

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

**PREOBLIKOVANJE DEJAVNOSTI NA
MEDNARODNEM MEJNEM PREHODU FERNETIČI
Z VSTOPOM SLOVENIJE V EVROPSKO UNIJO**

Ljubljana, marec 2003

DANJELA ABRAM

IZJAVA

Študent/ka Danjela Abram izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom prof. dr. Miroslava Glasa in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetni domači strani.

V Ljubljani, dne _____

Podpis:

KAZALO VSEBINE

1. UVOD.....	1
2. VPLIV POLNOPRAVNEGA ČLANSTVA REPUBLIKE SLOVENIJE V EVROPSKI UNIJI.....	2
2.1 Obmejni transportni centri ob slovensko-italijanski meji.....	5
3. PREDSTAVITEV MEDNARODNEGA MEJNEGA PREHODA FERNETIČI	7
3.1 Analiza razpoložljivih sredstev in dejavnosti v okviru mednarodnega mejnega prehoda Fernetiči	7
3.1.1 Historiat	7
3.1.2 Obdobje po osamosvojitvi Slovenije.....	9
3.1.3 Struktura in izraba površin v okviru MMP Fernetiči	11
3.1.4 Dejavnosti v okviru MMP Fernetiči.....	12
3.2 Dosedanji prometni tokovi preko MMP Fernetiči	12
3.2.1 Tovorni promet.....	12
3.2.1.1 Prepeljani tovornjaki.....	12
3.2.1.2 Vozno osebje.....	14
3.2.1.3 Prepeljane tone.....	14
3.2.2 Udeležba MMP Fernetiči v cestnem tovornem prometu z Italijo v primerjavi z ostalimi MMP	16
3.2.3 Železniški tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo	18
3.2.4 Potniški promet.....	19
4. MOŽNE ALTERNATIVNE DEJAVNOSTI NA MMP FERNETIČI PO VSTOPU SLOVENIJE V EU.....	22
4.1 Prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti Krasa	22
4.2 Smernice razvoja dejavnosti na MMP Fernetiči	23
4.2.1 Predstavitev razvojnih smernic.....	24
4.2.1.1 Razvoj logističnih dejavnosti.....	24
4.2.1.2 Razvoj raziskovalno-razvojne dejavnosti	29
4.2.1.3 Oblikovanje podjetniške cone.....	34
5. OVREDNOTENJE OBRAVNAVANIH RAZVOJNIH SMERNIC	36
6. SKLEP	38
7. LITERATURA	40
8. VIRI.....	41

1. UVOD

Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo (v nadaljevanju EU), predvidoma 1. maja leta 2004, bo funkcionalna meja z Italijo, Avstrijo in Madžarsko prenehala obstajati. To pomeni, da se na mejnih prehodih ne bodo več opravljale carinske kontrole. Do popolne uveljavitve schengenskega pravnega reda v Sloveniji, kar se predvidoma ne bo zgodilo pred letom 2006, se bo še vedno izvajala policijska kontrola, ki bo ukinjena z dnem vstopa v schengensko območje. Državna meja z Italijo in Avstrijo bo postala notranja meja, pri meji z Madžarsko pa bo to odvisno od tega, kdaj bo omenjena država dejansko začela izvajati schengenski pravni red.

Nove razmere se bodo pojavile na vseh mejnih prehodih vzdolž meje z državami članicami EU, saj ne bodo več mesto obveznega zaustavljanja potnikov in vozil. Zato je potrebno določiti nadaljnji namen obsežni obstoječi infrastrukturi, ki je bila pred desetletji zgrajena za večnamenske potrebe mednarodnega tovornega in osebnega prometa. Razvojni problem v tej luči poskušamo predstaviti na Fernetičih, največjem mednarodnem mejnem prehodu (v nadaljevanju MMP) na območju Krasa. V novih okoliščinah se zastavlja vprašanje, kakšno bodočnost imajo obstoječa špediterska podjetja, ki večino svojega dela opravijo na področju carinskega posredovanja, ter kakšno vlogo nameniti temu območju nasploh. Za preusmeritev uslužbencev državnih služb (carina, policija) bo poskrbela država, zato niso predmet obravnave diplomskega dela.

S problemom preoblikovanja dejavnosti na MMP Fernetiči se bosta soočili slovenska in tudi italijanska stran mejnega prehoda. Zaradi šibkega sodelovanja med obema stranema prehoda, ki je posledica tega, da ne obstaja organ s celotno upravno odgovornostjo za terminal na slovenski strani, do danes še ni dokumenta, ki bi odseval skupno načrtovane aktivnosti po odpravi meje. Zato je delo omejeno le na slovenski del mejnega prehoda.

V delu so postavljene naslednje hipoteze:

1. Potencialno najbolj ogroženi z vstopom Slovenije v EU so špediterski delavci, ki so na MMP Fernetiči številčno najbolj zastopani.
2. Na območju mejnega prehoda bo mogoče izkoristiti sedanjo infrastrukturo ter poiskati in razviti nove dejavnosti, ki zahtevajo nova znanja in zmožnosti.
3. Izvajanje novih oblik dejavnosti je zahteven in dolgoročen proces, ki se ga moramo lotiti načrtno kot eno najpomembnejših razvojnih dilem obmejnega območja.

Delo izhaja iz vrste študij in raziskav, med katerimi je najpomembnejša študija izvedljivosti Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana–Vrtojba, ki se loteva tega procesa in poskuša na osnovi obstoječih dejavnosti, potreb in možnosti določiti bodoče aktivnosti. Kot dodaten vir informacij so bili uporabljeni aktualni članki na to temo, objavljeni v različnih publikacijah. Z omenjeno študijo in ostalim gradivom, navedenim na koncu diplomskega dela, je preverjena veljavnost postavljenih hipotez.

Uvodni predstaviti obravnavane tematike sledi drugo poglavje s prikazom splošnih koristi in stroškov vstopa v EU. V tretjem poglavju je s pomočjo študije Vpliv odprave meje na razvoj Obalno-kraške regije po vstopu Slovenije v EU – Preobrazba suhozemnega terminala Sežana v okviru MMP Sežana-Fernetiči pripravljena analiza stanja MMP Fernetiči. Prikazan je razvoj terminala, katerega nastanek je povzročila vzpostavitev zahodne meje med tedanjo Jugoslavijo in Italijo po drugi svetovni vojni, vključno z obstoječimi poslovnimi subjekti ter prometni tokovi, ki prečkajo obravnavani mejni prehod. V četrtem poglavju so predstavljene razvojne smernice, ki poskušajo optimalno izkoristiti priložnosti in izzive, s katerimi se bo soočilo obravnavano območje. Ovrednotenje njihovih učinkov je navedeno v predzadnjem poglavju, temu pa sledi sklep.

2. VPLIV POLNOPRAVNEGA ČLANSTVA REPUBLIKE SLOVENIJE V EVROPSKI UNIJI

Pričakovano polnopravno članstvo v EU prinaša Sloveniji številne prednosti in koristi na različnih področjih, pa tudi stroške in negativne posledice. Strategija Republike Slovenije za vključevanje v EU iz leta 1997 navaja, da ima vključitev v EU prednostni pomen predvsem zaradi ekonomskih učinkov, pa tudi zaradi političnih, varnostnih, socialnih, kulturno-zgodovinskih in nacionalno-identitetnih razlogov. Strateški cilji Slovenije, ki so neposredno povezani tudi z odločitvijo za polnopravno članstvo v EU, so gospodarska rast, makroekonomska, politična in socialna stabilnost, uravnotežen razvoj, nacionalna varnost ter višji družbeni in individualni življenjski standard (Strategija Republike Slovenije za vključevanje v Evropsko Unijo, 1997, str. 13).

Najpomembnejše (neposredne) koristi članstva v EU so (Strategija Republike Slovenije za vključevanje v Evropsko Unijo, 1997, str. 14):

- zagotovitev stabilnega političnega in gospodarskega okolja, ki bosta stimulirala vsestranski družbeni razvoj;
- večja nacionalna varnost preko vključevanja v skupne mehanizme zunanje in varnostne politike;
- krepitev ugleda in pogajalske moči Slovenije in njenih subjektov tako na političnem kot tudi na gospodarskem področju ter zagotovitev pravic slovenskim državljanom, ki izhajajo iz državljanstva EU;
- možnost soodločanja pri vseh vprašanih sooblikovanja bodoče podobe Evrope in sveta, kar je ključnega pomena za dolgoročni razvoj Slovenije;
- zagotovitev velikega notranjega trga za slovensko gospodarstvo;
- zagotovitev večje predvidljivosti in obvladljivosti poslovanja in zmanjšanja poslovnega tveganja ter zagotovitev novih razvojnih možnosti, ki se bodo oblikovale z vključitvijo v ekonomsko in monetarno unijo;
- povečanje medsebojne trgovine in s tem pomembna spodbuda domači gospodarski rasti in povečevanju zaposlenosti;

- konkurenca na notranjem trgu bo motivacija in stimulacija slovenskim podjetjem za izboljševanje konkurenčne sposobnosti preko razvoja novih proizvodov in storitev, uporabe sodobnih tehnologij in stalnega zmanjševanja proizvodnih stroškov;
- boljši dostop do kapitala, opreme, znanja in tehnologij, prevzem standardov, tehničnih predpisov, poslovnih znanj in organizacijskih tehnik razvitih držav ter s tem dodaten vpliv na povečanje konkurenčne sposobnosti slovenskega gospodarstva;
- odprtje novih izobraževalnih in zaposlitvenih možnosti slovenskim državljanom.

S članstvom Slovenije v EU naj bi se izboljšali makroekonomski kazalci, trgovinska bilanca, tehnološki razvoj, splošna blaginja itd. Seveda to ne pomeni, da bodo vse gospodarske panoge pridobile enako; nekatere bodo pridobile bolj, druge manj, nekatere bodo z vključitvijo v EU izgubile.

Rezultati študije Pričakovani makroekonomski učinki integracije Slovenije v EU, ki jo je izdelal Urad za makroekonomske raziskave in razvoj leta 1997, kažejo, da naj bi najbolj negativne posledice prilagajanja doletele predvsem sektorje, ki proizvajajo tekstilije in tekstilne izdelke, les in lesne izdelke, druge nekovinske mineralne izdelke, stroje in naprave ter izdelke ostale predelovalne industrije, deloma pa tudi kmetijstvo in gozdarstvo, proizvodnjo hrane, pijače in tobaka, rudarstvo, proizvodnjo lesovin, papirja in kartona ter kovin in kovinskih izdelkov (Malnič, Medica, 2001, str. 7). Stroški, povezani z ukinjanjem ali zmanjševanjem proizvodnje v navedenih panogah, ki bodo v pogojih zaostrene konkurence postale nerentabilne, bodo najpomembnejši in najvišji. Stroški vključevanja obsegajo še zmanjšanje proračunskih prihodkov zaradi odprave carin ter povečanje javnih izdatkov. Vendar stroškov, ki so povezani z integracijskimi procesi, ni mogoče natančno predvideti, kakor tudi ni mogoče podrobno ovrednotiti pričakovanih koristi. Razmerje med stroški integriranja in pričakovanimi koristmi bo odvisno predvsem od sprejete ekonomske politike, sprememb pravnega sistema in drugih reform ter hitrosti prilagajanja, pa tudi od pripravljenosti podjetniškega sektorja za uvajanje potrebnih sprememb in prilagajanje novim razmeram. Vsekakor mora Slovenija načrtovati pristopno strategijo, reforme in celoten proces prilagajanja tako, da bodo dosežene maksimalne koristi ob minimalnih stroških (Strategija Republike Slovenije za vključevanje v Evropsko Unijo, 1997, str. 13).

Med dejavnosti, ki bodo z vključitvijo v EU izgubile, sodijo tudi dejavnosti, povezane s carinskim posredovanjem, s katerim se ukvarjajo špediterska podjetja. EU je med svoje temeljne cilje postavila nemoten pretok ljudi, blaga in informacij. Uresničitev tega cilja nosi s seboj veliko novih problemov, povezanih z delovanjem mejnih služb. Vse carinske operacije, policijske kontrole (te bodo na notranjih mejah ostale do popolne vzpostavitve schengenske zunanje meje) in množice administrativnih postopkov pri prehodu blaga čez mejo je potrebno selektivno in smiselno ukinjati. Ta prehod je precej težaven in drag. Če odmislimo državne službe (carina, policija), katerih preusmeritev bo reševala država, se bo prvenstveno odražal v spremljajočih dejavnostih, posebej v špediciji (Jakomin et al., 2001, str. 5). Gospodarske posledice se bodo kazale predvsem v zmanjšanju prihodkov špediterjev, socialne posledice pa v presežku zaposlenih. Ocene kažejo, da naj bi v naši državi brez zaposlitve ostalo okrog 1600

zaposlenih delavcev v špediciji, od tega 200 na MMP Fernetiči. S takim prehodom so se že soočile države članice EU, in sicer s 1. januarjem 1993, ko je bil formalno ustanovljen notranji trg, s katerim so bile tudi dejansko odpravljene vse ovire za svobodno gibanje ljudi, blaga, kapitala in storitev na celotnem območju EU.

V zvezi z ustanovitvijo notranjega trga je potrebno omeniti dva dokumenta. Prvi dokument je Bela knjiga, ki jo je leta 1985 objavila Komisija EU in predstavlja program in časovno opredelitev sprejemanja ustreznih predpisov za uresničevanje notranjega trga (Kumar et al., 2000, str. 22). Največji poudarek je bil dan odpravljanju fizičnih ovir za gibanje oseb in blaga znotraj tedanje Skupnosti, kar pomeni tudi odpravljanje institucije carine med državami članicami. Posebna akcijska linija v tem okviru se nanaša na transport, predvsem na odpravljanje mejnih kontrol in na uresničevanje skupne transportne politike. Drugi dokument je Enotna evropska listina, sprejeta februarja 1986 in z začetkom veljavnosti 1. julija 1987. V tem dokumentu si je Skupnost zastavila cilj vzpostavitve enotnega evropskega trga in enotnega evropskega prostora do 1. 1. 1993 (Gorup, Malnič, 1997, str. 1).

Na ideji o trgu brez notranjih meja temelji tudi filozofija Schengenskega sporazuma, ki je tesno povezan z enim temeljnih načel EU – tj. s prostim pretokom oseb ter s skupno politiko na področju notranjih zadev in pravosodja. Za popolno uveljavitev schengenskega pravnega reda v posamezni državi je značilen dvostopenjski postopek. V skladu z amsterdamsko pogodbo, ki je stopila v veljavo leta 1999, je dolžnost vsake nove članice EU, da ob sprejemu v EU prevzame schengenski red, vendar v celoti prične izvajati določbe šele po preteku določenega obdobja. Čas od podpisa do uveljavitve sporazuma je prehodno obdobje, v katerem država zagotovi in ustvari pravne pogoje, v katerih bo lahko v celoti izvajala določila Schengenskega sporazuma. Mejna kontrola na notranjih mejah je v celoti odpravljena šele na dan začetka popolne uveljavitve sporazuma, ki je odvisen od pripravljenosti države in od odločitve pristojnega organa EU. V tem primeru je to Svet ministrov za pravosodje in notranje zadeve (Dovžan, 2000, str. 22). Glede na dinamiko priprav za izvajanje schengenskega pravnega reda in na za to razpoložljiva finančna sredstva v proračunu ter ob upoštevanju načrta izgradnje novega schengenskega informacijskega sistema (SIS II, ki bo omogočil vključitev novih držav članic), ni mogoče pričakovati, da bi bil Schengenski sporazum za Slovenijo uveljavljen pred letom 2006 (URL: <http://evropa.gov.si/evropomocnik/question/442-105/>, 2002). To pomeni, da Slovenija ob svojem vstopu v EU še ne bo prevzela mejnega nadzora v imenu EU na svojih zunanjih mejah v takšni meri, da bi EU odpravila mejni nadzor na notranji meji s Slovenijo. Zato se bodo policijske kontrole na bodočih notranjih mejah opravljale vse do popolne uveljavitve sporazuma. Torej naj bi tudi slovensko-italijanska meja do takrat ostala schengenska meja (Čič, 2002, str. 8).

Kot je že omenjeno, so bile s 1. januarjem 1993 odpravljene carinske formalnosti na notranjih mejah Skupnosti, kar je v največji meri prizadelo notranje obmejne transportne centre (v nadaljevanju OTC), bolj znane pod imenom obmejni avtoporti, katerih glavna funkcija je bila carinjenje.

OTC so začeli nastajati ob koncu šestdesetih let. Sprva so nastajali ob največjih mejnih prehodih za tovorni promet. Do tega je prihajalo zato, ker so se morala tovorna vozila ustavljati zaradi carinjenja in spremljajočih opravil (kontrolni pregledi ipd.). Na te osnovne funkcije obveznega značaja so se začenjale navezovati še razne spremljajoče dejavnosti za zadovoljevanje potreb blagovnih tokov in njihovih nosilcev. Med spremljajočimi dejavnostmi določenega OTC po pomenu prednjačita špediterska in pretovorno-skladiščna dejavnost. Na vse to se navezujejo še razne storitvene dejavnosti osebne značaja, namenjene voznemu osebju in zaposlenim (gostinski lokali, motel, pošta, banka, sanitarije, priročne trgovine ipd.). Z odpravo notranjih meja se je obseg carinskih operacij – dotlej glavne dejavnosti notranjih OTC – drastično zmanjšal oziroma postal nepomemben. S tem so izgubili zaposlitev državni uslužbenci (cariniki, finančni stražniki, kontrolno osebje) in tudi uslužbenci špediterskih in pretovorno-skladiščnih podjetij (Malnič, Medica, 2001, str. 46-47).

Čeprav je bil ta razvoj s stališča OTC in služb ter dejavnosti v njih načrtovan že nekaj let vnaprej, je v večini primerov vendarle potekal boleče, ko je dejansko prihajalo do ukinjanja carinskih operacij. Pri tem so bili še posebno prizadeti zaposleni v zasebnih podjetjih, ki so se večinoma znašli "na cesti", medtem ko so bili državni uslužbenci vsaj premeščeni v OTC ob zunanjih mejah Skupnosti, kjer se je s schengenskim postopkom ohranil in poglobil del teh dejavnosti.

Podoben udarec, kot so ga notranji OTC doživeli s 1. 1. 1993, je 1. 1. 1995 prizadel dotlej zunanje OTC, ki so bili nameščeni ob mejah treh novopridruženih članic (Avstrija, Švedska, Finska). Z nameravanim širjenjem sedanje EU proti vzhodu bo predvidoma maja 2004 podobna usoda doletela tudi OTC sedanjih pridruženih članic EU iz držav Srednje in Vzhodne Evrope, med katerimi je tudi Slovenija. Ker čas zelo hitro teče, morajo uprave slovenskih OTC ob italijanski in avstrijski meji ter nosilci posameznih dejavnosti v njih, pa tudi pristojne lokalne skupnosti (kasneje regije), že sedaj načrtovati svojo preobrazbo, da jih dan, ko bodo carinske operacije v njih odpravljene, ne bo našel nepripravljene. Zato je potrebno s pravočasnimi akcijami, posnemajoč uspešne vzorce, poznane iz odpravljanja notranjih meja EU, zagotoviti preobrazbo z razvijanjem novih dejavnosti (Malnič, Medica, 2001, str. 47). Pomembno je zastaviti novo vlogo tega območja ter novo izbrane dejavnosti tako, da bodo optimalno izpolnjevale družbeno-gospodarske potrebe širšega in tudi lokalnega območja. Pravočasno oblikovane primerne preobrazbene projekte bo finančno pomagala uresničevati tudi EU s svojimi programi.

2.1 OBMEJNI TRANSPORTNI CENTRI OB SLOVENSKO-ITALIJSKI MEJI

Slovenija ima kot izrazito tranzitna država zelo dobre odnose s sosedi. Že v prejšnji državi so veljale njene meje za najbolj odprte, meja z Italijo pa je že v osemdesetih letih veljala za najbolj odprto mejo v Evropi. Skladno s tem je na naši zahodni meji nastalo skupno 65 mednarodnih in maloobmejnih cestnih, železniških in drugih prometnih prehodov (Jakomin et al., 2001, str. 13). Razvile so se pomembne obmejne službe, zgrajeni so bili objekti in

terminali. Že v nekdanji Jugoslaviji sta Fernetiči in Vrtojba veljala za najpomembnejša obmejna blagovno-transportna centra na obmejnih tranzitnih točkah celotne države. Predvsem po zaslugi tranzita za hrvaško Istro se je v pomemben prehod za cestni tovorni promet razvil mednarodni mejni prehod Škofije. Manjšega pomena za tovorni promet preko meje sta mednarodna cestna prehoda na Krvavem potoku in Robiču.

Pomen obmejnih struktur je rasel oziroma upadal vzporedno s spreminjanjem različnosti med dvema gospodarskima sistemoma in s tem povezano restriktivnostjo v režimih, ki so urejali medsebojno gospodarsko sodelovanje. Tudi načrti in ukrepi za zagon dodatnih ekonomskih aktivnosti, ustvarjenih s primerjalnimi prednostni območja, ki izvirajo iz velikih tranzitnih tokov (manipulacije z blagom, skladiščne storitve, brezcarinska cona), niso zaživel v pričakovani meri. Prvi zlom je nastopil z razpadom nekdanje Jugoslavije. Naslednji "šok", s katerim se bo obmejno območje soočilo, bo vstop Slovenije v EU (Gorup, Malnič, 1997, str. 2). "Pozitivni učinek priključitve bo lahko ogrožen zaradi negativnih posledic zaradi padca meje in s tem izgube delovnih mest, ki so vezana na aktivnosti v zvezi s carinami (nadzorne službe, špedicija, bencinski servisi, trgovina ...). Le-ta danes omogočajo 400 delovnih mest na Fernetičih in 600 delovnih mest v Vrtojbi. Še več ljudi je zaposlenih na italijanski strani mejnih prehodov. Ocena kaže, da je na prehod Fernetiči vezanih okrog 1000, na vrtojbenski pa okrog 1500 delovnih mest" (Študija izvedljivosti za projekt Preoblikovanje mejnih prehodov Sežana in Vrtojba, B.l., str. 1-2).

Že s podpisom Sporazuma o pridruženem članstvu Slovenije v EU 10. junija 1996 so nastali novi pogoji za razvoj, kar vpliva na potrebo po spremembi namembnosti obstoječega prostora na mejnih prehodih. Obstoječo infrastrukturo je potrebno smiselno izkoristiti s pomočjo sredstev, pridobljenih s strani EU, ter v manjši meri s strani domače države. Poudariti je potrebno, da je MMP Fernetiči že vključen v program Phare CBC¹, od katerega bo dobil evropski denar za prestrukturiranje. Lokalne oblasti bi morale reagirati predvsem z zagotavljanjem ustreznih prostorskih možnosti za nove dejavnosti in s pospešitvijo vseh postopkov pri urejanju lokacijskih in gradbenih zadev (Prijava projekta izvedbe prestrukturiranja dejavnosti na mejnem prehodu Fernetiči za financiranje iz programa Phare CBC za leto 2002, 2002, str. 2).

Smernice razvoja novih dejavnosti na MMP Fernetiči so že izoblikovane in obravnavane v različnih študijah. Rezultati so predstavljeni v četrtem poglavju.

¹ Phare – Poland and Hungary: Assistance to the Restructuring of the Economy = Poljska in Madžarska: Pomoč ekonomiji v prestrukturiranju
CBC – Cross-border Co-operation Programme = Program čezmejnega sodelovanja

3. PREDSTAVITEV MEDNARODNEGA MEJNEGA PREHODA FERNETIČI

3.1 ANALIZA RAZPOLOŽLJIVIH SREDSTEV IN DEJAVNOSTI V OKVIRU MEDNARODNEGA MEJNEGA PREHODA FERNETIČI

3.1.1 Historiat

Tranzitna lega Krasa, v osrčju katerega leži mednarodni mejni prehod Fernetiči, je že v preteklosti omogočala pretežno usmerjenost kraškega gospodarstva k prometu. Do izraza je prihajala, ker je bil Kras preddverje Trsta, najpomembnejšega pristanišča v času habsburške monarhije. Čez Sežano je vodila najkrajša pot od morja do najpomembnejših mest v notranjosti. Z vzpostavitvijo južne železnice 1857. leta, ki je povezala Dunaj in Trst, je furmanstvo, kot predhodna oblika prevoznitva, izumrlo. Druga svetovna vojna je pokrajino Kras razdelila med dve državi, to je med Italijo in Jugoslavijo. Pretežni del Krasa je bil leta 1947 priključen k Jugoslaviji, medtem ko je zahodnejši del s Trstom pripadel tedanjemu Svobodnemu tržaškemu ozemlju, v letu 1954 z Londonskim memorandumom pa Italiji. Meja je nenadoma postala tista, ki je onemogočala prost pretok blaga in ljudi. Dokončno sta mejo obe državi potrdili z Osimskimi sporazumi 1975. leta.

Začetki gospodarskega sodelovanja med Italijo in tedanjo Jugoslavijo so temeljili na treh pomembnih sporazumih, ki sta jih državi podpisali leta 1955, in sicer so bili to t. i. Goriški, Tržaški in Videmski sporazum. Blagovna menjava je bila v začetku skromna, v naslednjih letih pa je nenehoma rasla. Tako je bilo že leta 1970 prepeljanih 506.000 ton blaga. Zaradi nove obmejne lege so svoj preporod doživele prometne dejavnosti, saj je Kras s svojo prehodnostjo v smeri SZ-JV postal pomemben. Nastajati so začela številna špedicijska podjetja, krepila se je carinska in policijska služba (Skrinjar, 2002, str. 5). Razcvet teh dejavnosti, ki so bile prostorsko osredotočene na območje današnjega MMP Fernetiči, je omogočal zaprt in močno nadzorovan zunanjetrgovinski režim tedanje Jugoslavije.

Prve skladiščno-pretovorne dejavnosti in prvi improvizirani objekti so se ob MMP Fernetiči začeli razvijati za potrebe zunanjetrgovinske delovne organizacije (v nadaljevanju DO) Jadran Sežana, ki je z njimi tudi upravljala. Zamisel o razvoju "velikega in sodobnega terminala" iz začetka sedemdesetih let, ki je bil zastavljen kot vsestranski obmejni transportni center s primarno funkcijo carinjenja, so poleg DO Jadran podprli tudi carina in sežanske občinske oblasti. Le-te so terminal uvrstile v svoje razvojne plane, kar je bilo upoštevano tudi v noveliranem občinskem urbanističnem planu. Ta plan je za terminal predvidel zemljišče površine 80 ha, vendar je bilo zaradi številnih vrtač mogoče koristno izrabiti le nekaj več kot polovico razpoložljivega prostora.

Terminal naj bi zagotavljal celovito storitev pri premiku blagovnih tokov, ki zajema zbiranje blaga, tehnološko pripravo transporta, prevoz, skladiščenje, pakiranje, predelavo in dodelavo

blaga, kontejnerizacijo, paletizacijo, špediterske storitve, carinske ter druge administrativne storitve. Vse to je mogoče organizirati le v posebno infrastrukturno opremljenih centrih, kot so suhozemni terminali ali blagovno-transportni centri (v nadaljevanju BTC) (Jazbec, 1980, str. 57).

Potek realizacije "velikega in sodobnega terminala" je bil načrtovan v treh fazah, in sicer (Jazbec, 1980, str. 60):

1. faza: izgradnja cestno-železniškega terminala z javnimi skladišči do leta 1975;
2. faza: izgradnja kontejnerskega terminala do leta 1980;
3. faza: dograditev transportnega oziroma suhozemnega terminala s prosto industrijsko cono do leta 1985.

Izgradnja prve faze terminala je bila končana leta 1978. Poleg osnovnih carinskih objektov je bilo zgrajenih 14.500 m² pokritih skladiščnih površin in urejenega 30.000 m² skladiščnega prostora na prostem. Zgrajen je bil tudi industrijski tir v dolžini 2,5 km. V osemdesetih letih se je nadaljevala izgradnja skladiščnih hal in proizvodnih prostorov, namenjenih prosti carinski coni. V urbanističnem načrtu je bilo na osnovi Osimskih sporazumov predvideno, da se za prosto carinsko cono zagotovi 10 km² površine (Jazbec, 1980, str. 38). Ob osamosvojitvi Slovenije leta 1991 je bilo na tem območju skupno okoli 35.000 m² pokritih objektov in urejenih 35.000 m² skladišč na prostem. Tedaj je na tem območju delovalo 47 podjetij in služb s 417 zaposlenimi, tako da je bil kompleks suhozemnega terminala daleč najpomembnejši gospodarski subjekt na območju Krasa in Brkinov. Prvotno carinsko ploščad površine 24.505 m² in z okoli 100 parkirnimi mesti so sredi devetdesetih let s pomočjo finančnih sredstev v okviru projekta Phare razširili in izboljšali njeno funkcionalnost; kasneje so uredili še nove carinske objekte.

V organizacijskem pogledu je bil terminal sprva posebna organizacijska enota, kasneje pa temeljna organizacija združenega dela (v nadaljevanju TOZD) DO Jadran Sežana. Leta 1977 je bila s strani posameznih subjektov s specifičnim interesom v blagovno-transportnem centru ustanovljena Poslovna skupnost suhozemni terminal Sežana. Poleg domačih subjektov (npr. DO Jadran Sežana TOZD Terminal, Kompas Jugoslavija TOZD Mejni turistični servis Ljubljana, Petrol Ljubljana TOZD Trgovina na debelo, SGP Kraški zidar Sežana, DO Hoteli in gostinstvo Sežana, ŽG Feršped Ljubljana, Interevropa Koper TOZD Kontinentalna špedicija) so bile tu tudi špedicijske in zunanjetrgovinske delovne organizacije z območja celotne Jugoslavije (npr. Intercommerce Umag, Zagrebački transport Zagreb, Transšped Beograd, Jugošped Beograd). Za opravljanje strokovnih del Poslovne skupnosti je bila ustanovljena delovna skupnost z minimalno kadrovske zasedbo. Načelno so bile naloge Poslovne skupnosti opredeljene kot: razvoj in izgradnja terminala, pridobivanje investitorjev, združevanje sredstev (finančne konstrukcije) za izgradnjo skupnih objektov, skupen nastop pri neposrednih tujih naložbah, projektni in gradbeni inženiring pri izgradnji objektov terminala; usklajevanje poslovne politike in skupno trženje; opravljanje drugih dejavnosti skupnega pomena. Dejansko je Poslovna skupnost opravljala zadeve skupnega pomena, dejavna pa je bila še zlasti pri izgradnji objektov proste carinske cone in pri pripravi na njeno poslovanje,

do česar pa zaradi spremenjenih okoliščin po osamosvojitvi Slovenije ni prišlo. Po prehodu na nov gospodarski sistem in zaradi notranjih nesoglasij je bila Poslovna skupnost leta 1993 ukinjena. Od njene ukinitve dalje ne obstaja več noben podoben organ s celotno upravno odgovornostjo za BTC.

Glavni poslovni subjekt v BTC je od samega začetka podjetje BTC Terminal Sežana, nekdanji Jadranov TOZD Terminal, kot glavni nosilec dejavnosti skladiščenja in postopkov v zvezi s tovorom. Poleg te dejavnosti, ki je veskozi prevladovala, so vzporedno razvijali in širili tudi lastno špedicijsko dejavnost in ustanovili podružnice v Mariboru, Vrtojbi, Ljubljani in Beogradu. Leta 1988 se je k TOZD Terminal priključil tudi dotedanji Jadranov TOZD Transport z 22 zaposlenimi in manjšim voznim parkom tovornjakov. Na začetku devetdesetih let se je TOZD Terminal osamosvojil in postal samostojna DO. Leta 1996 se je podjetje BTC Terminal Sežana lastninsko preoblikovalo v delniško družbo z 80 zaposlenimi in nekaj več kot 350 milijoni SIT osnovnega kapitala. Družba deluje v okviru treh profitnih enot: skladiščenje, špedicija in trgovina (URL: <http://www.btc-terminal-sezana.si>, 2002).

3.1.2 Obdobje po osamosvojitvi Slovenije

Po osamosvojitvi Slovenije leta 1991 in izgubi jugoslovanskega trga so prometni tokovi preko MMP Fernetiči sprva upadli, toda po letu 1993 zopet porasli. V tem obdobju se je zaradi spremenjenega geoprometnega položaja (samostojna Slovenija, odpiranje evropskega vzhoda, vojna na Balkanu, itd.) struktura prometnih tokov čez slovensko-italijansko mejo drastično spremenila. Prevladujejo predvsem tranzitni tokovi, povezani s trgovinsko menjavo med evropskim zahodom in vzhodom. To pa je močno vplivalo na delovanje BTC Sežana, saj tranzitni tokovi običajno niso predmet posebnih carinskih postopkov in ne potrebujejo s tem povezanih storitev (npr. skladiščenje, raztovor, natovor, premeščanje blaga). To se odraža tudi v bistveno zmanjšanem obsegu skladiščno-pretovornih dejavnosti v okviru podjetja BTC Terminal, kar odražajo tako absolutni kot relativni podatki (glej Tabelo 1). Zaradi lažje primerjave so v obravnavo vključeni podatki od leta 1987 dalje, saj je bil obseg skladiščno-pretovornih dejavnosti omenjenega podjetja v tem letu največji. Odstotek tovora v obdelavi BTC Terminala se je od 11,4 % leta 1987 spustil na manj kot 1 % leta 1998 (odstotek je izražen v razmerju do celotnega prometa blaga čez BTC Sežana).

Zaradi izpada skladiščno-pretovornih dejavnosti se je BTC Terminal Sežana skoraj čez noč znašel pred problemom prevelikih kapacitet. Zato so v podjetju več kot polovico odvečnih skladiščnih objektov brezplačno ponujali in le s težavo našli "dobrotnika", na katerega so lahko prenesli lastništvo (URL: <http://www.btc-terminal-sezana.si>, 2002). "Dobrotnik" je postala občina Sežana, ki je v zemljiški knjigi vknjižena kot njihov lastnik. Pri tem se je vmešal tedanji državni Razvojni sklad ter po veljavni zakonodaji prevzel objekte in jih prodal trem pooblaščenim investicijskim družbam, ki so postale formalne lastnice objektov. Lastniški odnosi v zvezi s temi objekti so postali še bolj zapleteni po januarju 1995, ko so iz nekdanje občine Sežana nastale štiri manjše občine.

Tabela 1: Skupni promet preko MMP Fernetiči ter obseg skladiščno-pretovornih dejavnosti v okviru podjetja BTC Terminal med leti 1987 in 2001

<i>Leto</i>	<i>Skupni promet v 1000 t</i>	<i>Skladiščno-pretovorne storitve BTC Terminal v 1000 t</i>	<i>Odstotek manipuliranega blaga</i>
1987	1569	178,3	11,4
1988	1790	145,5	8,1
1989	2104	149,8	7,1
1990	2128	124,8	5,9
1991	1654	83,1	5,0
1992	1967	65,8	3,3
1993	1943	60,2	3,1
1994	3122	63,0	2,0
1995	3330	46,6	1,4
1996	3410	37,1	1,1
1997	3789	37,4	1,0
1998	3660	26,5	0,7
1999	3547	28,7	0,8
2000	3656	28,8	0,8
2001	3957	31,3	0,8

Vir: Malnič, Medica, 2001, str. 16; Mesečno poročilo o prekladanju v mesecu decembru (Posamezna poročila za leto 1999, 2000 in 2001).

Na poti prilagoditve novo nastalim razmeram se je podjetje BTC Terminal Sežana posvetilo špediterski dejavnosti, največ pa novi trgovinski dejavnosti, za katero menijo, da je še vedno dovolj perspektivna. Ukvarjajo se s trgovino na debelo, predvsem z neživilskimi izdelki za gospodinjstvo, opravljajo zunanje trgovinske storitve, prodajajo na drobno v lastnih prodajalnah. Maja 2001 so v Sežani v obnovljenih prostorih nekdanje tekstilne tovarne Pletenina odprli nakupovalno središče Karsika. V letu 2002 pa so storili prve korake k širitvi na trge bivše Jugoslavije. V Skopju in Beogradu so ustanovili hčerinski podjetji; prvo se ukvarja s špedicijo, medtem ko sta glavni dejavnosti drugega podjetja grosistična prodaja in skladiščenje.

V drugi polovici devetdesetih let je bil BTC Terminal eden od pobudnikov ustanovitve igralniškega centra Luna v novozgrajenem objektu površine 3.000 m², ki bi ponujal ameriško vrsto zabave in spektakla. V projekt, vreden 300 milijonov SIT, je BTC vložil 80 milijonov SIT. Zaradi zapletov pri uresničevanju tega projekta (problemi, povezani s pridobitvijo državne koncesije za igralniško dejavnost) je podjetje svoj lastniški delež pri tem projektu prodalo.

V devetdesetih letih je bilo na območju BTC tudi več neuspešnih poskusov nameščanja raznih proizvodnih dejavnosti, tudi s strani podjetja BTC Terminal. V mnogih primerih naj bi bili za neuspeh krivi predvsem nerešeni lastniški odnosi na območju BTC, kajti ni upravljavca

terminala, ki bi skrbel za nadaljnji razvoj terminala kot celote. Tudi danes so nerešeni lastniški odnosi eden glavnih problemov pri pritegovanju novih gospodarskih subjektov na to območje in za intenzivnejšo izrabo površin.

3.1.3 Struktura in izraba površin v okviru MMP Fernetiči

Površina Blagovno-transportnega centra Sežana znaša 883.668 m². Približno polovica teh površin je namenjena proizvodno-skladiščnim, carinskim, upravno špediterskim, poslovno-storitvenim in poslovno-trgovskim dejavnostim. S proizvodnimi dejavnostmi je zasedenih 42.400 m² površin, kar predstavlja slabih 5 %. Terminal razpolaga s 155.215 m² cest in parkirišč, železnica zavzema 27.020 m², zelenice pa 102.140 m². V tem kompleksu obstajajo še proste površine za proizvodnjo v skupni površini 59.115 m². Omeniti je potrebno, da je za nadaljnjo širitev terminala v bližnji okolici rezerviranih še 38.400 m² površin.

Tabela 2: Struktura in izraba površin v okviru MMP Fernetiči

<i>Objekti in zunanje površine</i>	<i>Površina m²</i>	<i>Izraba površin %</i>
Proizvodno-skladiščne, carinske, špediterske, upravne, poslovno-storitvene, poslovno-trgovinske storitve	415.288	47,0
Proizvodnja – zasedeno	42.400	4,8
Skladišča	44.090	4,9
Proizvodnja - prosto	59.115	6,7
Rezervirane površine za širitev	38.400	4,3
Cesta, parkirišča	155.215	17,6
Zelenice	102.140	11,6
Železnica	27.020	3,1
<i>SKUPAJ</i>	<i>883.668</i>	<i>100,0</i>

Vir: Prijava projekta obrtno-podjetniške cone na Terminalu Sežana za financiranje iz programa Phare CBC za leto 2002, 2002, str. 3.

Po funkcionalni namembnosti površin je MMP Fernetiči večnamenska struktura, saj skoraj polovico površin zavzemajo trgovinske, poslovne (pri slednjih je največ špediterjev, zastopnikov in posrednikov ter prevoznikov), proizvodno-skladiščne, carinske ter upravne storitve.

Obravnavano območje je komunalno popolnoma urejeno in opremljeno (vodovod, kanalizacija z navezavo na centralno čistilno napravo Sežana, električno in plinsko omrežje, signalno-krmilni kabli, optični kabli za potrebe informatike, javna razsvetljava). V okviru MMP Fernetiči še obstajajo možnosti širitve. Poleg omenjenih rezerviranih površin za širitev v obsegu 3,8 ha obstaja še 400 ha površin, namenjenih prosti carinski coni, dodatne možnosti širitve so tudi severno od avtoceste.

3.1.4 Dejavnosti v okviru MMP Fernetiči

Dejavnosti, ki jih opravljajo v okviru MMP Fernetiči, izražene s številom podjetij in zaposlenimi, so prikazane v Tabeli 3. Trenutno je na tej lokaciji 90 podjetij, od tega 18 poslovnih enot. Glede na število zaposlenih prevladujejo špediterji, sledijo jim zaposleni v transportnih in pomožnih prometnih dejavnostih (skladiščenje, prekladanje), na tretjem mestu so zaposleni v trgovini. Prevladujejo manjša podjetja, le malo je večjih kot npr. BTC Terminal Sežana, Quick, Unifruit, poslovna enota Intereurope Koper.

Tabela 3: Število podjetij in zaposlenih po vrstah dejavnosti na MMP Fernetiči v letu 2002

Dejavnosti	Podjetja			Zaposleni	
	Skupaj	Podjetja*	Poslovne enote	Število	Strukturni deleži (%)
Špedicija	28	17	11	272	37,5
Transport in pomožne prometne dejavnosti	4	3	1	150	20,7
Trgovina	34	32	2	126	17,3
Gostinstvo	8	6	2	51	7,0
Druge storitve	11	9	2	10	1,4
Proizvodnja	5	5	-	9	1,2
Nadzorne službe (carina, policija, inšpekcije)	-	-	-	108	14,9
SKUPAJ	90	72	18	726	100

* Podjetja s sedežem na MMP Fernetiči

Vir: Poslovni register Slovenije, 5.6.2002, računalniški izpis.

3.2 DOSEDANJI PROMETNI TOKOVI PREKO MMP FERNETIČI

3.2.1 Tovorni promet

Tovorni promet preko določenega mejnega prehoda se izraža bodisi s številom tovornjakov ali s številom prepeljanih ton tovora. Slovenska uradna statistika vodi obe seriji podatkov za posamezne mejne prehode, vendar so ti podatki dosegljivi le od leta 1994 dalje. Podatki o številu tovornjakov so pomembni predvsem z logističnega vidika (gostota prometa), medtem ko se v podatkih o prepeljanih tonah odraža gospodarski pomen določenega mejnega prehoda (Malnič, Medica, 2001, str. 23).

3.2.1.1 Prepeljani tovornjaki

Promet tovornjakov preko MMP Fernetiči je prikazan v Tabeli 4 in na Sliki 1. Število tovornjakov je v letu 1996 opazno poraslo v primerjavi s predhodnima letoma, nato se je do

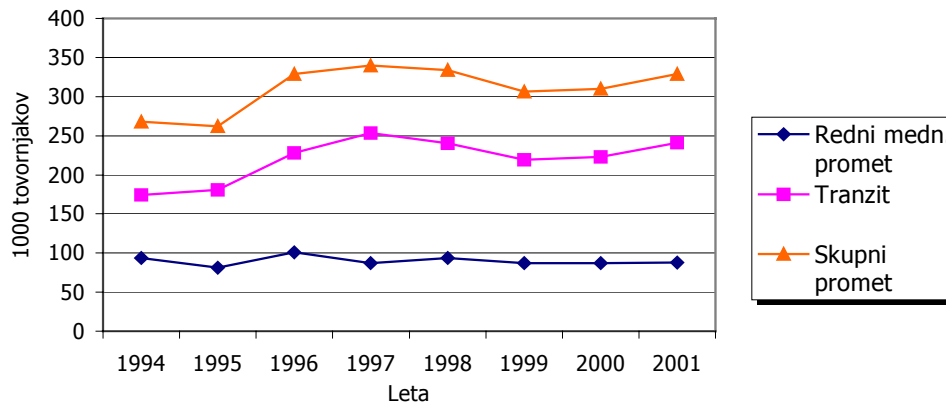
leta 2000 zmanjšalo na 310.000, od tega je bilo 72 % tranzitnega prometa. Vendar se je število v letu 2001 ponovno dvignilo, in sicer za 19.000 tovornjakov. Tako iz tabele kot iz grafikona je razvidno, da prevladujejo tovornjaki v tranzitnem prometu, katerih število postopoma narašča, medtem ko število tovornjakov v rednem prometu miruje na ravni okrog 90.000 letno.

Tabela 4: Promet tovornjakov preko MMP Fernetiči med leti 1994 in 2001 – izraženo v 1000

Leto	Skupni promet			Redni mednarodni promet			Tranzit		
	Skupaj	Izvoz	Uvoz	Skupaj	Izvoz	Uvoz	Skupaj	Izstop	Vstop
1994	268	124	144	94	43	51	174	81	93
1995	262	108	154	81	34	47	181	74	107
1996	329	159	170	101	46	55	228	113	115
1997	340	160	180	87	40	47	253	120	133
1998	334	156	178	94	42	52	240	114	126
1999	306	144	162	87	41	46	219	103	116
2000	310	138	172	87	39	48	223	99	124
2001	329	141	188	88	38	50	241	103	138

Vir: Malnič, Medica, 2001, str. 23; Statistični urad Republike Slovenije (v nadaljevanju SURS), Prihodi in odhodi tovornih vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001, 2002, računalniški izpis.

Slika 1: Promet tovornjakov preko MMP Fernetiči med leti 1994 in 2001



Vir: Tabela 4.

Povprečno število prevoženih ton na tovornjak v skupnem prometu po letu 1999 narašča, kar gre pripisati predvsem tranzitnemu prometu. Le-to je pri tranzitnem prometu za približno 40 odstotkov večje kot pri rednem prometu, kar kaže na večjo nosilnost tovornjakov v tranzitnem prometu zaradi večjih pošiljk in daljših razdalj v primerjavi z rednim prometom. Odnos med številom voznega osebja na tovornjak je stalen, tj. 1,1 voznika na tovornjak.

Tabela 5: Povprečno število ton in povprečno število voznega osebja na tovornjak med leti 1994 in 2001 preko MMP Fernetiči

<i>Leto</i>	<i>Povprečno ton na 1 tovornjak</i>			<i>Povprečno št. voznega osebja na tovornjak</i>
	<i>Skupni promet</i>	<i>Redni promet</i>	<i>Tranzit</i>	
1994	11,6	9,2	12,9	1,1
1995	12,7	9,6	14,1	1,1
1996	10,4	5,4	12,6	1,1
1997	11,1	7,9	12,2	1,1
1998	10,9	8,4	11,9	1,1
1999	11,6	8,5	12,8	1,1
2000	11,8	7,9	13,3	1,1
2001	12,0	8,3	13,4	1,1

Vir: Lasten izračun.

3.2.1.2 Vozno osebje

Uradna statistika v okviru tovarnega prometa mejnih prehodov spremlja tudi podatke o številu voznega osebja tovornjakov. Le-to se je leta 1996 povečalo v povprečju za 65.000 oseb v primerjavi s predhodnima letoma in nadalje narašča skladno z prometom tovornjakov. Število voznega osebja je za okrog deset odstotkov večje od števila tovornjakov.

Tabela 6: Število voznega osebja tovornih vozil na MMP Fernetiči med leti 1994 in 2001 – izraženo v 1000

<i>Leto</i>	<i>Skupaj</i>	<i>Redni promet</i>	<i>Tranzit</i>
1994	290	101	189
1995	276	84	192
1996	348	106	242
1997	364	93	271
1998	360	100	260
1999	336	94	241
2000	334	94	240
2001	356	95	261

Vir: Malnič, Medica, 2001, str. 24; SURS, Prihodi in odhodi tovornih vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001, 2002, računalniški izpis.

3.2.1.3 Prepeljane tone

Po podatkih iz osemdesetih in devetdesetih let, navedenih v Tabeli 7, vidimo, da ostaja skupni cestni promet do leta 1980 na ravni okrog 600.000 ton letno, nakar se je leta 1985 hitro povzpela na raven preko milijona ton letno. V letu 1990 je cestni promet že presegel dva

milijona ton, v kriznem letu 1991 pa je zopet upadel zaradi prekinitve prometnih tokov, povezanih z nekdanjo Jugoslavijo. V naslednjem letu je sledil dvig na raven izpred dveh let in v letu 1994 je že presegel tri milijone ton. V drugi polovici devetdesetih let je skupni promet obmiroval na ravni okrog 3,5 milijona ton letno in v letu 2001 dosegel najvišjo vrednost, tj. 3,9 milijona, s tem da kar 81,5 % predstavlja tranzitni promet. Skupni promet je v obdobju 1995-2001 naraščal s 3,6 % povprečno letno stopnjo rasti.

Tabela 7: Prometni tokovi (cestni promet) preko MMP Fernetiči v obdobju med 1970 in 2001 – izraženo v 1000 ton

Leto	Skupni promet			Redni mednarodni promet			Tranzit		
	Skupaj	Izvoz	Uvoz	Skupaj	Izvoz	Uvoz	Skupaj	Izstop	Vstop
1970	506	207	299	275	97	178	231	110	121
1975	771	282	489	358	123	235	412	159	253
1980	673	301	372	260	107	154	413	200	218
1985	1290	703	587	..	..	..	..	..	..
1990	2128	..	..	..	..	..	..	..	..
1991	1654	..	..	..	..	..	..	..	..
1992	1967	..	..	..	..	..	..	..	..
1993	1943	..	..	..	..	..	..	..	..
1994	3122	1522	1600	866	392	474	2256	1130	1126
1995	3330	1409	1921	780	307	473	2550	1102	1448
1996	3410	1518	1892	548	162	386	2863	1356	1507
1997	3789	1640	2149	695	185	510	3094	1455	1639
1998	3660	1580	2081	790	278	512	2870	1301	1568
1999	3547	1580	1967	739	282	457	2808	1298	1510
2000	3656	1518	2138	692	291	401	2964	1227	1737
2001	3957	1573	2384	729	266	463	3227	1307	1920

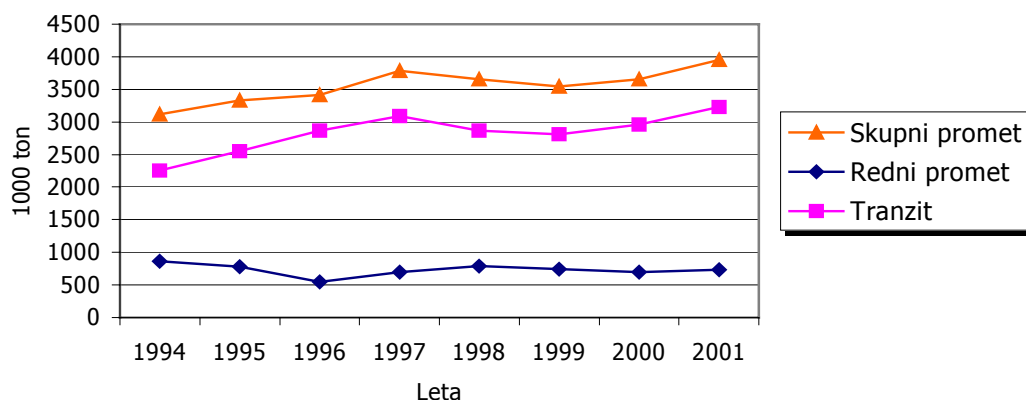
.. ni podatka

Vir: Malnič, Medica, 2001, str. 25; SURS, Prihodi in odhodi tovornih vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001, 2002, računalniški izpis.

Analiza po obeh sestavinah prometnih tokov od leta 1994 dalje kaže, da se je redni mednarodni promet (to so prometni tokovi, povezani z zunanjo menjavo matične države) v letu 1996 najbolj zmanjšal (za 30% glede na predhodno leto), najvišjo vrednost pa je dosegel že 2 leti kasneje, in sicer skoraj 0,8 milijona tone. Nasprotno je tranzitni promet do leta 1997 stalno naraščal, nakar je v naslednjih dveh letih upadel in miroval na ravni okoli 2,8 milijonov ton. V letu 2001 je presegel 3 milijone ton. Povprečna letna stopnja rasti tranzita v obdobju 1995-2001 je 5,6 %, medtem ko se je redni mednarodni promet v istem obdobju v povprečju letno zmanjšal za 0,9 %. Potrebno je tudi poudariti, da je tranzitni promet v skupnem prometu v celotnem obravnavanem obdobju udeležen z okoli 80 odstotnim deležem, kar daje mejnemu prehodu izrazit značaj tranzitne transportne točke. Ker tranzitno blago večinoma ne potrebuje storitev manipulacije in oplemenitenja blaga ali predelave in se na terminalu zadrži največ pol ure, podjetjem, ki ponujajo navedene storitve, v ekonomskem smislu tranzitni promet ne zagotavlja preživetja.

Analiza obeh sestavin rednega prometa (izvoza in uvoza) kaže, da v obdobju 1994-2001 prevladuje uvoz, ki je v povprečju za 40 % večji od izvoza. Prav tako pri tranzitnem prometu prevladuje vstopna sestavina, ki se je v letu 2001 približala 2 milijonoma ton in dosegla doslej največji razkorak med obema sestavinama.

Slika 2: Cestni tovorni promet preko MMP Fernetiči med leti 1994 in 2001



Vir: Tabela 7.

Pri blagovni sestavi prometnih tokov preko mejne infrastrukture Fernetiči na slovenski izstopni strani prevladuje blago nižje stopnje predelave (surovine in polizdelki), na slovenski vstopni strani pa blago višjih stopenj predelav. Med državami namembnicami blaga, kjer prometni tokovi potekajo v smeri zahod-vzhod, je na prvem mestu Slovenija, sledijo ji Hrvaška, Madžarska, Romunija, Rusija, Ukrajina ter ostale države nekdanje Jugoslavije (BIH, Srbija in Črna Gora, Makedonija). V smeri vzhod-zahod po državah izvora prav tako prednjači Slovenija, sledijo ji Rusija, Hrvaška, Madžarska ter ostale zgoraj navedene države (Colja, 2002).

Spremembe prometnih sestavin v devetdesetih letih so gotovo povezane z velikimi geostrateškimi in geoprometnimi spremembami v srednji in vzhodni Evropi:

- razpad enotnega in relativno velikega zalednega jugoslovanskega trga, porojevalca tedanjih rednih zunanjetrgovinskih tokov preko MMP Fernetiči in sploh prekinitev prometnih tokov preko Balkana;
- odpiranje zalednih gospodarstev srednje in vzhodne Evrope ter naraščanje zunanjetrgovinske menjave teh držav z zahodno Evropo, ki spodbuja tranzitni promet preko slovensko-italijanske meje in MMP Fernetiči.

3.2.2 Udeležba MMP Fernetiči v cestnem tovornem prometu z Italijo v primerjavi z ostalimi MMP

Udeležba MMP Fernetiči v skupnem prometu z Italijo (redni promet in tranzit) (glej Priloge 1

- 3) se je v obravnavanem obdobju v primerjavi z ostalimi MMP (Vrtojba, Kozina, Škofije) zmanjšala od 48 % na 38,7 %. V letu 1998 je skupni promet preko MMP Vrtojba presegal promet sežanskega prehoda in tako je MMP Vrtojba postal glavni cestni mejni prehod z Italijo ter pridobil prevladujočo vlogo zlasti pri kakovostnejšem rednem prometu. MMP Fernetiči izgublja svojo vodilno vlogo, ki si jo je pridobil v osemdesetih letih. Pri rednem prometu delež MMP Vrtojba v prikazanem obdobju stalno presega delež MMP Fernetiči, kar kaže na popolno prevladovanje vrtojbenskega prehoda pri tej najbolj kakovostni prometni sestavini. Predvsem je posebno velika udeležba MMP Vrtojba pri izvozni sestavini rednega prometa. Delež MMP Fernetiči je še vedno višji pri tranzitni sestavini, čeprav se njegova udeležba tudi tu znižuje; medtem se udeležba MMP Vrtojba pri izstopni sestavini povečuje kljub slabšim cestnim razmeram (nedokončana gradnja hitre ceste z odsekom čez Rebernice) in ob dejstvu, da je sežanski prehod povezan tako s slovenskim kot z italijanskim avtocestnim omrežjem. Iz tega lahko sklepamo, da je MMP Vrtojba verjetno bolj privlačen iz drugih razlogov (npr. kakovostnejše spremljajoče storitve). Ob nespremenjenih okoliščinah lahko pričakujemo, da bo po dokončani izgradnji avtocestnega omrežja prihajalo še do večjega preusmerjanja vseh prometnih tokov na goriški mejni prehod. V obravnavanem obdobju se je v skupnem prometu nekoliko povečala tudi udeležba MMP Kozina, medtem ko udeležba MMP Škofije po letu 1997 upada.

Najpomembnejše značilnosti v sestavi prometnih tokov MMP Fernetiči v obdobju 1994-2001 so:

- konstantnost rednega mednarodnega prometa in stalno preseganje uvoza nad izvozom;
- naraščanje tranzitnega prometa, ki še vedno ostaja prevladujoča prometna sestavina.

Z vstopom Slovenije v EU bo sedanje pojmovanje rednega prometa in tranzita spremenjeno, saj bo v okoliščinah velikega enotnega evropskega trga velik del tokov, ki se sedaj štejejo kot tranzitni, dejansko imel značaj notranjega ali rednega mednarodnega prometa. Ločevanje med obema prometnima sestavinama torej ne bo več tako striktno (Malnič et al., 1999, str. 51).

Slika 3: Udeležba mejnih prehodov z Italijo v skupnem cestnem tovornem prometu v letu 1994 in 2001



Vir: Preračunano na osnovi uradnih podatkov SURS-a.

Slika 4: Udeležba mejnih prehodov z Italijo v rednem mednarodnem prometu v letu 1994 in 2001



Vir: Preračunano na osnovi uradnih podatkov SURS-a.

Slika 5: Udeležba mejnih prehodov z Italijo v tranzitnem cestnem prometu v letu 1994 in 2001



Vir: Preračunano na osnovi uradnih podatkov SURS-a.

3.2.3 *Železniški tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo*

Železniški tovorni promet z Italijo se odvija preko mejnih postaj Sežana in Nova Gorica, medtem ko je bil promet preko mejne postaje Repentabor po osamosvojitvi ukinjen. Železniški promet preko obeh delujočih mejnih postaj je prikazan v Tabeli 8, in sicer od leta 1990 do 2001, razen za leti 1991 in 1992, ko zaradi razpada sistema Jugoslovanskih železnic in reorganizacije Slovenskih železnic obravnavanih podatkov nimajo evidentiranih.

Skupni promet po osamosvojitvi Slovenije je precej upadel, vendar predvsem na račun njegovega zmanjšanja preko Sežane, ko sta drastičen upad doživela izvoz in uvoz, medtem ko je tranzitni promet ostal na isti ravni oziroma se je v naslednjih letih nekoliko povečal. Leta 1999 se je tako v primerjavi z letom 1990 izvoz, ki je takrat še vključeval trge nekdanje Jugoslavije, zmanjšal za 93 % in v zadnjih dveh letih še naprej upada. Eden izmed glavnih vzrokov je prisotnost težnje v naraščanju cestnega in upadanju železniškega prometa preko slovensko-italijanske meje, kar lahko povežemo s splošnim trendom rasti cestnega prometa. Okoliščine, kot so pospešena izgradnja avtocest in počasno prilagajanje ter posodabljanje železniške infrastrukture, dodatno podpirajo težnjo po naraščanju cestnega prometa.

Železniški promet preko Nove Gorice (t. i. soški koridor) ostaja skozi devetdeseta leta dokaj stalen, torej lahko sklepamo, da gre za ustaljen prometni tok pretežno lokalnega značaja, na katerega "veliki" mednarodni tokovi ne vplivajo.

Tabela 8: Manipulirane tone po mejnih postajah Sežana in Nova Gorica v tonah

Postaja	Izvoz	Uvoz	Suhozemni tranzit	Luški tranzit	SKUPAJ
SEŽANA - meja					
1990	1.578.429	553.245	1.018.513	37.659	3.187.846
1993	152.234	178.727	1.085.162	8.696	1.424.819
1994	188.130	167.668	1.403.899	12.278	1.771.975
1995	224.982	224.431	1.672.085	23.412	2.144.910
1996	163.602	176.411	1.284.821	22.431	1.647.265
1997	248.061	238.454	1.539.276	15.726	2.041.517
1998	257.621	327.975	1.374.616	122.932	2.083.144
1999	110.104	220.492	946.307	127.179	1.404.082
2000	64.456	126.404	892.388	122.596	1.205.844
2001	44.778	118.171	1.165.570	83.925	1.412.444
NOVA GORICA - meja					
1990	762.612	71.612	632.351	1.760	1.468.335
1993	90.676	47.294	1.098.685	60	1.236.715
1994	100.744	96.880	912.954	1.650	1.112.228
1995	93.545	91.925	1.055.425	0	1.240.895
1996	78.145	117.831	893.030	74	1.089.080
1997	90.465	114.546	898.169	0	1.103.180
1998	105.838	155.874	1.016.059	5.500	1.283.271
1999	160.790	153.033	860.633	2.586	1.177.042
2000	150.187	155.470	983.277	0	1.288.934
2001	204.594	149.929	1.047.669	1.812	1.404.004

Vir: Slovenske železnice d.d., 2002.

3.2.4 Potniški promet

Promet potnikov je doživel svoj vrhunec v letu 1994, v naslednjih letih je stalno upadal. Tako se je v zadnjih osmih letih zmanjšal za 24 %, in sicer od 11,8 na 9 milijonov potnikov letno, ki so prestopili mejo. Tudi promet osebnih vozil in avtobusov upada, razen med leti 1998, 1999 in 2000, ko je miroval na ravni okrog 2,5 milijona vozil letno. Z zmanjšanjem potniškega prometa je obravnavani MMP izgubil prvo mesto med vsemi mejnimi prehodi z Italijo. Slednje sedaj pripada MMP Škofije. Povprečno število potnikov na eno vozilo se je v obravnavanem obdobju povečalo od 3,3 v letu 1994 na 3,9 v letu 2001.

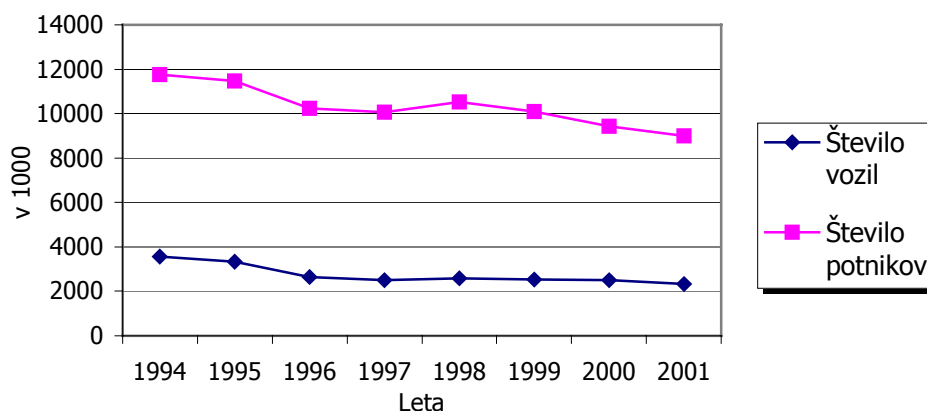
Zmanjšanje potniškega prometa preko MMP Fernetiči je verjetno povezano z manjšim zanimanjem obmejnega prebivalstva za čezmejne nakupe zaradi izboljšane ponudbe doma, pa tudi zaradi uvedbe prodaje neobdavčenega bencina na italijanskem obmejnem območju, kar je zmanjšalo prihajanje Italijanov v Slovenijo.

Tabela 9: Število potnikov in osebnih vozil ter avtobusov preko MMP Fernetiči med leti 1994 in 2001 v 1000

Leto	Število potnikov v 1000	Število osebnih vozil in avtobusov v 1000
1994	11772	3564
1995	11475	3340
1996	10220	2654
1997	10070	2488
1998	10511	2598
1999	10083	2538
2000	9417	2506
2001	8990	2328

Vir: Malnič, Medica, 2001, str. 34; SURS, Prihodi in odhodi potniških vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001, 2002, računalniški izpis.

Slika 6: Število potnikov in osebnih vozil ter avtobusov preko MMP Fernetiči med leti 1994 in 2001 v 1000



Vir: Tabela 9.

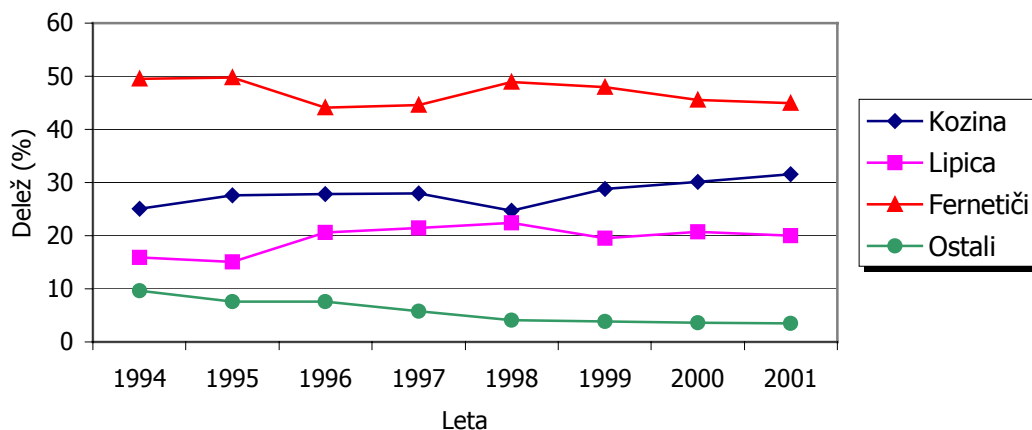
V Tabeli 10 in Sliki 7 je prikazana primerjava števila in deleža potnikov pri prehodu MMP Fernetiči z ostalimi mejnimi prehodi na območju sežanske carinarnice, ki pokriva štiri kraške občine (Sežana, Divača, Hrpelje-Kozina in Komen). Po letu 1995 delež potnikov na MMP Fernetiči rahlo upada, medtem ko se delež potnikov na mejnih prehodih Kozina in Lipica povečuje. Delež sežanskega prehoda znaša v letu 2001 44,9 %, kar ga med izbranimi prehodi uvršča daleč na prvo mesto. Nasprotno se delež potnikov na ostalih treh maloobmejnih prehodih, med katerimi je vodilni prehod po številu potnikov Repentabor, v obravnavanem obdobju zmanjšuje (Repentabor za 2,8 odstotne točke (v nadaljevanju o. t.), Gorjansko za 1,9 o. t. in Klariči za 1,4 o. t.).

Tabela 10: Število in delež potnikov po posameznih mejnih prehodih sežanske carinarnice med leti 1994 in 2001

<i>Leto</i>	<i>Mejni prehod</i>	<i>Število potnikov - obojestranski prehodi - v 1000</i>	<i>%</i>	<i>Leto</i>	<i>Mejni prehod</i>	<i>Število potnikov - obojestranski prehodi - v 1000</i>	<i>%</i>
1994	<i>SKUPAJ</i>	23802	100,0	1998	<i>SKUPAJ</i>	21513	100,0
	Kozina	5964	25,1		Kozina	5309	24,7
	Lipica	3785	15,9		Lipica	4819	22,4
	Fernetiči	11772	49,5		Fernetiči	10511	48,9
	Repentabor	1156	4,9		Repentabor	468	2,2
	Gorjansko	708	3,0		Gorjansko	325	1,5
	Klariči	412	1,7		Klariči	86	0,4
1995	<i>SKUPAJ</i>	23089	100,0	1999	<i>SKUPAJ</i>	21024	100,0
	Kozina	6375	27,6		Kozina	6048	28,8
	Lipica	3465	15,0		Lipica	4090	19,5
	Fernetiči	11475	49,7		Fernetiči	10083	48,0
	Repentabor	928	4,0		Repentabor	400	1,9
	Gorjansko	518	2,2		Gorjansko	345	1,6
	Klariči	328	1,4		Klariči	58	0,3
1996	<i>SKUPAJ</i>	23200	100,0	2000	<i>SKUPAJ</i>	20643	100,0
	Kozina	6448	27,8		Kozina	6209	30,1
	Lipica	4778	20,6		Lipica	4276	20,7
	Fernetiči	10220	44,1		Fernetiči	9417	45,6
	Repentabor	750	3,2		Repentabor	454	2,2
	Gorjansko	597	2,6		Gorjansko	216	1,1
	Klariči	407	1,8		Klariči	71	0,3
1997	<i>SKUPAJ</i>	22577	100,0	2001	<i>SKUPAJ</i>	20021	100,0
	Kozina	6330	28,0		Kozina	6330	31,6
	Lipica	4865	21,5		Lipica	4009	20,0
	Fernetiči	10070	44,6		Fernetiči	8990	44,9
	Repentabor	657	2,9		Repentabor	422	2,1
	Gorjansko	444	2,0		Gorjansko	211	1,1
	Klariči	211	0,9		Klariči	59	0,3

Vir: Malnič, Medica, 2002, str. 36; SURS, Prihodi in odhodi potniških vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001, 2002, računalniški izpis.

Slika 7: Delež potnikov po posameznih mejnih prehodih sežanske carinarnice med leti 1994 in 2001



Vir: Tabela 10.

4. MOŽNE ALTERNATIVNE DEJAVNOSTI NA MMP FERNETIČI PO VSTOPU SLOVENIJE V EU

4.1 PREDNOSTI, SLABOSTI, PRILOŽNOSTI IN NEVARNOSTI KRASA

Preoblikovanje MMP Fernetiči bo usmerjeno tako, da bo omogočalo optimalno izrabo prednosti kraškega območja, presegalo slabosti, izkoriščalo priložnosti in se izogibalo nevarnostim. To je pogojeno z današnjimi spoznanji o razvojnih strategijah, kjer soglasno ugotavljajo, da prav posebni viri, s katerimi razpolaga določena regija, predstavljajo tisti temelj, na katerem je potrebno zgraditi učinkovito razvojno strategijo, ki bo najprimernejša za obravnavano območje (Sfiligoj et al., 2000, str. 4). V nadaljevanju so v Tabeli 11 prikazane ključne prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, ki so povzete po ugotovitvah, predstavljenih na delavnici o razvojnih možnostih terminala Fernetiči (2002). Delavnica je bila organizirana v okviru študije Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana-Vrtojba.

Tabela 11: Ključne prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti Krasa

<i>Prednosti</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ odličen geostrateški položaj, ki ga označuje neposreden dostop v evropski transportni sistem, bližina severno jadranskih pristanišč ter lega ob glavni transportni povezavi (cesta in železnica) v smeri zahod-vzhod med zahodno Evropo in vzhodom; ➤ visoka raven znanja in izkušenj pri trgovanju z zahodno in vzhodnoevropskimi državami ter Balkanom; ➤ dobra cestna povezava z osrednjo Slovenijo.
<i>Slabosti</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ obrobna lega v primerjavi s centrom politične in gospodarske moči; ➤ pomanjkanje usposobljenih delavcev; ➤ pomanjkanje motivacije in podjetniškega duha; ➤ manj oz. slabše razvit industrijski sektor; ➤ odsotnost univerzitetne izobrazbe; ➤ odsotnost podpornega poslovnega okolja; ➤ pomanjkanje poslovnih prostorov po ugodni/sprejemljivi ceni; ➤ slaba podpora s strani lokalnih in državnih institucij; ➤ nezadostno sodelovanje med raziskovalnim področjem in poslovnim svetom.
<i>Priložnosti</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ lega v neposrednem zaledju pristanišča Trst ter v bližini pristanišča Koper, iz česar izhajajo možnosti delovanja kot kopenski terminal v funkciji teh pristanišč; ➤ lega ob razvojni osi petega evropskega koridorja, ki omogoča, da se ob prednostnih transportno-logističnih dejavnostih razvije še vrsta vzporednih storitvenih in proizvodnih dejavnosti; ➤ sodelovanje z Area Science Parkom iz Trsta na raziskovalnem in razvojnem področju; ➤ zadostna razpoložljivost zemljišč; ➤ nastajajoča tretja univerza na Primorskem, ki pomeni pridobitev novih študijskih smeri.
<i>Nevarnosti</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ pomanjkanje dinamike v zvezi s petim koridorjem; ➤ konkurenca severno morskih pristanišč.

Vir: Delavnica o razvojnih možnostih sežanskega terminala, 2002.

4.2 SMERNICE RAZVOJA DEJAVNOSTI NA MMP FERNETIČI

Preoblikovanje dejavnosti na MMP Fernetiči je projekt, ki po vsebinski in finančni plati presega meje občine Sežana in se navezuje na širši prostor zahodne Slovenije, vključno s Tržaško pokrajino na italijanski strani meje. Zato morajo biti smernice razvoja usklajene z razvojnimi usmeritvami širšega prostora. Poleg tega je potrebno upoštevati izkušnje podobnih centrov, kot npr. Avtoporto Valle d'Aosta na meji med Italijo in Francijo, kjer so ob ukinitvi

meje znali izkoristiti priložnosti novega položaja za gospodarski razvoj. Vendar ne glede na široke možnosti izbora, mora vizija spodbujati razvoj tiste dejavnosti oziroma splet dejavnosti, ki bodo optimalno zapolnjevali vrzeli v dejavnostih glede na lokalne in regionalne potrebe, vključno s koprskim in tržaškim pristaniščem, ter hkrati ohranili v ekonomski funkciji sedanjo infrastrukturo in sedanja neposredno in posredno ogrožena delovna mesta.

Ob tem je potrebno upoštevati, da ob slovenskem obstaja tudi italijanski pol tega mednarodnega mejnega prehoda. Oba tvorita integralno celoto glede funkcij mejnega nadzora, carine, fitopatoloških in sanitarnih služb ter glede storitev, ki so namenjene tekočemu in gospodarskemu odvijanju prometa (špeditorske, skladiščne, bančne, gostinske in druge storitve). Terminal na italijanski strani upravlja podjetje Terminal Intermodale di Trieste-Ferneti S.p.A., ki je skoraj stoddostno v javni lasti, medtem ko slovenska stran nima subjekta, ki bi upravljal in zastopal interese terminala kot celote. Iz tega je razvidno, da delujeta pola v različnih pogojih. Posledica takega stanja je, da med njima ni razvitega tesnejšega sodelovanja, ki pa bo nujno potrebno za obstoj oz. uspešnejši nastop v mednarodnem prostoru. Dokument, ki bi odseval skupno načrtovane aktivnosti po odpravi meje, žal še ne obstaja. Zato se smernice razvoja, ki so obravnavane v nadaljevanju, nanašajo samo na slovensko stran mejnega prehoda, vendar so zastavljene v smeri tesnejšega sodelovanja z italijanskim terminalom in drugimi podjetji in ustanovami onstran meje.

Smernice oziroma scenariji razvoja dejavnosti na MMP Fernetiči, ki so rezultat študije izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana-Vrtojba (2002), so naslednji:

1. razvoj logističnih dejavnosti,
2. razvoj raziskovalno-razvojne dejavnosti,
3. oblikovanje podjetniške cone.

Cilj projekta Preoblikovanje mednarodnih mejnih prehodov v sklopu SME strategije, ki se je izvajala v letu 1997 ter projekta Vpliv odprave meje na razvoj Obalno-kraške regije po vstopu Slovenije v EU – preobrazba suhozemnega terminala Sežana v okviru MMP Sežana-Fernetiči (2001) je prav tako identificirati primerne rešitve preoblikovanja. Smernice, ki jih oblikujeta navedena projekta, so bile upoštevane v študiji o izvedljivosti.

4.2.1 Predstavitev razvojnih smernic

4.2.1.1 Razvoj logističnih dejavnosti

Logistika sodi med gospodarsko najpomembnejše dejavnosti, saj urejen logistični proces z visoko kakovostjo in nizko ceno logističnih storitev najbolj prispeva k ekonomičnosti izdelka (Podgornik, 1998, str. 4). Organiziranje logističnega procesa obsega zbiranje in vključevanje ustreznih logističnih dejavnosti (transport, skladiščenje, manipulacije, zavarovanje, carinjenje

itd.) in njihovih izvajalcev v logistično verigo ter vzpostavljanje takšnih medsebojnih razmerij (pravnih, tehničnih in finančnih), ki zagotavljajo uresničitev temeljnega cilja, to je najvarnejša, najhitrejša in najbolj gospodarna premestitev blaga od prodajalca do kupca (Jelenc, 1999, str. 4).

Za slovenske špediterje, kot specializirana logistična podjetja, je značilna prevelika usmerjenost njihovih zmogljivosti v carinske storitve z EU, ki s članstvom v tej integraciji ne bodo več potrebne, ter nizka stopnja logistične usmerjenosti poslovanja. Zato bo za odpravo negativnih učinkov z vstopom v EU potrebna njihova preobrazba v sodobna evropska logistična podjetja (Vouk, 2001, str. 13). Slednje pomeni: preobrazbo ponudbe storitev v smeri logistike, kadrovsko prenovo v smeri logističnih znanj, iskanje novih alternativnih poslovnih programov, specializacijo v določenih tržnih nišah, razvoj novih logističnih zmogljivosti za potrebe evropske logistike, samostojen nastop na evropskem logističnem trgu, večjo usmerjenost v blagovne tokove izven EU. Vendar vse to zahteva precejšnja finančna sredstva, ki jih bodo uspeli zagotoviti le večji špediterji. Manjši špediterji se bodo morali zato medsebojno povezati ali priključiti večjim in tako izkoristiti skupne prednosti, zlasti fleksibilnost in poznavanje domačega trga (mala podjetja) ter finančno moč (velika podjetja). Večje možnosti za uspešen razvoj poslovanja bodo nastale za tiste špediterje, ki že danes opravljajo tudi storitve cestnega transporta, vendar samo pod pogojem, da bodo svoj vozni park in drugo poslovanje pravočasno prilagodili standardom in smernicam EU. Sicer pa je konkurenca na evropskem logističnem trgu neizprosna, ponudba je večja od povpraševanja in vstop na omenjeni trg, ki je v mnogih segmentih precej zaprt, je zelo težak (Trstenjak, 2002, str. 35). Zato bodo morali slovenski špediterji oblikovati strategijo prihodnjega poslovanja in ustrezno ukrepati za prilagajanje na evropskem logističnem trgu. Sicer se špedicija pojmuje kot perspektivna dejavnost, ki izgublja le na segmentu carinskega posredovanja, ostali segmenti (npr. organizacija transporta doma in v tujini, skladiščenje, distribucija, hitra dostava pošilk) naj bi se okrepili.

Na MMP Fernetiči naj bi tudi po prestrukturiranju prevladovale logistične dejavnosti prilagojene novim potrebam trga (npr. ponujanje bolj dovršenih storitev – distribucija, intermodalni promet). Razlogi za tako trditev so povezani z ugotovitvami analize iz predhodnega poglavja:

- promet in s prometom povezane dejavnosti so tradicionalno "močna" točka kraškega območja zaradi njegovega geostrateškega položaja;
- že zgrajeni objekti imajo možnost nadaljnje širitve; zgrajene so dobre cestne in železniške povezave, slednja je osnova za intermodalnost;
- prevladujoča je zastopanost špediterjev, ki predstavljajo dobro tretjino vseh zaposlenih na območju MMP Fernetiči;
- prometni tokovi naraščajo, med njimi je tranzit prevladujoča sestavina s povprečno 5,6 % letno stopnjo rasti v obdobju 1995-2001.

Prometne tokove spodbuja geostrateški položaj v neposrednem zaledju pristanišč Koper in Trst ter lega na nastajajočem petem evropskem koridorju, ki povezuje Barcelono in Kijev.

Peti koridor je sredozemska, južno od Alp potekajoča smer povezave med zahodom in vzhodom. Načrtovan je kot multimodalna prometna os za cestni in železniški transport, ob katerem naj bi se razvijale tudi proizvodne dejavnosti, predvsem tiste, ki bodo sad sodelovanja z zahodnoevropskimi partnerji. Pri načrtovanju obravnavanega koridorja je upoštevana tudi problematika obstoječih obmejnih transportnih centrov na državnih mejah s prevladujočo carinsko funkcijo, med katere sodi tudi MMP Fernetiči. V skladu s potrebami po vzpostavitvi in organiziranju raznih storitev naj bi se na teh točkah razvijale transportno-logistične dejavnosti in prometna teleinformatika. Na pomembnih prometnih vozliščih naj bi ustanavljali intermodalne transportne centre. Načrtovani koridor torej naj ne bi bil samo prometna os, temveč vsestranska razvojna os držav in regij (Malnič et al., 1999, str. 66).

Za posodobitev in dograditev manjkajočega infrastrukturnega omrežja v okviru petega koridorja bodo potrebna velika vlaganja, predvsem v izgradnjo visoko-zmogljive železniške proge velikih hitrosti. Le-ta omogoča pristaniščema Koper in Trst, pa tudi Tržiču in Benetkam možnost, da povečajo svoj tržni delež v srednji in vzhodni Evropi in s tem izkoristijo prednost strateške lege, ki omogoča prometu skozi navedena pristanišča, namenjenemu srednji in vzhodni Evropi, za štiri do pet dni krajšo pot kot preko severnih pristanišč. Za učinkovitost petega koridorja bi bilo potrebno koprsko in tržaško pristanišče povezati v en sam močan, hiter in storitveno naravnani sistem. Za sredozemska pristanišča je značilno, da niso dovolj konkurenčna prav zaradi pomanjkljivosti v svoji fizični infrastrukturi ter informacijskem in telekomunikacijskem sistemu, pa tudi v železniških in intermodalnih storitvah. Že omenjene lastnosti MMP Fernetiči so dobro izhodišče za razvoj zalednega kopenskega terminala v funkciji koprskega in tržaškega pristanišča z zagotavljanjem storitev z dodano vrednostjo prometu, ki potuje preko omenjenih pristanišč. K realizaciji te ideje bi morali pristopiti dokaj hitro, saj imata koprsko in tržaško pristanišče še vedno na voljo zemljišča za podoben razvoj, vendar pa zaenkrat ostajajo brez neposrednih naložbenih načrtov. Realizacija petega koridorja se je z odločitvijo transportne komisije Evropske unije aprila 2002 prenesla v prihodnost, saj koridor ni uvrščen na seznam prioritarnih projektov (Glešič, 2002, str. 3). Zaradi nedoločene časovne izvedbe omenjeni projekt za kratko in srednjeročno načrtovanje preoblikovanja MMP Fernetiči nima večjega pomena. Dolgoročno pomeni veliko priložnost, saj bo vplival na splošni razvoj območja, po katerem bo potekal.

Odločitev transportne komisije bo negativno vplivala tudi na izgradnjo drugega železniškega tira Divača-Koper, saj bodo sredstva evropskih skladov preusmerjena na prioritarni koridor severno od Alp (Stockholm-Salzburg-Dunaj). Zaradi počasnega odločanja o gradnji in načinu financiranja drugega tira obstaja nevarnost, da se koprsko in tržaško pristanišče medtem povežeta z neposredno železniško povezavo. Zgraditi bi bilo potrebno le šest kilometrov železniškega tira. Večina tovora bi tako iz Kopra namesto čez Slovenijo potovala po že posodobljeni pontebanski železnici. S tem bi Slovenske železnice izgubile večino tovora, namenjenega v Avstrijo in na Bavarsko (Koražija, Pavlin, 2002, str. 48).

Na osnovi predstavljenih ugotovitev, ki izhajajo iz geostrateškega položaja ter razpoložljive infrastrukture MMP Fernetiči oziroma BTC, so predvidene naslednje strateške predpostavke

razvoja (Študija izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana-Vrtojba, 2002, str. 29):

- BTC bo služil kot kopenski terminal ("retroporto") koprskemu in tržaškemu pristanišču, kjer se bodo opravljale storitve z dodano vrednostjo (npr. distribucija, prepakiranje, označevanje, nadaljnja obdelava, skladiščenje);
- BTC bo namenjen kot področje za lociranje distribucijskih centrov velikih podjetij in korporacij, zlasti iz azijsko-pacifiškega območja, ki bodo svoje distribucijske mreže gradili v srednji in vzhodni Evropi, začenjale pa se bodo v severno jadranskih pristaniščih;
- BTC bo intermodalno prometno središče za izmenjavo kosovnih tovorov med cestnim in železniškim prometom, kot ga omogoča železniška povezanost terminala z obstoječo železniško mednarodno povezavo med Slovenijo in Italijo, ki teče tik ob MMP Fernetiči.

Logistične in z logistiko povezane dejavnosti, ki temeljijo na strateških predpostavkah razvoja v prestrukturiranem MMP in nakazujejo področja, na katera se bodo lahko preusmerila obstoječa in morebitna nova špedicijska podjetja, se bodo izvajale v okviru sledečih možnosti:

- klasično skladiščenje, rokovanje z blagom, prevozi in špedicijski posli ter distribucijske dejavnosti;
- specifični "just in time" dostavni centri z zajamčeno kvaliteto proizvodov ter dostavnih rokov;
- dejavnosti trženja in trgovine za promocijo blagovnih in prometnih tokov zlasti v odnosih med vzhodno in zahodno Evropo (svetovanje, raziskovalne in informacijske dejavnosti, baze podatkov, transportne in posredovalne agencije);
- prepakiranje, označevanje, nadaljnja obdelava, pregledovanje blaga, organiziranje zbirnega prometa, manipuliranje in sortiranje blaga;
- finančne (možnost financiranja stroškov skladiščenja z ugodnimi krediti, izkoriščanje logistično specifičnih finančnih instrumentov npr. varant²) in zavarovalniške dejavnosti pri osnovnih postopkih v zvezi s tovarnim prometom (Študija izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana-Vrtojba, 2002, str. 29).

Splet navedenih možnosti delovanja omogoča, da MMP Fernetiči pridobi več kot zgolj tranzitno funkcijo, kot jo ima sedaj, ko tranzitni promet v skupnem prometu predstavlja kar 80 %. Navedene dejavnosti pospešujejo procese zunanje trgovine in distribucije, hkrati spodbujajo k nastanku nove trgovine in k povečanju obstoječih in generiranju novih prometnih tokov, zlasti med evropskim zahodom in vzhodom. Obseg medsebojne menjave se je v zadnjem desetletju drastično povečal, kar se odraža tudi v skupnem prometu preko obravnavanega MMP, ki se je leta 2001 v primerjavi z letom 1994 povečal za dobrih 800.000 ton oz. 21 %. Neizkoriščene možnosti se kažejo tudi pri prometnih tokovih med pristanišči

² Del listine, s katerim se potrди zastavitev uskladiščenega blaga; zastavnica (Slovar slovenskega knjižnega jezika, 1991, str. 361).

severnega Jadrana (Koper, Trst) in zaledjem srednje in vzhodne Evrope, po katerih potuje blago iz Azijskega Pacifika. Skupni cilj nakazanih dejavnosti je razvoj sodobnega intermodalnega logističnega vozlišča v podporo toku blaga vzdolž petega koridorja ter navezava na pristanišči Koper in Trst.

Za uspešno izvedbo navedenih strateških predpostavk razvoja bo potrebno vzpostaviti tesnejše sodelovanje z Autoportom na italijanski strani Fernetičev, ki ravno tako razpolaga s skladiščnimi in manipulacijskimi zmogljivostmi. Da bi se izognili podvajanju zmogljivosti, bo potrebno razvojne programe uskladiti. Predpogoj za uveljavitev skupnih programov je ustanovitev institucije, ki bo povezovala skupne interese BTC ter vzpodbujala sodelovanje z italijanskimi partnerji. Kot zgled lahko služi Gospodarsko interesno združenje na MMP Vrtojba, katerega člani so vsa podjetja, ki delujejo na območju prehoda (Volk, 2001, str. 34). Sicer so tudi načrti Autoporta usmerjeni k oblikovanju kopenskega terminala z zagotavljanjem storitev z višjo dodano vrednostjo. Cilj obeh strani naj bi torej bil oblikovanje oz. razvijanje skupnih logističnih projektov, s katerimi bi lahko kandidirali za sredstva iz skladov EU.

Poleg (predpristopne) pomoči EU špediterji, kot najbolj ogroženi, upajo na pomoč države, ki naj bi zagotovila sredstva za izobraževanje zaposlenih na področju carinskega posredništva in pomoč pri predčasnem upokojevanju, saj si manjša podjetja sama tega ne bodo mogla privoščiti in bodo obsojena na propad. Zato je njihov obstoj brez zunanje pomoči vprašljiv in s tem njihovih 200 delovnih mest v carinskem posredovanju. Ne smemo pozabiti tudi na zaposlene v gostinstvu, na bencinskih servisih, obmejnih prodajalnah, kjer bo prodaja upadla, če ne bomo znali pritegniti in zaustaviti voznega osebja in ostalih potnikov. Hkrati je tukaj pomemben tudi čas, ki onemogoča, da bi se vsi pravočasno prekvalificirali oz. svojo dejavnost preoblikovali. Zato lahko sklepamo, da se bo vsaj začasni brezposelnosti težko izogniti, saj tudi vseh delavcev ne bo mogoče oz. ne bodo zainteresirani za prekvalifikacijo. Cilj pa je gotovo čim uspešnejša prilagoditev novim razmeram. Za ugodne rešitve je zato potrebno čim hitreje organizirati postopek prekvalifikacij.

Aktivnosti na področju izobraževanja špediterjev naj bi izvajala Gospodarska zbornica Slovenije (v nadaljevanju GZS), v okviru katere deluje Sekcija špediterjev in skladiščnikov. GZS naj bi pomagala z organizacijo in izvedbo šolanja, motiviranjem, koordiniranjem, zbiranjem različnih podatkov, ki so potrebni za uspešno izvedbo prestrukturiranja špedicije, sodelovanjem z vladnimi ustanovami in ministrstvi (Ugrin, 2002, str. 5). Pri prezaposlitvi in dodatnem izobraževanju presežnih delavcev naj bi sodeloval tudi obstoječi Posoški sklad dela, ki bo pokrival območje občine Sežana, ter nastajajoči Sklad za razvoj človeških virov. Širjenje dejavnosti Posoškega sklada dela in ustanovitev Sklada za razvoj človeških virov poteka pod okriljem Regionalne razvojne agencije za Severno Primorsko v okviru programa Phare in v sodelovanju z Ministrstvom za delo, družino in socialne zadeve. Naloga sklada dela je povezovanje virov vseh socialnih partnerjev za aktiviranje presežnih delavcev, potencialno nezaposlenih in drugih nezaposlenih oseb, medtem ko bo Sklad za razvoj

človeških virov namenjen predvsem izobraževanju in dodatnemu usposabljanju (Turel, 2002, str. 4).

Usposabljanje lastnikov podjetij, ki se ukvarjajo s carinsko povezanimi dejavnostmi, in malih transportnih podjetij naj bi zajemalo naslednja področja (Študija izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana-Vrtojba, 2002, str. 33):

- transport nevarnega blaga,
- logistični menedžment,
- moderna logistika skupaj z rešitvami informacijske tehnologije (v nadaljevanju IT),
- trženje v logistiki,
- prodaja in komuniciranje.

Ustrezno usposabljanje in finančna pomoč s strani države in EU, ki bo potrebna za investicije v logistično infrastrukturo (gradnja skladišč, IT oprema, oprema za skladišča, prometna infrastruktura), naj bi omilila oziroma olajšala prilagajanje špediterskih podjetij, ki sedaj večino dohodka ustvarijo na segmentu carinskega posredovanja, na novonastale razmere po vstopu v EU. Pri tem je potrebno poudariti, da so logistične investicije s strani države možne samo, če vlada šteje Fernetiče kot del pristaniškega sistema Koper/Trst, kar bi bilo v skladu s politiko investiranja v logistične centre v Mariboru, Ljubljani in Kopru ali pa svojo politiko razširi v podporne investicije v ključne mejne prehode. Sežana je namreč v slovenski prometni politiki obravnavana kot prometno vozlišče regionalnega ranga in se zato po infrastrukturi ne bo mogla primerjati s tremi omenjenimi logističnimi centri. Sicer pa prometna politika predvideva urejanje intermodalnih transportnih centrov ob vozliščih regionalnega pomena (Malnič et al., 1999, str. 187).

Eden izmed prilagoditvenih ukrepov naj bi bil tudi pospeševanje učinkovite povezave med obstoječimi malimi špediterskimi podjetji, saj bodo le tako lahko uspešneje dosegali širše evropske trge. Dejstvo je, da so slovenska špediterska podjetja po številu zaposlenih in po ustvarjenem dohodku šibkejša od tovrstnih podjetij v EU, kjer potekajo številna združevanja, nakupi in prevzemi ter nastajajo velike logistične korporacije (Jelenc, 2000, str. 7). Prednost združitve podjetij je tudi v tem, da bi kot en partner s svojimi projekti lažje kandidirali za sredstva EU in tako izpolnjevali pogoje za financiranje. Program Phare določa, da se dodeljujejo nepovratna sredstva v višini do 75 % za javno podjetje, za zasebno podjetje pa do 25 %, preostali delež mora zagotoviti nosilec sam. Vsekakor se bo v procesu preoblikovanja pokazala tudi iznajdljivost posameznika in podjetja.

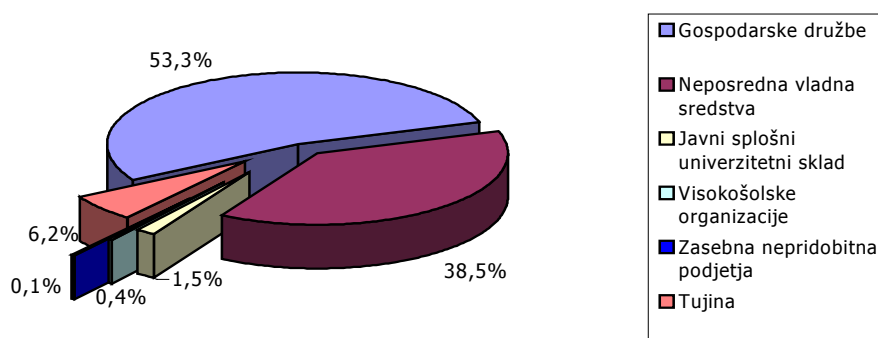
4.2.1.2 Razvoj raziskovalno-razvojne dejavnosti

Tehnologija je najpomembnejši element konkurenčnosti gospodarstev in podjetij. Zato je ustrezna raziskovalno-razvojna (v nadaljevanju RR) politika eden izmed najpomembnejših

predpogojev za konkurenčnost gospodarstva (Jaklič, 1999, str. 126). Prav zaradi tega namenljajo v razvitem svetu izjemno veliko pozornost razvoju visokih tehnologij in njihovi uporabi v proizvodnih procesih. V EU je za raziskovalne dejavnosti namenjenih 300 evrov na prebivalca, v ZDA čez 450 evrov, medtem ko Slovenija v te dejavnosti vlaga povprečno 150 evrov na prebivalca, kar je za polovico manj od EU (Kalacun, 2001, str. 6). V Sloveniji se za znanost in raziskave namenja nižji delež sredstev BDP v primerjavi z evropskim povprečjem (1,92 %), v letu 1999 je le-ta znašal 1,51 % (Strategic Possibilities for the development of Technology Centres in Slovenia, 2002, str. 4).

V Sloveniji ostajajo neizkoriščene možnosti v znanstveni ter RR dejavnosti zlasti pri prenosu znanja, rezultatov raziskav ter novih tehnologij iz sorazmerno dobro razvite javne raziskovalne sfere v gospodarsko izrabo, kar predstavlja enega ključnih zaviralcev konkurenčnosti našega gospodarstva, ki je še vedno preveč odvisno od tradicionalnih panog. Povpraševanje podjetij po storitvah raziskovalnih institucij je relativno skromno. Po drugi strani so raziskovalno-razvojni projekti, ki jih izvajajo gospodarske družbe, omejeni le na večja podjetja, ki so sposobna zagotoviti lastna finančna sredstva za RR dejavnost. V splošnem se vlaganja gospodarstva v to dejavnost povečujejo. V letu 2000 je bil delež gospodarstva v bruto domačih izdatkih za RR dejavnost 53,3 % (Statistični letopis Republike Slovenije 2002, 2002, str. 152), leta 1993 le 38 % (Bučar, 2002, str. 16). Slika 8 prikazuje strukturo vlaganj v RR dejavnost v letu 2000, iz česar je razvidno, da vlaganja gospodarskih družb presegajo polovico vseh vlaganj v RR dejavnost, neposredna vladna sredstva so nižja od 2/5, tujina prispeva dobrih 6 %, javni splošni univerzitetni sklad 1,5 %, medtem ko sredstva visokošolskih organizacij in zasebnih nepridobitnih podjetij dosegajo le pol odstotka.

Slika 8: Struktura vlaganj v RR dejavnost v letu 2000



Vir: Statistični letopis Republike Slovenije 2002, 2002, str. 152.

Povezave med znanostjo, tehnologijo in tehnološko naprednimi podjetji, katerih postopki, izdelki ali storitve temeljijo na novejših znanstvenih dosežkih, imajo poseben gospodarski pomen. V svetu so se razvile različne organizacije, ki pospešujejo tovrstne povezave. Vsem je skupna osnovna naloga: na enem mestu združiti raziskave, razvoj in podjetja, ki izsledke prvih dveh uporabijo v gospodarske namene. Organizacije, kot so znanstveni parki, tehnološki parki, tehnološki centri in poslovno inovacijski centri, spodbujajo nastajanje in rast tehnološko naprednih podjetij in so zato lahko gonilna sila razvoja posameznih regij in držav

(Pospiš, 1996, str. 109). Mednarodne primerjave kažejo, da naša država ravno na področju ustanavljanja novih visoko tehnoloških podjetij občutno zaostaja. Izvozni delež slovenskih podjetij z visoko tehnologijo je le štiri odstoten, medtem ko je npr. na Madžarskem ta odstotek petkrat višji (Kalacun, 2001, str. 6). Osnovni razlogi za to so v procesu defenzivnega tranzicijskega prestrukturiranja, ki je podjetniške aktivnosti osredotočal na reševanje kratkoročnih eksistenčnih problemov. Podjetja so se odločala za preživetveno strategijo, k čemur je svoje prispevala tudi ekonomska politika, ki je državne pomoči usmerjala pretežno v socialno reševanje podjetij. Šibka povezava znanja s konkurenčnostjo in fleksibilnostjo se odraža v nezadostni razvojni funkciji podjetij (Državni razvojni program 2001-2006, 2001, str. 69). V državnem razvojnem programu 2001-2006 (2001) so zato predvideni številni ukrepi (npr. izgradnja RR infrastrukture, krepitev mednarodnega RR sodelovanja, nastanek spin-off³ podjetij iz univerz in drugih RR institucij), ki naj bi ustvarili pogoje za tehnološki razvoj.

Na področju raziskovanja in razvoja je potrebno posebej poudariti tudi pomen mednarodnega sodelovanja, saj je učinkovitost znanstveno-razvojnega dela neke države v veliki meri odvisna od njenih mednarodnih povezav. Mednarodno sodelovanje omogoča neposredno spremljanje tujih dosežkov in njihov prenos v domače okolje ob oplemenitvenju z lastnim znanjem. V Sloveniji, kot majhni državi, je še zlasti potrebno težiti k povezovanju kadrovskih, finančnih in organizacijskih zmogljivosti s tujimi partnerji, saj je to prvi pogoj za vključevanje v obsežne in finančno zahtevne projekte, ki jih sama država ne bi mogla izvesti (Malnič, 1994, str. 46). Obenem naj bi Slovenija intenzivirala bilateralno sodelovanje s sosednjimi državami na področjih, ki ustrezajo "domači osnovi" na posameznem področju raziskovanja in tudi zmožnostim domače industrije pri uporabi novih tehnologij ali materialov. Programi naj bi se torej osredotočili na tehnologije, ki so pomembne za poglobitev in izboljšanje nacionalne industrijske strukture in konkurenčne sposobnosti podjetij (Jaklič, 1999, str. 130).

Druga razvojna smernica, ki predvideva razvoj RR dejavnosti, naj bi se na MMP Fernetiči udejanila z vzpostavitvijo poslovno-inovacijskega centra (v nadaljevanju PIC) kot orodja za ekonomski razvoj na lokalni ravni. Le-ta naj bi zagotovil ustrezno podporno okolje za ustanavljanje inovativnih in tehnološko naprednih podjetij. Nastal bo kot nadgradnja in razširitev dejavnosti obstoječega sežanskega Inkubatorja, ki je bil ustanovljen leta 1992. Le-ta je organiziran kot družba z omejeno odgovornostjo; ustanovitelja sta Občina Sežana z 80 % družbeniškim deležem in Sloveneta d.o.o. z 20 % deležem (Krašovec, 1996, str. 12). Osnovni cilji Inkubatorja ob njegovi ustanovitvi so bili (Inkubator Sežana, interno gradivo):

- odpraviti eno od največjih ovir pri razvoju novih podjetij, tj. pomanjkanje poslovnih prostorov;
- nuditi podjetnikom osnovno podjetniško svetovanje;
- oživiti mrtev kapital, in sicer poslopje propadle tovarne Iskra Sežana;
- ustvariti nova delovna mesta.

³ "Spin-off" podjetja so nova podjetja rezultat novih idej, ki prihajajo iz raziskovalnega področja in univerze ali pa podjetja izhajajoča iz obstoječih podjetij (Jaklič, 1999, str. 165).

Med delovanjem Inkubatorja so bili cilji razširjeni na zagotavljanje urejenih industrijskih zemljišč za "dozorele" inkubirance ter vzpostavljanje povezav z italijanskimi malimi in srednje velikimi podjetji.

Delovanje inkubatorja je zelo uspešno, saj so njegove zmogljivosti v celoti oddane v najem. V njem prevladujejo najemniki, ki se ukvarjajo s proizvodno, delno tudi s storitveno dejavnostjo in trgovino. Dinamika razvoja malih in srednjih podjetij (v nadaljevanju MSP) je, deloma s pomočjo italijanskih investicij, na tem območju zelo živahna. Uspešna realizacija navedenih ciljev in razpoložljiv objekt (zgrajen do 3. faze) opuščene projekta igralnice "Luna" ter neizkoriščene možnosti sodelovanja z italijanskim raziskovalnim središčem Area Science Park in domačimi tehnološkimi parki (Primorski in Ljubljanski tehnološki park) so vzpodbudile Inkubator k oblikovanju nove vizije. Ta bi se uresničila z razvojem novih tehnološko zahtevnejših dejavnosti, ki bi se odvijale v PIC-u.

PIC je specializirana organizacija. Podpira nastajanje in rast podjetij, ki so inovativna in temeljijo na sodobni tehnologiji, tako, da jim zagotavlja potrebne prostore, zahtevane strokovne storitve (poslovno in tržno svetovanje, svetovanje pri prenosu tehnologij in znanj), programe usposabljanja ter finančno pomoč (Cvenkel, 1998, str. 14). Gre za t. i. stičišče med potrebami malih podjetij na eni strani in ponudbo specializiranih storitev na drugi strani. Podjetja se v PIC-u nahajajo le omejeno obdobje, od treh do največ petih let. Bodoči podjetniki v tem času izvajajo vzorčne poizkuse svojih zamisli proizvoda, tehnologije in tržnega odziva. Nato svojo dejavnost bodisi opustijo ali pa nadaljujejo, če jim tržišče potrdi njihovo ekonomsko-tehnično in tehnološko vrednost. V tem primeru posamezni podjetnik izstopi iz PIC-a na novo lokacijo (Zacchigna, 1989, str. 46).

Bodoči PIC na Fernetičih bo zasledoval cilje:

- ustvariti nova delovna mesta z visoko dodano vrednostjo;
- privabiti, oblikovati in "vzgajati" nova visoko tehnološka ali na znanju temelječa podjetja;
- razviti popolno poslovno okolje z vrsto podpornih in svetovalnih storitev;
- aktivno sodelovati v programu In Prime⁴ – Inovacijski preboj Primorske regije;
- izoblikovati skupino strokovnjakov, ki bo sposobna izkoristiti in maksimizirati nove priložnosti ter pridobiti lokalno podporo;
- ustvariti PIC, ki bo služil kot uspešen model za razvijajoča se gospodarstva, predvsem na Balkanskem polotoku (Sežana Innovation Centre & In-Prime Technology Node, 2002, str. 6).

Ciljni subjekti PIC-a so:

⁴ Program In –Prime je usmerjen k preboju Primorske v inovativno in prepoznavno regijo, v kateri bodo lokalna tehnološka vozlišča postala privlačna sila za visoko izobražene kadre. Razvijale naj bi se predvsem informacijske tehnologije, bio-visoke tehnologije ter nanotehnologije, kjer obstaja izredno velik tržni potencial. Inoviranju bi tako zagotovili vso potrebno podporo, obenem pa bi se izboljšal tudi prenos znanja iz akademske sfere v gospodarstvo (In-Prime, Inovacijski preboj Primorske regije, 2002, str. 4-7).

- podjetja v sektorju naprednih logistično podpornih dejavnosti (npr. klicni - call centri, proizvajalci software-a);
- inovativna nova podjetja s predinkubacijsko podporo, med katero sodi spodbujanje, identifikacija in preverjanje poslovnih pobud (Kobal, 2002, str. 9);
- slovenski in italijanski raziskovalci, ki bi pričeli aktivnosti v sodelovanju z Area Science Parkom (Trst) in Primorskim tehnološkim parkom (Vrtojba);
- "spin-off" podjetja Area Science Park (Študija izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana–Vrtojba, 2002, str. 25-26).

Za uspešno realizacijo zastavljenih ciljev bo potrebno aktivno sodelovanje in formalno vključevanje predstavnikov zasebnega sektorja, izobraževalnih ter raziskovalnih institucij. V Area Science Parku iz Padrič blizu Trsta je zaznati pripravljenost za sodelovanje. Nahajajo se tik ob slovensko-italijanski meji in so vodilni znanstveno-tehnološki park v Italiji ter eden izmed najpomembnejših tovrstnih parkov v Evropi. Nastal je kot "stranski proizvod" nerogjene osimske proste cone na Krasu v prvi polovici osemdesetih let. V njem je danes poleg svetovno prestižnih raziskovalnih ustanov (UNIDO – center za genetski inženiring in biotehnologijo, Sincrotrone Trieste scpa – Synchrotron Light laboratory ELETTRA, čigar raziskave so usmerjene na področja strukturne biologije, magnetnih materialov in nanotehnologije) nameščenih nad 60 podjetij, raziskovalnih ustanov in centrov ter laboratorijev, in to nacionalnih in mednarodnih z več kot 1400 zaposlenimi (Centres, Companies and Institutes at the Area Science Park, 2001, str. 1).

Sodelovanje z omenjenim parkom bo potekalo predvsem na področju prenosa tehnologij in znanj, ki so prisotna tudi v slovenskem prostoru. S strani Sincrotrone je nakazan interes za koriščenje naložb s podporo sredstev Phare na slovenski strani. Naložbe bodo možne v obliki laboratorijev za raziskave in razvoj na določenih področjih mikrotehnologije na osnovi svetlobe. Na področju biotehnologije, kjer obstaja možnost sodelovanja tudi z Ljubljanskim tehnološkim parkom, v okviru katerega delujejo podjetja tudi na tem področju, bodo ravno tako lahko imeli koristi potencialni projekti v Sežani (Študija izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana–Vrtojba, 2002, str. 20, 25). Razlogi oz. motivi za sodelovanje Area Science Parka s slovensko stranjo so poleg možnosti koriščenja Pharovih sredstev tudi možnosti pritegovanja kvalitetnih slovenskih znanstvenoraziskovalnih kadrov v njihove zahtevne projekte (Center za biotehnologijo, Sincrotrone) ter hitrejše mednarodno uveljavljanje v "vzhodni" smeri, saj bi lahko Slovenija imela pri tem vlogo posredovalca (Malnič, 1994, str. 54).

Primorski tehnološki park v svojem poslovnem načrtu predvideva v Sežani vzpostavitev lokalne poslovne enote (satelitske enote), ki bo lahko nameščena v PIC-u in bo del mreže, v katero bodo povezane še preostale lokalne poslovne enote predvidoma v Tolminu, Idriji in Kopru (Presentation of Primorska Tehnology Park, 2002, str. 14). Omenjeni park je bil ustanovljen konec leta 1999 in je aktiven na področju instrumentalne tehnologije, sistema razsvetljave, avtomatizacije distribucije električne energije, raziskav in razvoja telekomunikacij in raziskav ter aplikacij na področju varjenja (Študija izvedljivosti projekta

Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana–Vrtojba, 2002, str. 21). V povezavi z razvojem PIC-a in lokalne poslovne enote Primorskega tehnološkega parka se bo razvijal študijski program na področju informatike in kamnoseštva v okviru nastajajoče Primorske univerze.

Uresničitev obravnavane smernice razvoja, katere prva neposredna pridobitev bo PIC, naj bi pospešila gospodarski razvoj občine Sežana in sosednjih občin, povečala bi dodano vrednost regijskega gospodarstva in zagotavljala visoko kvalificirana delovna mesta. Hkrati pa bo prispevala k zmanjšanju razvojnega zaostanka obmejnega območja in Slovenije za povprečjem EU ter k povečanju vpetosti naše države v mednarodno znanstvenoraziskovalno dejavnost. K spodbujanju inovativnosti, h kateremu je usmerjena druga smernica, bo prispeval tudi program IN Prime – Inovacijski preboj Primorske regije, katerega temeljno vodilo je povezava inovacijskega, razvojnega in znanstvenega potenciala Primorske.

4.2.1.3 Oblikovanje podjetniške cone

Najprej je potrebno pojasniti, da je terminologija con v različnih državah različna, saj se tako v svetu kot pri nas za zaokrožena območja, na katerih se opravlja različna gospodarska dejavnost, uporabljajo različna imena. Le-ta ponavadi določajo značaj oz. tip cone. Tako je cona lahko prepoznavna navzven že po uporabljenem terminu oz. imenu, kar npr. pomeni, da je cona MSP področje z veliko koncentracijo malih in srednje velikih podjetij. Cone se med seboj razlikujejo tudi v tem, v kateri fazi in katere oblike pomoči bo podjetje v coni lahko izkoriščalo. Večina podjetniških con, ki danes obstajajo v Sloveniji in v katerih se opravljajo različne vrste podjetniških dejavnosti ne glede na vrsto, obliko ali dejavnost, so nastale oz. bile ponujene v naslednjih fazah:

- kot načrtovano zemljišče – cona za opravljanje različnih dejavnosti, kjer je bilo dovoljeno investiranje,
- kot opremljeno komunalno zemljišče – cona za opravljanje različnih dejavnosti, kjer je bilo dovoljeno investiranje,
- kot komunalno opremljeno zemljišče in do določene faze v coni zgrajeni objekti, namenjeni za razvoj vnaprej določenih dejavnosti brez urejene infrastrukture (Vončina, 2000, str. 36).

V nasprotju s Slovenijo, kjer je torej večinoma poskrbljeno le za osnovno komunalno infrastrukturo, v razvitih državah (Vončina, 2000, str. 32) ponujajo tudi različne pomoči za nastanek in delovanje con, npr. že zgrajeni objekti, različna poslovna infrastruktura (fotokopiranje, recepcija, tajniški posli), trde oblike podpornih ukrepov (programi garancij za kredite podjetnikom, nižje obrestne mere pri bančnih kreditih) in mehke oblike (svetovanje, programi usposabljanja).

Opremljena zemljišča – cone sicer predstavljajo najosnovnejšo obliko podpore podjetniškemu in industrijskemu razvoju. Ob odsotnosti razpoložljivih infrastrukturno opremljenih zemljišč podjetja nimajo možnosti za primerno lokacijo in nadaljnji razvoj, z iskanjem prostorov izgubljajo čas in sredstva, pogajati se morajo z več lastniki zemljišč, pridobiti številna dovoljenja, včasih sama graditi infrastrukturo. Žal je ponudba opremljenih con v Sloveniji na splošno precej nezadovoljiva, kar posledično odvrča domače in tuje investitorje (Sfiligoj et al., 2000, str. 24).

Tretja smernica preoblikovanja dejavnosti na MMP Fernetiči predvideva oblikovanje cone malih in srednjih podjetij v povezavi z usmeritvami druge smernice. Cona MSP bo nastala na 4 hektarje velikem zemljišču v občinski lasti južno od ceste Fernetiči–Sežana z možnostjo nadaljnje širitve. V uporabo naj bi bilo najprej predano zemljišče v velikosti 1,6 hektarja. V Sežani so namreč razpoložljive površine znotraj industrijskih con (industrijska cona Sežana – zahod, industrijska cona Terminal Sežana) skoraj v celoti zapolnjene, kar velja tudi za inkubator.

Z razvojem cone MSP bo občina Sežana obstoječim in potencialnim podjetnikom zagotovila zazidljiva komunalno opremljena stavbna zemljišča po najnižji možni ceni. To omogočajo prihranki, ki jih pri gradnji infrastrukture dosega investitor cone in so posledica ekonomije obsega in sorazmerno hitrega komunalnega opremljanja ali pa načrtovane gradnje. Takšen pristop s strani občine je zelo pozitiven zaradi organiziranja podjetij na lokalnem območju, prostorskega planiranja, pritegnitve investitorjev, ki odpirajo delovna mesta, razvoja malega gospodarstva in reševanja ekoloških problemov (Poslovne cone v vlogi pospeševanja malega gospodarstva, 1997, str. 11). Zaradi ugodne lokacije ob glavnem cestnem in železniškem koridorju v smeri vzhod-zahod, hitre možnosti investiranja ter bližine Area Science Parka iz Padrič, naj bi pritegnili poleg lokalnih tudi podjetja iz preostalih delov Slovenije in tujine.

Cona bo namenjena proizvodnim ter tehnološko zahtevnim in ekološko čistim dejavnostim ter v navezavi s čezmejnimi gospodarstvom. Prednost namestitve v coni bodo imela predvsem tista podjetja, ki bodo prerasla inkubator in poslovno-inovacijski center, ter tista, ki bodo sodelovala z raziskovalnimi in razvojnimi ustanovami Area Science Parka. Le-ta bodo lahko na razpoložljivem zemljišču zgradila svoje proizvodne prostore (postopki urejanja in pridobivanja potrebne gradbene dokumentacije so v coni krajši in enostavnejši) in razširila dejavnost.

Med ciljne uporabnike sodijo tudi tuja podjetja, predvsem italijanska, za kar bo potrebno izvajati organiziran tržno podprt pristop za njihovo pritegnitev, saj je organiziranost poslovnih con v državah EU, in s tem tudi v Italiji, mnogo boljše kot pri nas. Italijanska zakonodaja določa, da morajo biti za ustanovitev con organizirani konzorciji ter predvideva, za katere cone morajo biti v konzorcij vključene občine (Visenjak, 2002, str. 27). Konzorciji imajo jasno opredeljene upravljalne pristojnosti; njihove upravljalne in storitvene strukture se ne omejujejo le na nepremičninsko in infrastrukturno plat, temveč skušajo zagotoviti uporabnikom tudi zahtevnejše storitve (Sfiligoj et al., 2000, str. 24-25). Zato bo potrebno tudi

pri nas v prihodnje vzpostaviti upravljalno strukturo, ki bo zadolžena za pridobitev in infrastrukturno ureditev zemljišč, prodajo ali oddajo zemljišč podjetjem, trženje in opravljanje storitev. Navedene aktivnosti doslej večinoma vodijo občine, kar velja tudi v našem primeru.

Motivi za tuje investitorje so:

- širjenje prodajnih trgov na področje Slovenije in ostale države nekdanje Jugoslavije;
- kvalitetna in cenejša slovenska delovna sila;
- nižji stroški surovin;
- Slovenija je moderna dežela, ki se je pripravljena soočiti z izzivi prihodnosti.

Pobude za vlaganje tujcev so najbolj pogosto povezane s predhodnim sodelovanjem, ki je na obmejnem področju z italijansko stranjo dobro razvito; prav v tem vidi slovenska stran največjo priložnost in korist.

5. OVREDNOTENJE OBRAVNAVANIH RAZVOJNIH SMERNIC

Na podlagi predstavljenih razvojnih smernic preoblikovanja dejavnosti na MMP Fernetiči poskušamo ovrednotiti njihove učinke s šestimi indikatorji. Izbrani so s pomočjo Regionalnega razvojnega programa Južne Primorske (2002, str. 17-35). V tabeli so opisno predstavljene ocene o njihovem gibanju, in sicer se lahko posamezen indikator poslabša, stagnira, izboljša ali pomembno izboljša. Smernice se bodo izvajale daljše časovno obdobje, zato so ocene podane z dolgoročnega vidika, obenem pa je nakazana tudi ocena o njihovem gibanju ob vstopu v EU.

Tabela 12: Ovrednotenje razvojnih smernic

<i>Indikator</i>	<i>Ocena</i>	
	<i>Stanje ob vstopu v EU</i>	<i>Dolgoročno po vstopu v EU</i>
Število novoustanovljenih podjetij	0	+
Število novih delovnih mest	0	++
Dodana vrednost na zaposlenega	0/-	+
Delež zaposlenih z višjo in visoko izobrazbo	0/-	++
Registrirana stopnja brezposelnosti	-	+
Neposredne tuje investicije	0	+

Opomba: - = poslabšanje; 0 = stagnacija; + = izboljšanje; ++ = pomembno izboljšanje.

Vir: Lastna ocena.

Vstop v EU bo prineselčasne negativne posledice, ki se bodo najverjetneje kazale v povečanju števila brezposelnih ob predpostavki, da se vsi danes zaposleni v dejavnostih, povezanih s carino, ne bodo uspešno in pravočasno prekvalificirali, saj je do vstopa le še dobro leto dni in do tega dne bodo morali carinski deklaranti opravljati svoje delo. Zato pričakujemo, da se bo registrirana stopnja brezposelnosti začasno povečala. Z razvojem

logističnih dejavnosti, ki bodo kratkoročno učinkovitejše pri zagotavljanju delovnih mest, naj bi bile negativne posledice v večji meri odpravljene. Z vzpostavitvijo PIC-a in cone MSP se bo tako kot z razvojem logistike povečalo število novoustanovljenih podjetij in s tem število novih delovnih mest. Po ocenah občine Sežana naj bi v PIC-u našlo zaposlitev 250 do 300 visoko kvalificiranih delavcev (Čič, 2002a, str. 10). S tem bi zadržali oziroma preprečili odliv strokovnjakov, predvsem mladih, v osrednjo Slovenijo in tujino. Z razvojem tehnološko zahtevnih dejavnosti, ki bodo prispevale k pomembnemu izboljšanju deleža zaposlenih z višjo in visoko izobrazbo, se bo povečala tudi dodana vrednost na zaposlenega. Vrednost le-te naj bi ob vstopu v EU stagnirala oz. se poslabšala, kar se kratkoročno pričakuje tudi pri ostalih izbranih indikatorjih. Ugodno poslovno okolje z razpoložljivo fizično infrastrukturo bo dolgoročno pozitivno vplivalo na pritek tujih investicij, predvsem z italijanske strani.

Prihodnji razvoj območja obravnave naj bi zato sledil vsem nakazanim smernicam. Iz njihove vsebine bodo izšli številni ukrepi, ki bodo z različnimi projekti prispevali k prilagoditvi novim razmeram ob vstopu v EU. Vendar zaradi omejenosti finančnih virov s strani občine, države in EU je potrebno določiti prioritete in projekte. Že danes znana projekta, ki sta pripravljena do stopnje za izvajanje ("ready to go") in z zagotovljenimi finančnimi sredstvi sta:

⇒ vzpostavitev in razvoj PIC-a

Nosilec projekta, katerega vrednost znaša 1,5 milijona evrov, je občina Sežana, ki bo prispevala sredstva v višini 250.000 evrov, prav toliko Ministrstvo za gospodarstvo RS, 1 milijon evrov pa predstavlja donacija iz programa Phare CBC za leto 2003. Prvotni predlog je predvideval adaptacijo obstoječega nedokončanega objekta Luna. Zaradi nerešenega lastništva je občina Sežana zagotovila nadomestno lokacijo, katere lastnica je v celoti, in se nahaja ob obstoječem inkubatorju. PIC naj bi zaživel leta 2004.

Slika 9: Pogled na bodočo stavbo PIC-a



Vir: Čič, 2002a, str. 10.

⇒ ureditev komunalno opremljenega zemljišča za MSP v velikosti 1,6 ha

Nosilec projekta je občina Sežana, ki bo tudi glavni investitor. Ocenjena vrednost investicije znaša 0,5 milijona evrov.

Med predvidene ukrepe na področju logistike, katerih izvajanje je po našem mnenju že nekoliko v zamudi, sodijo organizacija izobraževalnega procesa za prekvalifikacijo špediterjev in vzpostavitev tesnejšega sodelovanja z italijansko stranjo mejnega prehoda za nadaljnje oblikovanje skupnih projektov. Sodelovanje je pomembno tudi v marketinškem smislu, saj bi skupni integralni pristop predstavljal kakovostnejšo in pestrejšo ponudbo storitev na območju mejnega prehoda.

Ker bo izvajanje novih oblik dejavnosti, zlasti na področju logistike, dolgoročen proces, se ga je torej potrebno lotiti že danes. K sodelovanju je potrebno pritegniti vse, ki v tem vidijo priložnost in izziv prihodnosti. Več truda in dela bi morali vložiti tudi v izvajanje prometne politike na ravni države. Le-ta bi morala resneje pristopiti k uresničevanju petega evropskega koridorja in drugega železniškega tira Divača-Koper, saj v nasprotnem primeru obstaja nevarnost, da nas bodo prometni tokovi obšli. Skratka - potrebno je preiti od besed k dejanjem, saj si nihče ne želi, da bi MMP Fernetiči postal "hiša strahov", kot se je to zgodilo na Bavarskem.

6. SKLEP

Predstavitev stanja MMP Fernetiči in njegovih razvojnih smernic po vstopu Slovenije v EU je glede na hipoteze pokazala sledeče:

1. Z vstopom Slovenije v EU so špediterski delavci, ki večino svojega dela opravijo na področju carinskega posredovanja, najbolj ogroženi, saj se carinske kontrole na notranjih mejah ne bodo več izvajale. Na MMP Fernetiči obstajajo široke možnosti za izvajanje logističnih in z logistiko povezanih dejavnosti, na katera se bodo lahko špediterji preusmerili, vendar je brez državne pomoči in pomoči s strani EU njihov obstoj vprašljiv.
2. Sedanji infrastrukturi na območju mejnega prehoda je potrebno poiskati in nameniti novo vlogo. Razvojne smernice predvidevajo razvoj logističnih dejavnosti v podporo prometu skozi peti evropski koridor ter povezavo s pristaniščema Koper in Trst, RR dejavnosti, ki se bo uresničila z vzpostavitvijo PIC-a ter oblikovanje podjetniške cone, namenjene malim in srednjim podjetjem, katerih dejavnosti bodo tehnološko zahtevne in ekološko čiste ter v navezavi s čezmejnimi gospodarstvom. Prihodnji razvoj območja obravnave naj bi sledil vsem navedenim smernicam.
3. Izvajanje novih oblik dejavnosti je zahteven in dolgoročen proces, iz katerega bodo izhajali številni ukrepi, ki se bodo izvajali s pomočjo projektov, in tako prispevali k prilagoditvi novim razmeram po vstopu v EU. Zaradi omejenosti finančnih virov je potrebno določiti prioritete ukrepe in projekte. Danes znana projekta, ki sta že pripravljena do stopnje za izvajanje z zagotovljenimi finančnimi sredstvi, sta vzpostavitev in razvoj PIC-a ter ureditev komunalno opremljenega zemljišča za MSP v velikosti 1,6 ha.

Preoblikovanje dejavnosti na MMP Fernetiči je projekt, ki po vsebinski in finančni plati presega meje občine Sežana in se navezuje na širše območje. Zaradi širšega pomena je torej k sodelovanju potrebno pritegniti vse, ki v tem vidijo priložnost in izziv za prihodnost. Pri tem je potrebno opozoriti na čas, ki gotovo ni naš zaveznik, zato se je potrebno lotiti dela že danes.

7. LITERATURA

1. Bučar Maja: Podjetniki, inoviranje in država. Podjetnik, Ljubljana, februar 2002, str. 16.
2. Cvenkel Helena: Vloga in pomen BSC – poslovno podpornega centra pri razvoju malega gospodarstva na Gorenjskem. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1998. 32 str.
3. Čič Tina: Hlapci ali gospodarji? Primorske novice, Koper, LVI(2002), 53, 05.07.2002, str. 8.
4. Čič Tina: Milijon evrov za PIC. Primorske novice, Koper, LVI(2002a), 96, 03.12.2002, str. 10.
5. Dovžan Matjaž: Uveljavitev Schengenskega sporazuma v slovenskem pravnem redu. Pravna praksa, Ljubljana, 2000, 5, 14.12.2000, str. 21.
6. Glešič Katja: Ljubljana vzela tir, Bruselj koridor. Primorske novice, Koper, LVI(2002), 32, 23.04.2002, str. 3.
7. Jaklič Marko: Poslovno okolje podjetja. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1999. 353 str.
8. Jakomin Livio et al.: Vstop Slovenije v Evropsko unijo in njeni vplivi na obmejne službe s poudarkom na špediciji. Portorož : PRINZ Inštitut, 2001. 45 str.
9. Jazbec Elida: Pomen suhozemnega terminala v Sežani v procesu fizične distribucije blaga. Diplomsko delo. Ljubljana : Univerza Edvarda Kardelja, 1980. 66 str.
10. Jelenc Milan: Globalizacija v logistiki. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000, 5, str. 7.
11. Jelenc Milan: Nove zasnove logističnih procesov. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1999, 1, str. 4.
12. Kalacun Stanislava: Do malih hi-tech podjetij je še dolga pot. Finance, Ljubljana, 2001, 170, 21.09.2001, str. 6.
13. Kobal Edvard: Valilnica globalnih visokotehnoških podjetij. Finance, Ljubljana, 2002, 186, 27.07.2002, str. 9.
14. Koradžija Nataša, Pavlin Cveto: Italija: Država mečka, gospodarstvo izgublja. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2002, 13, 02.04.2002, str. 48.
15. Krašovec Darja: Slovenski podjetniški inkubatorji – rezultati in razvojne možnosti. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1996. 52 str.
16. Kumar Andrej et al.: Mednarodna ekonomika. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2000. 129 str.
17. Malnič David: Tržaško raziskovalno območje (Area di ricerca) in možnosti sodelovanja s Slovenijo. IB revija, Ljubljana, 1994, 12, str. 46-55.
18. Malnič David et al.: Prestrukturiranje MMP Vrtojba za vstop Slovenije v EU – pilotski projekt. Nova Gorica : Ministrstvo za promet in zveze, 1999. 246 str.
19. Malnič David, Medica Peter: Vpliv odprave meje na razvoj Obalno-kraške regije po vstopu Slovenije v EU – Preobrazba suhozemnega terminala Sežana v okviru MMP Sežana– Fernetiči. Koper : GZS Slovenije – Območna zbornica Koper, 2001. 62 str.
20. Podgornik Milojka: Intelektualni naboj za študij logistike. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1998, 7, str. 4.

21. Pospiš Perar Blaženka: Možnosti razvoja tehnološkega centra kot inkubatorja podjetij visoke tehnologije v Sloveniji. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1996. 121 str.
22. Sfiligoj Antonio et al.: Strategija MSP: Sistematična podpora sodelovanju med malimi in srednjimi podjetji (MSP) v obmejni regiji med Slovenijo in Italijo. Sklepno poročilo. Phare CBC Slovenia – Italy. SME Strategy, SL-9701.03.02. B.k., 2000. 56 str.
23. Skrinjar Pavel: Občina Sežana, Kras, Slovenija. Sežana : Občina Sežana, 2002. 20 str.
24. Trstenjak Viktor: EU zahteva prenovo špediterjev. Glas gospodarstva, Ljubljana, januar 2002, str. 35.
25. Turel Irena: MMP Vrtojba: 600 ljudi ob delo. Primorske novice, Koper, LVI(2002), 98, 10.12.2002, str. 4.
26. Ugrin Emil: Zabeležka predstavitve rezultatov raziskovalne naloge Vstop Slovenije v EU in njeni vplivi na obmejne službe s poudarkom na špediciji. Ljubljana : Gospodarska zbornica Slovenije, 2002. 5 str.
27. Visenjak David: Pomen obrtne cone za razvoj lokalnega gospodarstva – primer občine Markovci. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2002. 46 str.
28. Vončina Tatjana: Podjetniške cone v vlogi pospeševanja gospodarstva na Goriškem. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2000. 99 str.
29. Volk Dušan: Poslovna skupnost – Poslovno združenje – G.I.Z., Mednarodni mejni prehod Vrtojba. Zbornik ob 20 letnici mednarodnega mejnega prehoda Vrtojba. Vrtojba : Gospodarsko interesno združenje, MMP Vrtojba, 2001. str. 34.
30. Vouk Tomaž: Preobrazba iz špediterja v sodobnega logista. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2001, 44, str. 13.
31. Zacchigna Francesco: BIC Trst (Business innovation center) – predstavitev. Naše gospodarstvo, Revija za aktualna gospodarska vprašanja, Maribor, 35, 1989, 1-2, str. 46.

8. VIRI

1. BTC Terminal Sežana. [URL: <http://www.btc-terminal-sezana.si>] 25.01.2002.
2. Centres, Companies and Institutes at the Area Science Park. Padriciano : Area Science Park Consortium, 2001. 4 str.
3. Colja Marjan: Prometni tokovi po državah izvora in namembnosti. Carinarnica Sežana, osebni vir, 24.11.2002.
4. Delavnica o razvojnih možnostih sežanskega terminala. Sežana, 26.04.2002.
5. Državni razvojni program 2001-2006. Predlog. Ljubljana : Ministrstvo za gospodarstvo, 2001. 248 str.
6. Gorup Stojan, Malnič David: Obmejne storitve in infrastruktura z vidika skupnega evropskega trga. Sežana : GZS, ob sodelovanju Območne zbornice za Severno Primorsko in Območne zbornice Koper – interno gradivo, 1997. 9 str.
7. Inkubator Sežana. Interno gradivo.

8. IN Prime – Inovacijski preboj Primorske regije. B.k. : Severnoprimska mrežna regionalna razvojna agencija, september 2002. 20 str.
9. Manipulirane tone po postajah po letih. Ljubljana : Slovenske železnice d.d., Oddelek za načrtovanje in kontroling – interno gradivo, 2002.
10. Mesečno poročilo o prekladanju v mesecu decembru. Sežana : BTC Terminal Sežana – interno gradivo. (Posamezna poročila za leto 1999, 2000 in 2001)
11. Ministrstvo za notranje zadeve, Generalna policijska uprava.
[URL: <http://evropa.gov.si/evropomocnik/question/442-105/>], 09.07.2002.
12. Poslovne cone v vlogi pospeševanja malega gospodarstva. Ljubljana : Ministrstvo za gospodarske dejavnosti, Beta Consulting, 1997. 28 str.
13. Poslovni register Slovenije. Ljubljana : Statistični urad Republike Slovenije, 05.06.2002. Računalniški izpis.
14. Presentation of Primorska Technology Park (Primorski tehnološki park), Business Plan. Nova Gorica : Primorski tehnološki park, 5th March 2002. str. 24.
15. Prihodi in odhodi potniških vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001. Ljubljana : Statistični urad Republike Slovenije, 2002. Računalniški izpis.
16. Prihodi in odhodi tovornih vozil in potnikov po mejnih prehodih v letu 2000 in 2001. Ljubljana : Statistični urad Republike Slovenije, 2002. Računalniški izpis.
17. Prijava projekta izvedbe prestrukturiranja dejavnosti na mejnem prehodu Fernetiči za financiranje iz programa Phare CBC za leto 2002. Sežana : Podjetniško pospeševalni center, 2002. 4 str.
18. Prijava projekta obrtno-podjetniške cone na terminalu Sežana za financiranje iz programa Phare CBC za leto 2002. Sežana : Podjetniško pospeševalni center, 2002. 5 str.
19. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko 2002-2006. Koper : Regionalni razvojni center Koper – RRA Južna Primorska, 2002. 112 str.
20. Sežana Innovation Centre & In-Prime Technology Node. Discussion Paper. EU Phare CBC Project. Networked Regional Development Structure in the Primorska Region. Slovenia SL 9911.02. B.k., October 2002. 13 str.
21. Slovar slovenskega knjižnega jezika. Peta knjiga T – Ž. Ljubljana : Državna založba Slovenije, 1991. 1051 str.
22. Slovenija. Pregledna šolska karta. Ljubljana : Geodetski zavod Slovenije, 1992.
23. Statistični letopis Republike Slovenije 2002. Ljubljana : Statistični urad Republike Slovenije, 2002. 659 str.
24. Strategic Possibilities for the development of Technology Centres in Slovenia. Interim report. Project SL 9914-Skofic 25. B.k., May 2002. 33 str.
25. Strategija Republike Slovenije za vključevanje v Evropsko unijo. Ljubljana : Vlada Republike Slovenije, 1997. 145 str.
26. Študija izvedljivosti projekta Prestrukturiranje območij slovensko-italijanskih mejnih prehodov Sežana–Vrtojba. Končno poročilo. Projekt SL-9914.01.01. B.k., 2002. 42 str.
27. Študija izvedljivosti za projekt Preoblikovanje mejnih prehodov Sežana in Vrtojba - razpisni pogoji. B.k., B.l. 6 str.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Cestni tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo in njihova udeležba med leti 1994 in 2001- skupni promet

Priloga 2: Cestni tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo in njihova udeležba med leti 1994 in 2001 - redni promet

Priloga 3: Cestni tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo in njihova udeležba med leti 1994 in 2001 – tranzit

Priloga 4: Lega območja obravnave

Priloga 1: Cestni tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo in njihova udeležba med leti 1994 in 2001- skupni promet

Leto	MMP	Skupaj		Izvoz/Izstop		Uvoz/Vstop	
		000 ton	%	000 ton	%	000 ton	%
1994	Vrtojba	2801	43,0	1625	47,2	1176	38,4
	Fernetiči	3122	48,0	1522	44,2	1600	52,3
	Kozina	250	3,8	161	4,7	88	2,9
	Škofije	335	5,1	138	4,0	197	6,4
	<i>Skupaj</i>	<i>6508</i>	<i>100</i>	<i>3446</i>	<i>100</i>	<i>3061</i>	<i>100</i>
1995	Vrtojba	2945	42,5	1654	49,5	1291	36,0
	Fernetiči	3330	48,1	1409	42,2	1921	53,6
	Kozina	243	3,5	132	4,0	111	3,1
	Škofije	409	5,9	146	4,4	264	7,4
	<i>Skupaj</i>	<i>6927</i>	<i>100</i>	<i>3341</i>	<i>100</i>	<i>3587</i>	<i>100</i>
1996	Vrtojba	3170	41,2	1684	45,7	1486	37,0
	Fernetiči	3410	44,3	1518	41,2	1892	47,1
	Kozina	365	4,7	221	6,0	144	3,6
	Škofije	755	9,8	258	7,0	497	12,4
	<i>Skupaj</i>	<i>7700</i>	<i>100</i>	<i>3681</i>	<i>100</i>	<i>4019</i>	<i>100</i>
1997	Vrtojba	3617	41,2	1926	46,1	1691	36,7
	Fernetiči	3789	43,1	1640	39,2	2149	46,7
	Kozina	539	6,1	330	7,9	209	4,5
	Škofije	837	9,5	283	6,8	554	12,0
	<i>Skupaj</i>	<i>8782</i>	<i>100</i>	<i>4179</i>	<i>100</i>	<i>4603</i>	<i>100</i>
1998	Vrtojba	3907	45,5	2183	51,9	1723	39,4
	Fernetiči	3660	42,7	1580	37,6	2081	47,6
	Kozina	553	6,4	266	6,3	287	6,6
	Škofije	460	5,4	175	4,2	285	6,5
	<i>Skupaj</i>	<i>8580</i>	<i>100</i>	<i>4204</i>	<i>100</i>	<i>4376</i>	<i>100</i>
1999	Vrtojba	4224	47,2	2369	52,8	1855	41,5
	Fernetiči	3547	39,6	1580	35,2	1967	44,0
	Kozina	656	7,3	320	7,2	336	7,4
	Škofije	530	5,9	214	4,8	316	7,1
	<i>Skupaj</i>	<i>8957</i>	<i>100</i>	<i>4483</i>	<i>100</i>	<i>4474</i>	<i>100</i>
2000	Vrtojba	4772	49,3	2686	56,0	2086	42,8
	Fernetiči	3656	37,8	1518	31,7	2138	43,8
	Kozina	743	7,7	359	7,5	384	7,9
	Škofije	503	5,2	232	4,8	271	5,5
	<i>Skupaj</i>	<i>9674</i>	<i>100</i>	<i>4795</i>	<i>100</i>	<i>4879</i>	<i>100</i>
2001	Vrtojba	4975	48,7	2749	55,5	2226	42,2
	Fernetiči	3957	38,7	1573	31,8	2384	45,2
	Kozina	817	8,0	402	8,1	415	7,9
	Škofije	473	4,6	225	4,6	248	4,7
	<i>Skupaj</i>	<i>10222</i>	<i>100</i>	<i>4949</i>	<i>100</i>	<i>5273</i>	<i>100</i>

Vir: Preračunano na osnovi uradnih podatkov SURS-a.

Priloga 2: Cestni tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo in njihova udeležba med leti 1994 in 2001 - redni promet

Leto	MMP	Skupaj		Izvoz		Uvoz	
		000 ton	%	000 ton	%	000 ton	%
1994	Vrtojba	1343	55,3	741	59,1	602	51,2
	Fernetiči	866	35,7	392	31,3	474	40,3
	Kozina	78	3,2	62	4,9	16	1,4
	Škofije	142	5,8	59	4,7	83	7,1
	<i>Skupaj</i>	<i>2429</i>	<i>100</i>	<i>1254</i>	<i>100</i>	<i>1175</i>	<i>100</i>
1995	Vrtojba	1380	57,5	668	61,4	712	54,3
	Fernetiči	780	32,5	307	28,2	473	36,1
	Kozina	73	3,0	59	5,4	14	1,1
	Škofije	166	6,9	54	5,0	112	8,5
	<i>Skupaj</i>	<i>2399</i>	<i>100</i>	<i>1088</i>	<i>100</i>	<i>1311</i>	<i>100</i>
1996	Vrtojba	1248	56,8	515	56,7	733	56,9
	Fernetiči	548	25,0	162	17,8	386	30,0
	Kozina	88	4,0	85	9,4	3	0,2
	Škofije	312	14,2	146	16,1	166	12,9
	<i>Skupaj</i>	<i>2196</i>	<i>100</i>	<i>908</i>	<i>100</i>	<i>1288</i>	<i>100</i>
1997	Vrtojba	1249	52,5	584	58,1	665	48,3
	Fernetiči	695	29,2	185	18,4	510	37,1
	Kozina	141	5,9	139	13,8	2	0,1
	Škofije	295	12,4	97	9,7	198	14,4
	<i>Skupaj</i>	<i>2380</i>	<i>100</i>	<i>1005</i>	<i>100</i>	<i>1375</i>	<i>100</i>
1998	Vrtojba	1485	57,0	704	60,7	781	53,9
	Fernetiči	790	30,3	278	24,0	512	35,4
	Kozina	142	5,4	114	9,8	28	1,9
	Škofije	190	7,3	63	5,4	127	8,8
	<i>Skupaj</i>	<i>2607</i>	<i>100</i>	<i>1159</i>	<i>100</i>	<i>1448</i>	<i>100</i>
1999	Vrtojba	1658	58,9	779	62,4	879	56,2
	Fernetiči	739	26,3	282	22,6	457	29,2
	Kozina	172	6,1	105	8,4	67	4,2
	Škofije	244	8,7	82	6,6	162	10,4
	<i>Skupaj</i>	<i>2813</i>	<i>100</i>	<i>1248</i>	<i>100</i>	<i>1565</i>	<i>100</i>
2000	Vrtojba	1818	62,7	828	63,1	990	62,3
	Fernetiči	692	23,8	291	22,2	401	25,2
	Kozina	181	6,2	103	7,8	78	4,9
	Škofije	211	7,3	91	6,9	120	7,6
	<i>Skupaj</i>	<i>2902</i>	<i>100</i>	<i>1313</i>	<i>100</i>	<i>1589</i>	<i>100</i>
2001	Vrtojba	1932	63,0	836	62,8	1096	63,0
	Fernetiči	729	23,8	266	20,0	463	26,7
	Kozina	211	6,9	123	9,2	88	5,1
	Škofije	196	6,3	106	8,0	90	5,2
	<i>Skupaj</i>	<i>3068</i>	<i>100</i>	<i>1331</i>	<i>100</i>	<i>1737</i>	<i>100</i>

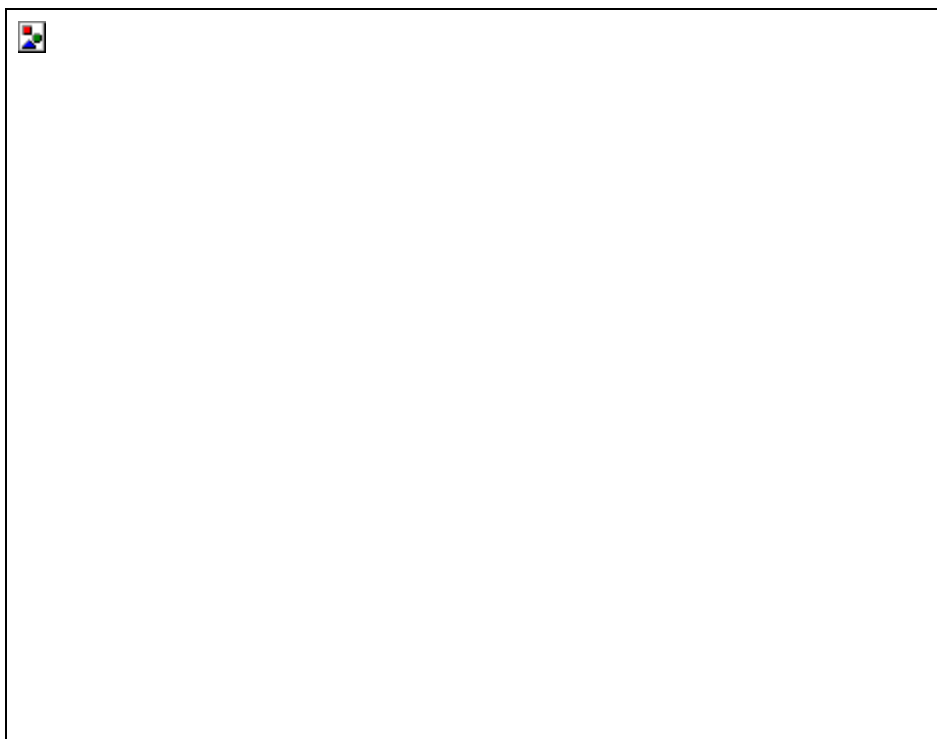
Vir: Preračunano na osnovi uradnih podatkov SURS-a.

Priloga 3: Cestni tovorni promet preko mejnih prehodov z Italijo in njihova udeležba med leti 1994 in 2001 – tranzit

Leto	MMP	Skupaj		Izstop		Vstop	
		000 ton	%	000 ton	%	000 ton	%
1994	Vrtojba	1458	35,7	884	40,3	574	30,4
	Fernetiči	2256	55,3	1130	51,5	1126	59,7
	Kozina	172	4,2	100	4,6	72	3,8
	Škofije	193	4,7	79	3,6	114	6,0
	<i>Skupaj</i>	<i>4079</i>	<i>100</i>	<i>2193</i>	<i>100</i>	<i>1886</i>	<i>100</i>
1995	Vrtojba	1565	34,6	986	43,8	579	25,4
	Fernetiči	2550	56,3	1102	48,9	1448	63,6
	Kozina	170	3,8	73	3,2	97	4,3
	Škofije	243	5,4	91	4,0	152	6,7
	<i>Skupaj</i>	<i>4528</i>	<i>100</i>	<i>2252</i>	<i>100</i>	<i>2276</i>	<i>100</i>
1996	Vrtojba	1922	34,9	1169	42,2	753	27,6
	Fernetiči	2863	52,0	1356	48,9	1507	55,1
	Kozina	277	5,0	136	4,9	141	5,2
	Škofije	444	8,1	112	4,0	332	12,1
	<i>Skupaj</i>	<i>5506</i>	<i>100</i>	<i>2773</i>	<i>100</i>	<i>2733</i>	<i>100</i>
1997	Vrtojba	2369	37,0	1343	42,3	1026	31,8
	Fernetiči	3094	48,3	1455	45,8	1639	50,8
	Kozina	398	6,2	191	6,0	207	6,4
	Škofije	542	8,5	186	5,9	356	11,0
	<i>Skupaj</i>	<i>6403</i>	<i>100</i>	<i>3175</i>	<i>100</i>	<i>3228</i>	<i>100</i>
1998	Vrtojba	2420	40,5	1479	48,6	942	32,2
	Fernetiči	2870	48,1	1301	42,7	1568	53,6
	Kozina	411	6,9	152	5,0	259	8,8
	Škofije	271	4,5	112	3,7	159	5,4
	<i>Skupaj</i>	<i>5972</i>	<i>100</i>	<i>3044</i>	<i>100</i>	<i>2928</i>	<i>100</i>
1999	Vrtojba	2566	41,8	1590	49,2	976	33,6
	Fernetiči	2808	45,7	1298	40,1	1510	51,9
	Kozina	484	7,8	215	6,6	269	9,2
	Škofije	286	4,7	132	4,1	154	5,3
	<i>Skupaj</i>	<i>6144</i>	<i>100</i>	<i>3235</i>	<i>100</i>	<i>2909</i>	<i>100</i>
2000	Vrtojba	2954	43,6	1858	53,4	1096	33,3
	Fernetiči	2964	43,8	1227	35,2	1737	52,8
	Kozina	562	8,3	256	7,4	306	9,3
	Škofije	291	4,3	141	4,0	150	4,6
	<i>Skupaj</i>	<i>6771</i>	<i>100</i>	<i>3482</i>	<i>100</i>	<i>3289</i>	<i>100</i>
2001	Vrtojba	3043	42,6	1913	52,9	1130	32,0
	Fernetiči	3228	45,1	1307	36,1	1921	54,3
	Kozina	604	8,4	278	7,7	326	9,2
	Škofije	276	3,9	118	3,3	158	4,5
	<i>Skupaj</i>	<i>7151</i>	<i>100</i>	<i>3616</i>	<i>100</i>	<i>3535</i>	<i>100</i>

Vir: Preračunano na osnovi uradnih podatkov SURS-a.

Priloga 4: Lega območja obravnave



Vir: Slovenija, Pregledna šolska karta, 1992.