marin v Portorožu, Izoli ter v Kopru.

Letalski transport v okviru letališča Brnik kot mednarodnega letališča zaradi bližine konkurenčnih letališč verjetno ne bo dosegel visoke rasti. Manjše dodatne blagovne in potniške tokove pa bi zagotovo pridobil z izboljšanjem dostopa do letališča glede na vse regije države.

Slovenija naj bi do konca leta 2002 uskladila praktično vse prometne pravne vire s pravnimi viri EU. Harmonizacija bo olajšala vključevanje v evropske transportne tokove ter večjo konkurenčnost Slovenije na področju transporta.

Sodoben razvoj informacijske tehnologije v Sloveniji lahko v prihodnosti dodatno vpliva k trajnostno naravnemu transportu z zmanjševanjem nepotrebne fizične prisotnosti ter z ustreznim usmerjanjem transportnih tokov. Pogoj predstavlja ustrezno usposobljen prometni menedžment.

Vedno pomembnejši element kvalitetnega razvoja vsake države predstavlja vrednotenje intelektualnega kapitala, ki bistveno povečuje ekonomski učinek države. S pozitivnim odnosom do znanja lahko Slovenija postane še konkurenčnejša na evropskem tržišču in skupaj z realiziranimi preostalimi dejavniki v sprejemljivem času postane uspešna, razvita evropska država.

Nakazane prednosti geografskega položaja Slovenije, slabosti obstoječega stanja transporta v državi in možne rešitve ter ustrezna transportna politika lahko usmerjajo k učinkovitemu in sodobnemu transportnemu sistemu Slovenije. Nudijo pogoje za učinkovito vključevanje v evropsko integracijo.

V sedanjem času igra transport s pripadajočo infrastrukturo vedno pomembnejšo vlogo v gospodarstvu. Vpliva tudi na učinkovito mednarodno trgovino, katere rast in uspešnost znatno zavisita tudi od mobilnosti produkcijskih faktorjev. Mobilnost omogočajo sodoben transport, enostavne mejne formalnosti ter učinkovitost operacij. Učinkovit transportni sistem deluje lokalno ter globalno, s tem pa zmanjšuje nesorazmerja med posameznimi državami, regijami oziroma področji. Učinkovit transportni sistem zmanjšuje stroške blaga, s tem se dviguje konkurenčnost in učinkovitost posameznega gospodarstva. Na ozemlju Evrope predstavlja sodoben transport, izgrajena in kvalitetna infrastruktura ter mednarodno sodelovanje pogoj uspešne transportne integracije med Evropsko unijo in državami srednje in vzhodne Evrope. To pa predstavlja tudi cilj Slovenije.

S predstavljenimi dejstvi, pomanjkljivosti sedanosti in možnosti v prihodnosti potrjujem v začetku postavljeno hipotezo magistrskega dela in sicer da je glede na dejstva o gospodarskem in prometnem sistemu Slovenije, o karakteristikah PAN – evropskih koridorjih in pomenu le-teh za Slovenijo možno predložiti model valorizacije PAN-evropskih koridorjev za Slovenijo.

Hipoteza potrjuje, da izgrajena transportna infrastruktura Slovenije (predvsem V. in X. koridor), vključno s pravilno ovrednotenimi, raziskanimi in usmerjenimi elementi modela lahko občutno deluje na uspešnost in učinkovitost slovenskega transporta ter na ugoden gospodarski razvoj.

8. LITERATURA

1. Agenda 2000 – For a stronger and Wider Union. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1997. 122 str.
2. Agenda 2000. Mnenje Komisije o prošnji Slovenije za članstvo v Evropski uniji. Bruselj: Evropska komisija, 1997. 100 str.
3. Assessing the Benefits of Transport. Paris: ECMT. OECD Publications. 2001. 214 str.
4. Cizelj, Bernard et al.: EU and Cross - border Regional Economic Cooperation - The Northern Adriatic Ports of Trieste, Koper and Rijeka. Ljubljana: Univerza v Ljubljani – Fakulteta za pomorstvo in promet, 2000. 145 str.
5. Conciliation Committee reaches Agreement on Port. Europe weekly. No. 160, February 1st. 2001 str. 11.
6. Crossroads runs up \$5bn bill: Financial Times. 11.7.2000, str. 37.
7. Ekonomska enciklopedija. Beograd: Privremena administracija.1994. 1368 str.
8. Hočevar Tone: Italija: Raziskovalec Tito Favaretto za Delo: Usodno pomemben koridor južno od Alp. Ljubljana, Delo, 9.5.2001, str.2.
9. Infrastructure and Ports Problems of the North Adriatic Area in the Framework of the EU's Eastern Enlargement. Trieste: ISDEE and Camera di Commercio Trieste, 2001. 118 str.
10. Kocbek Darja: Gradnja cest v letošnjem letu. Ljubljana, Delo, 18.2.2002, str. 1.
11. Kocbek Darja: Vzdrževanje cest. Ljubljana, Delo, 7.5.2002, str. 2.
12. Korajžija Nataša: Drugi tir pomembnejši. Ljubljana, Gospodarski vestnik, 14.9.2000, str. 26.
13. Korajžija Nataša: Umetno dihanje za deseti koridor. Ljubljana, Gospodarski vestnik, 17.12.2001, str. 32-33.
14. Kovačič Art: Premik glavnih prometnih osi. Ljubljana, Dnevnik, 4.5.2000, str. 4.
15. Križanič Franc, Oplotnik Žan: Učinkovitost investiranja v Sloveniji. Ljubljana: Ekonomski inštitut Pravne fakultete (Gospodarska gibanja št. 328), 2001, str. 29.
16. Networks for People and their Communities: Making the most of the Information Society in the EU. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 1996. 85 str.
17. Pavlin Cveto: Z državo se bo treba o marsičem pogajati. Ljubljana, Logistika in transport (Gospodarski vestnik), št. 3, 2001, str 8-10.
18. Petrovčič Jože: Avnoj, drugi tir. Ljubljana, Gospodarski vestnik, št. 36, 2000, str. 3.
19. Petrovčič Jože: Logični spoji. Ljubljana, Gospodarski vestnik, 4. 1. 2001, str.3.
20. Rakar Robert: Mišičevje na pristaniški hrbtenici. Ljubljana, Gospodarski vestnik, 23.3.2000, str. 37.
21. Plut Dušan: Okolje, prostor in poselitveni razvoj Slovenije. Ljubljana, Delo, SP, 18.8.2001, str. 9.
22. Railways and Climatic Change. Paris: UIC, 1997. 11 str.
23. Review of Alpine Traffic in the Period up to 2010. Europe Weekly, No. 29, 4.9.1998, str. 7.
24. Short Jack: Transport in the Balkan Region. Paris: International Road Congress for South Eastern Europe (IRF), 2000. 5 str.
25. Seminar on Railway Reform, Reconstruction and Competition. Beijing: CEMT, 28-29.1.2002, 23 str.
26. Simončič Marjan: Eksterni stroški transporta. Ljubljana: Inštitut za ekonomska raziskovanja, 1996. 84 str.

27. Suykens Ferdinand: EU Ports and Maritime Co-operation. Portorož, 1998. 12 str.
28. Steininger W. Karl: International Trade and Transport. Spatial Structure and Environmental Quality in a Global Economy. Cheltenham: Edward Elgar Editions. 2001, 149 str.
29. Šuligoj Boris: Bo drugi tir povozil čas? Ljubljana, Delo, 14.5.2001, str. 2.
30. Šuligoj Boris: Transport EU pod drobnogledom. Ljubljana, Delo, 11.2.2002, str. 4.
31. Urbančič Andreja: Trenutno je v Evropi največji grešnik promet. Ljubljana, Delo, SP, 16.5.2001, str. 4.
32. Waltritsch Marko: Hitra železnica do Ljubljane razburja duhove v Trst. Ljubljana, Finance, 22.12.1999, str. 7.
33. Waltritsch Marko: Nova proga med Trstom in Ljubljano po Vipavski dolini? Ljubljana, Finance, 13.3.2000, str. 5.
34. White Paper - The Future Development of the Common Transport Policy. Luxembourg: European Communities Commission, 1992. 448 str.
35. Zekić Zdravko: Logistički menedžment. Rijeka: Glosa d.o.o., 2000. 191 str.
36. Zelenika Ratko, Jakomin Livio: Suvremeni transportni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet, 1995. 333 str.
37. Zelenika Ratko: Međunarodna špedicija. Rijeka: Ekonomski fakultet, 1996. 584 str.
38. Zelenika Ratko: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela. Rijeka: Ekonomski fakultet, 1998. 781 str.
39. Zelenika Ratko: Prometni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet, 2001. 636 str.
40. Zupančič Samo: Valorizacija saobraćajnih pravaca kroz Sloveniju i u njenoj okolini s obzirom na savremene privredne uslove. Magistrsko delo. Ljubljana – Beograd: Ekonomska fakulteta Beograd. 1979. 216 str.
41. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 357 str.
42. Zupančič Samo: Vpliv liberalizacije trgovine s prevoznimi storitvami na vključevanje Slovenije v evropske gospodarske povezave. Doktorska disertacija. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 272 str.
43. Zupančič Samo: Ekonomika cestnega transporta. Ljubljana: Univerza v Ljubljani - Fakulteta za pomorstvo in promet, 2001. 114 str.

9. VIRI

44. Aerodrom Ljubljana. Ljubljana: Aerodrom Ljubljana, št.16, 2001. 34 str.
45. Akt o notifikaciji nasledstva - Mednarodne pogodbe (Ur. l. RS, št.15.13.november 1992)
46. Akt o potrditvi nasledstva glede konvencij, statusov in drugih mednarodnih sporazumov, ki predstavljajo akt o ustanovitvi mednarodnih organizacij (Ur l. RS, št. 35), 17.7. 1992.
47. Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru. Ljubljana: Ministrstvo za promet, 2001. 27 str.
48. Decision No. 1692/96/EC of the European Parliament and Council as regards Seaports, Inland Ports and Intermodal Terminals. Brussels: Commission of the European Communities, 1996, 7 str.
49. Declaration by the Second Pan-European Transport Conference. Crete, 1994. PE 203.975/ final. 29 str.
50. Documents COM (92) 494 final. The Future Development of the Common Transport Policy. Brussels. Commission of the European Communities, 1992, 193 str.
51. Documents COM (92) 231 final. Creation of a Trans-European Road Network. Brussels: Commission of the European Communities, 1992. 87 str.
52. Documents COM (95) 317 final on the Development of Short Sea Shipping in Europe. Commission of the European Communities. Brussels, 1995. 55 str
53. Documents COM (96) 678. Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure. Brussels: Commission of the European Communities, 1997. 38 str.
54. Documents COM (96), 295 final. Information Society: The New Emerging Priorities. Brussels: Commission of the European Communities, 1996, 14 str.
55. Documents COM (97), 678 final. Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure. Brussels: Commission of the European Communities, 1997, 40 str.
56. Documents COM (98) 716: The Common Transport Policy: Sustainable Mobility. Brussels: Commission of the European Communities, 1998, 7 str.
57. Documents COM (2000) 364: Towards a safer and more Competitive High-Quality Road Transport System in the Community. Brussels: Commission of the European Communities, 2000. 7 str.
58. Documents COM (2001)35 final: Reinforcing Quality Service in Sea Ports. Brussels: Commission of the European Communities, 2001. 12. str.
59. Documents COM (2001) 370 final: European Transport Policy for 2010: Time to Decide (White paper). Brussels: Commission of the European Communities. 2001, 124 str.
60. Dolgoročna projekcija blagovnih tokov po progovnih odsekih. Ljubljana: Prometni inštitut, 2000. Interno gradivo.
61. Določitev potencialnega povpraševanja po pretovoru severnojadranskih pristanišč. Trst: Agenzia Impeditoriale Operatori Marittimi, 1995. 87 str.
62. Europe on the Right Track - Transport Projects supported by the European Regional Development Fund and the Cohesion Fund. Brussels: European Commission, 2000. 35 str.
63. Ekonomsko ogledalo. Ljubljana, UMAR, letna številka 2000, št. 12, priloga str.18.
64. Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah - AGC (ur. l. RS - Mednarodne pogodbe, št. 9/92, Ur. l. RS št. 35/92).
65. Fact Sheets on the European Union. Brussels: European Parliament, 1998, str.148-157.

66. Future Development of the Common Transport Policy. Brussels: Commission of the European Communities, 1992. 121 str.
67. Uniting Europe. Bilateral Relations with the EU: Forty-three Euros for Supporting Cross-Border Cooperation between Slovenia and Italy. Uniting Europe Document No. 171-21/1-2002, str. 9-11.
68. Gradivo za tretjo vseevropsko prometno konferenco v Helsinkih. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze, 1997, 60 str.
69. Gradnja drugega tira med Koprom in Divačo: Drugi kongres o transportu, prometu in logistiki, Portorož, 2000, str. 1-4.
70. Green Paper – Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Brussels: European Parliament, 1992. 50 str.
71. Important Features of the Service Sector and Trade in Services in Transition Economies. Geneva: UN. TRADE/2001/1/Add. 2, 2001, str. 3-12.
72. Institutional and Technological Changes in Transport/Logistics Field. Geneva: UNCTAD/ TDE TIB, 1999, str. 1-15.
73. ISPA Report 2000. Brussels: European Commission, februar 2001. 24 str.
74. Interno gradivo organizacije Adria Kombi, 2001.
75. Interno gradivo DARS d.d. Ljubljana, 2000.
76. Interno gradivo Luke Koper. Koper, 2000.
77. Interna gradiva Slovenskih železnic, 1999, 2000.
78. Jesensko poročilo. Ljubljana: UMAR 2001, 175 str.
79. Land Access to Sea Ports. Paris: European Conference of Ministers of Transport (ECMT). Round Table 113, 1998. 5 str.
80. Letno poročilo. Ljubljana: Slovenske železnice, 2000, str. 15.
81. Luški glasnik. Koper: Luka Koper d.d., 2000, 7 str.
82. Nacionalni program razvoja železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13-610/1996).
83. Obremenitev mejnih prehodov v letu 2001. Ljubljana: Slovenske železnice, 2000. 89 str.
84. Official Journal of the European Communities. Brussels: European Commission, L 228. Volume 39, 1996. 9 str.
85. Okolje in prostor. Ljubljana: Bilten Ministrstva za okolje in prostor, nov. 2001, str. 4.
86. Pan - European Traffic Networks. Frankfurt: Deutsche Bahn AG, 1999. 26 str.
87. PHARE: Transport Infrastructure Investment Projects. Brussels: European Commission, 1998. 29 str.
88. Predlog resolucije o prometni politiki republike Slovenije. Poročevalec DZ RS 6 (1998).
89. Predlog zakona o urejanju prostora, Poročevalec DZ, št. 102/01.
90. Progress Report Towards Indicative Guidelines for the Further Development of PAN -European Transport Infrastructure. Gradivo druge Panevropske konference ministrov za transport, Kreta, 1994. 7 str.
91. Promotion of Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union. Brussels: The Council of the European Union, 2000. 3 str.
92. Promotion of the Short Sea Shipping. Brussels: The Council of the European Union, 2000. 3 str.
93. Razvojne možnosti kombiniranega transporta v Sloveniji. Ljubljana. Prometni inštitut, 1995. 44 str.
94. Suykens Ferdinand: EU Ports and Maritime Co-operation. Antwerp, 1998. 8 str.
95. Slovenian Railways: Transport Corridor Workshop No.V. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za promet in zveze, 1994.

96. Sporazum o sodelovanju med Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo (Ur. l. RS – Mendarodne pogodbe, št. 14/93).
97. Statistični letopisi 1994, 1998 in 2000. Ljubljana: Urad Republike Slovenije za statistiko, 652 oz. 659 str.
98. Strategija ekonomskih odnosov s tujino. Ljubljana: Ministrstvo za ekonomske odnose in razvoj, 1996. 127 str.
99. Strategic Environmental Assessment Study of Transport Policy. Ljubljana: DHV Consultants BV, Amerstfoort, NL and Traffic Technical Institut 1996, 68 str.
100. Strategic Environmental Assessment Study of Transport Policy. Ljubljana: Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za promet in zveze, 1994. 83 str.
101. Strategy to Increase the Competitiveness of Community Shipping. Luxembourg: The Council of the European Union, 1997. 109 str.
102. Uniting Europe No.88 (No.147-4/6). Brussels: European Commission, 2001, str. 11.
103. Towards Sustainable Transport in the CEI Countries. Vienna: OECD, 1999, 65 str.
104. Transport Infrastructure Investment Projects. Brussels: European Commission's PHARE Programme, 1998. 29 str.
105. WIIW Handbook of Statistics 1999: Countries in Transition 1999. Vienna: The Vienna Institute for International Economic Studies, 1999.
106. Začasni podatki o izvozu in uvozu RS v obdobju januar - december 2000. Ljubljana: Urad RS za statistiko, 2001. 9 str.
107. Založnik A. et al.: Napoved tokov v železniškem tovornem prometu do 2020. Ljubljana, SŽ, 2000. 56 str.
108. Aerodrom Ljubljana.
[URL:<http://www.lju-airport.si/frejmi/F1-novice.html>], 2.2.2002.
109. Combined Transport.
[URL:http://europa.eu.int/comm/transport/tif/4_goods_transport/ch4_combined_companies.htm], 14.1.2002.
110. High Speed in Slovenia.
[URL: http://www.uic.asso.fr/gv/maps/slo_gv.gif], 16.3.2001.
111. Gospodarska zbornica Slovenije.
URL:<http://www.gzs.si/sloexport>], 2.2.2002.
112. INTERREG III B.
[URL:<http://www.interreg.monolit.si/indexslo.html>], 18.12.2001.
113. Luka Koper.
URL:<http://www.luka-kp.si/slo/certificate.html>] Luka Koper, 2.2.2002.
114. Napovedi prometa v prihodnje in možne posledice.
[URL: <http://www.sigov.si/mpz/4pod/1/2pm.html>], 5.2.2002.
115. PAN – European Corridors.
[URL: <http://1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corriodors.htm>], 16.4.2002.
116. Poslovanje družbe Aerodrom Ljubljana d.d v letu 2000.
[URL: <http://www.lju.airport.si/>], 2.2.2002.
117. Poslovanje Luke Koper.
[URL: <http://www.luka-kp.si>], 2.2.2002.
Slovenske železnice-statistika.
[URL: <http://www.slo-zeleznice.si/>], 5.2.2002.
118. Splošno o prometu in prometnicah v Republiki Sloveniji.
[URL: <http://www.sigov.si/mpz/4pod/1/2pm.html>], 5.2.2002.

119. Strategija in kratkoročni akcijski načrt zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v Sloveniji.
[URL: http://sigov2.sigov.si/mop/vsebina/strat_html], 18.12.2001.
120. Technical Secretariat PAN-European Transport Corridor X: Documents and Presentation of the Technical Secretariat Activities.
[URL: <http://edessa.topo.auth.gr/X/news.html>], 19.3.2002.
121. TINA-Prozess. Maps.
[URL: <http://www.tinvienna.at/ftinaprozess.htm>], 16.4.2002.
122. Vlada sprejela finančni načrt Darsa za leto 2002.
[URL: <http://sigov.si/mpz/2kabinet/2k-8.html>], 16.4.2002.

10.	SEZNAM TABEL	Stran
2.1.	Pomembnejši gospodarski kazalci Slovenije od 1993-2000	6
2.2.	Struktura proizvodnje Slovenije v obdobju 1993-2000	8
2.3.	Struktura bruto dodane vrednosti za Slovenijo ter povprečje EU v 1998	8
2.4.	Uvozno/izvozne značilnosti Slovenije v obdobju 1990-1999 v % BDP	11
2.5.	Delež transporta in zvez v BDP v državah v tranziciji od 1990-1999	15
2.6.	Izvoz in uvoz transportnih storitev kot delež BDP od 1993-1998 v tranzicijskih državah	16
2.7.	Izvoz blaga glede na prevozno sredstvo v Sloveniji od 1990-1999	19
2.8.	Uvoz blaga glede na prevozno sredstvo v Sloveniji od 1990-1999	20
2.9.	Tranzit glede na prevozno sredstvo preko Slovenije od 1990-1999	21
4.1.	Tržni delež cestnega transporta v izvozu in uvozu v Sloveniji od 1997-1999	40
4.2.	Tržni delež cest v luškem tranzitu v Sloveniji od 1997-1999	41
4.3.	Tržni delež železnice v uvozu in izvozu Slovenije v obdobju od 1997-1999	44
4.4.	Tržni delež železnice v luškem tranzitu Slovenije v obdobju od 1997-1999	44
4.5.	Blagovni tokovi leta 2000 v mednarodnem cestnem/železniškem transportu	52
4.6.	Prehodi potnikov preko državne meje Slovenije v letu 1998	53
4.7.	Kombinirani transport od 1990-2000 v EU	55
4.8.	Kapacitete terminalov Ljubljana in Koper v 2001	65
6.1.	Primerjava razdalj preko severnojadranskih oziroma severnomorskih pristanišč za severni Jadran pomembnih glavnih mest gravitacijskih območij	79
11.	SEZNAM ZEMLJEVIDOV	Stran
2.1.	Osnovne tranzitne povezave skozi Slovenijo	17
3.1.	Slovenija in povezave V. in X. koridorja	27
3.2.	Potek TEN - koridorjev	30
3.3.	Prostorski potek PAN - evropskih koridorjev	34
12.	SEZNAM GRAFOV	Stran
2.1.	Izvoz blaga po ekonomskih skupinah držav v 1997 in v 1999 (v %)	11
2.2.	Struktura izvoza Slovenije v bivšo Jugoslavijo oziroma v ostali svet v 1990/94	12
2.3.	Izvoz in uvoz po namenu porabe proizvodov (strukturni deleži) v 1997/99	12
4.1.	Tovorni transport po slovenskih železnicah v letu 1999 v tonah	43
4.2.	Pregled ladijskega transporta v Luki Koper v tonah od 1990-1999	46
4.3.	Število prepeljanih potnikov in blaga (v tonah) na letališču Brnik od leta 1996-2000	48
4.4.	Količina prevoženega blaga v organizaciji Adria Kombi v Sloveniji od leta 1995-2000	56
4.5.	Procent CO ₂ emisij glede na transportni delež po ekonomskih skupinah držav	66

6.1.	Prehod blaga preko državne meje v letu 1997	76
6.2.	Pričakovani razvoj rasti blagovnega transporta v Sloveniji v 2005 in 2015	82
6.3.	Napovedi pretovora (izvoz/uvoz) kontejnerjev do leta 2010 (v tisoč TEU)	85

13. SEZNAM SHEM

6.1.	Transportni sistem v okviru gospodarskega sistema	93
6.2.	Univerzalni model valorizacije PAN – evropskih koridorjev za Slovenijo	96

14. SEZNAM KRATIC

AGTC - Evropski sporazum o pomembnih linijah mednarodnega kombiniranega transporta

AVE (Alta Velocidad Espanola) - španski vlak velike hitrosti

BOLERO - veriga e-commerce modulov z avtomatskim EDI sistemom

BDP - bruto domači produkt

CEI (Central European Initiative) - Srednjeevropska pobuda

CEEC (Central and Eastern European Countries) - srednje in vzhodnoevropske države v tranziciji s sklenjenimi Evropskimi sporazumi z EU

CEFTA (Central European Free Trade Agreement) - Sporazum o prosti trgovini srednjeevropskih držav

CIM (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer) - konvencija o mednarodnem železniškem prevozu

CMR (Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route)- konvencija o mednarodnem prevozu po cesti

CRS (Computer Reservation System) - računalniški sistem rezervacij

DARS - Družba za avtoceste Republike Slovenije

ECE (Economic Commission for Europe) - Ekonomska komisija ZN za Evropo

EBRD (European for Reconstruction and Development) - Evropska banka za obnovo in razvoj

ECMT (European Conference for Ministers of Transport) - Evropska konferenca transportnih ministrov

EDI (Electronic Data Interchange) - elektronska izmenjava podatkov

EDIFACT (Electronic Data Exchange for Administration, Commerce and Transport) - institucija za elektronsko izmenjavo podatkov v administraciji, trgovini in v transportu

EGS - Evropska gospodarska skupnost

EIB (European Investment Bank) - Evropska investicijska banka.

EUROSTAT- Evropski statistični urad

EFTA (European Free Trade Agreement) - Evropski sporazum o prosti trgovini.

EU (European Union) - Evropska unija

FDI (Foreign Direct Investments) - neposredne tuje naložbe

GALILEO - interoperabilni informacijski sistem CRS

ICT (Information and Communication Technology) - informacijska in komunikacijska tehnologija

ILO (International Labour Organisation) - mednarodna organizacija za delo

INCOTERMS (International Commercial Terms) - mednarodne transportne klavzule

INTERREG - transevropski projekt vzpodbujanja trajnostnega prevoznega sistema

IMF (International Monetary Fund) - mednarodni denarni sklad

ISPA (Instrument for Structural Policies for pre-Agreement) – Sklad za financiranje strukturne politike EU

LASH (Lighter Aboard Ship) - ladja za prevoz manjših rečnih ladij

LO - LO (Lift on-lift off) - vertikalni natovor ali raztovor na ladje

MARCO POLO - sistem, ki ima za cilj pobudo intermodalni transport

MARIS (Maritime Information Society) - pomorski informacijski sistem

MARTRANS - pilotski projekt s strani EU, katerega osnovni cilj je vzpostavitev in izgradnja logistične informacijske mreže za ladijski tovor, vezane na obstoječi sistem EDI

MAV- Madžarske državne železnice

NAPAN (Northern Adriatic Ports Area Network) - organizacija za čezmejno sodelovanje severnojadranskih pristanišč

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) - organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj

PACT (Pilot Action for Combined Transport) - program pomoči za promoviranje kombiniranega prevoza

PHARE (Pologne –Hongrie: Aide à la reconstruction économique) – sklad EU za pomoč državam kandidatkam za vstop v EU

PETRAs (Pan-european Transport Area) – transevropski transportni prostor

RIP - računalniška izmenjava informacij

RO - RO (Roll on- roll off) – horizontalno vkrcanje ali izkrcanje tovora na vozilih na/iz RO-RO ladij

SURS - Statistični urad Republike Slovenije

UIC (Union International des Chemin de fer) - mednarodna železniška unija

UNCTAD (The United Nations Conference on Trade and Development) - organ Združenih Narodov za mednarodno trgovino in razvoj

UMAR - Urad za makroekonomske analize in razvoj

URL (Uniform Resource Locators)

TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) - organizacija za institucionalno promocijo transportne mreže

TEN (Trans- European Network) - Program Trans-evropske cestne mreže

TERRF (Trans-European Rail Freight Freeway)

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) - osnovna zabojniška enota 20'

TMP (Transport Master Plan) – Transportni program EU

TIR (Transport International sur la Route) - mednarodni cestni transport

WTO (World Trade Organisation) - Svetovna trgovinska organizacija

ZN - Združeni narodi