

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA**



**Slovenija na sečišču koridorjev**

Avtor: MATIC PROSEN, 19496916

Ljubljana, maj 2012

## **POVZETEK**

V eseju je predstavljeno vseevropsko prometno omrežje TEN-T. Omrežje lahko razdelimo na osrednje, ki naj bi bilo dokončano do leta 2030 in obsežno napajalno omrežje, ki bo predvidoma začelo delovati leta 2050. V prihodnjih letih naj bi mednarodni blagovni tokovi potekali po teh, novo zastavljenih smernicah. Eden izmed problemov, ki zadeva Slovenija je stagnacija na področju infrastrukture v zadnjih letih. Prav zato obstaja bojazen, da bodo ključni evropski prometni koridorji TEN-T, med katere spadata potencialno zanimiva Sredozemski in Baltsko-Jadranski koridor, obšli Slovenijo. V eseju so predstavljeni ključni vidiki in posledice v primeru, da Slovenija ne bo uvrščena v vseevropsko prometno omrežje z vidiki štirih vrst prometa: pomorskega, cestnega, železniškega in letalskega.

**Ključne besede:** koridor, TEN-T, vseevropsko omrežje, Slovenija

## KAZALO VSEBINE

UVOD.....	1
<b>1 VSEEVROPSKO PROMETNO OMREŽJE TEN-T.....</b>	<b>3</b>
1.1 SREDOZEMSKI in BALTSKO – JADRANSKI KORIDOR.....	3
<b>2 PROMET.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 POMORSKI PROMET.....</b>	<b>5</b>
2.1.1 INFRASTRUKTURA.....	5
2.1.2 EVROPSKI PROMETNI TOKOVI (trgi z Avstrijo, Češko, Slovaško).....	6
2.1.3 ZAPOSLENI.....	7
2.1.4 RAST LUKE KOPER.....	8
2.1.5 RAZVOJ OBALNO KRAŠKE REGIJE.....	9
<b>2.2 ŽELEZNIŠKI PROMET.....</b>	<b>10</b>
2.2.1 SMISEL DRUGEGA TIRA DIVAČA - KOPER.....	10
2.2.2 RAZVOJ DEJAVNOSTI OB ŽELEZNICI.....	11
2.2.3 ZAPOSLENI.....	12
<b>2.3 CESTNI PROMET.....</b>	<b>12</b>
2.3.1 ODPLAČEVANJE KREDITOV.....	12
2.3.2 CENE VINJET/CESTNIN.....	15
2.3.3 ZAPOSLENI.....	16
2.3.4 LOGISTIČNA PODJETJA / AVTOPREVOZNIKI.....	16
<b>2.4 ZRAČNI PROMET.....</b>	<b>17</b>
2.4.1 INFRASTRUKTURA.....	17
2.4.2 DELEŽ POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA NA LETALIŠČU.....	18
<b>2.5 SLOVENSKO GOSPODARSTVO.....</b>	<b>18</b>
<b>2.6 KAJ DELAJO SOSEDNJE DRŽAVE.....</b>	<b>19</b>
ZAKLJUČEK.....	21
LITERATURA IN VIRI.....	22

## KAZALO SLIK

Slika 1: Sredozemski (Mediterranski) in Baltsko-Jadranski koridor.....	4
Slika 2: Zaledna tržišča Luke Koper.....	7
Slika 3: Načrtovan pretovor Luke Koper do leta 2020.....	9
Slika 4: Pregled prihodkov Darsa.....	14
Slika 5: Predvideni projekti na Sredozemskem koridorju.....	17

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Vračanje posojil družbe Dars.....	13
---	----

## UVOD

Cilj Evropske unije od samega začetka po drugi svetovni vojni je, zasnovati najbolj konkurenčno, dinamično ter na znanju temelječe gospodarstvo na svetu. In v tem smislu se razvija tudi prometna politika. Do leta 2050, naj bi razvila čim bolj konkurenčen, trajnostni in inovativen prometni sistem (Cilji evropske prometne politike, 2012). Del vizije je tudi vseevropsko prometno omrežje TEN-T (Trans-European transport network), katerega cilj je povezati cestni, železniški in zračni promet, celinske plovne poti in pomorski promet, ki so ključni za nemoteno delovanje notranjega trga, mobilnost blaga in oseb, ter gospodarsko, socialno in teritorialno kohezijo Evropske unije.

To pomeni, da se bodo koridorji in trasa le teh v prihodnosti spremenili in tako bodo več veljave dobili novi koridorji. Evropska komisija pospešeno vzpostavlja novo prometno omrežje in s tem tudi nove koridorje, ki Slovenijo lahko obidejo. Pri nas pa se še vedno omenja naša strateška lega in pa da smo središče Evrope. Še vedno je moč v veliki meri zaslediti, da je Slovenija vključena v V. in X. Panevropski koridor, in o pomembnosti le teh, vendar pa je dejstvo, da sta ta dva koridorja v evropskih dokumentih že zgodovina, saj je vse usmerjeno v novo vseevropsko prometno omrežje TEN-T. Ob prebiranju medijev človek dobi občutek, da brez Slovenije evropski transport pravzaprav ne more normalno funkcionirati. Po eni strani gre le za politično diktiranje medijev, oziroma za prikrivanje dejstev, da je Slovenija logistično in gospodarsko močno zaostala za vsemi sosednjimi in ostalimi evropskimi državami. Od vključenosti v vseevropsko prometno omrežje je v veliki meri odvisen naš gospodarski razvoj v naslednjih letih, desetletjih. V javnosti se je šele v zadnjih mesecih začelo bolj intenzivno govoriti o sami problematiki novega omrežja TEN-T. Povod za to je predvsem v Luki Koper, kjer so izpostavili skrb, da ne bi bili vključeni v za njih zelo pomemben koridor Baltik-Jadran, vendar se zdi, da je vse skupaj že zelo pozno.

Ob tem se moramo po eni strani vprašati, ali je boj za vključitev v vseevropsko omrežje Evrope sploh še smiseln? Ali se je smiselno vmešavati v košček pogače, ki ga dobivamo po zaslugi tranzitnih poti čez Slovenijo? Po drugi strani pa se moramo vprašati, kaj Slovenci sploh znamo oziroma katere so dejavnosti, ki nam prinašajo prihodek? Seveda imamo mala, inovativna podjetja, ki v svetovnem merilu nekaj pomenijo. To so Akrapovič, Pipistrel in nekatera prodorna mlada podjetja v svetu računalništva, vendar le-ta podjetja v Sloveniji zaposlujejo izjemno malo število ljudi, obenem pa razmišljajo o selitvi svoje proizvodnje v za njih bolj "prijazne" države.

Slovenija je zaradi svoje lege, ključna povezava za srednjo in vzhodno Evropo bodisi zaradi geografske lege in nekaterih drugih dejavnikov. Seveda, pa to ne bo mogoče brez infrastrukture in vključitve v nove vseevropske koridorje TEN-T, ki so predstavljeni v nadaljevanju. V nadaljevanju bomo poskušali analizirati vse možne posledice, ki bi nastale v primeru, da

Slovenija ne bi bila vključena v za nas, pomembne koridorje novega vseevropskega prometnega omrežja TEN-T.

# 1 VSEEVROPSKO PROMETNO OMREŽJE TEN-T

Ideja o vseevropskem prometnem omrežju se je pojavila leta 1993, ko je bila podpisana Maastrichtska pogodba. Takrat se je začelo razpredati o novem omrežju, ki bi povezal cestno in železniško omrežje, letališča ter plovne poti v enotno prometno omrežje TEN-T. Lansko leto je Evropska komisija sprejela predlog za preoblikovanje obstoječih poti in Sloveniji v novih zemljevidih ne kaže najbolje. Kot že omenjeno se pri nas še vedno omenja naša strateška lega ter da smo središče Evrope. Velik poudarek je še vedno na Panevropskih koridorjih, ki pa so v evropskih dokumentih že zgodovina, saj je prioriteta omrežje TEN-T.

Omrežje TEN-T je sestavljeno iz dveh časovno ločenih projektov. Prvo je osrednje omrežje, ki naj bi bilo dokončano do leta 2030. To omrežje bo dajalo prednost najpomembnejšim povezavam in vozliščem, ki morajo popolnoma delovati do leta 2030. Izgradnjo tega omrežja bo olajšala uporaba pristopa, temelječega na desetih že obstoječih koridorjih, ki bodo zagotavljali podlago za usklajen razvoj infrastrukture znotraj osrednjega omrežja.

Novo osrednje omrežje bo povezovalo:

- 83 glavnih evropskih pristanišč z železniškimi in cestnimi povezavami,
- 37 ključnih letališč z železniškimi povezavami z večjimi mesti,
- 15.000 kilometrov železniških tirov, posodobljenih za hitre vlake,
- 35 večjih čezmejnih projektov za zmanjšanje ozkih grl.

Drugo pa je obsežno napajalno omrežje, ki bo dokončano do leta 2050 in bo zagotavljalo popolno pokritost Evropske Unije in dostop do vseh regij. Novo omrežje bo zagotavljalo varnejši promet, odpravo ozkih grl in nemoteno ter hitrejše potovanje. Prav zato bo Evropska unija v naslednji finančni perspektivi 2014-2020 izdatno pomagala s financiranjem osrednjega omrežja, saj naj bi prvotni stroški znašali 250 milijard evrov. Evropska unija bo podprla izvajanje TEN-T omrežja z več finančnimi instrumenti, med drugim s sredstvi iz kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj in s posojili Evropske investicijske banke ter s kreditnimi jamstvi. Slovenija je tudi s tega stališča v zelo slabem položaju, saj se zna zgoditi, da s strani Evropske unije ne bomo imeli priložnosti črpati toliko sredstev kot smo jih imeli možnost do sedaj. (Povezovanje Evrope: novo osrednje prometno omrežje, 2011).

## 1.1 SREDOZEMSKI in BALTSKO – JADRANSKI KORIDOR

Slovenija je v predlogu uredbe o smernicah za razvoj omrežja TEN-T vključena v t.i. Sredozemski koridor (slika 1), katerega trasa poteka od Algeciras prek Madrida, Barcelone, Lyona, Torina do Milana. Slovensko mejo prečka v Kopru, ter se nadaljuje preko Ljubljane in Maribora do Budimpešte in naprej do ukrajinske meje. Torej v Sredozemskem koridorju, ki

poteka po podobni trasi kot dosedanji V. Panevropski koridor, je Slovenija zaenkrat zarisana, vendar so v načrtih nekatere infrastrukturne posodobitve, ki so v Sloveniji pod velikim vprašajem. Pri tem mislim na povezavo med Trstom in Divačo, drugi tir Koper-Divača ter povezavo brniškega letališča z Ljubljano.

Večji problem se pojavi pri vitalno pomembnem koridorju, ki bo povezoval Baltik z Jadranom. Ta naj bi predvideval vzpostavitev visoko zmogljive železniške proge, načrtovane za hitrosti do 160 kilometrov na uro. Začne se v severnih pristaniščih Helsinki in Tallinn, kjer preko Kaunasa poteka do Varšave. Tukaj se nanj naveže železniška povezava iz Gdanska. Pot naprej poteka do Katovic, kjer po dveh vzporednih poteh povezuje slovaško Žilino in Bratislavo ter Brno in Ostravo z avstrijskim Dunajem. Od tu poteka naprej mimo Graza in Celovca, do Beljaka, zaobide Slovenijo in se preko Vidma spusti do italijanskih pristanišč Trst, Benetke in Ravenna. Za koridor, ki temelji na železniških povezavah, so se pred šestimi leti s pismom o nameri dogovorile naslednje države: Slovaška, Poljska, Češka, Avstrija in Italija. Kje je bila v tem času Slovenija? Kje so bili naši politiki takrat? Zakaj se niso zganili? Je bilo za njih samoumevno, da mimo Slovenije koridor pač ne more iti? Vse to so vprašanja, ki si jih lahko zastavljamo sedaj, ko je vse skupaj že skoraj prepozno. (List of pre-identified projects on the core network in the field of transport, 2012)

Slika 1: Sredozemski (Meditranski) in Baltsko-Jadranski koridor



Vir: Glešič, 2012

Seveda, vse še ni popolnoma izgubljeno. Slovenski poslanci v Bruslju so se po vseh teh letih vendarle zganili in začeli lobirati, da bi bila Slovenija oziroma vsaj Luka Koper vključena v Sredozemski koridor in pa strateško izjemno pomemben koridor Baltik-Jadran. O njem bodo glasovali predvidoma naslednje leto, še pred tem pa mora dokument o TEN-T potrditi odbor za promet in turizem, nakar bo sledila razprava v Evropskem parlamentu. (Glešič, 2012)

## **2 PROMET**

V nadaljevanju bodo predstavljeni vsi učinki, ki bi jih lahko imel izpad Slovenije iz ključnih infrastrukturnih povezav. Pri tem mislim predvsem na posledice za prebivalstvo, gospodarstvo in nadaljnji razvoj naše države.

### **2.1 POMORSKI PROMET**

V Sloveniji pomorski promet predstavlja edina luka, ki se nahaja v Kopru. Vodi jo istoimenska delniška družba Luka Koper, ki je leta 2008 od države dobila koncesijsko pogodbo za upravljanje pristanišča za nadaljnjih 35 let. Gre za relativno mlado pristanišče zgrajeno leta 1957. Kot je bilo že mnogokrat poudarjeno, je ključna prednost našega edinega pristanišča, geografska lega, saj predstavlja najbližjo povezavo za srednjo in vzhodno Evropo. Danes Luka Koper predstavlja pomembno križišče pomorskih in kopenskih transportnih poti (Luka Koper – O podjetju). V nadaljevanju se bomo poskušali osredotočiti na vse možne posledice, ki bi nastale v Luki, če Slovenija in sama Luka Koper ne bi bila vključena v za nas ključno vseevropsko prometno omrežje, predvsem koridor Baltik – Jadran.

#### **2.1.1 INFRASTRUKTURA**

Luka Koper in vlaganje v infrastrukturo s pomočjo države je dolga zgodba, ki se pleče od prve zamisli o tretjem pomolu. Dejstvo je, da bi se morale infrastrukturne posodobitve v luki začeti delati že včeraj. Pri tem ob tretjem pomolu mislim tudi na poglobitev pristanišča, ki je nujna. Vsa ta infrastrukturna vlaganja bi se morala zgoditi čim prej pa naj si bo to s pomočjo strateških partnerjem - ali naj bo to konzorcij ladjarjev, logistov, finančnih institucij - bodisi z dokapitalizacijo podjetja in spremembo lastniških deležev v Luki (Škrinjar, 2012).

Če se postavimo v situacijo, da je koridor Baltik-Jadran že v polnem teku, naše Luke Koper pa v njem ni, ter da tretji pomol še vedno obstaja le na papirju, se lahko mirno vprašamo ali ga sploh potrebujemo? Pri tem, ali je tretji pomol sploh smiseln, se moramo najprej vprašati kako pomemben je in pa kakšen dodaten promet lahko zagotovi. Luka Koper je samo z dvema pomoloma že sedaj konkurenčna na evropskem tržišču, s popolno izključitvijo iz omenjenih



koridorjev pa bi to pomenilo, da rasti, ki je predvidena do leta 2040, ne bi bilo. Glede na vse skupaj bi gradnjo tretjega pomola lahko mirno pozabili, posebno, če se bodo stvari na drugem železniškem tiru med Divačo in Kopro odvijale s podobno hitrostjo kot se zadnjih 20 let.

### **2.1.2 EVROPSKI PROMETNI TOKOVI (trgi z Avstrijo, Češko, Slovaško)**

Na spodnji sliki lahko vidimo s katerimi evropskimi državami, ima Luka Koper največ opravka oziroma kateri so njeni najboljši partnerji. Poleg slovenskega prostora, ki je več ali manj zapolnjen in predstavlja dobrih 30% vsega pretovora, je med najpomembnejšimi partnerji država, ki nam je pravzaprav prevzela vlogo v koridorju Baltik-Jadran. To je Avstrija, ki s 5,6 milijona ton pretovorjenega blaga, ter 32 odstotki predstavlja najpomembnejše tržišče. Sedaj se lahko ob pogledu na zemljevid (slika 1) zamislimo in pogledamo, iz katerih pristanišč bodo Avstrijci v prihodnje pretovarjali svoj tovor, če Slovenija izpade iz vseevropskega omrežja. To bi bil hud udarec za samo Luko Koper.

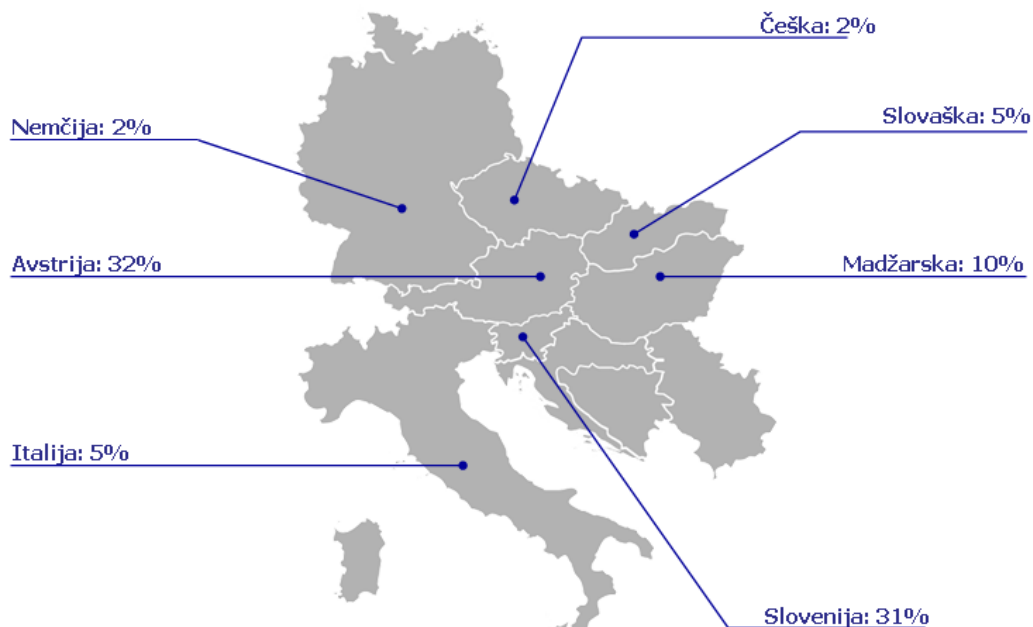
Podobno velja za ostale partnerje, kjer bi lahko Trst in Ravenna prevzela primat. Slovaška predstavlja okrog 6% skupnega pretovora. Češka sicer sodi med manjše trge, vendar je možnosti za povečanje prav tako velika. Tu je še Nemčija, na katero pa lahko ob izpadu iz koridorjev in ob konkurenci severnih pristanišč kar pozabimo (Certalič, 2012)

Če se še enkrat ozremo na zemljevid (slika 1) Baltsko-Jadranskega koridorja, lahko vidimo, da vse poteka skozi zgoraj omenjene države. Avstrijo, Slovaško in Češko, kar pomeni, da bi Luka Koper lahko hitro izgubila del svojih poslovnih partnerjev, ki bodo raje izbrali hitrejši in bolj donosen prevoz po železnici. Ta naj bi na Baltsko-Jadranskem koridorju dosegala do 120 km/h v tovornem prevozu. Sem lahko prištejemo še del pretovora, ki bi ga Luka Koper izgubila z Madžarsko, posebej po vstopu naših južnih sosedov v Evropsko unijo, saj pristanišče v Reki predstavlja veliko konkurenco. Poleg tega pa Hrvaška gradi tudi moderno železniško povezavo z Budimpešto. To pomeni, da Luka ne bi bila več zmožna obvladovati trenutnih tržišč (slika 2), ki jim prinašajo največji dobiček, in se bo tovor preusmeril na druge, bolj sodobne in konkurenčne povezave. Posledično bi bili tako onespobljani pri iskanju novih možnosti in trgov.

Slika 2: Zaledna tržišča Luke Koper

## Pregled zalednih tržišč

Deleži v skupnem pretovoru (2011)



Vir: Certalič, 2012

### 2.1.3 ZAPOSLENI

Luka Koper ima danes 1024 zaposlenih, od tega 789 v družbi Luka Koper, d.d (Certalič, 2012). Ob tem pa velja še omeniti, da je posredno z njimi povezanih še veliko več ljudi, kot bi si mislili. Sem lahko štejemo tudi ljudi, zaposlene v špediciji ter cestnem in železniškem prevozu. Posredni učinek izpada Luke Koper iz vseevropskega omrežja bi bil prav gotovo viden še na gradbenih in finančnih storitvah. Tukaj velja dodati še raziskavo Damijana, ki pravi, da vsak ustvarjen evro v pristaniški dejavnosti ustvari dodatno še 1,12 evrov dodane vrednosti in dodatno zaposluje 1,6 ljudi. Brez zgoraj omenjene infrastrukturne rasti ter stagnacije pretovora ni mogoče pričakovati novih delovnih mest, prej nasprotno. Luka Koper je znana kot pomemben zaposlovalec v obalno-kraški regiji, njen zastoj oziroma stagnacija v poslovanju pa bi imel kajpak tudi velike posledice na razvoj same regije. (Damijan, 2012)

## 2.1.4 RAST LUKE KOPER

Na spodnji sliki 3 lahko vidimo, kako naj bi se povečevala rast same pristaniške dejavnosti v zadnjih letih glede na količino prepeljanega tovora.

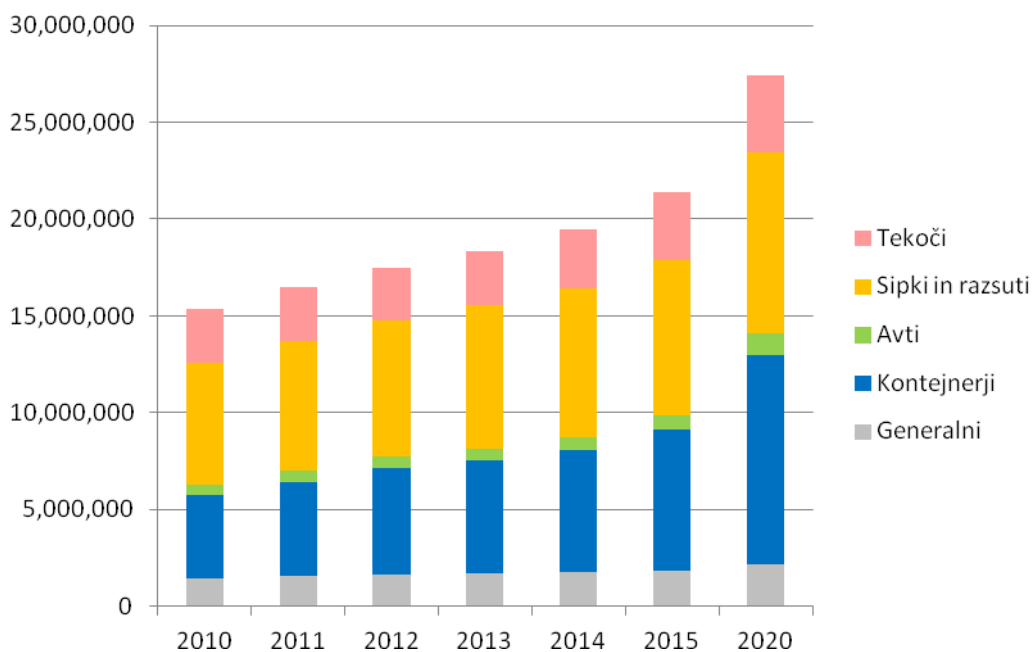
V letu 2011 so v koprskem pristanišču pretovorili 17 milijonov ton tovora, kar predstavlja skoraj 11% povečanje glede na leto poprej. Prevladujejo predvsem sipki in razsuti tovari (24%) ter kontejnerji (22%). Hvale vreden dosežek je predvsem pretovor kontejnerjev, kjer je bil v lanskem letu dosežen mejnik, to je 590.000 TEU<sup>1</sup> prometa (Pavlin, 2012). Rast bi bila lahko še višja, saj so bili obeti na svetovnem trgu boljši, vendar pa je vse to najbrž posledica slabe rasti in šibke proizvodnje v razvitih državah ter finančnih razmer v evrskem območju.

Kaj pa prihodnost? Trenutne zmogljivosti pretovora v kontejnerskem terminalu znašajo 700 tisoč TEU na leto. Predsednik uprave Veselko meni, da bi lahko prišli do pretovora milijona zabojnikov tudi brez tretjega pomola. Ko oziroma če bo zgrajen tretji pomol, in podaljšan prvi z dodatno infrastrukturo, bodo lahko pretovorili od dva do 2,5 milijonov TEU zabojnikov letno (Pavlin, 2012). Do leta 2015 želijo doseči 21.4 milijona ton ladijskega pretovora (slika 3), do leta 2040 pa se načrtuje do 150% povečanje pretovora glede na današnje zmogljivosti predvsem po zaslugi vse večjega kontejnerskega pretovora. Ob vsem tem kar se dogaja, se pojavlja vprašanje, ali je taka rast prometa v Luki Koper sploh mogoča? Ali je to iluzija, ki se ne bo uresničila, če izpademo iz ključnih mednarodnih prometnih tokov? Brez ustrezne infrastrukture v najkrajšem možnem času (to je brez izgradnje tretjega pomola in predvsem drugega tira do Divače), ter posodobitve železniških prog o takem scenariju lahko le sanjamo. Če ne bo nove infrastrukture v najkrajšem možnem času, se lahko poslovimo od vseevropskega omrežja in vključenosti v koridor Baltik-Jadran in pri tem sklenemo začaran krog, kjer se spet lahko vprašamo ali sploh potrebujemo dodatno infrastrukturo? (Letno poročilo Luke Koper, 2012)

---

<sup>1</sup> TEU je enota, ki se uporablja za določanje zmogljivosti zabojnikov v kontejnerskem prometu (Pavlin, 2012)

Slika 3: Načrtovan pretovor Luke Koper do leta 2020



Vir: Certalič, 2012

### 2.1.5 RAZVOJ OBALNO KRAŠKE REGIJE

Kaj bi pomenila neuvrstitev Luke koper v Baltsko-Jadranski koridor, če sklepamo, da so načeloma že uvrščeni v Sredozemski koridor? Najbrž nič dobrega kot smo opazili že pri prejšnjih, zgoraj opisanih dejavnikih. Kot je zapisano na njihovi spletni strani je "Luka Koper delniška družba, ki s svojo dejavnostjo vpliva na razvoj obalno-kraške regije in ji daje pozitiven in dinamičen gospodarski utrip." (Luka Koper - O podjetju, 2012) Lepo je bilo videti, da se je mesto Koper in primorsko gospodarstvo (in hkrati tudi ostali deli obalno-kraške regije), pred štirimi desetletji začelo razvijati šele z izgradnjo in razvojem koprške luke.

Regionalni razvoj z odsotnostjo rasti, ki je pričakovana v nadaljnjih letih, zastal. Ob tem seveda mislim na zaposlovanje, ekonomsko rast ter druge dejavnike, ki so posledica le tega. Poleg tega bi se bistveno zmanjšala vlaganja v sponzorstva, kar ima vpliv na športne in druge dejavnosti kamor vlaga Luka Koper. Če k temu dodamo še kanček sarkazma, bi bili morda prebivalci okoliških vasi na Obali nad zmanjšanim prometom Luke Koper celo navdušeni. Na primer nad novico, da bi Luka Koper začela izgubljati del tovora (po možnosti še sipkega), ampak to je že druga zgodba.

## **2.2 ŽELEZNIŠKI PROMET**

V Sloveniji je operater v železniškem tovornem in potniškem prometu ter upravljavec javne železniške infrastrukture podjetje Slovenske železnice d.o.o. ki so sestavljene iz šestih družb (SŽ-Centralne delavnice, d. o. o., SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o., Prometni institut, d. o. o., SŽ-Železniški zdravstveni dom, SŽ-Železniško gradbeno podjetje, d. d., in SŽ-Železniška tiskarna, d. d.) v katerih imajo 100% ali večinski delež. Njihov glavni cilj je zagotavljanje javne železniške infrastrukture ter njeno vzdrževanje, vodenje železniškega prometa in prevažanje potnikov ter blaga po javni železniški infrastrukturi. (Letno poročilo slovenskih železnic, 2011) V lanskem letu so prepeljali 17,6 ton tovora in 15,7 milijona potnikov (Hribar, 2012). Nič kaj razveseljiv pa ni podatek, da so že tretje leto zapored v rdečih številkah. Lani so "pridelali" za 11 milijonov evrov izgube.

V nadaljevanju bodo predstavljene možne posledice, če Slovenija ne bo vključena v glavne koridorje.

### **2.2.1 SMISEL DRUGEGA TIRA DIVAČA - KOPER**

Zgodba o drugem tiru Divača-Koper je znana in se vleče že skoraj 20 let. Gre za 27 kilometrov dolgo progo, ki bi morala biti po prvotnih načrtih narejena do leta 2015. Kljub velikim načrtom vseh vlad od leta 1996 ta še vedno obstaja le na papirju, do umestitve v prostor pa je še dolga pot. Zanimiv je predvsem podatek, da je bil drugi tir proge leta 2007 ocenjen na 700 milijonov evrov. Slovenija je imela v finančni perspektivi 2007-2013 na voljo 230 milijonov evrov evropskih sredstev. Danes je njegova vrednost drastično poskočila in trenutno je projekt ocenjen na 1,3 milijarde evrov. Na voljo za to perspektivo pa je le še 50 milijonov evrov, ki jih Slovenija verjetno ne bo počrpala. (Cirman, 2012)

Prihodnost drugega tira je vprašljiva, najbolj od vseh pa to skrbi vodilne v Luki Koper, saj je trenutna zmogljivost tega tira na zgornji meji izkoriščenosti. In glede na to da 60 odstotkov tovora iz Luke Koper pretovorijo po železnici, je ta skrb še kako upravičena, saj brez nove infrastrukture ne bo rasti in vključenosti v vseevropska omrežja.

V februarju je Luko Koper obiskal Brian Simpson, predsednik odbora evropskega parlamenta za promet, in z vodilnimi govoril o ne vključitvi koprškega pristanišča v pomemben vseevropski prometni koridor Baltik-Jadran. Spregovorili so tudi o drugem tiru, in Simpson je mnenja, da bi bil začetek gradnje drugega tira lahko dober znak, da Slovenija misli resno pri izgradnji infrastrukture in vključenosti v omrežje (Glešič. 2012). Bolj kot to, da se gradnja še ni začela, pa skrbi dejstvo, da v trenutni vladi ob vseh varčevalnih ukrepih ni zanimanja za ta projekt. Vlada je usmerjena preveč kratkoročno posebno pa smo lahko zaskrbljeni, da trenutni minister za

infrastrukturo in promet Zvonko Černač pravi, da je projekt predrag in razmišlja, ali se ga sploh splača graditi (Cirman, 2012). Na drugi strani pa bivši minister za promet Patrick Vlačič govori o tem, da je drugi tir nujnost, saj bo drugače Luka Koper začela izgubljati konkurenčnost zaradi slabe povezave z zaledjem, vendar tudi med njegovim mandatom ni bilo narejeno praktično nič. Veliko govoričenja, malo dejanj bi lahko rekli.

Ugotovitev iz vsega tega je, da je drugi tir nujnost, ne glede na trenutno finančno situacijo, ki vlada v naši državi. Kako je mogoče, da imajo Avstrijci kljub trenutni finančni situaciji, ki vlada v svetu, dolgoročne načrte v železniškem omrežju in so že začeli z gradnjo veliko večjega števila prog? Treba je razmišljati širše in gledati na to, kaj bi izgradnja lahko prinesla v dolgoročnem smislu čez 20, 30 let. Pri tem ne gre samo za vključenost v omrežje, ampak bi začetek gradnje pomenil tudi veliko novih delovnih mest v gradbenem sektorju. Da ne govorimo o tem, kako bi drugi tir in modernizacija ostalega dela železniškega omrežja vplivala na razvoj nekaterih drugih dejavnosti ob sami železnici. Skratka, Slovenija bi morala začeti gradnjo v čim krajšem času, pa naj bo to samostojno ali z oddajo koncesije. Če se sama gradnja ne bo začela v obdobju kakšnega leta, pa lahko na vse skupaj kar pozabimo, saj ga niti ne bomo potrebovali, ker se bo pretovor preusmeril na druge evropske tokove, predvsem v naših sosednjih državah, ki b infrastrukturo vlagajo bistveno bolj kot mi.

## **2.2.2 RAZVOJ DEJAVNOSTI OB ŽELEZNIC**

Kot je že omenjeno zgoraj, ne smemo pozabiti na dodatne dejavnosti, ki bi se lahko razvile v primeru, da bi po naših železnicah ali pa tudi cestah potekal omenjeni koridor. Pri tem mislimo seveda na razvoj industrije, dodaten razvoj logistično transportne panoge in pa druge storitvene dejavnosti, ki bi nastale ob sami progi. Damijan je v časopisu Finance poudaril velik vpliv, ki ga je imela izgradnja južne železnice pred več kot 150 leti na razvoj slovenskega gospodarstva in industrijo, ki se je poleg nje razvila. Ob tem se velja zopet obrniti na Avstrijce, s katerimi tako radi tekmuje. Ti so v Bruslju predstavili ključne učinke izgradnje železnice. Samo zaradi izgradnje koridorja, torej vseh kilometrov železnic in predorov, bo v gradbeni fazi nastalo 4000 novih delovnih mest oziroma 15.000, ko bo infrastruktura zgrajena vseevropsko omrežje pa bo delovalo s polno paro. Podobna poteza bi v Sloveniji lahko več kot rešilo gradbeni sektor iz težav, v katerih se je znašel. Skupaj naj bi ob koridorju Baltik-Adriatic zaživel kar 31.000 novih delovnih mest. Avstrijski bruto družbeni proizvod (BDP) naj bi se povečal za 9,5 milijard. (OBB, 2011). Pri tem gre samo za neposredne učinke izgradnje in vpletenosti Avstrije v Baltsko-Jadranski koridor. Našteti pa niso dolgoročni učinki, ki bodo povzročili razvoj gospodarskih dejavnosti ob sami železniški progi. Gre za nove dejavnosti, ki se bodo razvijale zaradi povečanega prometa po progi, vključno z industrijo ter logističnimi in drugimi storitvenimi dejavnostmi. Ob tem lahko omenimo, kakšen vpliv je pred 150 leti imela izgradnja železnice na slovenskem ozemlju na razvoj dejavnosti, ali pa izgradnja koprškega pristanišča na razvoj same

regije. Za vse to, kar je opisano zgoraj, bomo Slovenci očitno prikrajšani, saj očitno nimamo niti želje, da bi sledili Avstrijcem. (Damijan, 2012)

### **2.2.3 ZAPOSLENI**

Če vzamemo predpostavko, da Slovenija ni vključena v vseevropsko omrežje TEN-T in pogledamo izjave, ki so trenutno na čelu prometne politike v Sloveniji (na primer Zvonka Černača, ki je mnenja, da je projekt predrag) lahko sklepamo, da en sam tir med Divačo in Koproj zadovoljuje trenutnim kapacitetam pa čeprav so le te na zgornji meji (Cirman, 2012). Kaj izgubimo, če ga ne bomo gradili? Sigurno, se naš gradbeni sektor ne bi opomogel še naslednje desetletje. K tem lahko prištejemo tudi odpuščanja v Slovenskih železnicah, o katerih se govori že dalj časa.

## **2.3 CESTNI PROMET**

Družba DARS d.d. je v 100-odstotni lasti Republike Slovenije. Podjetje z nekaj več kot 1.250 zaposlenimi ima položaj delniške družbe kot gospodarske družbe po zakonu, ki ureja gospodarske družbe. Edina ustanoviteljica in delničarka družbe je Republika Slovenija, ki jo zastopa Agencija za upravljanje kapitalskih naložb Republike Slovenije. Ustanovljena je bila z Zakonom o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji leta 1993. S poslovanjem je začela 1. januarja 1994. Konec leta 2010 je začel veljati novi Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji v skladu s katerim so naloge družbe DARS d.d. da:

- opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest,
- izvaja gradnjo avtocest v svojem imenu in za svoj račun,
- upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo gradnje.

DARS d.d. trenutno v okviru slovenskega avtocestnega sistema upravlja in vzdržuje skupno 606 kilometrov avtocest in hitrih cest, 161 kilometrov priključkov nanje ter 27 kilometrov počivališč (Dars - O nas, 2012). Cestnine, vinjete, krediti, zaposleni, logistična podjetja, avtoprevozniki? Posledice za vse to bomo poskušali opredeliti v nadaljevanju.

### **2.3.1 ODPLAČEVANJE KREDITOV**

Družba Dars je lansko leto končala v pozitivnih številkah. Čisti dobiček je znašal 24,6 milijona evrov. Vse lepo in prav, če ne bi imeli najetega lepega števila kreditov. Počasi že najemajo nove kredite, da bi lahko odplačevali stare. Stanje dolga je bilo ob koncu leta 2011 še 2,9 milijarde

evrov, kar bi ob nespremenjenih posojilnih pogojih do leta 2037 pomenilo 4,1 milijarde evrov obveznosti (Stergar, 2012). V spodnji tabeli 1 lahko vidimo, koliko denarja bo treba odplačati v naslednjih letih. Zlasti kritično je leto 2014, ko bo treba odplačati 450 milijonov evrov. Kaj se bo zgodilo v prihodnosti, če vzamemo v obzir, da Slovenija ne bi bila vključena v ključno vseevropsko omrežje?

*Tabela 1: Vračanje posojil družbe Dars*

VRAČILO POSOJIL DRUŽBE DARS	
2012	189 milijonov evrov
2013	228 milijonov evrov
2014	450 milijonov evrov
2015	271 milijonov evrov
2016	294 milijonov evrov

*Vir: Stergar, 2012, str. 2*

Pa poglejmo najprej sedanost. Že preprosta logika nam pove, da bodo težave pri vračanju kreditov že drugo leto, kaj šele leta 2014, ki bo treba odplačati 450 milijonov evrov. To bo nemogoče s trenutnimi prihodki. Po podatkih, objavljenih v Letnem poročilu Darsa za leto 2011 (slika 4), so prihodki znašali 336,5 milijonov evrov. Največ, skoraj 300 milijonov so uspeli pridobiti iz naslova cestnin, kar potrjuje zgoraj navedeno dejstvo, da cestnine predstavljajo največji prihodek družbe Dars.

Ob vsem tem velja dodati, da mora Dars, poleg odplačevanja kreditov skrbeti še za gradnjo novih odsekov ter vzdrževanje in upravljanje avtocest. To zna biti ob trenutni zadolženosti zelo težko, saj uprava Darsa ocenjuje, da bo treba sedanje kredite odplačevati do leta 2060! (Darja, 2012)



Slika 4: Pregled prihodkov Darsa

Vrsta prihodkov	2011 (v EUR)	2010 (v EUR)	Indeks 2011/2010	Strukturni deleži za leto 2011
Prihodki iz pogodbe o naročilu	643.333	668.098	96	0 %
Prihodki od pobrane cestnine, zakupnin, zapor in prekomernih obremenitev ter drugi prihodki	330.526.387	313.610.621	105	98 %
Prihodki od cestnin	298.339.794	290.095.679	103	89 %
Prihodki od zakupnin	7.221.547	6.518.711	111	2 %
Prihodki od zapor in prekomernih obremenitev	1.081.994	2.378.157	45	0 %
Prihodki od služnosti	1.753.320	131.767	1.331	1 %
Prihodki od zakupa optičnih vlaken/telekomunikacije	1.008.136	1.011.992	100	0 %
Drugi prihodki od prodaje	724.255	608.469	119	0 %
Drugi poslovni prihodki	20.397.340	12.865.847	159	6 %
Finančni prihodki	3.355.869	2.256.934	149	1 %
Drugi prihodki	2.012.882	80.171	2.511	1 %
<b>SKUPAJ</b>	<b>336.538.471</b>	<b>316.615.824</b>	<b>106</b>	<b>100 %</b>

Vir: Letno poročilo Dars, 2011

Na zgornji sliki 4 lahko vidimo, koliko so znašali prihodki družbe Dars v letih 2010 in 2011. Že lansko leto so pri Darsu priznali, da je denar za odplačilo vseh kreditov začel kopneti, in da ga je samo s cestninami odločno premalo. Vodstvo Darsa se je odločilo poiskati svetovalca za prestrukturiranje dolga. Kaj bi se potem zgodilo v primeru, če bi se število tovornjakov in s tem posledično cestnin bistveno zmanjšalo, če bi bila Slovenija izločena iz ključnih infrastrukturnih povezav? V tem primeru Darsu ne bi več pomagalo nobeno prestrukturiranje dolga, niti dvig cen vinjete, katere prodaje se je samo v letošnjem letu znižala

Kaj bi se zgodilo v primeru da Dars, teh kreditov ne bi zmožen odplačevati, zaradi posledic ne vključitve Slovenije v vseevropsko prometno omrežje. Vsi krediti, ki jih ima najete Dars pri Evropski investicijski banki (EIB), so zavarovani z državnim poroštvom, kar pomeni, da za njihovo vračilo jamči Ministrstvo za finance oziroma denar iz državnega proračuna, ki se steka iz naših, davkoplačevalskih žepov. Obstaja tudi možnost za dogovor reprogramiranja kredita, kar pomeni da bi se podaljšal rok za odplačilo oziroma najel nov kredit za poplačilo starega, vendar to ne more trajati v nedogled.

Dejstvo je, da bo Dars že v kratkoročnem obdobju v velikih težavah, kar se tiče vračanja kreditov in pridobivanja denarja s pomočjo cestnin, ko pa bosta Sredozemski in Baltsko-jadranski koridor v polnem pogonu, in če Slovenije ne bo zraven bi utegnile posledice biti še hujše.

### 2.3.2 CENE VINJET/CESTNIN

Kot je omenjeno zgoraj na sliki 4, bodo skupni prihodki družbe Dars letos dosegli približno 336 milijonov evrov. Glavni vir tega so cestnine. Manj kot polovica, torej 45 odstotkov denarja, se zbere s cestninjenjem lažjih vozil, torej z vinjetnim sistemom, 55 odstotkov pa s cestninjenjem tovornega prometa (Stergar, 2012). In prav ta podatek lahko skrbi ne samo Dars in slovensko vlado, temveč vse prebivalce naše države. Dejstvo je, da prodaja vinjet pada. Samo letos so denimo prodali za 2,8 odstotka oziroma 21.451 letnih vinjet manj kot v letu poprej. In v prihodnjih letih ne moremo pričakovati bistvenega porasta prodaje le-teh. Na drugi strani pa je tovorni promet, ki bo, v kolikor Slovenija ne bo vključena v pomembne infrastrukturne povezave, močno padel. Tranzit bo namesto čez Slovenijo, potekal čez druge države.

Že v prejšnji točki smo se spraševali, kako odplačati kredite, kar je ob trenutnih dohodkih v naslednjih letih praktično nemogoče. Bomo prebivalci Slovenije tisti, ki bomo v prihodnjih nekaj letih s cenami vinjet plačevali dolgove, ki si jih je družba Dars nabrala? Čeprav gre pri vinjetah za omejen rok trajanja, saj naj bi se kmalu uvedlo elektronsko cestninjenje (pri nas je bil razpis pred dvema mesecema ustavljen), se je smiselno vprašati, kakšna bo cena vinjet v prihodnjih letih? Se bo cena (letne) vinjete, ki sedaj stane 95 evrov, povišala za dvakrat, mogoče trikrat? Naj spomnim, da so na Darsu že leta 2008 govorili o tem, da bi morala biti cena letne vinjete 125 evrov (Nared, 2012). Kaj pa tovorni promet? Potemtakem se bo cena za prevoz čez slovensko omrežje občutno povišala, ampak ob tem, da bi Slovenija izpadla iz ključnih povezav, to ne bi kaj dosti pomagalo.

Če upoštevamo trenutne projekcije, naj bi se prihodki iz cestnin med leti 2010 in 2060 gibali med 250 in 350 milijonov evrov. Ta znesek pa je zelo odvisen od prometnih tokov, ki bodo potekali čez Slovenijo (Darja, 2012). V takih razmerah pa lahko pričakujemo dvig cene vinjete, kar bi po drugi strani pomenilo padec prodaje in preusmeritev prometa na regionalne ceste. Ob tem spoznanju pa se zopet znajdemo v slepi ulici.

V zadnjih mesecih je bilo moč slišati, češ, saj bodo tudi Švicarji dvignili cene letnih vinjet, zakaj pa jih ne bi tudi mi? To je vse res, cena vinjete v Švici naj bi se leta do 2015 predvidoma dvignila za 150 odstotkov (iz 33 na 82 evrov). Vendar dvig cene vinjete ni posledica kreditov, ali polnjenja državne blagajne, ampak načrtovane gradnje 380 kilometrov novih cest (Pirkovič, 2012) Glede na to, da smo ob osamosvojitvi sanjali, da bi postali nova Švica, naša dejanja nič ne kažejo v to smer. Pri nas o čem podobnem kot delajo Švicarji lahko samo sanjamo, saj se zdi, da Dars deluje po načelu "iz rok v usta" oziroma iz cestnin za kredite. In tako bo še lep čas. Morda toliko časa, dokler bo v vreči še kaj denarja? O kakšnih bistvenih izboljšavah infrastrukture, ki je ključna za konkurenčne storitve pa lahko kar pozabimo. Še največ o kakšni "infrastrukturi" na

naših cestah se v zadnjih mesecih govori o rušitvi cestninskih postaj, pa še to je ostalo bolj pri besedah. Vse bolj se zdi, da bomo spet davkoplačevalci tisti, ki bomo reševali napol potopljeno barko.

### **2.3.3 ZAPOSLENI**

Družba Dars bi ob tem, ko bi Slovenija izpadla iz vseevropskega omrežja, morala, zmanjšati tudi število zaposlenih, kar bi pomenilo še eno dodatno obremenitev socialne blagajne za našo državo, katere stopnja nezaposlenosti po zadnjih podatkih znaša 12,4% (Statistični urad, 2012). Število zaposlenih na Darsu je 30. julija 2011 znašalo 1258 delavcev, od tega pa jih je bila večina zaposlenih na področjih vzdrževanja avtocest ter izvedbe cestninjenja. (Dars - O nas, 2012)

### **2.3.4 LOGISTIČNA PODJETJA / AVTOPREVOZNIKI**

Velik del cestnega prometa so vsekakor tudi avtoprevozniki, ki so posredno odvisni od tega, kaj se bo dogajalo s Slovenijo in vključitvijo v vseevropsko omrežje. Čeprav je koridor Baltik-Jadran zasnovan predvsem na železniškem prometu, bi izključenost Slovenije pomenila manj blaga za Luko Koper. In če sklepamo, da 60 odstotkov blaga prepeljejo po železnici, preostanek pa po cesti, bi se tudi ta del bistveno zmanjšal, kar bi pomenilo propad nekaterih avtoprevoznikov. Že danes so se zaradi vse višjih cen goriv, plačilne nediscipline manjše svetovne proizvodnje in posledično s tem pomanjkanjem posla znašli v hudih težavah. V prihodnje pa bi ob izgubi posla, ki ga za zdaj še imajo, malodane propadli. V letu 2008 je bilo v Sloveniji 6700 prevozniških podjetij, danes pa jih je 5600, kar kaže na velik upad v tej panogi. In izguba posla le teh, bi pomenil ogromen pritisk na socialno blagajno.

Podobno lahko sklepamo za logistična podjetja, ki so v veliki meri odvisna od tega, kje bodo potekali evropski prometni tokovi v prihodnje. Že samo eno malo večje podjetje, ki odpove delovanje preko Slovenije ali preusmeri svoj tovor na druga pristanišča oziroma prometne tokove je za slovenska logistična podjetja lahko usodno. To se je lepo videlo na primeru nekdanj največjega slovenskega logista, Interevropo, kjer so se njihovi že tako trhli temelji močno zamajali ob novici, da Sandi Češko, lastnik Studia Moderne, seli svoje centralno skladišče v poljske Katowice. Studio Moderna je za Interevropo po neuradnih podatkih predstavljala okrog petino letnih dohodkov (Kačič, 2012). To je lep primer in obenem opozorilo podjetjem, ki so odvisna od prevoza tovora čez slovensko ozemlje, kot tudi državi, kaj se lahko zgodi v naslednjih letih, če bo Slovenija izločena iz ključnih prometnih povezav.

## 2.4 ZRAČNI PROMET

Zračni promet je ločen na dve različni podjetji. To sta Aerodrom Ljubljana, katerega osnovana dejavnost je upravljanje letališča Jožeta Pučnika Ljubljana z zagotavljanjem pristankov in vzletov letal, uporabo infrastrukture in potniškega terminal. Poleg tega skrbijo še za izvajanje zemeljske oskrbe letal, potnikov in tovora ter izvajanje skladiščno-logističnih storitev (Letno poročilo Aerodroma, 2012). Na drugi strani pa za sam prevoz potnikov skrbi naš edini letalski prevoznik Adria Airways, ki se je v zadnjih letih že ničkolikokrat znašel v težavah. Adria Airways opravlja polete v 23 evropskih držav in je članica združenja letalskih prevoznikov Star Alliance.

### 2.4.1 INFRASTRUKTURA

Multimodalnost letališča, ki bi bilo kar najbolje povezan s cestnim in železniškim prometom o kateri govori Zmago Skobir, predsednik uprave Aerodroma Ljubljana, je le utvara. Projekt, o katerem se je govorilo zadnje čase, ki bi povezal Letališče Jožeta Pučnika z Ljubljano je ob tem, da nismo sposobni zgraditi niti 27 kilometrov drugega tira med Divačo in Koprom enostavno nerealen. Pa čeprav ga lahko najdemo v enem izmed ključnih projektov Sredozemskega koridorja, kjer je navedena povezava letališča z Ljubljano na sliki 5 (Koražija, 2012).

*Slika 5: Predvideni projekti na Sredozemskem koridorju*

Trieste - Divača	Rail	studies and partial upgrading ongoing; cross-border section to be realised until after 2020
Koper - Divača - Ljubljana - Maribor	Rail	studies and upgrading/partially new line
Ljubljana node	Rail	rail node Ljubljana, including multi-modal platform; rail airport interconnection

Vir: *List of pre-identified projects on the core network in the field of transport, 2012*

Letališče Jožeta Pučnika naj bi bilo v novem vseevropskem omrežju označeno kot eno izmed dveh vozlišč (poleg koprškega pristanišča). Iz tega lahko sklepamo, da se bomo potegovali za evropski denar iz kohezijskega sklada, vendar pa vse ni tako enostavno. Če na primer želimo novo povezavo med letališčem in Ljubljano, bomo morali Evropski komisiji dokazati, da bo posamezen projekt mogoče dokončati do leta 2030. Evropska komisija pa s Slovenijo in črpanjem denarja za železnice nima dobrih izkušenj (Darja, 2012).

## **2.4.2 DELEŽ POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA NA LETALIŠČU**

Zračni promet bi v primeru, da bi bila Slovenija popolnoma izločena iz koridorjev, še najmanj izgubil, saj ima za izgubiti bolj malo, vsaj kar se tiče tovarnega prometa.

Torej, delež letalskega prometa, tako potniškega kot tovarnega, v naslednjih letih ne bi mogel drastično pasti, saj je že tako na nizki točki. V potniškem prometu tudi v letu 2012 načrtujejo 3 do 4 odstotke manj potnikov kot lansko leto. Vsa ostala evropska letališča število potnikov samo povečujejo. Glavno konkurenco predstavlja predvsem letališče v Zagrebu, ki nudi vse več povezav in nižje cene ter s tem prevzema primat v tej regiji. Eno od prednosti brniškega letališča bi znala predstavljati gradnja novega potniškega terminala za katerega naj bi do leta 2017 porabili 115 milijonov evrov lastnih in tretjino evropskih sredstev (Koražija, 2012). Vseeno pa je predvsem pod vprašajem naš edini letalski prevoznik Adria Airways, ki se iz leta v leto bori za preživetje. Še malo manjše število potnikov, kot možna posledica izpada iz ključnih povezav mu pri obstoju ne bi pomagala. Kar pa se tiče tovarnega prometa, so številke komaj omembe vredne, saj je delež tovora izredno nizek. V lanskem letu so na brniškem letališču sicer povečali delež za 13,6 odstotkov, vendar pa je ta znašal le 19.659 ton. Prevladujeta predvsem Air France in pa Lufthansa, ter prevozniki hitre pošte DHL; UPS in TNT, ki letališče uporabljajo kot vozlišče za jugovzhodno Evropo (Letno poročilo Aerodroma Ljubljana).

## **2.5 SLOVENSKO GOSPODARSTVO**

Rast prometa in gospodarska rast sta med seboj močno povezana. Smiselno se je vprašati, ali lahko pričakujemo gospodarsko rast, kljub temu da ne bi bili vključeni v vseevropsko omrežje? Težko. V mandatu prejšnje vlade je bilo veliko govora o priključitvi na tako imenovani francosko-nemški vlak. No, tega brez nadaljnjih vlaganj v infrastrukturo in vključenosti na vseevropske koridorje bržkone ne bomo doživeli. Z vsemi možnimi posledicami, ki bi se lahko zgodile v naslednjih letih in ki so opisane zgoraj se lahko prej približamo tako imenovanemu grškemu scenariju.

Že res, da danes iščemo izhod iz krize z varčevanjem. Vendar si brez vlaganj v javno infrastrukturo, gospodarske rasti ne moremo obetati. Ob tem skrbi predvsem dejstvo, da trenutni minister za infrastrukturo in razvoj Zvonko Černač meni, da je 2. tir predrag. Ob vsem tem se moram strinjati z mnenjem Damijana, ki pravi, da imajo vlaganja v infrastrukturo vsaj 3 pozitivne učinke na gospodarstvo. V prvi vrsti močan vpliv na rast BDP in zaposlenosti v času gradnje. Po tem, ko je infrastruktura dokončana, gre za vpliv na rast gospodarstva in zaposlenosti zaradi uporabe infrastrukture in nazadnje dolgoročni vpliv na spremembo strukture gospodarstva. (Damijan, 2012)

Izključenost naše države iz vseevropskega omrežja bi znala občutiti tudi socialna blagajna. Ne samo, da bi se potreba po delovnih mest povezanih s cestnim, železniškim, pomorskim in letalskim prometom bržkone zmanjšala, brez vlaganj v infrastrukturo ne bi niti imeli možnosti za razvoj novih dejavnosti, in s tem novih delovnih mest. Če vzamemo, da se bo število prebivalcev pri nas do leta 2030, ko bo vseevropsko prometno omrežje že v polnem zagonu, povečalo za približno 100.000 (kot kažejo trenutne projekcije), kar pomeni, da se bo bistveno povečalo število delovno aktivnega prebivalstva (tudi na račun pokojninske reforme), lahko sklepamo, da se bo število prijavljenih na zavodu za zaposlovanje povečalo, čeprav je cilj kajpada čim manjša nezaposlenost.

Če povzamem... Ne samo, da bomo imeli problem z gospodarsko rastjo, izpad iz omrežje TEN-T bi imel vpliv na manjše zaposlovanje, s tem posledično večjo brezposelnost, kar pomeni dodaten pritisk na socialno blagajno. Po drugi strani bi bili deležni stagnacije regij, ki so v veliki meri odvisne od logističnih in transportnih storitev, kot je to na Primorskem.

## **2.6 KAJ DELAJO SOSEDNJE DRŽAVE**

Po zgoraj opisanem se lahko vprašamo, kaj delajo naše sosednje države, ki so tudi naše največje konkurentke? Pa pogledjmo kakšna so vlaganja Hrvaške, Avstrije, Italije in Madžarske v logistično infrastrukturo.

Hrvaška bo s 1. julijem 2013 vstopila v Evropsko Unijo, kar bo pomenilo, da bodo "zapravljene" tudi vse administrativne prednosti, ki jih je imela Slovenija pred našo južno sosedo. Na vstop se z logističnega vidika že dobro pripravljajo na vseh vrstah prevozov. Zmogljivost kontejnerskega prevoza v pristanišču Reka, ki ga bodo gradili Italijani, naj bi se do leta 2016 povečala, in sicer na milijon zabojnikov letno, medtem, ko ji Luka Koper pretovori okoli 700.000 (Koražija, 2012). Obenem se za naložbe v luko Reka zanimajo Kitajci, ki bi radi naredili njihovo vstopno točko za države jugovzhodne in srednje Evrope. Poleg tega delajo tudi na novih železniških povezavah. Predvsem zaskrbljujoča s slovenske strani je moderna železniška povezava med Reko in Budimpešto. Hkrati bodo gradili povezavo med Reko in Karlovcem, ki bo preko Zagreba bistveno skrajšala traso do Madžarske in povečala zmogljivosti. Del tovora, ki prihaja k nam, bi se utegnil preseliti na Hrvaško, v kolikor bo zgrajeno regionalni logistično-distribucijsko središče za jugovzhodno Evropo pod imenom Cargo centar Zagreb. Ta projekt je zastavljen zelo ambiciozno (Cvelbar, 2012). Hrvati ne stagnirajo niti pri letalskem prometu, saj bodo s pomočjo francoskih partnerjev zgradili še večji potniški terminal, ki bo še povečal število potnikov na zagrebškem letališču na 3 milijone letno.

Naši severni sosedje Avstrijci, večinoma vlagajo v železniško infrastrukturo. Z uspešnim lobiranjem v Bruslju in pričetkom prenekaterih projektov so si uspeli zagotoviti pomembno mesto na koridorju Baltik-Jadran. V gradnji je nova južna železnica od Dunaja do Celovca, kjer

poteka izgradnja dveh ključnih predorov ter železniške proge. Prvi je Koralmški predor, med Gradcem in Celovcem, ki je dolg 33 kilometrov, in železniška proga v dolžini 130 kilometrov, ki bosta zgrajena do leta 2022. Na drugi strani je predor Semmering med Dunajem in Gradcem v dolžini 27 kilometrov, ki naj bi bil zgrajen do leta 2025. Obenem so prenovili Dunajsko železniško postajo, dela pa potekajo tudi na postaji v Gradcu (kjer je med drugim tudi Cargo center Graz) in drugih logistično pomembnih delih. (STA, 2012)

Na zahodu so Italijani kljub pomanjkanju denarja uspeli narediti železniško povezavo med Vidmom in Trbižem, načrtujejo pa vlaganja v njihovi severnojadranski pristanišči, Ravenna in Trst. Pomemben del predstavlja tudi eden izmed treh delujočih cargo centrov v tej regiji, Interporto Padova.

Na Madžarskem lahko stanje v državi enačimo z našim. Edina prednost je v gradnji železniške povezave luke Reka z Budimpešto, poleg tega pa imajo tudi Cargo centar Budimpešta.

## ZAKLJUČEK

V eseju so predstavljeni možni učinki v primeru, da bi Slovenija izpadla iz vseevropskega prometnega omrežja TEN-T, ki pomeni ključno infrastrukturno povezavo v Evropi do leta 2050. Sam izpad bi obenem pustil mnogo globlje posledice, ki pa se jih trenutne ne zavedamo najboljše. Infrastruktura, delovna mesta, razvoj in rast slovenskih logističnih podjetij so samo ene izmed njih. Občutek imam, da nam bo leta 2030, ko bodo koridorji v polnem teku Slovenije pa v njih ne bo, močno žal, da nismo začeli z gradnjo drugega tira, tretjega pomola in ostalimi infrastrukturnimi deli ter posodobitvami že prej.

Najbolj pa skrbi dejstvo, da v tej vladi (kakor tudi v vseh prejšnjih) ne obstaja velikega interesa za resne infrastrukturne projekte, ki bi se morali zgraditi že včeraj. Pa naj si bo to iz proračuna Republike Slovenije, s pomočjo strateških partnerjev ali s koncesijo. Navkljub ostrim varčevalnim ukrepom, katerim smo priča danes, sem mnenja, da so vlaganja v infrastrukturo edini možni scenarij za napredek gospodarstva in konkurenčen boj Slovenije na globalnem trgu. Ena in edina prednost, če jo tako imenujemo, ki se je nisem dotaknil pa je ekološki vidik. Manj transporta čez Slovenijo bi vsekakor imelo vpliv na eksterne stroške, ki jih povzroča promet na okolje. Seveda, bi se ti stroški zmanjšali.

Vsa infrastrukturna vlaganja, ki so naštetá in opisana v naslednjih letih najverjetneje ne bomo niti več potrebovali, saj bo ob takem scenariju, da bi Slovenija izpadla iz ključnih povezav, obstoječa infrastruktura povsem zadostovala za trenutni pretovor čez našo državo. Mednarodni blagovni tokovi bi se v tem primeru znali preusmeriti v naše sosedske države. Glede na to, s kakšnimi ambicioznimi načrti so se naši severni in južni sosedi lotili infrastrukturnih logističnih projektov se bojim, da so se naše možnosti, da bi kdaj igrali kakšno pomembnejši vlogo v pretovoru čez Evropo močno poslabšale. V zadnjih letih smo imeli v rokah vse karte, da bi bila Slovenija središče Evrope, vendar pa smo jih že zdavnaj zapravili. Čas sigurno ni več naš zaveznik. Obeti niso dobri, v prihajajočih letih pa od ekologije in čistega zraka vendarle ne bomo mogli živeti, kajne?



## LITERATURA IN VIRI

1. Aerodrom Ljubljana, d.d. (2011). Letno poročilo 2010. Brnik: Aerodrom Ljubljana, d.d.
2. Certalič, M. (2012, marec). Predstavitev podjetja Luka Koper, d.d. *Predavanje pri predmetu Strateško načrtovanje logistike*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta
3. *Cilji evropske prometne politike* (2012). Najdeno 20. Aprila 2012 na spletnem naslovu: <http://www.evropa.gov.si/si/promet/cilji-evropske-prometne-politike>
4. Cirman, P. (2012, 25. april). Drugi tir: zgodba o zamujenem desetletju. *Dnevnik*, str. 19
5. Cvelbar, M. (2012, 1. maj). Kitajci bi posodobili luko na Reki. *Finance*. Najdeno 10. maja 2012 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/351314/Kitajci-bi-posodobili-luko-na-Reki>
6. Damijan, J.P. (2012, 20. april). Od česa bomo živeli čez 10 let. *Finance*. Najdeno 1. maja 2012 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/350185/Od-%C4%8Desa-bomo-%C5%BEiveli-%C4%8Dez-10-let>
7. Darja (2012a, 23. marec). Ljubljansko letališče in koprsko pristanišče v jedrnem evropskem omrežju. *Razgledi*. Najdeno 1. maja 2012 na spletnem naslovu <http://www.razgledi.net/2012/03/23/ljubljansko-letalisce-in-koprsko-pristanisce-v-jedrnem-evropskem-omrezju/>
8. Darja (2012b, 23. marec). Dars bo kot koncesionar kredite morda še vračal, a s čim bo gradil? *Razgledi*. Najdeno 1. maja 2012 na spletnem naslovu <http://razgledi.net/2010/08/24/dars-bo-kot-koncesionar-kredite-morda-se-vracal-a-s-cim-bo-gradil/>
9. *Dars - O nas*. Najdeno 15. aprila 2012 na spletnem naslovu [http://www.dars.si/Dokumenti/O\\_nas](http://www.dars.si/Dokumenti/O_nas)
10. Glešič, K. (2012, 20. februar). Koper ni del prometnega koridorja Baltik-Jadran. *Primorske novice*. Najdeno 1. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://www.primorske.si/Primorska/Istra/Koper-ni-del--prometnega-koridorja-Baltik-Jadran.aspx#slika-1>
11. Hribar, B. (2012, marec). Predstavitev podjetja Slovenske železnice d.o.o. *Predavanje pri predmetu Strateško načrtovanje logistike*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta

12. Kačič, M. (2012, 2. april). Najbogatejši Slovenec zapušča Interevropo. *Finance*. Najdeno 1. maja 2012 na spletnem naslovu: <http://www.finance.si/347932/%C4%8C%20Clanek-dneva-Najbogatej%C5%A1i-Slovenec-zapu%C5%A1%C4%8Da-Intereuropo>
13. Koražija, N. (2012a, 20. marec). Logisti v praznem zaradi zamujene logistične priložnosti. *Finance*, str. 21 - 23
14. Koražija, N. (2012b, 20. marec). Zmago Skubir: Smo med najcenejšimi letališči. *Finance*, str. 21
15. *List of pre-identified projects on the core network in the field of transport*. Najdeno 15. marca 2012 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/doc/revision/list-of-projects-cef.pdf>
16. Luka Koper d.d. (2012). Letno poročilo podjetja Luka Koper d.d.. Koper: Luka Koper d.d.
17. *Luka Koper – O podjetju*. Najdeno 20. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://www.luka-kp.si/slo/o-podjetju>
18. Nared, M. (2008, 27. oktober). Letne vinjete 125 evrov, polletne 80 evrov? Najdeno 15. marca 2012 na spletnem naslovu <http://www.rtv slo.si/slovenija/letne-vinjete-125-evrov-polletne-80-evrov/93647>
19. Obb Infrastruktur.(2011, september). *Baltic-Adriatic Axis Macroeconomic evaluation as part of the expanded cost-benefit analysis for rail*. Najdeno 1. maja 2012 na spletnem naslovu: [http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Presse/Presseinformationen/2012\\_04\\_25\\_Spatenstich\\_Semmering-Basistunnel\\_neu/Downloads/2012\\_04\\_25\\_Management\\_Summary\\_englisch.pdf](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Presse/Presseinformationen/2012_04_25_Spatenstich_Semmering-Basistunnel_neu/Downloads/2012_04_25_Management_Summary_englisch.pdf)
20. Pavlin, C. (2011, 21. november). V Luki Koper pretovorili pol milijona zabojnikov (delo). Najdeno na 20. aprila 2012 spletnem naslovu: <http://www.delo.si/gospodarstvo/posel-in-denar/v-luki-koper-pretovorili-pol-milijona-zabojnikov.html>
21. Pirkovič, P. (2012, 6. februar). Čez tri leta občutno dražja vinjeta. *Avtomanija*. Najdeno 10. aprila 2012 na spletnem naslovu: <http://www.avtomanija.com/default.asp?rb=3&id=7901>
22. Press release (2011, oktober). Povezovanje Evrope: novo osrednje prometno omrežje EU. Najdeno 15. aprila 2012 na spletnem naslovu

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/706&format=HTML&aged=0&language=sl&guiLanguage=en>

23. Slovenske železnice d. o. o. (2010). Letno poročilo slovenskih železnic. Ljubljana: Slovenske železnice d.o.o.

24. STA (2012, 12. april). Z izgradnjo železnice Avstrija do 15 tisoč delovnih mest. Najdeno 16. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://oe.finance.si/349241/Z-izgradnjo-%C5%BEleznice-Avstrija-do-15-tiso%C4%8D-delovnih-mest>

25. Statistični urad Republike Slovenije (b.l.). *Stopnja brezposelnosti 2012*. Najdeno 15. aprila 2012 na spletnem naslovu [http://www.stat.si/iskanje\\_novo.asp?strNiz=stopnja%20brezposelnosti](http://www.stat.si/iskanje_novo.asp?strNiz=stopnja%20brezposelnosti)

26. Stergar, A (2012, 29. april). Po praznikih obnova in nadzor. *Nedelo*, str. 2

27. Škrinjar, B. (2012, 19. marec). Cilj za Luko Koper: 2,5 milijona zabožnikov na leto. *Finance*. Najdeno 1. maja 2012 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/346026/Cilj-za-Luko-Koper-25-milijona-zaboljnikov-na-leto>