

VIŠJA STROKOVNA ŠOLA ACADEMIA MARIBOR

DIPLOMSKO DELO

**Analiza tovarnega prometa SŽ za Slovenijo
v obdobju 2004–2007**

Kandidat (-ka): Sonja ŠPELEC

Študent (-ka) študija ob delu

Številka indeksa: 11190122471

Program: višješolski študijski program Komercialist

Mentor: mag. Andreja KRIŽMAN

Maribor, maj, 2008

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKEGA DELA

Študentka Sonja ŠPELEC izjavljam, da sem (v skladu z Zakonom o avtorskih in sorodnih pravicah – UL št. 16/2007) avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Andreje KRIŽMAN.

V Mariboru, dne

Sonja ŠPELEC

Zahvala

Zahvaljujem se mentorici mag. Andreji Križman za pomoč in vodenje pri pripravi in pisanju diplomske naloge ter vsem prijateljem in sodelavcem, ki so mi v času študija nudili moralno in strokovno pomoč.

Posebna zahvala gre gospe Lei Vaupotič, lektorici, in moji družini za nesebično in moralno podporo v času študija

POVZETEK

Železniški transport je pomembna transportna panoga v transportnem sistemu vsake države in je z vidika kakovosti transporta precej dobro organiziran. Prav tako lahko železniški prevoz štejemo za razmeroma varno vrsto prevoza ter pri večjih količinah blaga in daljših razdaljah tudi za hitro in zelo ekonomično. Pozitivni dejavnik kakovosti železniškega transporta je tudi velika zanesljivost, ki jo zagotavljata način poslovanja in razmeroma gosto omrežje.

Diplomsko delo je razdeljeno na več zaokroženih enot. V prvem delu so predstavljeni opredelitev problema, namen in cilj dela ter predvidene metode raziskave. V drugem delu je predstavljeno podjetje Slovenske železnice, d. o. o. V tretjem in četrtem delu so podane osnovne značilnosti gospodarstva Slovenije ter prikaz transportne politike Slovenije in EU. V petem delu je obdelana analiza tovarnega prometa SŽ v obdobju 2004–2007. Šesti del opisuje Luko Koper in Intereuropo kot strateška partnerja SŽ, d. o. o. V sedmem delu so prikazani cilji Slovenije in EU za povečanje železniškega transporta. V zadnjem delu so podane zaključne misli in ugotovitve tega diplomskega dela.

Ključne besede: Slovenske železnice, transport, tovarni promet, tranzit, kontejnerizacija.

ABSTRACT

Railway transport is an important transport segment within the transport system of every country, and is a well-organised mode of transport considering its quality aspect. Likewise, railway transport may be considered a relatively safe mode of transport and also a very economical and rapid one when taking into account larger quantities of goods transported over greater distances. A positive factor of the quality of railway transport is also great reliability, which is ensured by the mode of operation and a relatively dense network.

The diploma thesis is divided into several integral units. The first section presents the definition of the problem, purpose and goals of the paper, including anticipated research methods. The second section goes on to present the company Slovenske železnice, d.o.o. Sections three and four include the general characteristics of the Slovenian economy and presentation of the transport policy of Slovenia and the EU. The fifth section features analysis

of the freight transport turnover in Slovenske železnice for the period 2004-2007. Part six describes companies Luka Koper and Intereuropa as strategic partners of Slovenske železnice, d.o.o. Section seven lays out goals set forth by Slovenia and EU to increase the share of rail transport. The final section presents conclusions and findings of the diploma paper.

Key words: Slovenian railways, transport, freight transport, transit, container transport.

KAZALO

1 UVOD	9
1.1 Opredelitev problema	10
1.2 Namen, cilji in osnovne trditve diplomskega dela	11
1.3 Predpostavke in omejitve.....	12
1.4 Predvidene metode raziskovanja	13
2 SLOVENSKE ŽELEZNICE, d. o. o.	14
3 GOSPODARSTVO SLOVENIJE V OKVIRU EU	21
3.1 Položaj Slovenije v EU	23
3.2 Gospodarske značilnosti Slovenije v EU.....	24
4 OSNOVE TRANSPORTNE POLITIKE V SLOVENIJI IN EU.....	26
4.1 Prikaz politike transporta EU.....	26
4.2 Prikaz politike transporta v Sloveniji	31
4.3 Politika železniškega transporta	35
4.3.1 Mednarodno sodelovanje.....	37
4.3.2 Prednostne programske naloge na področju železnic.....	38
4.3.3 Strateško repozicioniranje Slovenskih železnic iz operaterja v integratorja transportnih storitev	38
5 ANALIZA TOVORNEGA PROMETA NA SŽ V OBDOBJU 2004–2007	40
5.1 Analiza – položaj železniškega tovarnega prometa v letih 2004–2007	42
5.1.1 Analiza – položaj tovarnega prometa v letu 2005.....	44
5.1.2 Analiza – položaj tovarnega prometa v letu 2006.....	45
5.1.3 Analiza – položaj tovarnega prometa v letu 2007	46
5.2 Notranji promet.....	46
5.3 Analiza prepeljanega tovora po prometnih panogah	47
5.3.1 Pomorski transport.....	48
5.3.2 Zračni transport.....	48
5.3.3 Cestni transport.....	49
5.4 Analiza prepeljanega tovora po količinah in vrstah tovora	50
5.5 Intercontainer – Interfrigo (ICF) promet-količina in število prepeljanih kontejnerjev	51
5.6 Kopenski tranzit.....	53
5.7 Luški tranzit	53
5.8 Kontejnerski (CTR) promet.....	54
5.9 Oprtni promet.....	56
6 LUKA KOPER IN INTEREUROPA KOT STRATEŠKA PARTNERJA SŽ	58

7 CILJI SLOVENIJE IN EU ZA POVEČANJE ŽELEZNIŠKEGA TRANSPORTA ..	61
7.1 Prizadevanja EU za povečanje železniškega transporta	62
7.2 Liberalizacija železnic in privatizacijske izkušnje	65
7.3 Načrtovanje logističnega holdinga (v letu 2007): Intereuropa - Luka Koper - SŽ.....	67
8. ZAKLJUČNA MISEL IN KRITIČEN POGLED	71
9. LITERATURA IN VIRI	73
9.1 Literatura.....	73
9.2 Viri.....	74

KAZALO SLIK

Slika 1: Organiziranost SŽ, d. o. o.	14
---	----

KAZALO TABEL

Tabela 1: Izbrani kazalci dinamike prometa.....	20
Tabela 2: Gibanje BDP v Sloveniji (2000–2006) – revidirane ocene po izdatkovni metodi v stalnih cenah.....	22
Tabela 3: Rast prepeljanega tovora v notranjem prometu (v tonah)	47
Tabela 4: Prepeljan tovor po prometnih panogah.....	47
Tabela 5: Prepeljana količina blaga v pomorskem prometu.....	48
Tabela 6: Cestni tovorni promet	50
Tabela 7: Prepeljan tovor po količinah in vrstah tovora (v tonah)	50
Tabela 8: ICF promet (v tonah)	52
Tabela 9: Kopenski tranzit (v tonah)	53
Tabela 10: Luški tranzit (v tonah)	54
Tabela 11: Kontejnerski (CTR) promet.....	55
Tabela 12: Oprtni promet na postaji Maribor Tezno	57

1 UVOD

Transport spada med najstarejše oblike družbene dejavnosti. Že v prvotnih oblikah človeške družbe je bila prisotna potreba po prevozu ljudi in blaga. Pri tem so seveda izkoriščali naravne prevozne poti (reke, jezera in morja), ki so dajale pogonsko silo in kazale pot. Gospodarski razvoj in uvedba parnega pogona v transportno panogo predstavlja začetno etapo množičnega transporta.

Vloga transporta v gospodarstvu je večstranska. Predstavlja pomemben gospodarski dejavnik, je nujen pogoj reprodukcije, razvija in širi blagovno proizvodnjo in trg, spodbuja razvoj nezadostno razvitih držav in nerazvitih regij, nenazadnje pa je tudi dejavnik povezovanja ljudi in narodov v kulturnem in sociološkem smislu.

Svetovna gospodarstva se v zadnjem obdobju hitro razvijajo in podjetja poslujejo vedno bolj globalno. Vedno pomembnejši postaja prevoz blaga in cestni prevoz je v evropskem prostoru tista veja prevoza, ki je najbolj napredovala. Tega, žal, ne moremo trditi za železniški prevoz.

Za železniški prevoz je namreč značilno, da so države strogo regulirale poslovanje in preprečevale vstop konkurenčnim železniškim podjetjem v to panogo, kar je pomenilo slabši položaj železniškega prevoza. Še slabšo vlogo pa je imel v okviru železniškega prevoza tovorni promet, saj so železniške uprave v večini dajale prednost potniškemu prometu. V osemdesetih in devetdesetih letih so železnice v večini držav izgubile tržni delež v prevozu blaga in potnikov, po drugi strani pa so naraščali zneski državnih subvencij. Razlogov za zmanjševanje tržnega deleža železnic je več. Razvilo se je cestno omrežje, zanesljivost in hitrost prevozov z boljšimi vozili sta se povečali. Tradicionalna težka industrija, katere proizvodi so se največ prevažali po železnici, pa vedno bolj izgublja pomen. Železnice niso našle novih trgov za svoje proizvode ter so ponujale storitve, za katere je pogosto veljalo, da so neprožne, nezanesljive in drage.

Železnice so v preteklosti vedno predstavljale prednosti, pa tudi slabosti v mednarodnem prevozu. V časih, ko cestna infrastruktura še ni bila tako razvita, so bile železnice tiste, ki so predstavljale gonilo gospodarskega razvoja in trgovanja med državami in posameznimi

regijami. Razvijali so se železniški sistemi, ki pa si niso bili vedno podobni. V vojnih obdobjih se je pokazalo, da so lahko železnice tudi zelo nevarne za prodor sovražnika na tuje ozemlje. V Evropi imamo različne železniške sisteme, ki onemogočajo liberalizacijo železniškega prevoza.

V Evropski uniji se pomen transporta hitro povečuje. Načeli o neoviranem pretoku blaga in ljudi spodbujata razvoj prevoza in večje potrebe po kvalitetnem prevozu. Zaradi zasičenosti in drugih pomanjkljivosti cestnega prometa so prišli do spoznanja, da je potrebno izkoristiti tudi ostale vrste prevoza, ki so bile do sedaj v neenakopravnem položaju, in vzpodbujati enakopravnejši razvoj različnih oblik prevoza.

Železniški prevoz je naravni konkurent cestnega prevoza v kopenskem prometu in je do konca druge svetovne vojne predstavljal osnovnega nosilca kontinentalnega prevoza. Železnice so uživale prednost javnega prevoznika, zato je jasno, da si v EU prizadevajo za razvoj te panoge.

Evropske železnice so zelo kompleksne in arhaične. Potrebne so temeljite preнове v organizacijskem smislu, zato je potrebno posvetiti veliko pozornosti pravnemu okvirju, ki ga je potrebno spremeniti za učinkovito delovanje železnice v EU, če želimo upoštevati načela liberalizacije in nediskriminatornosti, kakor tudi v smislu izboljšanja infrastrukture.

1.1 Opredelitev problema

Železniški transport je pomembna transportna panoga v transportnem sistemu neke države. Vloga železniškega transporta se je, glede na njegovo mesto v zgodovini, močno zmanjšala. Razvoj drugih transportnih panog, zlasti cestnega transporta, je vplival na počasnejši razvoj železniškega prometa.

Med cestnim in železniškim prevozom prihaja do največje konkurenčne borbe. Pri presoji razdelitve dela med cestnim in železniškim transportom je treba upoštevati različne dejavnike kakovosti transporta. Predvsem je treba pri tem upoštevati stroške ene in druge vrste transporta.

V primerjavi s kontinentalnimi transportnimi nosilci (če ni možen direkten rečni transport) ima železnica bistveno prednost v zmožnosti prevoza množičnega tovora. V prevozu takega tovora je železnica tudi relativno hiter prevoznik.

Z vidika kakovosti transporta je dobro organiziran železniški transport precej neodvisen od vremenskih vplivov in zaradi tega relativno točen. Prav tako lahko železnico štejemo za razmeroma varno vrsto prevoza ter pri večjih količinah blaga in daljših razdaljah tudi hitro in zelo ekonomično. Pozitivni dejavnik kakovosti železniškega transporta je tudi velika zanesljivost, ki jo zagotavljata način poslovanja in razmeroma gosto omrežje.

Slovenske železnice večino tovora prepeljejo na klasičen način (vagenske pošiljke). Železnico označujejo močne integracijske vezi v njeni tehnični strukturi in tehnologiji procesa dela. Predstavlja tipičen primer velikega sistema. V oblikovanju organizacijske strukture železnice igrajo odločilno vlogo posebne značilnosti tehničnih zmogljivosti (prevozna sredstva) in tehnološki proces dela (transportiranje).

1.2 Namen, cilji in osnovne trditve diplomskega dela

Namen moje diplomske naloge je raziskati analizo tovarnega prometa v železniškem transportu pri prevozu blaga čez Slovenijo in v Sloveniji, s tem pa tudi prikazati vzroke za dejansko stanje.

Prikazala bom analizo tovarnega prometa v železniškem transportu v časovnem obdobju 2004–2007 (od časa vstopa Slovenije v EU) ter kako vstop Slovenije vpliva na tovarni promet Slovenskih železnic.

Osnovne trditve – hipoteze, zastavljene v nalogi, so:

- možnost množičnega prevoza (primeren za prevoz množičnih tovorov);
- relativno velika hitrost;
- velika točnost (vožnja po voznem redu);
- precejšnja dostopnost (odvisno od razvitosti železniškega omrežja in števila industrijskih tirov);

- obvezen sprejem blaga v prevoz;
- možnost kalkulacije transportnih stroškov (javnost in trdnost tarif) v domačem železniškem transportu;
- manjši hrup in onesnaževanje zraka (v primerjavi z drugimi vrstami transporta);
- razmeroma nizka poraba energije (glede na prepeljano količino blaga).

Cilji diplomske naloge so:

- analiza tovarnega prometa v domačem in mednarodnem železniškem prevozu v Sloveniji;
- okvirni oris načrtovanega partnerstva oz. logističnega holdinga »Slovenske železnice – Luka Koper – Intereuropa«;
- analiza tovarnega prometa po železnici preko Luke Koper;
- politika prizadevanja EU in Slovenije za pospeševanje železniškega transporta;
- predstaviti naloge transportne politike EU in Slovenije.

1.3 Predpostavke in omejitve

Glede na zastavljeno problematiko in zaradi primerljivosti zbranih podatkov sem si pri raziskavi postavila določene omejitve.

Osnovni vir podatkov predstavljajo aplikacije ISSŽP (Informacijski sistem Slovenskih železnic za spremljanje železniškega prometa), namenjene zajemanju podatkov o delu vlakov, vagonov in vlečnih vozil na progah Slovenskih železnic, v veliki meri pa so služili tudi podatki s spremnih dokumentov pošiljk blaga (tovornih listov). Pomemben vir so bili tudi podatki, zbrani in posredovani s strani službe Informatika. Oddelek Statistika slovenskih železnic. Dopuščam možnost, da zbrani podatki niso identični s podatki Statističnega urada Republike Slovenije. Načeloma pa je naloga odraz mojega 28-letnega dela v tovarnem prometu in spoznanje, da je tovarni promet resnično gonilna sila Slovenskih železnic.

1.4 Predvidene metode raziskovanja

Diplomska naloga temelji na poslovnih raziskavah in dognanjih, zato sem pri izdelavi le-te uporabila deskriptivne metode:

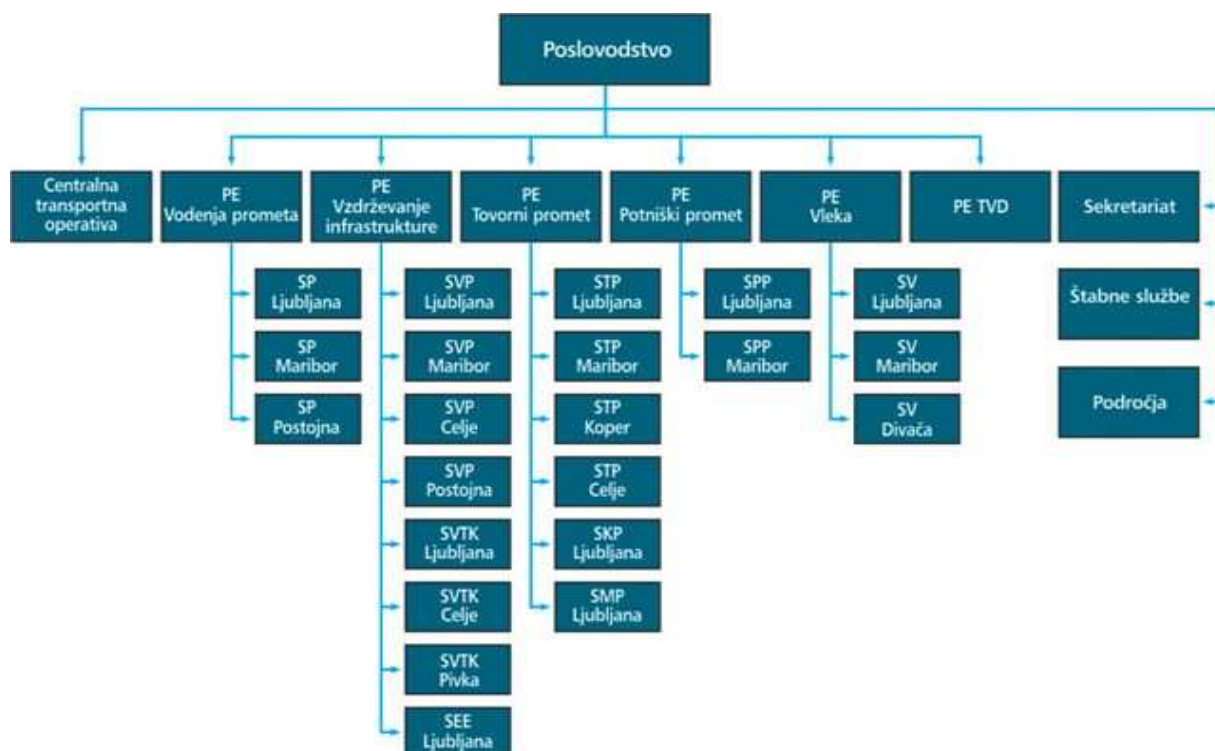
- metoda deskripcije;
- komparativna metoda;
- metoda kompilacije.

V raziskavo sem vključila obdobje od vstopa Slovenije v EU do leta 2007, saj se je v tem času gibanje tovarnega prometa, glede na statistične podatke, bistveno spremenilo.

2 SLOVENSKE ŽELEZNICE, d. o. o.

Dne 27. 09. 2007 je Vlada Republike Slovenije sprejela Odlok o preoblikovanju podjetja Holding slovenske železnice, d. o. o., v družbo Slovenske železnice, d. o. o., ki je registrirana za opravljanje storitev prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem potniškem prometu, za prevoz blaga v notranjem in mednarodnem tovornem prometu ter za zagotavljanje vleke vlakov po progah javne železniške infrastrukture. Pomembna naloga je tudi upravljavska funkcija, ki jo izvršujejo Slovenske železnice, d. o. o., kar zajema vzdrževanje in modernizacijo javne železniške infrastrukture ter naloge vodenja prometa vlakov po progah javne železniške infrastrukture.

Slika 1: Organiziranost SŽ, d. o. o.



Vir: Letno poročilo 2004, SŽ Tiskarna, Ljubljana, 2005.

Na osnovi predstavljenega organigrama Slovenskih železnic želim na kratko predstaviti »NOVO SMER«, ki pa se kot tako zastavljena od leta 2004 več ne razvija, saj so določeni subjekti na Slovenskih železnicah to preprečili oz. zavrli.

Moje osebno mnenje po 28 letih dela na Slovenskih železnica je, da je bil ta projekt zastavljen strokovno, ciljno, z zagotovljenim uspehom, vendar ni imel podpore zaposlenih. Nova Smer je vsebovala vizijo, ključne cilje in strategije uprave Slovenskih železnic. Namenjena je bila lastnikom, zaposlenim, partnerjem in zainteresirani javnosti, ki naj bi jim dala predvsem informacijo, dokument za potrditev in okvir za angažiranje pri načrtovani poslovni preobrazbi in rasti Slovenskih železnic.

Dokument je temeljil na poglobljeni analizi stanja sistema Slovenskih železnic, analizi tržnega okolja in analizi možnosti izboljšanja poslovnega sistema v novem okolju Slovenije v Evropski uniji (Slovenske železnice, Poslovna preobrazba Slovenskih železnic – Strateški načrt 2003–2010, 2).

Slovenske železnice prevažajo blago v notranjem in mednarodnem tovornem prometu. Poleg prevoza po tirih – od odpravne do namembne postaje oziroma na industrijski tir – ponujamo še dostavo pošilk po cesti – zagotavljamo prevoz od vrat do vrat. Ponujamo klasični prevoz, pri katerem prevoz poteka samo po železniških tirih, ali kombinirani način, pri katerem lahko uporabnik izbira različne oblike in vrste transporta. Blago prevažamo v svojih vagonih in vagonih, ki so last uporabnikov. Svoje vagone dajemo tudi v najem. Struktura vagonskega parka in število vagonov omogočata prevoz različnih vrst blaga – od težkega masovnega blaga, surovin in polizdelkov za industrijo, gradbeništvo, kmetijstvo in druge dejavnosti do končnih izdelkov visoke stopnje predelave in porabnih dobrin. Prevažamo tudi nevarno blago, avtomobile, živali, hitro pokvarljivo blago in blago, ki med prevozom zahteva stalno temperaturo.

Opravljamo tudi dodatne storitve, povezane s prevozom, na primer začasno shranjevanje blaga, skladiščenje, tehtanje, prekladanje in podobno. Če pošiljka po teži ali po velikosti odstopa od običajnih normativov, Slovenske železnice uporabniku svetujemo pri iskanju ustreznih rešitev in takšno izredno pošiljko prepeljemo z uporabo dodatnih tehničnih in varovalnih ukrepov. Uporabnikom je na razpolago prodajna mreža Slovenskih železnic po Sloveniji in v tujini ter skupina strokovnjakov za logistiko, ki bodo svetovali in pomagali pri organizaciji in izvedbi transporta.

Strateški načrt pomeni temeljno razvojno usmeritev Slovenskih železnic za obdobje do leta 2015. Njegova ambicija ni, da bi odgovoril na vsa vprašanja, temveč vsebuje vizijo, ključne cilje in strategije uprave Slovenskih železnic. Načrt temelji na poglobljeni analizi stanja sistema Slovenskih železnic, analizi tržnega okolja in analizi izboljšanja poslovnega sistema v novem okolju Slovenije v Evropski uniji. Namenjen je lastnikom, zaposlenim, partnerjem in zainteresiranim javnostim, ki jim daje predvsem informacijo, dokument za potrditev in okvir za angažiranje pri načrtovani poslovni preobrazbi in rasti Slovenskih železnic. Strateški načrt zastavlja upravi Slovenskih železnic in celotnemu kolektivu zelo jasne cilje preobrazbe sistema. Načrt je podlaga za izdelavo poslovnih načrtov kot temeljnih instrumentov vodenja tekočega poslovanja.

Slovenske železnice morajo postati ključni, tržno usmerjen, tehnološko razvit ter stroškovno učinkovit železniški operater v prevozu blaga na V. in X. vseevropskem koridorju; ponudnik celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu v Sloveniji in regiji; vzdrževalec sodobne in varne železniške infrastrukture (v okviru Nacionalnega programa).

Vizija Slovenskih železnic temelji na sledečih načelih:

- usmerjenost na trg,
- evropsko primerljiva vrsta in kakovost storitev v zadovoljstvo kupcev,
- povečanje deleža SŽ v rastočih tržnih segmentih,
- dolgoročna konkurenčna sposobnost v primerjavi s cestnimi prevozniki in drugimi železniškimi operaterji na odprti infrastrukturi v širši regiji,
- večji tržni ugled SŽ,
- perspektiva zaposlenih,
- razumna kontinuiteta zaposlenosti,
- profesionalni razvoj zaposlenih,
- finančni vidiki,
- izhodiščna kapitalska ustreznost in likvidnost,
- povečanje deleža tržnih prihodkov,
- povečanje lastnih virov pri financiranju razvoja,
- zmanjšanje deleža proračunskih sredstev v prihodkih SŽ,
- zmanjšanje deleža stroškov dela,

- notranji procesi/organizacija,
- gospodarnost,
- enostavna organizacijska struktura in učinkoviti procesi,
- tehnološka in poslovna usklajenost sistema,
- projektno vodenje.

Če Slovenske železnice ne bodo sledile začrtani viziji, je bila s pomočjo GAP opravljena analiza, kaj čaka Slovenske železnice brez korenitih sprememb v poslovanju. Napovedi so sledeče (Poslovna preobrazba Slovenskih železnic, 2007, 8):

- strateška kriza (pomanjkljiva tržna usmerjenost, padanje konkurenčne sposobnosti, znižanje cen na enoto prevoza, odlaganje notranjega prestrukturiranja),
- dohodkovna kriza (stagnacija prihodkov, naraščanje odhodkov),
- likvidnostna kriza (kronična prezadolženost, likvidnostne težave – kolaps poslovnega sistema).

Tovorni promet predstavlja »paradnega konja« v okviru Slovenskih železnic. V mednarodnem prometu se opravi 90 % vseh prevozov (uvoz-izvoz, kopenski tranzit, luški tranzit), 10 % pa v notranjem prometu. Značilna so močna sezonska nihanja, predvsem pri tranzitu. Prometni tokovi so najmočnejši na V. vseevropskem koridorju, znatna rast v zadnjih dveh letih je tudi na X. vseevropskem koridorju. Konkurenca so nam predvsem cestni prevozniki in obvozni železniški koridorji skozi Avstrijo in Madžarsko. Dolgoročno, po letu 2010, bo na glavne prometne tokove vplivala strateška posodobitev IV. vseevropskega koridorja (nadalpski) ali variantno V. vseevropskega koridorja (podalpski) v smeri zahod-vzhod. Ne glede na velike evropske načrte je naša glavna tržna priložnost izrabiti obstoječe križanje V. in X. vseevropskega koridorja za rast predvsem v tranzitnem prometu skozi Slovenijo. Strateška tržna usmeritev je obvladovanje začetne in končne točke tovora (logistični terminal) ter ponujanje konkurenčnih transportnih storitev skozi Slovenijo in v določenih primerih tudi logističnih storitev (Logistični center Moste) v Sloveniji.

Sočasno kaže razvijati in internacionalizirati nove produkte tovarnega prometa (Express, Door to Door) in se pripravljati na prost dostop do mednarodne železniške infrastrukture (se že udejanja). Končni cilj je postati ključni železniški operater v regiji.

Železnice ostajajo konkurenčne na razdaljah od 500 do 1000 kilometrov, odpirajo se priložnosti na področju intermodalnega in kontejnerskega transporta, začela se je liberalizacija trgov, internacionalizacija poslovanja, specializacija ponudnikov storitev in razvoj integralnih storitev. Integracije in povezovanja so se že pričeli in zdaj je pravi čas, da sprejmemo strateške odločitve.

Slovenske železnice se bodo v prihodnjih letih usmerile z lokalnega na regionalni trg in iz operaterja v integratorja, pri tem pa se mora integrirati s strateškim partnerjem, saj same glede na poslovne rezultate niso zmožne prevzemati drugih železnic. V primerjavi z mednarodnim povprečjem namreč Slovenske železnice dosegajo pol manjšo donosnost prodaje, 3,1 odstotka (povprečje je 6,8 odstotka), štirikrat manjši prihodek na zaposlenega, 39.000 evrov (129.000 evrov), ob tem pa dosegajo 79 odstotkov povprečja fizične produktivnosti (Puhan, Delo FT, september 2007, 9).

Na področju tovarnega prometa naj bi postali regionalni logist in operater na V. in X. vseevropskem koridorju. Prav tako bomo okrepili trženje, izboljšali poslovni model in organizacijo. V prvem polletju 2007 so Slovenske železnice prepeljale 9,6 milijona ton blaga več kot lani in več, kot je bilo načrtovano, tako da je ob manjši uporabnini znašal čisti dobiček slabe tri milijone evrov (Puhan, Delo FT, september 2007, 9).

Dolgoročna želja Slovenskih železnic je, da se iz sedanjega malo uspešnega operaterja prelevi v integratorja transportnih storitev. Če so že v zadnjih 25 letih (1980–2005) Slovenske železnice izgubile znaten del tovora, ki se je preselil večinoma na ceste, ter s tem tržnega deleža, bi bilo ob koncentraciji evropskega železniškega sektorja in liberalizaciji dostopa do tirov, tudi slovenskih, iluzorno pričakovati, da bi se že za ohranjanje položaja Slovenske železnice lahko borile same.

Po analizi SWOT (Miklavčič, Godec, Pagon, Nova smer, 2002, 7) se kot prednosti poudarjajo zadovoljivo tehnično-tehnološko znanje, poznavanje trgov nekdanje Jugoslavije, povezava z Luko Koper, do okolja prijaznejši način transporta, možnost prevoza velikih količin tovora naenkrat, manjša poraba energije, varen prevoz itd.

Med slabostmi so našteje nizka stopnja razvitosti funkcije trženja, zaostajanje v doseganju ključnih dejavnikov uspeha, izrazito hierarhična organizacijska struktura, neustrezna kadrovska struktura, nizka stroškovna učinkovitost, zastarelost tehnoloških virov in tehnične regulative.

Nevarnost so vstop novih konkurentov, hiter razvoj železnic iz jugovzhodne Evrope, pospešena gradnja železniških prog v sosednjih državah, agresivna razvojna strategija cestnih prevoznikov, slaba infrastruktura in iz vidika Slovenskih železnic predolga vizija in strategija vlaganj v V. in X. vseevropski koridor s premalo poudarka na ozkih grlih v času naložb in gradenj. Ugodna prometna lega in rast blagovnih tokov na trgih V. in X. vseevropskega koridorja (Avstrija, Italija, Madžarska, BIH, Srbija) sta za Slovenske železnice seveda priložnost, kot tudi rast potreb po integriranih transportnih storitvah z dodano vrednostjo.

Slovenske železnice bi lahko izkoristile rast in internacionalizacijo slovenskih podjetij v regiji. Med priložnostmi so v analizi SWOT našteji še intermodalni transport in kontejnerski prevoz, razširitev kapacitet in pretovora v Luki Koper, storitve vzdrževanja in aktivna vloga države (Miklavčič, Godec, Pagon, Nova smer, 2002, 9).

Na področju Slovenije, v okviru blagovnega prometa, se je močno povečal železniški promet, za petino pa so upadli pomorski prevozi. Prevozi blaga po železnici so se okrepili kar za 14,9 %, še vedno visoka, 7,0 %, je bila tudi rast cestnega blagovnega prometa. Naglo rast kopenskih prevozov povezujemo z visoko domačo gospodarsko rastjo in tudi z močno rastjo pristaniškega prometa (10,6 %). Približno na sredini leta 2006 se je umirila svetovna konjunktura v pomorskem prometu, čemur je sledilo več četrletnih znižanj obsega dejavnosti. Tako je bilo tudi v prvem četrletju leta 2007, ko se je obseg slovenskega pomorskega prometa znižal za 19,9 %. V zadnji treh letih se je v okviru dejavnosti blagovnega prometa najbolj, za več kot polovico, povečal obseg cestnih blagovnih prevozov (za 13,8 % so se okrepili železniški prevozi), za več kot 30 % sta narasla pristaniški in pomorski promet (UMAR, Ekonomsko ogledalo št. 7, 2007, 14). V Tabeli 1 so prikazani kazalci dinamike v železniškem, cestnem pomorskem in pristaniškem blagovnem prometu za prvo četrletje 2006 in 2007 ter primerjava rasti v letih 2005, 2006 in 2007.

Tabela 1: Izbrani kazalci dinamike prometa

Izbrani kazalci dinamike prometa		Absolutni podatki		Rast v %	
		I-III 2006	I-III 2007	I-III2007/ I-III 2006	I-XII 2006/ I-XII 2005
Blagovni promet	Železniški, v mio tonskih km	799	918	14,9	3,9
	Cestni, v mio tonskih km	2.901	3.103	7,0	9,8
	Pomorski, v mio tonskih km	13.498	10.813	-19,9	-6,4
	Pristaniški, v 1.000 ton	3.871	4.282	10,6	22,5

Vir: UMAR, *Ekonomsko ogledalo* št. 7, Ljubljana, 2007, 14.

Če želijo Slovenske železnice obdržati svoj položaj na prometnem tržišču v prihodnjem obdobju povpraševanja, morajo predvideti spremembe, ki bodo nastale v prihodnosti. V primernem času morajo ukrepati z določenimi prijemi, ki bodo pozitivno usmerjali delovanje. Vzpostaviti morajo dinamično raziskovanje tržišča kot stalen proces dela marketinga, kajti to je v sodobnih pogojih hitrega tehničnega in tehnološkega napredka in substitucijskih procesov na evropskem prometnem tržišču nujno potrebno (Pirš, 2005, 298).

3 GOSPODARSTVO SLOVENIJE V OKVIRU EU

Republika Slovenija predstavlja državo srednje Evrope, ki leži na pomembnem prometnem prehodu iz območja Alp proti Balkanu, oziroma iz Podonavja proti Sredozemlju. Na severu meji na Avstrijo (dolžina meje 330 km), na zahodu na Italijo (280 km), na vzhodu na Madžarsko (102 km) in na jugu na Hrvaško (670 km) (<http://www.stat.si/letopis/2007/21-07>, dne 22. 12. 2007).

Z razpadom Jugoslavije leta 1991 in osamosvojitvijo Slovenije so se spremenile tako ekonomske kakor tudi politične razmere. Oboje pa je vplivalo na razmerje na transportnem trgu (Novak, 2004, 9).

Z osamosvojitvijo se je začelo obdobje tranzicije, v katerem si je novonastala država Slovenija začela utirati pot v tržno gospodarstvo. Zaradi obremenjenosti s preteklo gospodarsko ureditvijo, podedovano ekonomsko nestabilnostjo in soočenja z izgubo tržišč so se pojavile tudi zahteve po ekonomski in pravni reformi. Prednost za njen nadaljnji razvoj je predstavljalo dejstvo, da je bila Slovenija najbogatejša in najbolj odprta med nekdanjimi jugoslovanskimi republikami; njena prednost je bila tudi v ugodnem geografskem položaju in v tem, da je bila uspešna že v preteklosti. Čeprav je imela le 9 % jugoslovanskega prebivalstva, je leta 1990 znašal njen delež v celotni proizvodnji okoli 16 %, v zunanji trgovini pa celo 27 % (Agenda 2000, 1997, 27).

Na področju gospodarstva so bile posledice tranzicije najprej vidne kot rezultat naglih upadov trgovinskih odnosov z državami bivše Jugoslavije. Nižanje gospodarske aktivnosti ter s tem povezan nagel padec bruto domačega proizvoda (BDP) v letu 1990 za 4,7 %, v letu 1991 za 8,1 % in v letu 1992 za 5,5 % sta imela za posledico tudi upad intenzitete transportnih tokov na ta področja.

Ob vseh procesih globalizacije (rast nadnacionalnih podjetij, spremenjena vloga države, globalni izzivi in kulturni vzorci ...), katerih posledica oz. vzrok sta tudi članstvo v EU in zvezi NATO, ima Slovenija dva osnovna načina bivanja oz. spreminjanja svojega položaja v mednarodni skupnosti, tj. vodenja zunanje politike na vseh področjih. Kar pomeni, da

(resnično) aktivno sodeluje v mednarodni skupnosti ter poskuša soustvarjati pogoje, v katerih živi ali pa sprejema stvarnost, kot je, in se nanjo poskuša le prilagajati in (ne)uspešno odzivati.

Pri naštetem ima lahko vsaka država – glede na način sprejemanja in odzivanja na politične, ekonomske, socialne, kulturne in okoljske procese – za vodilo dva principa, idealističnega in realističnega. Narava slovenske države je taka, da je kratkoročno realistična, a se mora ob dogodkih, ki dolgoročno oblikujejo pravila mednarodne skupnosti, odzivati realistično. Pristop k Evropski uniji je položaj Slovenije v njenih »zunanjih izzivih« s svetom korenito spremenil. Zaradi dejstva, da gre za območje, ki ustvarja velik del svetovnega BDP in svetovne trgovine, ter namenja več kot polovico svetovne humanitarne in razvojne pomoči, ji ostali, predvsem revnejši del, v veliki meri odobrava tak položaj ter jo sprejema kot velesilo. Hkrati posamezniki oz. države prihajajo vanjo kot iskalci dela, prosilci za katero od donacij, za nastop na njenem trgu ali sodelovanje v skupnih gospodarskih projektih. Vendar nekdanjim državam v tranziciji, med katerimi je tudi Slovenija, po mnenju zahoda manjkajo določene kvalitete, saj so bile 50 let izločene iz »prave« Evrope (<http://www.prihodnost.slovenije.si/up-rs/ps.nsf/all>, dne 20. 12. 2007).

Prikazani podatki o gibanju BDP v tabeli 2 prikazujejo gibanje BDP od leta 2000 dalje po izdatkovni metodi v stalnih cenah. Podatki so tako usklajeni z glavno revizijo BDP, kar je pomembno, da se Slovenija vključuje v Eurostatov projekt o BDP po kupni moči za to obdobje.

Tabela 2: Gibanje BDP v Sloveniji (2000–2006) – revidirane ocene po izdatkovni metodi v stalnih cenah

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
BDP/na prebivalca – v EUR	10701	11298	12084	12695	13400	14116	15167

Vir: <http://www.stat.si/letopis/index/vsebina>, dne 20. 12. 2007.

Pri izkazovanju gospodarskih rezultatov lahko zasledimo za Slovenijo v zadnjih nekaj letih ugodne trende. Tako lahko v letih od 2000 do 2006 ugotovimo, da je rast BDP v zavidljivem porastu, kar znaša 41,7 %.

Spremembe, ki jim je slovensko gospodarstvo izpostavljeno z vstopom v EU, je mogoče združiti v naslednje (<http://www.europa.gov.si/gospodarstvo/evrobilten/>, dne 18. 12. 2007):

- Kot članica EU je Slovenija postala integralni del velikega evropskega notranjega trga. Že v obdobju priprav na polnopravno članstvo v EU je bila Slovenija močno vpeta v ta gospodarski prostor, vendar pa članstvo Slovenije v EU daje vključitvi slovenskega gospodarstva v evropski notranji trg novo dimenzijo in kvaliteto. Slovenskemu gospodarstvu to prinaša nove, bistveno drugačne pravice in obveznosti ter odpira povsem nove priložnosti, prinaša pa tudi nova tveganja.
- Z vključitvijo v evropski notranji trg so bile odpravljene še preostale ovire prostemu pretoku blaga, storitev, ljudi in kapitala na tem trgu, kar za Slovenijo po eni strani pomeni prisotnost na evropskem trgu, po drugi strani pa praktično ukinja možnost, da bi država ščitila svoje gospodarstvo pred konkurenco s strani gospodarstev drugih držav članic EU.
- Z vstopom v EU se je Slovenija odpovedala pomembnemu delu svoje nacionalne ekonomske suverenosti, ki jo je prenesla v roke skupnih nadnacionalnih institucij EU, vendar pa v tej skupni deljeni suverenosti EU sodeluje kot članica, sorazmerno svojemu deležu in teži, v procesu odločanja o skupnih zadevah.
- S sprejemom evra kot svoje domače valute se je Slovenija še trdneje integrirala v evropski notranji trg, saj so s tem odpravljene še preostale ovire ekonomski integraciji na monetarnem področju.
- Z vključitvijo v EU je slovensko gospodarstvo izgubilo značilnost nacionalnega gospodarstva, v katerem ima država v rokah vse ekonomske politike, in dobilo značilnosti regionalnega gospodarstva, za katero je značilno, da se vsaj nekatere ekonomske politike prenesejo na skupni nivo, druge pa dobijo specifični regionalni značaj.

3.1 Položaj Slovenije v EU

Slovenija kot majhna država bo morala biti v procesu razvoja EU pozorna na dvoje. Prvič, v kolikšni meri se bo ohranila možnost vpliva majhnih držav na skupne odločitve EU oziroma možnost ohranjanja samostojnih rešitev pri vprašanjih ključnega pomena za državo. To pomeni večje angažiranje slovenske zunanje politike, ne le pri vprašanjih, kjer v okviru EU

branim nacionalni interes, temveč tudi pri predlaganju rešitev za skupne evropske probleme, ker se ne glede na velikost lahko uveljavimo s strokovnostjo in s specifičnimi znanji, zlasti s poznavanjem razmer v jugovzhodni Evropi. Naša zunanja politika se bo morala v skupnih evropskih zadevah preleviti iz reaktivne v proaktivno, iz defenzivnega reagiranja v sokreiranje takšne skupne politike in zatem v njeno učinkovito izvajanje. Drugič, v kolikšni meri bo politična integracija, ki bo nadgradila ekonomsko združevanje (v smislu oblikovanja enotnega notranjega trga, iz katerega izvira večina v Strategiji upoštevanih razvojnih impulzov članstva v EU), oblikovana tako, da bo podpirala koristi skupnega trga, v kolikšni meri pa bo enotna regulativa negativno vplivala na možnost prilagajanja in oblikovanja najučinkovitejših rešitev s stališča nacionalne konkurenčnosti. V tem smislu bomo morali zagovarjati fleksibilne institucionalne rešitve na ravni EU in vztrajati pri spoštovanju načela subsidiarnosti.

3.2 Gospodarske značilnosti Slovenije v EU

Nova dimenzija uresničevanja gospodarskega razvoja Slovenije, ki ga prinaša članstvo Slovenije v EU, se kaže kot vstop slovenskega gospodarstva na veliki evropski notranji trg, kar omogoča optimalnejšo delitev dela, dodatno specializacijo in izkoriščanje prednosti ekonomij obsega proizvodnje in razdelitev, ki jih takšen trg ponuja. Preko povečane mednarodne menjave in preko neposrednih tujih investicij imajo domača podjetja lažji dostop do znanja, tehnologije in kapitala, potrebnega za razvoj.

Z vstopom Slovenije v EU se je gospodarsko okolje, kot zunanji in notranji okvir, v katerem se uresničuje strategija gospodarskega razvoja Slovenije, bistveno spremenilo. Spremembe, katerim je slovensko gospodarstvo izpostavljeno po vstopu v EU, je mogoče združiti v naslednje (<http://www.europa.gov.si/gospodarstvo/evrobilten/>, dne 18. 12. 2007):

- kot članica EU je Slovenija postala integralni del velikega evropskega notranjega trga;
- z vključitvijo v evropski notranji trg so odpravljene še preostale ovire prostemu pretoku blaga, storitev, ljudi in kapitala na tem trgu;
- z vstopom v EU se je Slovenija odpovedala pomembnemu delu svoje nacionalne ekonomske suverenosti;

- z vključitvijo Slovenije v Evropsko monetarno unijo je Slovenija sprejela evro kot svojo domačo valuto;
- z vključitvijo v EU je slovensko gospodarstvo izgubilo značilnosti nacionalnega gospodarstva, v katerem ima država v rokah vse ekonomske politike.

4 OSNOVE TRANSPORTNE POLITIKE V SLOVENIJI IN EU

Ob kmetijski in zunanjetrgovinski politiki je prav transportna politika nedvomno ena temeljnih politik EU. Prizadevanja za oblikovanje skupne transportne politike EU tečejo že od leta 1961, ko so bila prvič opredeljena temeljna načela transportne politike na podlagi proste konkurence. Od tedaj je bilo sprejetih več kot 200 različnih uredb, direktiv, pravil in priporočil, ki so prometno politiko usmerili v določeno »strugo« enotnega evropskega trga.

Strateška vloga transporta se kaže v omogočanju prostega pretoka blaga in ljudi na evropskem trgu. Transportna politika mora zagotoviti čim bolj usklajen razvoj transporta in gospodarstva, omogočiti oblikovanje optimalne strukture transportnega sistema, ustvarjati možnosti za zmanjševanje transportnih in logističnih stroškov ter skrbeti za smotrno porabo energije, varovanja okolja in izboljšanje prometne varnosti.

4.1 *Prikaz politike transporta EU*

Transportna politika EU vsebuje več splošnih načel (Jelenc, Evrobilten št. 18, 2000, 26):

- sprostitev in deregulacija transporta,
- odprava monopolov in enaki pogoji za vse vrste transporta,
- uskladitev transportnega sistema v državnem in mednarodnem okviru,
- finančna in poslovna samostojnost v transportnih podjetjih,
- odprava državnih pomoči,
- prost dostop do transportnega trga vsem operaterjem, ki izpolnjujejo določene pogoje,
- zagotoviti uporabniku možnost proste izbire prevoznika,
- usklajena (vseevropska) politika gradnje transportne infrastrukture in
- spodbujanje in razvoj kombiniranega transporta kot ključnega elementa transportne politike.

Eden izmed glavnih ciljev ekonomske politike je ekonomska rast. Gospodarstva posameznih držav se ob svojih razvojnih ambicijah srečujejo z mejami rasti, zato se tako države kakor tudi podjetja soočajo s pojavom globalizacije in regionalizacije. Če želijo podjetja dosegati svoje

poslanstvo, se morajo pospešeno vključevati v mednarodne tokove. To pa si je težko predstavljati brez učinkovitega prometnega sistema in uravnotežene transportne politike, saj nam oboje omogoča polno izkoriščanje notranjega trga, globalizacijo trgovanja, nenazadnje pa primeren transportni sistem zmanjšuje stroške blaga. Pomembnost in velikost stroškov prevoza pove podatek, da predstavljajo stroški prevoza med 20–25 % svetovnega BDP (Zupančič, 2002, 6). Racionalizacija naštetih dejavnikov dviguje konkurenčnost in učinkovitost tako gospodarstva kakor tudi posameznega podjetja.

Pri oblikovanju in izvajanju prometne politike v EU se daje poudarek trem glavnim področjem delovanja:

- izboljšanju kakovosti transportnih storitev z gradnjo celovitih transportnih sistemov, temelječih na sodobnih tehnologijah, kar prispeva k uresničevanju ciljev, povezanih z varstvom okolja in prometne varnosti,
- izboljšanju delovanja skupnega trga za povečanje učinkovitosti, možnost izbire uporabniku prijazne ponudbe prevoznih storitev ob hkratnem varovanju socialnih standardov,
- širjenju transporta zunaj območja EU z izboljševanjem prometnih povezav med državami EU in tretjimi državami kakor tudi hitrejšemu prodoru na transportne trge v druge dele sveta.

Spoznanje, da narašča promet hitreje kot gospodarska rast (<http://www.europa.eu.int/comm/energy-transport/etif/transport.htm>, dne 09. 11. 2007), je spodbudilo reševanje problemov, ki jih predstavljajo ozka grla na glavnih mednarodnih poteh, saj prometni zastoji že hromijo prometni sistem v Evropi. V današnjem času predstavljajo sodobni transport, ustrezna infrastruktura in mednarodno sodelovanje pogoj za uspešno transportno povezavo med EU in ostalimi državami.

Kljub temu da so se v EU zavedali pomembnosti transporta kot gospodarske panoge, pa razvoj skupne transportne politike dolgo ni zaživel. Ko pa je prišlo do vzpostavljanja enotnega tržišča ter v zvezi s tem do hitrega porasta prometa, so države le dale pobudo za spremembo obstoječega stanja. Pred tem je namreč vsaka od današnjih držav članic EU vodila svojo nacionalno transportno politiko, ki je bila prilagojena individualnim potrebam ter

definirana na osnovi povpraševanja po transportnih storitvah v tej državi. Tako je bilo moč zaznati razlike že pri prometnih mrežah med državami, tako v tehničnem kot v tehnološkem smislu.

Z mrežo TEN (The Trans European Transport Network) se vzpostavljajo smernice za izgradnjo cestnih in železniških povezav, kombiniranega transporta, notranjih plovnih poti, mreže letališč, pristanišč, evropskega sistema za vodenje pomorskega in zračnega prometa in sistem za informiranje in upravljanje. TEN-omrežje naj bi tako do leta 2010 sestavljalo 75200 km cest, 78000 km železniških prog, 330 letališč, 270 mednarodnih pristanišč in 210 pristanišč notranjih vodnih poti (<http://www.europa.eu.int/comm/ten/transpo/revision-1692-memo-en.pdf>, dne 15. 11. 2007).

Ob vse večjih zahtevah in potrebah po skladnem razvoju celotnega območja Evrope na transportnem področju so bili s praško deklaracijo leta 1991 postavljeni skupni cilji panevropske transportne politike. Ta se je v kasnejših letih nadgrajevala in dopolnjevala. Tako je bil že leta 1994 s kretsko deklaracijo definiran razvoj vseevropske transportne politike s smernicami razvoja in ustanovitvijo devetih panevropskih transportnih koridorjev, leta 1997 pa je bil v Helsinkih dopolnjen še z desetim koridorjem. Namen izgradnje koridorjev se kaže v povezavi transportnih poti držav srednje, vzhodne in jugovzhodne Evrope v enovito transportno mrežo.

Zaradi visokih finančnih vlaganj v izgradnjo infrastrukture so bili postavljeni kriteriji za izbor prioritete gradnje koridorjev po naslednjih načelih (Novak, 2004, 38):

- skozi vsako državo mora potekati vsaj en koridor,
- identifikacija prioriteten koridorjev je evlucijski proces, kar pomeni spreminjanje glede na novonastale situacije,
- vzpostavitev koridorja je mogoča le v primeru, če obstaja za to ekonomska upravičenost in realna možnost financiranja razvoja koridorja do leta 2010,
- izogniti se je potrebno vzporednemu koridorju, če bi njegova vzpostavitev ogrozila že obstoječega,
- koridorji morajo biti skladni s konceptom celotne mreže, znotraj pa vsak koridor razvija svojo individualnost.

Vse članice EU so po podpisu evropskih sporazumov zavezane upoštevati zgornja načela. Ukrepi za njihovo uresničevanje se nanašajo na usklajevanje nacionalnih zakonodaj s predpisi EU, izenačevanje davčnih ukrepov, usklajevanje tehničnih in socialnih standardov, odpravljanje vseh administrativnih in količinskih omejitev ter uvajanje kakovostnih meril zaradi prostega dostopa na trg vseh transportnih storitev.

Sprostitev transporta v praksi ne pomeni, da se država v celoti odreče svojemu vplivu na delovanje transportnega sistema. Vloga države pri usklajevanju transportnih sistemov je zelo pomembna, še zlasti pri problematiki infrastrukture, zunanjih stroškov in obratovalnih pogojev posameznih transportnih panog. Tako namreč prihaja do usklajenega razvoja transportnih sistemov. Po izkušnjah nekaterih članic EU popolna deregulacija transporta ni izvedljiva. Državno urejanje je potrebno zaradi preprečevanja negativnih učinkov delovanja popolnoma prostega trga na prometno varnost, uničevanje cestne infrastrukture, onesnaževanje okolja, socialno varstvo in še kaj. Popolna deregulacija je škodljiva tudi zaradi negativnih učinkov nelojalne konkurence med prevozniki. (<http://europa.gov.si/publikacije/evrobilten/>, dne 18. 12. 2007).

Kljub pomembnosti transporta, ki je tako opredeljen v sporazumu Evropske skupnosti, pa razvoj skupne transportne politike do leta 1985 ni doživel pomembnejših rezultatov. Najprej zato, ker je bil transport izključen iz splošne liberalizacije storitev, in zaradi posebnih vidikov transportnega sektorja, zatem pa tudi zaradi dejstva, da sta bila pomorski in zračni transport izključena iz obravnave. Težišče je bilo torej na cestnem, železniškem in rečnem transportu. Med članicami so obstajale velike razlike v zakonodaji, ki je urejala transportni trg. V državah Beneluksa, na Danskem, v Veliki Britaniji in Grčiji je bila stopnja liberalizacije transportnega trga večja kot denimo v Franciji ali Nemčiji, kjer je bilo veliko več intervencionizma in »nacionalnega« pristopa.

Razlogov za izločitev transporta iz splošne liberalizacije trgov je bilo več; dejavnost transportnih podjetij je odvisna od transportne infrastrukture, o kateri odloča država; konkurenca v kopenskem transportu vlada med velikimi državnimi železniškimi monopoli in določenimi javnimi prevoznimi storitvami; velika togost ponudbe in povpraševanje v transportnem sektorju (<http://europa.gov.si/publikacije/evrobilten/>, dne 18. 12. 2007).

Od petih glavnih transportnih osi za povezavo EU s 26 sosednjimi državami tri potekajo čez Slovenijo. Osrednja (V. koridor) povezuje EU z Ukrajino in Rusijo, jugovzhodna (X. koridor) povezuje EU prek Balkana in Turčije s Kavkazom, Kaspijskim morjem, Bližnjim vzhodom in Egiptom. Pomorske avtoceste pa povezujejo Sredozemsko morje z Jadranom, Baltik, Atlantik in Črno morje. Na osrednji osi je prek Slovenije prednostna železniška povezava. Jugovzhodna os je v Sloveniji multimodalna, torej predvideva povezavo več vrst transporta.

Vodja delovne skupine Loyola De Palacio je ob predstavitvi sklepnega poročila dejal, da so dobili več kot 100 projektov, a so jih lahko izbrali le nekaj. Dograditev infrastrukture bo na vseh petih oseh stala 45 milijard evrov, do leta 2020 bodo od tega morale 35 milijard evrov zbrati države članice. Ta denar bodo morale zagotoviti v svojih proračunih, najeti posojila, predvsem pri EIB in Svetovni banki, in prek javno-zasebnih partnerstev (PPP) poiskati tudi zasebne vire, je dejal komisar za transport Jacques Barrot.

Prometno infrastrukturo v Evropi bo treba dograditi, ker se bo transport v prihodnjih 20 letih podvojil. Evropska komisija je pred petimi leti objavila Belo knjigo o transportu. Uresničevanje načrtov iz nje prav zdaj preverja, kar pa ne pomeni, da bo sedanji komisar pripravil novo (svojo) prometno politiko. Zoltan Kazatsay, namestnik generalnega direktorja za energijo in transport pri evropski komisiji, je na nedavni razpravi o evropski transportni politiki v organizaciji Friends of Europe dejal, da tudi gospodarstvo ne more biti uspešno, če transportni sektor ne deluje dobro.

Jos Dings, direktor evropske zveze za transport in okolje, je dodal, da dobra prometna infrastruktura zmanjšuje tudi onesnaževanje okolja. To je prav tako učinkovitejši in kakovostnejši transport, eden od pomembnih razlogov, da je v EU treba poskrbeti zanjo. Evropska komisija je pripravila predlog 30 ključnih projektov za dograditev evropskega transportnega omrežja (TEN). To je del petih transportnih osi za povezavo EU s sosedami, ki jih je izbrala delovna skupina pod vodstvom Loyola De Palacia. Projekti TEN so najpomembnejši, ki jih je treba izvesti za dograditev evropskega prometnega omrežja. Poleg njih imajo države članice še vrsto nacionalnih in lokalnih projektov. Ker je gradnja prometne infrastrukture zelo drag posel, se zatika pri denarju. V novih članicah EU bi zanjo potrebovali

kar 600 milijard evrov. Ker je denarja premalo, se ni mogoče osredotočiti samo na gradnjo cest in železnic, ampak je treba poskrbeti za čim bolj optimalno kombinacijo.

V EU je tudi treba bolj preusmeriti tovor na železnico. Medtem ko železnica v ZDA prepelje kar 40 odstotkov blaga, ga v EU le 10 odstotkov. Zoltan Kazatsay razlaga, da so pri evropskih železnicah problem slabe povezave med nacionalnimi omrežji držav članic, zato v primerjavi z ZDA ni evropskega železniškega sistema in evropskih hitrih prog. Evropska komisija je zato že začela predpisovati ukrepe za uskladitev nacionalnih sistemov in vzpostavitev evropskega železniškega omrežja.

Tovrstne ukrepe na železnici poleg dograditve infrastrukture predvideva tudi projekt za prometno povezavo EU s sosedi. Njegov cilj so med drugim odprava birokratskih ovir (skupne mejne postaje, uskladitev dokumentov in postopkov ...), izboljšanje varnosti morskega transporta, zmanjšanje onesnaževanja okolja in uporaba satelitskega sistema Galileo zunaj meja EU (<http://www.delo.si/index.php>, dne 20. 12. 2007).

4.2 Prikaz politike transporta v Sloveniji

Slovenija uveljavlja prometno politiko s strateškim usmerjanjem razvoja transportnih omrežij glede na potrebe trajnostnega razvoja. V Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije 2006 je v osmih, od vseh petnajstih ciljev, uvajanje inteligentnih transportnih sistemov in storitev opredeljeno kot ključni element za njeno uspešno realizacijo.

Pospešeno uvajanje na področju uvajanja inteligentnih transportnih sistemov in storitev ter usklajevanje teh sistemov z evropskimi standardi in sistemi v sosednjih državah je mogoče realizirati le z vključevanjem domačih strokovnih in gospodarskih potencialov z različnih področij, tako v javnem kot zasebnem sektorju, ter s povezovanjem ključnih akterjev na transportnem področju in vključevanjem uporabnikov prometne infrastrukture.

Mednarodno sodelovanje je vse bolj vidno tudi na področju raziskav in uvajanja v programih, ki jih deloma sofinancira EU in omogočajo tako uveljavljanje domačega znanja in inovativnih podjetniških rešitev v širšem okolju kot tudi prenos znanja, izkušenj in rešitev iz ostalih

okolij. V zadnjem desetletju so bila zaradi pospešene gradnje avtocest glavna področja aktivnosti uvajanja ITS sistemov vezana na primarno cestno infrastrukturo. Predvidevamo, da bo nadaljnji razvoj inteligentnih transportnih sistemov v Sloveniji in v širši regiji vse bolj izrazit na področjih, kot so e-varnost, e-logistika in multimodalnost (<http://www.europarl.europa.eu>).

Cilj na področju storitev železniškega prevoza tovora je prevzem večinskega deleža prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem prometu, vključno s pristaniškim tranzitom, tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov in prevozu nevarnega blaga. Posebno pozornost velja posvetiti kakovosti storitev, kjer pridobiva pomen parameter zanesljivosti prevoza blaga. V notranjem in mednarodnem prometu, tudi v sodelovanju s pomorskim prometom, je treba razširiti ponudbe z novimi usklajenimi storitvami prevoza »od vrat do vrat« in cenovno konkurenčnimi prevozi.

Cestni tovarni promet v Sloveniji poteka v zasebnem in javnem sektorju. Poslanstvo cestnega tovarnega prometa je v oskrbi logističnih središč, kjer blago prehaja iz ene transportne tehnologije v drugo in iz enega transportnega sistema v drugega z isto tehnologijo (intermodalni transport). Ukrepi prometne politike bodo na tem področju zasnovani tako, da bodo spodbujali podjetja k razvoju tovrstnih storitev in tehnologij ter njihovemu ustreznemu trženju.

Z uresničevanjem prometne politike bo država na področju zračnega prometa še naprej krepila pogoje za razvoj učinkovite tržne strukture, odpravljala monopole oziroma regulirala tiste monopole, ki jih ni mogoče odpraviti.

Cilj prometne politike je konkurenčen trg zračnega tovarnega prometa, kjer bodo lahko uporabniki izbrali med čim večjim številom različnih ponudnikov z raznovrstno ponudbo. Ob izvajanju teh ukrepov bo rast obsega prepeljanega tovora višja od zdajšnje. Posebno pozornost bo v okviru prometne politike potrebno nameniti tudi edinemu večjemu domačemu ponudniku tovrstnih storitev. Naloga države je, da ustvarja pogoje za čim bolj odprt nastop na evropskem trgu. Specifične razmere v Sloveniji, velike kapacitete letališč in potrebe po razvoju tehnoloških parkov narekujejo možnosti razvoja letalskega tovarnega prometa in s

tem kreiranje poslovnih oziroma logističnih centrov pri letališčih. Cilj prometne politike na področju letalstva v tovornem prometu je povečati promet v civilnem tovornem letalstvu na stopnjo EU, zagotoviti maksimalno zanesljivost in ustrezne pogoje za razvoj letalskega prometa in spremljajočih storitev. Nadzirati je treba pogoje prostega trga v civilnem, tovornem, letalskem prometu, ustvariti pogoje za naložbe v letalsko infrastrukturo in letalske storitve, uskladiti intermodalne načine tovornega prometa in ohranjati specifičnost naravnih lepot in ekološkega ravnovesja.

Slovenija je prve korake k približevanju naredila ob podpisu sporazuma o transportu z Evropsko skupnostjo leta 1993. Le-ta ureja predvsem tranzitni promet in usklajuje razvoj prometa med Slovenijo in državami EU. Intenzivnejše aktivnosti so se začele v letu 1998, ko se je Ministrstvo za promet in zveze začelo pripravljati na dvostranski pregled usklajenosti slovenske zakonodaje z evropsko. Slovenski pogajalci so v Bruslju zagotovili, da bo področna pravna ureditev, ki je le delno usklajena s pravnim redom EU, v celoti usklajena do konca leta 2002. Večji del zakonodaje naj bi sprejeli že do konca tega leta, predpisi, ki bodo urejali pomorstvo, do konca leta 2001, vsi manjkajoči akti pa do konca leta 2002.

Prehodnega obdobja ali izjem Slovenija ni zahtevala, čeprav uveljavitev zakonodaje in predvsem izvršilnih predpisov ne bo preprosta. Uveljavitev evropske zakonodaje pa naj bi vendarle prinesla večjo urejenost na skoraj anarhičnem transportnem trgu, kar še posebej velja za storitve v cestnem transportu (<http://www.ukom.gov.si/pravni-red/>, dne 17. 12. 2007).

Osnovna naloga transportne politike Slovenije je reševanje transportnih (prometnih) potreb tako, da bodo v čim večji meri zagotovljeni interesi in potrebe sedanjih in prihodnjih generacij ter da bo narodnogospodarsko učinkovit in smotrni, ob čim manjših obremenitvah okolja, prostora in ljudi (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, 1997, 2).

Ob navedenem mora transportna politika dosegati uravnotežen trajnostni razvoj prometa in tudi funkcioniranje prometa, vključno s prometno infrastrukturo kot sestavnim delom gospodarskega, socialnega, prostorskega in okoljevarstvenega razvoja Slovenije. Transportna politika mora ob upoštevanju vsega zgoraj navedenega omogočati uporabnikom mobilnost, dostopnost in gospodarno izbiro prevoznega sredstva.

Naloga transportne politike Slovenije je, da mora vsem prebivalcem na vseh območjih ponujati ustrezne možnosti dostopa do delovnih mest, šol, izobraževanja, oskrbe, storitev, kulturnih in drugih dejavnosti, gospodarstvu pa funkcionalne prometne povezave s trgom. Mobilnost uporabnikov bo tako zagotovljena, če bodo vsi sodelujoči prometni podsistemi opravljali določene transportne naloge v okviru enovitega slovenskega prometnega sistema na zadovoljivi stopnji razvitosti. Problematika zagotavljanja mobilnosti se glede na poselitvene značilnosti v Sloveniji pojavlja tudi pri urejanju transportnih tokov na področjih, ki so v pristojnosti lokalnih skupnosti.

V okviru zagotavljanja mobilnosti ima transportna politika nalogo izpolniti naslednje cilje (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, 1997, 13):

- vzpostavitev sistema načrtnega urejanja prometa na urbanih področjih,
- navezovanje prometno izoliranih področij na prometni sistem Slovenije (s pomočjo kakovostnega lokalnega cestnega omrežja),
- ohranjanje prevoznosti prometnega sistema v vseh prometnih in klimatskih razmerah,
- sprotno zaznavanje in odpravljanje prometnih zamaškov na celotnem prometnem sistemu Slovenije, predvsem pa na mejnih prehodih in
- tekoč prehod iz enega prometnega podsistema v drugega.

Slovenija predstavlja raznoliko deželo, kar je posledica stikanja različnih klimatskih in geomorfoloških značilnosti alpskega, mediteranskega in panonskega sveta. Pomembno nalogo transportne politike Slovenije zato predstavlja transportna dostopnost vseh področij, še zlasti obmejnih in hribovitih predelov. Ravno nedostopnost oz. težka dostopnost teh je eden izmed razlogov, da se ti predeli praznijo, hkrati pa se s tem nerešenim problemom povečujejo gospodarske razlike med območji v Sloveniji.

S povečanimi potrebami po transportu tako ljudi in blaga se srečujemo vsak dan. Izbiro prevoznega sredstva narekujejo potrebe in možnosti podjetij in tudi posameznikov, hkrati pa se pojavlja kot posledica družbeno-ekonomske strukture. Z ukrepi transportne politike se na gospodarno izbiro transportnega sredstva lahko vpliva tako v sferi ponudbe kot tudi v sferi povpraševanja, in to na dveh ravneh: na ravni infrastrukture in na ravni voznega parka. Za

razvoj obojega so potrebna (izdatna) finančna vlaganja, trenutno pa je večina vlaganj še vedno namenjena izgradnji cestnega omrežja (dostopnost).

Pomembni nalogi transportne politike Slovenije predstavljata še zagotavljanje prometne varnosti in skrb za čim manjše obremenitve okolja, ki jih povzroča promet.

Glede na dejstvo, da sta pri zagotavljanju prometne varnosti najbolj kritična cestni in železniški podsistem, je tudi največ aktivnosti za zagotavljanje prometne varnosti usmerjenih v oba podsistema. Ugotavlja se, da je v cestnem podsistemu varnost v primerjavi s stanjem v drugih evropskih državah na nizki ravni. Zato se posveča velika pozornost stanju cestne infrastrukture z odpravljanjem črnih točk, z izvajanjem nacionalnega programa izgradnje avtocest in z izvajanjem nacionalnega programa vzdrževanja magistralnih in regionalnih cest. V železniškem podsistemu predstavljajo nivojska križanja cest z železniško progo ter nesreče pri vstopanju na vlak in sestopanju najpogostejše vzroke nesreč. Dolgoletno upadanje števila izrednih dogodkov in zmanjšanje višine povzročene škode se želi obdržati, kar pa bo mogoče le ob ustreznem zagotavljanju stanja železniških prog in vozil ter ob zmanjšanju števila nivojskih križanj ceste in železnice. Prometna varnost v zračnem in pomorskem podsistemu se ocenjuje kot zadovoljiva oz. dobra, saj v zadnjem času ni bilo usodnih nesreč.

4.3 Politika železniškega transporta

Sistem železniškega transporta je sestavljen iz več potrebnih elementov, na katere gledamo iz systemske perspektive. Nekatere lokomotive so lahko zelo estetične, vendar ne bodo delovale, če nimajo na voljo primerne sistema za delovanje.

Najprej je tu geografija, na katero je zgrajena trajna pot. Nato so zahteve sistema – zakaj je bil zgrajen? Za prevažanje tovora, vozačev potnikov na srednje ali dolge razdalje? Ali so se te zahteve spremenile s časom in se je treba nanje prilagoditi?

Rezultat tega je vrsta sistema. Ali je to mestna, navadna ali hitra železnica? Kakšna bo tirna širina? V širšem smislu se pod železniški transport upošteva tudi enotirna železnica,

podzemna železnica na gumah in maglev, ker se vozila vodeno premikajo po tirnici. Izraz »tirnica« opisuje tudi netradicionalne načine vodenja.

Vlaki potrebujejo pogonski mehanizem: parne, dizelske ali električne lokomotive (električni pogonski mehanizem, najbolj učinkovit od vseh, potrebuje elektrifikacijo sistema).

Za elektrifikacijo potrebujemo način dovoda električne energije. To lahko naredimo z nadtirnimi električnimi kablji ali s tretjo tirnico. Prva možnost je najpogostejša.

S prihodom kontejnerskega tovora v 60. letih 20. stoletja sta se železniški in ladijski transport zelo učinkovito povezala in postala integrirano omrežje za učinkovit in poceni prevoz velikih količin tovora. Na primer, tovor iz vzhodne Azije, ki je namenjen v Evropo, se pogosto prevaža preko Tihega oceana, prestavi na vlake za prečkanje Severne Amerike, nato pa spet nazaj na ladje, ki prečkajo Atlantski ocean (<http://www.wikipedia.org/wiki/Posebno:Search=transport&fulltext>, dne 17. 12. 2007).

Železniški transport je eden od najbolj energetske učinkovitih načinov motoriziranega kopenskega transporta. Tirnice omogočajo zelo gladko in trdno površino, na kateri se kolesa vlaka kotalijo z zelo majhno količino trenja. To je bolj udobno kot večina drugih oblik kopenskega transporta ter varčuje z energijo. Vlaki imajo majhno čelno površino glede na razmerje tovora, ki ga prevažajo, kar precej zmanjša zračni upor in s tem porabo energije. Pod normalnimi pogoji vlak porabi 50 do 70 odstotkov manj energije za prevoz dane tone tovora kot pa cestni transport. Poleg tega pa tračnice skupaj s pragovi enakomerno porazdelijo težo vlaka, kar dovoljuje precej večje osne obtežbe kot pa pri cestnem transportu.

Železniški transport je eden od najbolj varnih oblik prevoza ter tudi zelo učinkovit pri rabi prostora: dvotirna železniška proga lahko prepelje več potnikov ali tovora v nekem časovnem obdobju kot pa štiripasovna cesta.

Rezultat tega je, da so železnice dostikrat največja oblika javnega prevoza v več državah. V Aziji, pa tudi v Evropi, milijoni ljudi uporabljajo vlake kot glavno prevozno sredstvo.

Komercialno pa ima železniški prevoz raznoliko bilanco. Večina železniških sistemov, med drugim tudi sistemi podzemne in mestne železnice, je močno subvencioniranih in niso bili nikoli ali pa so bili zelo redko dobičkonosni. Na primer, kljub odlično razvitemu omrežju s štirimi vrstami vlakov in široko razvito urbano železniško mrežo v Seulu in Pusanu so Korejske državne železnice ostale državna organizacija, ki ni nikoli niti približno pokrila prihodkov z odhodki. Podobno je potniški promet v večini držav še vedno odvisen od državnih subvencij, tovorni promet pa v precej državah postaja bolj učinkovit in dobičkonosen, tudi v Sloveniji.

Žal pa morajo tudi železnice narediti obsežne investicije v dodatno varnost, saj niso več imune na terorizem.

4.3.1 Mednarodno sodelovanje

Ministrstvo za promet Republike Slovenije preko Direktorata za železnice in žičnice sodeluje s številnimi mednarodnimi organizacijami in institucijami EU:

- v okviru Združenih narodov (UN):
 - v delovni skupini za intermodalni transport in logistiko (WP 24) v okviru Ekonomske komisije za Evropo s sedežem v Ženevi,
 - v delovni skupini za železniški transport (SC 2) v okviru Ekonomske Komisije za Evropo s sedežem v Ženevi,
 - v projektu čezevropska železnica (TER) s sedežem v Budimpešti;
- v okviru Konference evropskih ministrov za transport (CEMT) s sedežem v Parizu:
 - v skupini za železnice,
 - v skupini za intermodalni transport in logistiko;
- v medvladni organizaciji za mednarodne železniške prevoze (OTIF) s sedežem v Bernu in
- z raznimi institucijami EU.

4.3.2 Prednostne programske naloge na področju železnic

Prednostne programske naloge Ministrstva za promet Republike Slovenije so: (http://www.mzp.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti, dne 22. 12. 2007):

- sprejem Nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture in na tej osnovi posodobitev V. in X. vseevropskega železniškega koridorja,
- sodelovanje pri pripravi predlogov zakonodaje EU za področje železnic in prenos v pravni red RS,
- sodelovanje pri pripravi mednarodnih sporazumov in sodelovanje v mednarodnih državnih institucijah s področja železnic,
- nadzor nad zakonitostjo, učinkovitostjo in uspešnostjo dela Javne agencije za železniški promet in
- sodelovanje pri pridobivanju sredstev EU za sofinanciranje investicij v železniško infrastrukturo.

4.3.3 Strateško repozicioniranje Slovenskih železnic iz operaterja v integratorja transportnih storitev

Poslovodstvo Holdinga Slovenskih železnic je predstavilo strateški načrt razvoja Slovenskih železnic do leta 2015, katerega glavni namen je strateška preobrazba podjetja v uspešnega integratorja transportnih storitev. Za Slovenske železnice pomeni največjo priložnost rast jugovzhodnih trgov. Vendar pa se mora podjetje ob tem strateško preusmeriti iz delovanja na lokalnem trgu na delovanje na regionalnem trgu, iz operaterja v integratorja, iz izvajanja transakcijske prodaje v upravljanje s ključnimi kupci ter iz sodelovanja z organizatorji prevoza v sodelovanje s končnimi kupci.

Kot je poudaril generalni direktor Slovenskih železnic, je projekt izrazito naravnano na identificiranje priložnosti za rast prihodkov in ustvarjanje višje stopnje učinkovitosti zaposlenih, vendar pa hkrati jasno poudarja tudi pomen in nujnost izboljšanja stroškovne učinkovitosti Slovenskih železnic. Trendi, ki oblikujejo logistično panogo, pomembno vplivajo na prihodnji razvoj železniških podjetij, zato je nujna intenzivnejša internacionalizacija poslovanja Slovenskih železnic. Začenja se novo obdobje koncentracije

železniške panoge, ki ustvarja novo strukturo panoge z dominacijo treh vseevropskih omrežij in s specializiranimi storitvami ponudnikov.

Analize panoge in podjetij kažejo, da je, kljub stalni rasti trga transportnih storitev, železniški transport v primerjavi s cestnim prometom in drugimi oblikami transporta v obdobju 1980-2005 izgubljal tržni delež in konkurenčnost (Puhan, Delo FT, september 2007, 9). V prihodnje železnice ostajajo konkurenčne pri prevozu tovora na razdaljah med 500 in 1000 kilometri, napoveduje pa se tudi hitrejša rast posameznih segmentov železniškega transporta.

Smer rasti Slovenskih železnic je povezana z rastjo na regionalnem trgu in z uvajanjem koncepta integratorja tako v tovarnem kot potniškem prometu.

Pri tem dosednji razvoj Slovenskih železnic kaže na omejeno možnost organske rasti. Hitrejšo internacionalizacijo in vključevanje novih storitev v svoj produktni portfelj integratorja si lahko zagotovijo s partnerstvom in kooperacijami.

Po posameznih področjih na Slovenskih železnicah so možnosti za rast na naslednjih segmentih; v tovarnem prometu na trgih držav nekdanje Jugoslavije, kjer se želimo pojavljati kot logist, ter na območju V. in X. vseevropskega koridorja kot operater, v potniškem prometu so možnosti za rast tako na lokalni ravni s poudarkom na integriranosti prevoznih storitev kot na regionalni ravni z razširitvijo na turistični segment, pri storitvah, povezanih z infrastrukturo, pa je rast mogoča z učinkovitim izvajanjem vzdrževalnih storitev in storitev upravljanja na območju Slovenije (http://www.slo-zeleznice.si/novice_in_obvestila, dne 20. 12. 2007).

5 ANALIZA TOVORNEGA PROMETA NA SŽ V OBDOBJU 2004–2007

Študija se nanaša na analizo in napoved blagovnih tokov SŽ s poudarkom na V. in X. vseevropskem koridorju.

Naročnik študije, Prometni institut oziroma Ministrstvo za promet, si je že od začetka prizadeval, da bi napoved temeljila na enem izmed strokovnih modelov, ki se uporabljajo za napovedovanje bodočega obsega prometa. Razmišljalo se je o napovedi na podlagi Polydroma, vendar pa se zaradi omejenega časa za pripravo študije in kompleksnosti Polydroma za to nismo odločili.

Napoved smo oblikovali na podlagi modela stopenj rasti, ki je bil uporabljen za napoved obsega prometa v nalogi: raziskava o izgradnji drugega tira na odsekih Gradec–Špilje, Špilje–Šentilj–Maribor, Koper–Divača; analiza in napoved; naročnika Austria Rail Engineering (ARE) Österreichische Eisenbahn, Transport, Planungs- und Beratungsgesellschaft in izvajalca Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien (IFIP) (Založnik, Hribar, Kodre, 2000, 4).

Odločujoč dejavnik, ki vpliva na napoved obsega tovarnega prometa po železnici, je upoštevana realna stopnja gospodarske rasti. Povpraševanje po tovarnem prometu je odraz gospodarske aktivnosti, vendar BDP in tovarni promet ne naraščata skladno. Rast prometa je, med drugim, odvisna tudi od vrste blaga, ki se prevaža, in njene transportne elastičnosti. Transportna elastičnost je indikator, ki pove, za koliko odstotkov se spremeni obseg prometa blaga, če se BDP spremeni za 1 %.

Upoštevajoč pomen mednarodnega prometa za SŽ je poleg gospodarskega razvoja Slovenije pomemben tudi gospodarski razvoj Avstrije, Madžarske, Hrvaške, Italije, Češke, Slovaške, Nemčije (s katerimi imajo SŽ večino mednarodnega prometa) in tudi drugih držav Evropske unije ter drugih vzhodnoevropskih držav.

Analiza tokov železniškega tovornega prometa in analiza močnejših trgov izvora in ponora blaga sta pokazali, kje ima prevoz blaga preko SŽ še možnosti v primerjavi z ostalimi nosilci prevoza (cestni prevozniki, železniške obvozne poti) in kakšne so te možnosti. Slednje niso odvisne samo od moči konkurence in konkurenčne sposobnosti železnic samih, ampak še posebej v Sloveniji, tudi od prometne politike in sprejetih ukrepov na tem področju.

Po tako imenovanem optimističnem scenariju prometna politika in tudi samo delovanje železnice pozitivno vplivata na razvoj železniškega tovornega prometa in njegov tržni delež. Pri pesimističnem scenariju pa sprejeti ukrepi prometne politike ne prispevajo k občutnejšemu povečanju prevoza blaga po železnici, železniška podjetja pa so tržno pasivna (prilagajanje storitev tržnim potrebam, intenzivnost tržnega nastopa, strateško povezovanje v železniški in transportni panogi).

Optimistični scenarij predpostavlja, da bo delež železnice v prihodnje še padal, do leta 2010 za okrog 5 %. Izjema so tiste vrste blaga, ki so po svojih značilnostih primernejše za prevoz po železnici (masovno in za prevoz nezahtevno blago – skupina 2 in 4 po NST/R). Pri navedenih blagovnih skupinah predvidevamo ohranitev tržnega deleža železnice. V obdobju 2010–2020 pričakujemo nadaljnje padanje tržnih deležev.

Pri pesimističnem scenariju predpostavljamo, da se bo delež železnice pri prevozu masovnega blaga ohranil, tržni delež železniškega tovornega prometa pa bi se v drugih blagovnih skupinah močneje znižal. Pričakujemo, da bodo tržni deleži v primerjavi z optimističnim scenarijem manjši za 5 odstotnih točk.

Za obdobje 2004–2007 je bil predviden sledeč »scenarij« (Založnik, Hribar, Kodre, 2000, 22–23):

- Luka Koper dobi status evropske luke,
- dogovori o izgradnji drugega tira Divača – Koper v polnem teku,
- na izbor prevoznika vplivajo tudi zahteve po varovanju okolja,
- pospešena gospodarska rast kot posledica vključitve v Evropsko zvezo,
- modernizacija železniške infrastrukture,
- povečanje konkurenčnosti železniškega prometa z izboljšanjem logistike,

- aktivno delovanje in sodelovanje železniških operaterjev pri pridobivanju tovara.

5.1 Analiza – položaj železniškega tovarnega prometa v letih 2004–2007

Zaradi primerljivosti s poslovnim načrtom za leto 2004 in letom prej je izdelana analiza poslovanja za t. i. ožjo skupino – Slovenske železnice (Holding, Tovorni promet, Potniški promet, Infrastruktura), ki vsebinsko ustreza prejšnjemu enovitemu podjetju Holding Slovenske železnice, d. o. o., kar ni predmet računovodskega poročila.

Leta 2004 so Slovenske železnice ustvarile 69.490 milijonov tolarjev prihodkov, odhodki so znašali 69.163 milijonov tolarjev. Čisti rezultat je bil pozitiven in je znašal po obdavčitvi 254 milijonov tolarjev ter je bil ugodnejši od načrtovanega, predvsem pa bistveno boljši kot v letih prej.

Pri doseganju načrtovanih ciljev leta 2004, zlasti ob računovodsko izkazanem čistem dobičku v višini 254 milijonov tolarjev, je treba poudariti, da je bil tak rezultat v veliki meri posledica:

- učinkov ukrepov vlade na področju finančne in kadrovske reorganizacije,
- realiziranih prihodkov od prodaje premoženja z neto učinkom v višini 873 milijonov tolarjev,
- nižjih vlaganj od potrebnih v vzdrževanje voznih sredstev v ocenjeni višini 395 milijonov tolarjev.

Ponudbo Slovenskih železnic v tovarnem prometu sestavljajo prevozi vagonskih in malih pošiljk. V prevozu vagonskih pošiljk ponujamo našim kupcem prevoz posamičnih vagonov in kompletnih vlakov v klasičnem in kombiniranem načinu. Storitve opravljajo v notranjem in mednarodnem prometu.

Leta 2004 je bilo prepeljanih 17.856 tisoč ton blaga in opravljenih 3.463 milijonov neto tonskih kilometrov (vagonске pošiljke). Obseg prepeljanega blaga v tonah je za 0,9 % zaostal za predvidevanji, načrtovani obseg opravljenega dela v neto tonskih kilometrih pa je bil presežen za 1 %.

V primerjavi z letom 2003 je bilo prepeljanega za 3,6 % več blaga in opravljenih za 5,8 % več neto tonskih kilometrov. Povprečna prevozna pot prepeljanega blaga je znašala 193,9 kilometra in je bila za 3,5 kilometra daljša od načrtovane ter za 4 kilometre daljša od dosežene v letu prej (Letno poročilo SŽ 2004, 2005, 27).

Leta 2004 je bilo v tovrnem prometu doseženih 27,560 milijonov tolarjev transportnih prihodkov, kar je za 10,9 % več kakor leta 2003 in za 1,5 % manj od načrta. Prihodkovne postavke vagonskih pošilk so bile v primerjavi s postavkami leta 2003 v povprečju večje za 4 %.

Na transportnem trgu železnici močno konkurirajo cestni prevozniki in obvozni železniški koridorji čez Avstrijo in Madžarsko. Z vključevanjem v evropske povezave in z liberalizacijo prometa pa se bodo konkurenčne razmere še zaostrole. Dosedanji konkurenci se bodo pridružili še drugi železniški prevozniki oziroma operaterji.

Železniška infrastruktura Slovenije sestavlja kar 90 % vseh prevozov. Približno polovica tovora se prepelje v tranzitu, 40 % pa v uvozu in izvozu. Navzočnost na tujih trgih je omejena, saj SŽ Tovorni promet na tujih trgih še ne more prevzemati dejavnosti, kot so skladiščenje, zbiranje in prekladanje tovora, lahko pa s svojo prodajno mrežo predstavništev odločno vpliva na odločitev o izbiri vrste prevoza ter na izbiro prevozne poti.

Skupni obseg železniškega tovrnega prometa se povečuje. V letih 1998 do 2000 je znašala povprečna rast železniškega tovrnega prometa, merjena v prepeljanih tonah, 2,3 % na leto, v obdobju 2001 do 2004 pa 6,2 %. V zadnjem letu se je količina prepeljanega blaga povečala za 3,6 %.

Rezultati iz preteklosti, še zlasti v kopenskem tranzitu (leto 2003), ponovno potrjujejo močno odvisnost od sezonskih nihanj ter od gospodarskih in političnih sprememb v mednarodnem okolju. Značilnost tega segmenta prevozov je namreč koncentracija prevoza na nekaj količinsko močnih blagovnih skupin. Zmanjšanje ali izpad ene izmed njih občutno vpliva na zmanjšanje obsega prevoza (Letno poročilo SŽ 2004, 2005, 14).

5.1.1 Analiza – položaj tovarnega prometa v letu 2005

Ker se bodo v prihajajočih letih železnici pridružili še drugi železniški prevozniki oziroma operaterji, obstaja nevarnost, da bodo ti zaradi boljše tehnološke opremljenosti v prvi vrsti prevzemali prevoze, ki z vidika tehnologije niso zahtevni, z vidika potrebnih zmogljivosti pa so dovolj predvidljivi.

Železniška infrastruktura Slovenije sestavlja le 0,3 % evropskega železniškega omrežja, kar pomeni, da SŽ Tovorni promet prevaža blago na geografsko relativno omejenem prostoru.

Prevozi v mednarodnem prometu sestavljajo dobrih 90 % vseh prepeljanih količin. Prevoz po železnici se v obdobju 2000–2004 ni bistveno spreminjal (gibal se je med 4,2 in 5,7 milijona ton), pri čemer pa se je blagovna menjava Slovenije v uvozu in izvozu povečala za skoraj 30 %.

Leta 2004 je bilo kar 60 % blagovne menjave Slovenije opravljene s sosednjimi državami, nadaljnjih 21 % pa z bližnjimi državami (Nemčija, Češka, države nekdanje Jugoslavije). Samo z državami nekdanje Jugoslavije pa je bila opravljena četrtna celotne blagovne menjave.

Luka Koper je s svojim potencialom za Slovenske železnice najpomembnejši izvor blaga za prevoz. Hkrati pa je struktura blaga, ki je v Luki Koper na razpolago, primerna za prevoz po železnici (blago nizke stopnje predelave – rude, les, premog). Količina prepeljanega blaga, ki ga Slovenske železnice prepeljejo v Luko Koper in iz nje, sestavlja v skupnem prevozu Slovenskih železnic skoraj 38 %. Še večji pa je delež pri obsegu opravljenega dela, izraženega v netotonskih kilometrih, kjer se je približal 50 % (dolge prevozne poti).

Kljub temu da se količine, ki jih Slovenske železnice prepeljejo v Luko Koper in iz nje, povečujejo, ugotavljamo, da so Slovenske železnice sicer največji, ne pa edini prevoznik blaga v Luko Koper in iz nje. Delež železnice pri kopenskem prevozu blaga v Luko Koper in iz nje se je v zadnjih letih gibal med 63 in 69 %.

Glede na smer prevozov je večji del prevozov opravljen v smeri iz Luke Koper (80 %), pri čemer dobri dve tretjini sestavljata prevoze v tranzitu. Pomembnejše blagovne skupine so rude, nafta in derivati, premog, proizvodi kemične industrije ter kontejnerji. V obratni smeri pa prevladujejo prevozi kontejnerjev, žaganega lesa, kmetijskih proizvodov in cestnih vozil.

Skupni obseg železniškega tovarnega prometa se povečuje. Leta 2005 se je količina prepeljanega blaga v tonah povečala za 1,2 % (Letno poročilo SŽ 2005, 2006, 16).

5.1.2 Analiza – položaj tovarnega prometa v letu 2006

V mednarodnem prometu se opravi 90 % vseh prevozov (uvoz-izvoz, kopenski tranzit, luški tranzit), 10 odstotkov pa v notranjem prometu. Značilna so močna sezonska nihanja, predvsem pri tranzitu. Prometni tokovi so najmočnejši na V. vseevropskem koridorju, znatna rast v zadnji dveh letih je tudi na X. vseevropskem koridorju. Konkurenca so nam predvsem cestni prevozniki in obvozni železniški koridorji skozi Avstrijo in Madžarsko. Dolgoročno – po letu 2010 – bo na glavne prometne tokove vplivala strateška posodobitev IV. vseevropskega koridorja (podalpski) v smeri zahod–vzhod. Ne glede na velike evropske načrte je naša glavna tržna priložnost izrabiti obstoječe križanje V. in X. vseevropskega koridorja za rast predvsem v tranzitnem prometu skozi Slovenijo. Strateška tržna usmeritev je obvladovanje začetne in končne točke tovora (logistični terminali) ter ponujanje konkurenčnih transportnih storitev skozi Slovenijo in v določenih primerih tudi logističnih storitev (Logistični center Moste) v Sloveniji. Sočasno kaže razvijati in internacionalizirati nove produkte tovarnega prometa (Express, Door to Door) in se pripravljati na prost dostop do mednarodne železniške infrastrukture. Končni cilj je postati ključni železniški operater v regiji.

Poslovni prihodki (v okviru izkaza poslovnega izida) so se v primerjavi 2005/2006 zvišali za 10,3 %, prihodki tovarnega prometa pa v enakem obdobju za 5,3 % (Letno poročilo SŽ 2006, 2007, 6).

5.1.3 Analiza – položaj tovarnega prometa v letu 2007

V prvem, drugem in tretjem četrtletju 2007 je železniški blagovni prevoz na SŽ znašal 13.132.000 ton. V tovarnem prometu se je evropski obseg dela v prvem četrtletju 2007 v primerjavi s prvim četrtletjem leta 2006 povečal za 4,4 %. Količina prepeljanega blaga pa se je, v primerjavi z enakim obdobjem lani, povečala za 3,9 %.

Povsem drugače je na Slovenskih železnica, kjer se je obseg dela Ntkm v prvem četrtletju 2007 povečal v primerjavi z enakim obdobjem 2006 za 14,9 %. Število prepeljanih ton pa se je povečalo za 10 %. V tovarnem prometu Slovenskih železnic je obseg dela v obravnavanem obdobju krepko nad evropskim povprečjem (Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008).

5.2 Notranji promet

Železnica predstavlja manj primerno obliko transporta blaga znotraj države Slovenije zaradi njene majhnosti in posledično relativno kratkih razdalj, zato se tudi delež notranjega prometa v skupnem prevozu iz leta v leto zmanjšuje.

Vzroke za zmanjševanje prevozov v notranjem prometu je treba iskati v zmanjšanju potencialnih količin zaradi postopnega zapiranja rudnikov, preusmeritev številnih individualnih uporabnikov premoga na druge vrste goriv za ogrevanje, zmanjšanju proizvedenih proizvodov črne metalurgije, delno končanje del na železniški infrastrukturi, upočasnitev gradnje avtocestnega križa ter zmanjševanje posevkov sladkorne pese v Sloveniji (Novak, 2004, 34).

V notranjem prometu so najpomembnejše blagovne skupine pesek, hlodovina, kmetijski proizvodi, premog in staro železo. Tako so v zadnjih letih najmočnejši izvori prevoza v notranjem prometu postaje: Verd, kjer se nakladajo kameni agregati za obnovo prog in deloma tudi za gradnjo avtocest, in Podgorje, kjer se prav tako nakladajo kameni agregati in pesek, ki se uporabljajo za potrebe izgradnje avtocest in asfaltne baze v Črnučah. Najmočnejši ponori pa so postaje: Črnuče, kjer se razklada pesek za asfalt iz Podgorja, Jesenice ter Celje, kjer se razklada staro železo (Pirš, 2005, 95–96). V tabeli 3 je prikazana rast prepeljanega

tovora v notranjem prometu v obdobju 2004–2007, ki se je v tem obdobju povečala za 13,7 %, kar je v primerjavi z ostalimi vrstami prometa bistveno manj, ni pa zanemarljivo.

Tabela 3: Rast prepeljanega tovora v notranjem prometu (v tonah)

	2004	2005	2006	2007	% (+/-)
Notranji promet	1.640.129	1.740.580	1.886.933	1.864.461	+13,7

Vir: Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.

5.3 Analiza prepeljanega tovora po prometnih panogah

Transport delimo po različnih vidikih. Ti so: značilnosti medija, objekt prevoza, način organiziranja, teritorialni vidik, oddaljenost in drugo. V tabeli 4 je prikazana količina prepeljanega tovora po posameznih prometnih panogah, in kot vidimo, železniški promet sicer narašča, a krepko zaostaja za cestnim. Promet v vseh transportnih panogah narašča, od vseh najbolj cestni.

Tabela 4: Prepeljan tovor po prometnih panogah

v 000 ton	2004	2005	2006	2007	% (+/-)
Železniški promet	16193	16344	17052	19248	+18,8
Cestni promet	73577	82750	86896	(1.-3. Q) 65.837	+18,1*
Pomorski promet	4354	5803	5658	5155	+18,4

Vir: <http://www.stat.si/letopis/2007/21-07>, dne 22. 12. 2007.

V omenjenem obdobju se je v okviru železniškega prometa močno povečal promet CTR-pošilk, prevoz avtomobilov, rude, lesa, pločevine. Iz vseh prometnih panog pa ugotavljamo, da je porast le-teh približno enak, in sicer v okviru 20 %. Klasična je delitev po značilnostih medija; transport razvrščamo na kopenski (kontinentalni), zračni in vodni. Glede na značilnosti transportne poti poznamo: železniški, cestni, zračni, pomorski transport, transport po notranjih vodnih poteh in cevovodni transport.

5.3.1 Pomorski transport

Ločimo čezoceansko (dolgo) plovbo in obalno plovbo, ki se deli na malo in veliko obalno plovbo ali kabotažo. V dolgi plovbi se ladjarji specializirajo po kontinentih ali za določeno območje kontinentov.

Pomorski transport po organiziranosti prevozov razvrščamo na linijski in svobodni – govorimo o linijski in tramperski plovbi. Sčasoma so nekateri avtorji pričeli k tema vrstama plovbe dodajati še tankersko plovbo ali plovbo za posebne tovore. V pomorski plovbi je pogosta registracija ladij v državah, ki dajejo ladjarskim družbam posebne ugodnosti (flag of convenience) (Ogorelc, 2004, 43–44). V tabeli 5 je prikazana količina prepeljanega blaga v pomorskem prometu od leta 2004 do 2006.

Tabela 5: Prepeljana količina blaga v pomorskem prometu

v 000 ton	2004	2005	2006	% (+/-)
Pomorski promet	8933,0	9435,4	12.088,1	+35,3

Vir: <http://www.kazalci.arso.gov.si/kazalci/index>, dne 20. 12. 2007.

Kot pri ostalih vrstah prometa beležimo tudi v pomorskem zavidljivo rast, 35,3 %. Po prepeljanih količinah so na prvem mestu trda mineralna goriva, na drugem stroji, transportna oprema, na tretjem rude ter na četrtem kmetijski pridelki in žive živali. Za leto 2007 statistični urad še ne beleži natančnih podatkov.

5.3.2 Zračni transport

Zračni transport delimo na komercialno in splošno zrakoplovstvo. Komercialno zrakoplovstvo sestavljajo linijski in nelinejski prevozi potnikov, tovora in pošte.

Prednost zračnega transporta je v njegovi hitrosti, kar se še povečuje pri naraščajoči oddaljenosti. Tako je zračni prevoznik v med kontinentalnimi prevozi potnikov dejansko brez konkurence, na srednjih razdaljah, do približno 600 km, pa mu močno konkurirajo cestni prevozniki in železnica.

Značilnost razvoja zračnega transporta v Evropi v devetdesetih letih je prihod novih letalskih prevoznikov, ki jih lahko uvrstimo v skupino regionalnih prevoznikov. Ti so izkoristili razmeroma prost dostop na trg in s kratkih in srednje dolgih prog delno izpodrinili nacionalne prevoznike. Ti prevozniki opravljajo neposredne prevoze (point-to-point) med sekundarnimi letališči, po drugi strani pa – v okviru posebnih sporazumov (code-sharing) – napajajo velika letališča (Ogorelc, 2004, 48–49).

5.3.3 Cestni transport

Pri obravnavi izhajamo najprej iz delitve na cestni transport na krajše razdalje (lokalni prevoz) in na cestni daljinski transport.

V transportu na kratke razdalje so cestni tovorni prevozniki praktično brez konkurence, v prevozu potnikov pa jim v velikih mestih konkurira tirni transport (podzemna železnica, tramvaj, tudi železnica v primestnem prevozu).

Glavna prednost cestnega transporta je njegova velika dostopnost, ki jo omogoča razširjenost cestne mreže. Pomembni prednosti sta tudi hitrost in relativna varnost v cestnem transportu: zaradi direktnega prevoza odpadejo vmesne manipulacije, zmanjšujejo se možnosti nastanka transportnih rizikov in njihovih posledic – kot sta poškodba in izguba tovora. Cestne prevoznike odlikuje tudi prilagodljivost za posebne zahteve uporabnikov transportnih storitev. Izvedejo lahko prevoze specifičnih tovorov, npr. prevoze tovorov izrednega obsega.

Ekonomsko prednost imajo načelno večji poslovni sistemi, ker večja koncentracija voznega parka omogoča večjo izkoriščenost vozil, cenejše vzdrževanje in zmanjševanje poslovnih stroškov. Večji del obsega storitev odpade na velika podjetja (Ogorelc, 2004, 53). V tabeli 6 sem prikazala obseg notranjega cestnega tovornega prometa in indeks povečanja v letih 2004 in 2005.

Tabela 6: Cestni tovorni promet

Notranji promet (v 000 t)	2005	2004	INDEKS	Načrt 2005	% doseganja načrta
	1741	1640	106,2	1780	97,8
Notranji promet (v 000 t)	2006	2005	INDEKS	Načrt 2006	% doseganja načrta
	1887	1741	108,4	1605	117,6

Vir: <http://www.kazalci.arso.gov.si/kazalci/index>, dne 20. 12. 2007.

Cestni tovorni promet je po vstopu Slovenije v EU skokovito narasel, saj se je obseg tonskih kilometrov slovenskih prevoznikov v letu 2004 povečal za kar 28 %. Zaskrbljujoča je tudi rast cestnega tovornega tranzita skozi Slovenijo – število prehodov tovornih vozil čez mejne prehode z Madžarsko se je v letu 2005 povečalo za kar 50 %.

5.4 Analiza prepeljanega tovora po količinah in vrstah tovora

Podatki o količini blaga iz tabele 7, ki smo ga v opazovanem obdobju uvozili, kažejo, da se je celotna količina blaga v Sloveniji povečevala, kar je gotovo posledica liberalnejše zunanjetrgovinske politike, spremenjene strukture proizvodnje ter spremenjenih potrošniških navad.

Tabela 7: Prepeljan tovor po količinah in vrstah tovora (v tonah)

NHM	2004	2005	2006	2007	% (+/-)
Les (44)	876.826	809.259	792.588	983.401	+12,1
Avtomobili (87)	275751	264.344	298.202	320.282	+16,1
Ruda (26)	1.979.281	2.025.606	1.838.459	1.967.939	-0,5
Železo-pločevina (72)	1.304.890	1.171.733	1.110.702	909.974	-30,0

Vir: Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.

Iz tabele 7 je razvidno, da se je od omenjenih vrst tovora najbolj povečal promet prevoza avtomobilov in lesa, promet v prevozu rude in pločevine pa je trenutno v rahlem padanju, čeprav vse našteje vrste blaga predstavljajo glavnino prepeljanega tovora na SŽ.

Velik procent tovara se prevaža preko Luke Koper. Največ ton/vlakov se prepelje rude, in sicer za sosednjo Avstrijo, pločevina v veliki meri za Češko, Slovaško in Italijo v tranzitu, avtomobili pa za sever in vzhod Evrope. Povečanje prometa prevoza avtomobilov je predvsem posledica gradnje tovarn avtomobilske industrije v vzhodnih državah Evrope, za afriško in ameriško tržišče. Povečan promet lesa je odraz naravnih katastrof (uničenje gozdov) ob večjih ujmah, kar je razvidno za obdobje 2006-2007 (neurje v Avstriji).

5.5 *Intercontainer – Interfrigo (ICF) promet-količina in število prepeljanih kontejnerjev*

Kot skupna subsidiarna družba evropskih železnic in operator v kombiniranem prometu ponuja Intercontainer svojim strankam direktno organizacijo transporta za velike kontejnerje, zamenljive zabojnike in polprikolice (ITE). Izključni partner za stranko na komercialnem področju so Generalna direkcija Intercontainerja v Baslu in komercialna zastopstva v posameznih državah, ki so pooblaščen, da v imenu Intercontainerja dajejo transportne ponudbe.

Intercontainer si prizadeva, da opravlja kompletno storitev »od hiše do hiše« z najboljšim možnim servisom. Z upoštevanjem krajevnih možnosti in pogojev lahko Intercontainer organizira sledeče storitve:

- a) Železniški transport v mednarodnem ali notranjem prometu med dvema za Intercontainer odprtima postajama.
- b) Razne stranske storitve:
 - Terminalske storitve:
 - odvoz iz doma in dostava na dom s cestnimi vozili,
 - nakladanje na železniške vagone (prekladanje in pričvrstitev),
 - prekladanje iz železniških vagonov na cestna vozila ali na odlagalno mesto
 - dovoz in odvoz s tira.
 - Nadzorovanje transporta s kontrolo temperature (Frigo – servis, usluga):
 - nadzor nad obtekom hladilnih naprav in uravnavanje zahtevanih temperatur in
 - informacije o nastalih nepravilnostih med transportom.

Na podlagi posebnih pogodb in določb lahko Intercontainer opravlja tudi druge storitve, razen carinjenja blaga ali drugih upravnih formalnosti, ki jih ICF na splošno ne izvaja. Vse pogodbe med komitentom in ICF se sklenejo na podlagi »Splošnih delovnih pogojev«.

Pred nalogom za transport je treba vložiti splošno ponudbo ICF, v kateri je opisan obseg storitev in katere število mora komitent vpisati v predajni list.

Splošni delovni pogoji so navedeni na predajnem listu ICF in so na njihovo zahtevo na razpolago strankam v okviru Generalne direkcije Intercontainerja in njenih zastopstev, v nemškem, francoskem, nizozemskem ali angleškem jeziku (Navodilo za kombinirani promet, 1995, 4–5). V tabeli 8 je prikazan kontejnerski promet (skupna količina razloženega in naloženega blaga v tonah) v naših treh največjih kontejnerskih terminalih od leta 2004 do leta 2007.

Tabela 8: ICF promet (v tonah)

	Koper Luka	Ljubljana KT	Maribor Tezno
2004	394.112	25.892	148
2005	316.934	7.774	269
2006	233666	1.532	365
2007	307.068	4.958	113

Vir: Statistika SZ, SZ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.

Če primerjamo podatke o razloženih in naloženih CTR – ICF v postaji Luka Koper, z vsemi razloženimi/naloženimi CTR na tej postaji, ugotovimo, da predstavlja ICF leta 2004 – 46,7 % vseh CTR, v letu 2005 – 32,8 %, v letu 2006 – 16,9 % in v letu 2007 – 21,1 %, kar niso zanemarljivi podatki, zato bi bilo poslovno, gledano z gospodarskega vidika, ICF približati širšemu krogu uporabnikov CTR prometa (v Sloveniji dokaj nepoznan).

5.6 Kopenski tranzit

O tranzitu govorimo takrat, ko blago prečka tretje države pri transportu iz izvozne v uvozno državo. Zaradi pomembnosti in velikega deleža Luke Koper Slovenske železnice delijo tranzitni transport na kopenski in luški (Novak, 2004, 41–42). Tabela 9 nam prikazuje količine prepeljanega blaga v kopenskem tranzitu po progah javne železniške infrastrukture, deljeno glede na število vagonov in na skupno tonažo vsega blaga.

Tabela 9: Kopenski tranzit (v tonah)

	2004	2005	2006	2007
Vagonov	111.246	101.385	108.267	125.320
Ton	3.908.116	3.665.444	3.722.239	4.186.263

Vir: Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.

Kopenski tranzit predstavlja glede na vrsto prometa v letu 2004 21,8 % prepeljanega blaga po progah SŽ, v letu 2007 pa 21,7 %. V primerjavi z letom 2004 pa se je glede na prepeljane količine povečal za 7 %. Glede na skupno količino prepeljanega tovora v letu 2007 so se v kopenskem tranzitu povečali prevozi žitaric, lesa in starega železa.

5.7 Luški tranzit

Luški tranzit Slovenije je vezan na Luko Koper. Pomorski zakonik ureja bistvene segmente delovanja. Prihodnji razvoj Luke je v prvi vrsti odvisen od skrbi za transportne povezave z zaledjem. Zaradi pomembnosti in velikega deleža Luke Koper Slovenske železnice delijo tranzitni transport na kopenski in luški. V nadaljevanju nam tabela 10 prikazuje količine prepeljanega blaga v luškem tranzitu po progah javne železniške infrastrukture, deljeno glede na število vagonov in na skupno tonažo vsega blaga.

Tabela 10: Luški tranzit (v tonah)

	2004	2005	2006	2007
Vagonov	124.232	133.137	139.591	158.141
Ton	4.388.624	5.005.123	5.240.925	5.752.931

Vir: Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008

V letu 2004 se beleži največji promet v uvozu, sledi mu luški tranzit ter ostale vrste prometa. V letu 2005 in 2006 so podatki približno enaki letu 2004, v letu 2007 pa beležimo največji promet v luškem tranzitu, sledi pa mu uvoz.

Najmočnejši tok blaga teče v smeri Luka Koper–Avstrija, kamor se prevažata ruda. Ta tok pomeni skoraj polovico prepeljanega tovora v luškem tranzitu.

V smeri za Luko Koper so najmočnejši tokovi blaga iz Avstrije (žito, kalcijev fosfat), Madžarske (žito, koruza), Slovaške (proizvodi črne metalurgije) in Češke (žito, avtomobili). Prevoz proizvodov črne metalurgije iz Jugoslavije je od leta 2002 nov tovor, ki se je preusmeril iz Reke.

5.8 Kontejnerski (CTR) promet

Kontejnerizacija je proces uvajanja in uporabe kontejnerjev v prevozu tovora, ki omogočajo hiter transport blaga z različnimi transportnimi sredstvi. Kontejner povezuje proces transporta v enoten in neprekinjen proces ter združuje posamezne elemente transporta v enotno transportno verigo.

Smotrnost uporabe kontejnerja je v tem, da poenoti razne vrste tovora v transportni enoti (enoten tovorek), kar omogoča transport »od vrat do vrat«. Z ekonomskega vidika prinaša kontejnerizacija velike koristi. Optimalni ekonomski učinki se pokažejo v okviru celotne transportne verige – šele s kontejnerjem so prišle do polne veljave primerjalne prednosti posameznih transportnih nosilcev. Pomembno pa je, da je kontejner polno izkoriščen in da je čim manj praznih povratnih voženj.

Uporaba kontejnerjev v transportu prinaša koristne učinke za uporabnike transportnih storitev in za transportna podjetja. Prednosti uporabe kontejnerjev so:

- povezovanje elementov transportnega procesa v enoten proces;
- hitrejše manipulacije v kombiniranem oz. multimodalnem transportu (ob prehodu med transportnimi nosilci);
- manj zahtevna embalaža in embaliranje (ali transportna embalaža celo ni potrebna), s tem se zmanjšajo stroški materiala za embaliranje in stroški pakiranja;
- povečuje se varnost prevoza: zmanjšanje rizikov poškodbe, tatvine in izgube blaga (načelno nižje zavarovalne premije).

Kontejnerizacija omogoča bistveno racionalizacijo transportnega procesa, s tem pa racionalizacijo pretoka blagovnih tokov v narodnem gospodarstvu (Ogorelc, 2004, 86–87).

Iz tabele 11 je razviden velik porast prevoza kontejnerskih pošiljk. Tako beležimo 120,5 % porast v postaji Ljubljana KT, 198,2 % porast v postaji Maribor Tezno in največji porast v postaji Celje tovarna, kar 291,4 %. V tabeli sem prikazala še podatek o naloženih kontejnerjih v Luki Koper, kjer se je naklad le-teh povečal za 73 %, in sicer za smer vzhod, severovzhod in sever Evrope.

Tabela 11: Kontejnerski (CTR) promet

Namembna postaja	Leto	Ton
Ljubljana KT	2004	27.039
	2005	33.971
	2006	47.984
	2007	59.623
Celje tovarna	2004	7.709
	2005	8.708
	2006	15.869
	2007	30.175
Maribor Tezno	2004	8.864
	2005	11.455
	2006	14.580
	2007	26.433
Naloženi v Luki Koper	2004	844.011
	2005	963.783
	2006	1.378.989
	2007	1.460.325

Vir: Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.

5.9 Oprtni promet

Na Slovenskih železnica smo se že pred mnogimi leti zavedali, da brez kombiniranosti transporta, predvsem s pomočjo integralnega transporta, železniški promet ne more konkurirati ostalim zvrstem. Zavedali smo se tudi, da je v prihodnosti treba razvijati le take transportne sisteme in tehnologije, ki jih bodo opredeljevale ekološko usmerjene, časovno, prostorsko in energetsko varčne kakor tudi ekonomsko sprejemljive predpostavke. Pokazalo se je, da lahko tem zahtevam najbolje zadosti železnica, seveda ob podpori cestnih prevoznikov. Z opredelitvijo za pospešeni razvoj železnic in multimodalnega (integralnega transporta) izboljšuje EU svoj transportni sistem na osnovi skupno dogovorjene prometne politike.

Pri oprtnem sistemu transporta gre za tehnologijo pretovora blaga skupaj s transportnim sredstvom in za njun skupen prevoz na transportnem sredstvu drugega transportnega nosilca, torej za sočasno uporabo dveh transportnih sredstev dveh različnih transportnih panog. Vozilo, ki prvo sprejme tovor, samo postane tovor na drugem vozilu (skupaj z naloženim tovorom). Zaradi tega se ta tehnologija imenuje tudi »tovor na kolesih« (Logožar, 2004, 72; povzeto po Ogorelcu, 2004, 114–116).

Poznamo tri tehnike prevoza, ki so se najbolj uveljavile v Nemčiji in tudi v Sloveniji. Cilj oprtnega sistema transporta (Hucke – pack) je premeščanje blaga »od vrat do vrat« brez vmesnih manipulacij z blagom. V transportnem procesu sta vključeni dve veji transporta, cesta in železnica, kjer se združita v en sistem transporta s popularnim nazivom Oprtni ali Hucke – pack sistem transporta.

Kot je v uvodu omenjeno, je oprtni sistem v praksi razvil tri načine oziroma tehnike:

- TEHNIKA »A«
- TEHNIKA »B«
- TEHNIKA »C«

Dnevno na delovnem mestu transportnega komercialista vršimo obračune prevozov, naloženih in razloženih (praznih in naloženih kamionov) pošiljk oprtnega prometa – tehnike »A«.

Tehnika »A« pomeni prevoz cestnega vlečnega vozila in prikolice na istem vagonu. Običajno takšne prevoze spremljajo vozniki kamionov v posebnih spalnih vagonih, ki so v sestavi oprtnega vlaka. Vagoni za prevoz kamionov imajo nizek (spuščen) pod – 41 cm nad GRT, (gornji rob tirnice), so med seboj zglobno povezani, tako da lahko kamioni pri nakladanju in razkladanju vozijo po vagonih. Čas nakladanja oziroma razkladanja, ki ga opravijo sami šoferji, traja približno 20 minut, odvisno od usposobljenosti šoferjev. Prednosti te tehnike so:

- velika hitrost nakladanja in razkladanja,
- minimalni stroški za opremljenost manipulativnih mest,
- ni potrebna nikakršna prekladalna mehanizacija in
- ni potrebno posebno vlečno vozilo, ker se kamioni sami nakladajo oziroma razkladajo preko čelne klančine, ki je lahko stabilna ali prenosna (Postajni poslovni red postaje Maribor Tezno – II. del in Tehnološki proces del A, 2005, 45–46).

V tabeli 12 sem zajela podatke za postajo Maribor Tezno, iz katere je razvidno, da se je oprtni promet samo na tej postaji povečal za 31 %, kar bi moral biti podatek, nad katerim bi se moralo zamisliti ne samo prometno ministrstvo, temveč tudi ministrstvo za okolje in prostor, okoljevarstveniki, skratka celotna prometna politika v Sloveniji.

Tabela 12: Oprtni promet na postaji Maribor Tezno

Leto	2004	2005	2006	2007
Št. kamionov	40.909	48.801	56.276	53.762

Vir: Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.

6 LUKA KOPER IN INTEREUROPA KOT STRATEŠKA PARTNERJA SŽ

Luka Koper je bila zaradi svoje ugodne geografske lege v svoji zgodovini pomembno križišče pomorskih in kopnih trgovskih poti. Po drugi svetovni vojni je Koper pripadel Jugoslaviji in z osamosvojitvijo leta 1991 Sloveniji. Sloves pomorskega mesta se mu je povrnil z uveljavitvijo Luke Koper v mednarodnih pomorskih transportnih tokovih. Pristanišče je bilo ustanovljeno 23. maja 1957.

Luka Koper leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje srednjo in vzhodno Evropo z državami Sredozemlja, Bližnjega, Srednjega ter preko Sueškega prekopa Daljnega vzhoda. S svojimi storitvami pokriva območje z velikim ekonomskim potencialom. Le-to vključuje države, ki so oziroma bodo v bližnji prihodnosti članice velikih evropskih in tudi svetovnih gospodarskih integracij, in sicer Slovenija, Avstrija, Madžarska, Nemčija, Češka, Slovaška, Poljska, Italija in druge. Srednja in vzhodna Evropa predstavljata za Luko Koper bogato zaledje, s katerim ga povezujejo dobre logistične in telekomunikacijske povezave (Kos, 2003, 42).

Luka Koper trenutno razpolaga z naslednjimi zmogljivostmi:

- dolžina obale 2.787 m,
- 23 privezov,
- največja globina morja 18 m,
- razpoložljiva površina 16.000.000 m²,
- površina v uporabi 4.737.000 m²,
- pokrita skladišča s površino 313.00 m²,
- odprta skladišča s površino 966.000 m²,
- rezervoarji s kapaciteto 53.000 m³,
- silosi s kapaciteto 81.000 ton.

Osnovni element oblikovanja notranje organizacijske strukture je uprava družbe, ki je istočasno usmerjevalec razvoja. Njena vloga se osredotoča predvsem na zagotavljanje optimalnih pogojev za delovanje profitnih centrov in družbe v celoti. Profitni centri dobivajo

pomembnejšo vlogo in postajajo vedno boljše usposobljeni za aktivno in usklajeno nastopanje na trgu. Strokovne službe so nosilci razvoja družbe. Načela organizacijskega razvoja Luke Koper so: vsaka poslovna funkcija ima ustvarjalno vlogo, znanje in fleksibilnost organizacije za uspešno prilagajanje tržnim in drugim spremembam v okolju, načela učeče se organizacije in ravnovesje med funkcijsko opredeljenimi področji in delovnimi nalogami. Del poslovnega sistema koncerna Luka Koper so Luka Koper, d. d., (matična družba) in odvisne družbe: Adria-Tow, Atnet, Inpo, Pristan in T.I.C.T., s. p. a., (Interni viri Luke Koper, 2007).

Obstoječe in načrtovane prometne povezave z državami srednje in vzhodne Evrope z izhodom na morso pot preko pristanišča v Kopru predstavljajo veliko priložnost za slovensko gospodarstvo in državo. Geostrateška lega koprškega pristanišča je ena od njegovih konkurenčnih prednosti. Luka Koper pomeni najkrajšo prevozno povezavo iz dežel Daljnega vzhoda in Sredozemlja do držav srednje in vzhodne Evrope.

Skozi pristaniške terminale Luke Koper tvorijo raznovrstno blago iz različnih držav, ki je namenjeno v različne države sveta. Blagovne skupine, ki so v Luki Koper zastopane v največjem obsegu, so sledeče: avtomobilski terminal, terminal za razsute tovore (glinica, premog in železova ruda), terminal za sipke tovore (soja, fosfati, soda, žitarice), terminal za tekoče tovore, terminal za generalne tovore (sadje in lahko pokvarljivo blago, kava, papir, bela tehnika, les), kontejnerski in RO-RO terminal.

Luka Koper je poslovno stičišče, ki ponuja vrsto svojih ugodnosti, tudi ekonomsko cono ter celovito ponudbo storitev, ki so na voljo porabnikom vse dni v letu. Tu pripravijo blago za neposredno prodajo, opravijo vrsto storitev, kot so pretovor, skladiščenje, vleka ladij, privez, odvez, nudijo še široko ponudbo dodatnih storitev. Te so: markiranje, etiketiranje, embalaranje, sortiranje, paketiranje, uvrečevanje, mešanje, rezanje ... Vizija razvoja Luke Koper je, da postane osrednje pristanišče za države srednje in vzhodne Evrope (Štefančič, 2003, 17–41).

Logistične storitve, ki jih ponujajo Luka Koper, Intereuropa in Slovenske železnice, je dokazano mogoče dobro tržiti tako pri svetovnih ladjarjih kakor tudi pri evropskih uporabnikih le-teh. Dolgoletno uspešno poslovanje Luke in Intereurope to dokazuje, saj sta

obe podjetji uveljavljeni na svetovnih logističnih zemljevidih. Nekoliko drugače je z uspehi SŽ, predvsem zaradi mačehovskega odnosa ministrstva za promet, ki pod vodstvom ministrov SLS v samostojni Sloveniji ni zmoglo uresničiti projektov modernizacije in razvoja železniške infrastrukture (Korelič, Delo FT, 13. 09. 2007).

Globalizacija ima v zadnjem desetletju pomemben vpliv na tokove mednarodne trgovine, ki vpliva na transportno-logistično dejavnost. Ponudba logističnih storitev po svetu je še vedno precej razdrobljena, tako lahko s prevzemi in združitvami dosežemo ekonomijo obsega. Vse bolj je uveljavljeno tudi upravljanje oskrbnih verig, to je povezovanje z dobavitelji in odjemalci, izboljševanje dobavnega servisa in oskrbe odjemalcev. Čedalje bolj izrazita je potreba po sodelovanju podjetij, uveljavljanju strateških zvez in partnerstev logističnih podjetij.

Koncern Intereurope se srečuje s potrebami kupcev logističnih storitev, ki zahtevajo obvladovanje celotne logistične verige od proizvajalca do končnega uporabnika. Intereuropa ima že sedaj razvejano lastno poslovno mrežo 16 odvisnih družb v 10 državah v srednji, jugovzhodni Evropi, na perspektivnem ruskem in ukrajinskem trgu. Morebitno sodelovanje s potencialnimi partnerji, ki so pomembni logistični igralci tudi zunaj evropskega prostora, kot je to na primer Deutsche Bahn (DB), odpira Intereuropi nove priložnosti in razvojne možnosti pri vključevanju logističnih storitev v svetovne transportno-logistične tokove (Lovšin, Delo FT, 13. 09. 2007).

V zadnjem času se Intereuropa intenzivno uveljavlja tudi pri kompleksnejših logističnih projektih ter pri prevzemanju celovitih logističnih storitev – logistični outsourcing.

Poslovna vizija koncerna Intereuropa je biti prepoznavni in vodilni ponudnik celovitih logističnih storitev v srednji in jugovzhodni Evropi. Poslanstvo koncerna Intereuropa je optimalno pokrivanje potreb po logističnih storitvah v popolno zadovoljstvo kupca. Uresničujejo ga z zanesljivostjo, hitrostjo, varnostjo in konkurenčnimi cenami. S predvideno rastjo bo koncern Intereuropa zagotavljal dolgoročno uspešnost poslovanja in finančno stabilnost družbe.

7 CILJI SLOVENIJE IN EU ZA POVEČANJE ŽELEZNIŠKEGA TRANSPORTA

Prometna politika zagotavlja enake pogoje prometnim podjetjem za vstop na prometno tržišče, enakopravnost in konkurenčnost v prometu. Težnje prometne politike so usmerjene k ureditvi tržnih odnosov in onemogočajo, da bi prometna podjetja s svojo poslovno politiko sprejemala takšne odločitve, ki ne služijo javnemu interesu.

V dokazovanju pomembnosti in funkcije prometne politike v dinamični optimizaciji poslovne politike Slovenskih železnic je potrebno posebno pozornost nameniti:

- prometni politiki Evropske unije in
- prometni politiki Republike Slovenije.

Promet je potrebno obravnavati kot gospodarsko dejavnost, ki ima za posledico generiranje razvoja. Pri tem je nujno opozoriti na formalno opredelitev v posameznih državnih aktih, da je Republika Slovenija tranzitna in pomorska država in ima pomemben geopolitični položaj v Evropi.

Prometna infrastruktura je grajena namensko za potrebe izvajanja gospodarske dejavnosti in je za državo strateškega pomena, predvsem z vidika zadovoljevanja potreb državljanov in nacionalnega gospodarstva kot tudi z vidika vključevanja v mednarodne gospodarske odnose. Država z ukrepi prometne politike izkazuje svoj interes za skladen razvoj prometne infrastrukture, prav tako je njen namen, da omogoča pogoje za izvajanje vseh oblik prevozov, tako blaga kot oseb.

V Evropski uniji znašajo skupni izdatki prometnega sektorja približno 1.000 milijard evrov, kar je več kot 10 % bruto domačega proizvoda. Skupen obseg mednarodnega prometa v Uniji se ocenjuje na tisoč milijonov ton letno, pri tem ima največji delež pomorski promet z 32 %, sledi cestni promet z 31 %, rečni promet s 25 %, železniški promet le z 8 % in zračni promet s 4 %.

Približno tri desetletja po ustanovitvi Evropska unija še ni zmožna uresničiti skupne prometne politike, ki je bila sprejeta z Rimsko pogodbo. Po letu 1985 se je začelo obdobje novih meril za liberalizacijo prometnega trga. Maastrichtska pogodba, ki je začela veljati konec leta 1993, je utrdila politične, institucionalne in proračunske temelje za prometno politiko.

Leta 1993 je začela veljati prva Bela knjiga, ki je uradni dokument Evropske unije o prihodnjem razvoju prometne politike Evropske unije. Temeljni cilj evropske prometne politike je ustvariti dva medsebojno povezana sistema integracije v okviru enotnega evropskega prometnega sistema, in sicer:

- sistem integracije nacionalne prometne infrastrukture in
- sistem integracije nacionalnih prometnih suprastruktur.

Vodilno načelo Bele knjige je bilo odpiranje prometnega trga, kar se je v zadnjih letih na splošno doseglo, razen na področju železniškega transporta.

V akcijskem programu, ki sega do leta 2010, je v Beli knjigi predlaganih 60 specifičnih ukrepov, ki jih je treba sprejeti na ravni Skupnosti v okviru prometne politike, med njimi ponovna oživitev železnic – zavedajoč se, da je železnica strateški sektor, od katerega bo odvisna uspešnost prizadevanj za premik ravnovesja, zlasti v primeru prevoza blaga. Oživljanje tega sektorja pomeni konkurenco med samimi železniškimi družbami, kar pa pomeni tudi nadaljnje spreminjanje in preoblikovanje podjetij (Pirš, 2005, 54–55).

7.1 Prizadevanja EU za povečanje železniškega transporta

Oblikovanje skupnega trga se kot osnovni smoter razvoja EU izraža v njeni transportni politiki, predvsem v njenem zavzemanju za prost pretok blaga in storitev. Ta zahteva učinkovit transportni sistem. Osrednji interes držav članic je bil sprva namenjen vzpostavljanju integriranega transevropskega prevoznega omrežja (TEN). Tako omrežje bo omogočilo izboljšanje mobilnosti uporabnikov – državljanov in poslovnih sistemov – in prostorsko integracijo članic, da bi okrepile svojo konkurenčnost.

Na področju transportne politike je prišlo v zadnjih desetih letih do velikih sprememb. Nekatere države so bistveno spremenile cilje in ukrepe transportne politike, druge so se pri snovanju svoje transportne politike oprle na smernice EU (Ogorelc, 2004, 215–216, 231–232).

Železniški prevoz je bil v preteklosti močno reguliran, tako s strani države kakor tudi s strani železniških združenj. Konkurence med prevozniki na železniškem trgu skoraj ni bilo, saj so bile železnice večinoma v državni rasti. Železniški sistemi so bili okoreli in se niso bili zmožni prilagoditi potrebam trga, zato je količina tovora, prepeljana po železnici, začela upadati. Količina tovora, prepeljanega po cesti, pa se je v zadnjih desetletjih zelo povečala.

V Evropski uniji in drugod so spoznali, da so na železniškem področju potrebne velike spremembe, ki bi železnicam vrnilo tovor, ki so ga nekoč že prevažale. Poleg tega pa bi razbremenili ceste, ki so postale zasičene s tovorom. Ukrepi Evropske unije so usmerjeni predvsem v zagotavljanje ustreznega pravnega okvirja, ki bi liberaliziral železniški prevoz in na železniškem trgu vzpostavil konkurenčne razmere. Poleg tega pa poskušajo skupaj z železniškimi organizacijami zagotoviti določene standarde, ki bi olajšali prevozne storitve v Evropski uniji in bližnjih državah. EU veliko sodeluje z UIC, da bi primerno uskladili želje železniških prevoznikov in čim bolj primerno zagotovili pravni okvir (Janežič, 2004, 38).

Skupna transportna politika Evropske unije STP (CTP – European common transport policy) je celota ukrepov na področju transporta, ki jih sprejemajo države članice. Vključuje tudi skupne akcije pri oblikovanju zakonodaje EU. Skupaj s sektorskimi politikami po posameznih transportnih zvrsteh predstavlja osnovo pri zastopanju interesov EU na področju transporta.

Proces reform na področju evropskega transportnega sistema vključuje:

- novo organiziranost transportnih nosilcev, zlasti železnice;
- pospešen razvoj vseevropskega transportnega omrežja;
- obravnavo koncepta javnih prevoznih storitev, ki imajo družbeni pomen;
- nova pravila za alokacijo zmogljivosti in cenovne politike transportne infrastrukture.

Šibka tržna usmerjenost železnice – razkorak med ponudbo železnice in željami uporabnikov prevoza – je povzročila ekonomsko neučinkovitost transportnega sistema. Razvoj je pokazal, da se železnica v državni lasti ne more uspešno kosati s konkurenco zasebnih prevoznikov, še posebej s cestnim prevozom. V osemdesetih in devetdesetih letih so železnice v večini držav izgubljale tržne deleže pri prevozu tovora in potnikov, po drugi strani pa so naraščali zneski državnih subvencij. Kronični primanjkljaji železnic in rastoče zahteve po državnih podporah so vse bolj pritiskale na vlade.

V zadnjem obdobju se je odnos do železnic v večini držav bistveno spremenil. Ponovno so »odkrili« družbene in ekonomske prednosti železnice. Povečala se je pripravljenost za naložbe v železnice, vzporedno pa tečejo tudi aktivnosti za racionalizacijo delovanja njenega sistema.

Lahko rečemo, da je železnica še vedno transportni nosilec z velikim tržnim potencialom. Obnova železnic je ključ za povečanje tržne privlačnosti železnice. Zahtevala bo ambiciozno zastavljene programe, v investiranje pa bo treba pritegniti tudi zasebne vlagatelje.

Ločitev železniške infrastrukture od izvajanja prevozne dejavnosti je ključnega pomena za uspeh reforme železnic. Ta ločitev pa je tudi predmet spora. Ni presenetljivo, da nasprotovanje prihaja s strani velikih (še integriranih) železniških podjetij, ki branijo svoj infrastrukturni monopol. Analize kažejo, da je težko odpraviti monopolistične tendence, če sta infrastruktura in transportna dejavnost vertikalno integrirani v železniškem podjetju.

Komisija EU je leta 2001 predstavila nov sveženj ukrepov, ki naj pomagajo pri nastajanju notranjega železniškega trga. Upoštevali so naloge, ki so v splošnem interesu, v gospodarski soodvisnosti in prostorski povezavi. Pomembni elementi programa za oživljanje železnic so (Ogorelc, 2004, 231):

- odpiranje nacionalnih transportnih trgov za kabotažo;
- uveljavitev visokih standardov za varnost železniškega omrežja;
- posodabljanje smernic o interoperabilnosti železniškega sistema (uskladitev tehničnih zahtev in pravil glede uporabe vseh komponent železniških omrežij);
- postopno odpiranje mednarodnih potniških storitev;

- uveljavitev ukrepov, ki bodo spodbujali skrb za kakovost železniških storitev, uveljavitev ukrepov za zagotavljanje pravic uporabnikov.

V mednarodnem železniškem transportu je treba odstraniti tehnične ovire za čezmejno poslovanje; pomembno je zagotavljanje interoperabilnosti, tj. zmožnosti, da vlaki vozijo na katerem koli odseku evropskega železniškega omrežja.

Delovanje EU pri zagotavljanju ravnotežne prevozne politike je usmerjeno v zagotavljanje primerne železniške mreže. Projekt TEN-T ima dvajset prioritetnih programov, ki naj bi uravnotežili promet med različnimi vrstami prevoza. Samo z izgradnjo ustrezne železniške mreže lahko pričakujemo ustrezno železniško storitev, ki bo povrnila tovor na železnice. EU je do sedaj pomagala pri izgradnji železniške mreže predvsem s strukturnimi in kohezijskimi skladi. V prihodnosti nameravajo veliko vložiti v razvoj prevozne mreže v državah, ki so pravkar vstopile v EU. Vlaganje v prevozno mrežo je potrebno za zagotavljanje razvoja in rasti v teh gospodarstvih (Janežič, 2004, 38).

7.2 Liberalizacija železnic in privatizacijske izkušnje

Svetovni proces prestrukturiranja železnic se je počasi pričel. Veliko držav je začelo nadomeščati svoje državne železnice z avtonomnimi komercialnimi telesi, ki posedujejo neodvisne in realne bilance stanja, kjer lahko država nadomesti samo obveznosti iz javnih storitev. Druge države so se odločile nadomestiti upravljanje, ki temelji na stari geografski osnovi, z večjo divizijsko strukturo, določeno z različnimi linijami posla ali storitvami podjetja.

Na prvi pogled je ena izmed skupnih značilnosti ta, da imajo nekatere države za sabo relativno dolg proces prestrukturiranja, medtem ko so druge raje to izvedle hitro, v relativno kratkem času. Na primer: privatizacija državne železnice na Novi Zelandiji in Japonskem je potekala nekaj let, medtem ko je v Argentini in Veliki Britaniji trajala manj kot dve leti. Druga skupna značilnost je, da so bili vsi procesi prestrukturiranja izvedeni zato, da so podjetja postala privlačna za privatne investitorje. Raje so izvedli popolno privatizacijo kot pa razpise in koncesije, zato so se spremenili zakoni in druge uredbe v zvezi z železnicami. Ob

tem se je zmanjšalo število zaposlenih, uredila so se vprašanja pokojnin, sprejele pa so se tudi odločitve, koliko lastnine je potrebno prodati, koliko pa je bo prevzela država. Vzpostavili so vplačila nedonosnih (toda socialno zaželenih) železniških storitev skupaj z definiranjem koncesijskih pogodb in njihovih najpomembnejših pogojev. Glede na rezultate so bile vse izkušnje prestrukturiranja pozitivne.

Cilji ustavitve črpanja državnih virov skupaj s stabilizacijo tržnega deleža pri transportu potnikov in blaga so bili doseženi v večini držav. Prav tako so podjetja uspela dvigniti produktivnost. Vendar pa je potrebno upoštevati dvoje:

- Proces privatizacije, ki so ga izbrali v posameznih državah, je bil odvisen od temeljnih ciljev: ohraniti železnico z enim operaterjem ali majhnim številom ali olajšati proces konkurenčnosti.
- Tradicionalnim uredbam se je potrebno izogibati.

Problem predstavlja visok nivo zadolženosti in dodatno število zaposlenih, kar pa je potrebno razrešiti pred začetkom privatizacije.

Konkurenčni pristop temelji na obstoju operaterja (običajno državnega), ki izpolnjuje zahteve po dostopnosti do železniških objektov (postaje, tiri itd.) pod enakimi pogoji tudi ostalim operaterjem. Ta metoda ohranja prednosti integracije (ekonomija obsega, koordinirano planiranje, zmanjšanje transakcijskih stroškov). Če ima podjetje namen izzvati druge operaterje, pa je učinkovitost celotnega sistema lahko vprašljiva.

Alternativa obema možnostma je vertikalna ločitev. To pomeni, da je lastništvo objektov popolnoma ločeno od drugih železniških funkcij (delovanje, marketing itd.), je pa prav tako lahko privatizirano. Ta oblika prestrukturiranja je zelo privlačna, ker je infrastruktura železnice, ki ostaja označena kot naravni monopol, ločena od železniških storitev, kjer se lahko izvede potencialna konkurenčnost med različnimi operaterji.

Ločitev infrastrukture od storitev močno olajša vstop drugim operaterjem na eni progi. Vertikalno ločevanje železniške industrije pa s sabo prinese tudi slabosti, ki jih je potrebno

ovrednotiti. Glavni problem je potencialna izguba ekonomije obsega, ki izhaja iz skupnega delovanja infrastrukture in storitev.

Drugi negativni argument temelji na riziku, da je nov sistem manj atraktiven uporabniku kot integriran sistem. Ločen sistem pospešuje rast transakcijskih stroškov.

In na koncu še ena slabost procesa vertikalne ločitve infrastrukture in storitev. To je zmanjšanje investicijskih spodbud v podjetja ali vodstvena telesa.

Glede na privatno udeležbo v železnice (Galenson in Thompson 1993, povzeto po: Campos in Cantos, 2000, 14) je v nadaljevanju prikazan seznam (urejen po pogojih naraščajoče privatne soudeležbe) različnih možnosti, ki jih lahko zasledimo pri organizaciji železnic:

1. Prvi primer je *vladni oddelek (resor)*, kjer železnico popolno nadzira vlada ali ustrezno ministrstvo za transport. Neodvisnosti ni. Lastništvo in poslovanje sta popolnoma javni in financirani iz proračuna.
2. Drugi primer je *državno podjetje*. Železnica ima več avtonomije, še vedno pa mora vlada potrditi večino njenih sklepov. Običajno te železnice podpišejo bolj ali manj formalne pogodbe z vlado, kjer so cilji in odgovornosti natančno določeni.
3. Primer *reformiranega državnega podjetja* odgovarja položaju, kjer je železnica preoblikovana (v delniško podjetje), finančno in vodstveno avtonomna in predmet državne podjetniške zakonodaje. Država kot glavni lastnik odloča o politiki cen in nivojih investiranja, ob potrebnih subvencijah pa tudi zagotavlja ponudbo neekonomskih družbenih storitev. (Galenson in Thompson 1993, povzeto po: Campos in Cantos, 2000, 10–16.)

Obstajajo pa tudi druge možnosti, ki vsebujejo mešane oblike kooperacije med privatnim in javnim kapitalom.

7.3 Načrtovanje logističnega holdinga (v letu 2007): Intereuropa - Luka Koper - SŽ

Težko je natančno določiti začetek zgodbe o povezovanju slovenskih podjetij z DB in ustanavljanjem skupnega holdinga DB Slovenija. V javnosti krožijo različne informacije, kakšna naj bi bila oblika sodelovanja med omenjenimi podjetji. Govori se o deležih, ki naj bi

jih DB kupil v posameznih družbah in tako večinsko obvladoval skupni holding. Kot so potrdili tiskovni predstavniki DB, so nemški partnerji zainteresirani za sodelovanje s SŽ in drugimi podjetji, vendar so ob pogovorih trčili ob dve večji oviri (Jakše, Mag, avgust 2007, 24).

Prva je visoka cena delnic Intereurope in Luke Koper. DB se je prek Schenkerja zanimal za nakup Intereurope že lani, a se jim je zdela cena delnic previsoka. V Intereuropi odgovarjajo, da je cena posledica širitve poslovne mreže, novih vlaganj v logistično infrastrukturo in večje navzočnosti na južnih in vzhodnih trgih, posledica je bil nakup črnogorskega logističnega podjetja Zetatrans, ki se je izvršil 01. 10. 2007. DB se zdi previsoka tudi cena za delnico Luke Koper, zato je naša stran sklenila, da izvede uradno cenitev vseh treh podjetij, poleg Luke Koper še Intereurope in SŽ.

Druga, še hujša ovira je devet milijard evrov, kolikor bi morali v prihodnjih petnajstih letih vložiti v naše železniško omrežje.

Čeprav sta se po poročanju posameznih medijev obe strani že dogovorili za investicije na območju V. in X. koridorja, so nam iz nemških krogov potrdili, da so tako velika vlaganja nemogoča, saj presegajo vse razumne okvire. Treba je povedati, da je koncern nemških železnic s hčerinskima podjetjema Schenker in Railion tretji največji logist na svetu.

Velja poudariti, da je logistika velikanski svetovni posel in da je Slovenija le kamenček v mozaiku. Če bodo naše zahteve in pričakovanja preveliki, nas bodo Nemci preprosto obšli, kajti pri povezovanju z DB tekmujemo z Romuni, Bolgari, Srbi in drugimi državami na poti do Carigrada.

V Evropi prevladuje težnja po postavljanju velikih logističnih centrov na vsakih štiristo ali petsto kilometrov, do katerih poteka transport, od tam naprej pa se opravlja distribucija. V krogu petsto kilometrov od naše prestolnice ni takšnega centra, zato je Slovenija kot križišče petega in desetega koridorja zaradi bližine koprskega pristanišča in s skoraj končanim avtocestnim križem za Nemce zelo zanimiva (Delo, 29.08.2007, 23–24).

Če dogovora ne bo? Če se naša podjetja ne bi povezala s strateškim partnerjem, ki je realno lahko le DB, bi po mnenju strokovnjakov to pomenilo izjemno veliko breme za državni proračun. Sami bi morali poskrbeti za železniško omrežje, spraviti SŽ na zeleno vejo, kar nam vse od osamosvojitve ni uspelo in, kar je najhujše, ne bi mogli unovčiti naše največje prednosti, to je dobrega geopolitičnega položaja (Jakše, Mag, avgust 2007, 4).

Na morebitno prodajo Luke, Intereurope in Slovenskih železnic, o katerih se je vlada pogovarjala z Nemškimi železnicami, so se odzvali v Kopru, kjer so prepričani, da do prodaje Luke Koper in Intereurope, zato da bi reševali Slovenske železnice, ne sme priti. Slovenske železnice, ki se s težavami soočajo že veliko let, se niso utegnile postaviti na noge zaradi pomanjkanja politične volje in interesov nekaterih sindikatov. Luka Koper je primer uspešnega podjetja, ki je infrastrukturo zgradilo brez proračunskega denarja. In po tem bi se lahko zgledovale tudi železnice. Po mnenju Bruna Koreliča, nekdanjega dolgoletnega direktorja Luke, je prodaja Luke in še posebej Intereurope v tem trenutku povsem nesmiselna (Korelič, Radio Koper – Jutranjik, avgust 2007).

Zakaj bi bil za SŽ logistični holding dobra rešitev? Če se vladni pogajalci ne bi začeli pogovarjati z nemškimi železničarji, bi slovenski železničarji sami predlagali lastniku, državi, da poišče partnerja, saj sami preprosto ne znajo in ne zmorejo naprej, je izjavil bivši generalni direktor SŽ Peter Puhar.

V Avstriji se s tovornim prometom ukvarja približno deset podjetij, v Nemčiji blizu sto, v Sloveniji pa nismo znali uspešno izpeljati tržnih projektov. Propadli so projekti voženj rednih vlakov v Bologno in Milano, v Carigrad.

Konkurenca za ta neuspeh ne more biti izgovor. SŽ preprosto niso znale obvladati vsega procesa od vhodnih do izhodnih točk in nekateri projekti žal niso uspeli. Samo 18 odstotkov tovora je specialnega, preostalih 82 pa predstavlja razsuti tovor. Smernice so kontejnerski in intermodalni prevozi, prevozi avtomobilov. Pozitivno je, da sodelujemo z Luko Koper, s katero smo precej soodvisni. Iz pristanišča prihaja na železnice dve petini tovora, iz njega kar 65 odstotkov tovora po progi. Nobeno drugo veliko pristanišče v Evropi ne spravi toliko tovora po progi (Delo, 29.08.2007, 23).

Zakaj smo proti prodaji Intereurope? Intereuropa skrbi za organizacijo in izvedbo celovitih logističnih projektov, vključuje vse faze pretoka blaga in informacij (elektronska izmenjava podatkov) med proizvajalcem in kupcem, te pa med drugimi obsegajo prevoz blaga, skladiščenje in vodenje zalog, carinsko posredovanje, pripravo blaga za nadaljnjo odpremo (komisioniranje) in distribucijo do končnih odjemalcev tako doma kakor tudi v tujini itd.

Intereuropa organizira železniške prevoze vseh vrst po vseh evropskih državah, državah bivše Sovjetske zveze, po delu Azije in Bližnjega vzhoda z železniškimi in privatnimi vagoni ter kontejnerji. Poleg prevozov uvozno-izvozne smeri organizirajo tudi prevoze v suhozemnem in luškem tranzitu. Poskrbijo za začasno skladiščenje in distribucijo blaga, prepeljanega po železnici. Ta ponudba je najbolj zanimiva v Grčiji in Turčiji ter deloma v Bosni in Hercegovini. Intereuropa se razvija v celovitega ponudnika logističnih storitev in je sposobna prevzemati logistične funkcije proizvodnih in trgovskih podjetij. Outsourcing logističnih funkcij prinaša strankam številne prednosti (npr.: nižje stroške, zmanjšanje števila zaposlenih itd.).

Zaradi vseh naštetih argumentov so si nasprotniki logističnega holdinga edini, da se s prodajo Luke Koper in Intereurope odpovedujemo hrbtenici domačega gospodarstva ali kot trdijo: »Vlada prodaja kuro, ki nese zlata jajca.«

Kaj je prav, bo, upam, pokazala bližnja prihodnost!

8. ZAKLJUČNA MISEL IN KRITIČEN POGLED

Izhod iz sedanjega težkega gospodarskega položaja železnice in njen vstop na liberaliziran trg železniških storitev sta izziva managementa Slovenskih železnic. Zavedati se moramo, da je potrebno Slovenske železnice preoblikovati. Pri tako pomembnem projektu, kot je preoblikovanje podjetja, ki med drugimi opravlja tudi javno službo, se je potrebno zavedati, da so to dolgoročne spremembe. Doseganje rezultatov ni možno na kratek rok.

Železniški prevoz je bil v preteklosti močno reguliran, tako s strani države kakor tudi s strani železniških združenj. Konkurence med prevozniki na železniškem trgu skoraj ni bilo, saj so bile železnice večinoma v državni lasti. Železniški sistemi so bili okoreli in se niso bili zmožni prilagoditi potrebam trga, zato je količina tovora, prepeljanega po železnici, začela upadati. Količina tovora, prepeljanega po cesti, pa se je v zadnjih desetletjih zelo povečala.

V Evropski uniji in drugod so spoznali, da so na železniškem področju potrebne velike spremembe, ki bi železnicam vrnilo tovor, ki so ga nekoč že prevažale. Poleg tega pa bi razbremenile ceste, ki so postale zasičene s tovorom. Ukrepi Evropske unije so usmerjeni predvsem v zagotavljanje ustreznega pravnega okvirja, ki bi liberaliziral železniški prevoz in na železniškem trgu vzpostavil konkurenčne razmere. Poleg tega pa poskušajo skupaj z železniškimi organizacijami zagotoviti določene standarde, ki bi olajšali prevozne storitve v Evropski uniji in bližnjih državah. EU veliko sodeluje z UIC, da bi primerno uskladili želje železniških prevoznikov in čim bolj primerno zagotovili pravni okvir.

Posebno poglavje sem namenila analizi tovarnega prometa na Slovenskih železnicah in poskušala prikazati razmerja med prepeljanim tovorom v okviru drugih prometnih panog.

Z vsemi navedenimi podatki iz diplomske naloge ugotovimo, da bi morale dati Slovenske železnice (v času globalizacije) kot prevoznik še večji pomen prevozom kontejnerjev v vseh vrstah prometa, saj v tem beležimo največji porast.

S posodobitvijo infrastrukture na Slovenskih železnicah lahko v prihodnje pričakujemo dobre poslovne rezultate v vseh segmentih transporta.

Moje mnenje je, da Slovenske železnice namenajo absolutno premalo sredstev za posodobitve in novosti, prav tako pa posvečajo premalo pozornosti tržni politiki, saj je tovorni promet na dohodkovni strani najpomembnejši segment – glavna transportnih prihodkov. Uspeh in bodočnost pri vključitvi na trgu evropskih prometnih tokov sta odvisna predvsem od »intelektualnega kapitala«, ki je Slovenskim železnicam na razpolago.

Kaj zapisati v sklepnih mislih in mojem kritičnem pogledu na nalogo, ki sem jo pripravila? Težko je na največ treh straneh strniti zaključek o poslovanju tovornega prometa v letih 2004–2007, saj sem v sektorju tovornega prometa zaposlena že 28 let in sem v tem času doživela veliko sprememb, reorganizacij ...

Upam si trditi, da je tovorni promet gonilna sila Slovenskih železnic, da je veja prometa, ki ne ustvarja izgub, čeprav je večkrat slišati ravno nasprotno. Z očmi zaposlene gledam na »našo« Slovensko železnico z velikim optimizmom v prihodnost, a tudi s pritajenim strahom glede na splošno stanje v gospodarstvu.

Smo Slovenske železnice dovolj močne, da se upremo prodaji, da uspemo obdržati položaj in ga še nadgraditi, povečati? Ne vem, ali nam bo to uspelo po samostojni poti ali morda s pomočjo tujih »lastnikov« – prevoznikov.

S svojo diplomsko nalogo sem želela vsaj delno prikazati delo in obseg tovornega prometa v obdobju vstopa Slovenije v EU do leta 2007, za katerega pa še vsi podatki niso dostopni.

Temelj tržne in poslovne uspešnosti Slovenskih železnic vidim v tem, da uporabnikom ponujamo kakovostne storitve, podprte s standardi kakovosti ISO 9001, hkrati pa s standardi za ravnanje z okoljem (ISO 14000) skrbimo, da bodo tudi prihodnji rodovi živeli v zeleni Sloveniji.

9. LITERATURA IN VIRI

9.1 Literatura

1. Agenda 2000: Mnenje komisije o prošnji Slovenije za članstvo v Evropski uniji, Evropska komisija, Bruselj, 1997.
2. Galenson, P., in Thompson, J.: 1993, povzeto po Campos, J., Cantos, P.: Rail Transport Regulation, Economic Development Institute of the World Bank, Paris, 2000, stran 10–16.
3. Janežič, P.: Razvoj železniškega prevoza v Evropski uniji, Diplomsko delo, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2004.
4. Kos, D.: Transformacija Luke Koper v sodobni logistični center, Magistrsko delo, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2003.
5. Logožar, D.: 2004, 72; povzeto po Ogorelcu, 2004, stran 114–116.
6. Novak, A.: Analiza blagovnih tokov na Slovenskih železnicah, Diplomsko delo, Univerza v Mariboru, Ekonomska poslovna fakulteta, Maribor, 2004.
7. Ogorelc, A.: Mednarodni transport in logistika, Univerza v Mariboru, Ekonomska poslovna fakulteta, Maribor, 2004.
8. Pirš, B.: Poslovna politika Slovenskih železnic, Grafika Gracer, d. o. o., Celje, 2005.
9. Štefančič, P.: Luka Koper kot logistično in distributivno redišče za srednjo in vzhodno Evropo, Diplomsko delo, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2003.
10. Založnik, A., Hribar, I., Kodre, P.: Napoved tokov v železniškem tovornem prometu, SŽ Tiskarna, Ljubljana, 2004.
11. Zupančič, M.: PAN – Evropski koridorji v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem, Magistrsko delo, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, 2002.

9.2 Viri

1. Interni viri Luke Koper, 2007.
2. Jakše, L.: Nemška kompozicija, Mag, avgust 2007, stran 4, 2007.
3. Jelenc, M.: Pri transportni politiki Slovenija ne bo zahtevala prehodnih obdobj, Evrobilten št. 18, Ljubljana, 2000.
4. Korelič, B.: Koprski socialni demokrati proti prodaji Luke za rešitev SŽ, Radio Koper, Jutranjik, avgust 2007, ob 7.00 uri, 2007.
5. Korelič, B.: Vlada prodaja kuro, ki nese zlata jajca, Delo FT, september 2007, stran 4, 2007.
6. Letno poročilo SŽ 2003, SŽ Tiskarna, Ljubljana, 2004.
7. Letno poročilo SŽ 2004, SŽ Tiskarna, Ljubljana, 2005.
8. Letno poročilo SŽ 2005, SŽ Tiskarna, Ljubljana, 2006.
9. Lovšin, A.: Povezava ne sme omejiti sodelovanja s partnerji, Delo FT, september 2007, stran 6, 2007.
10. Miklavčič, B., Godec, A., Pagon, A.: Nova smer, SŽ Tiskarna, Ljubljana, 2002.
11. Navodilo za kombinirani promet, Intercontainer, Generaldirektion Basel, Basel, 1995.
12. Postajni poslovni red postaje Maribor Tezno, II. del, in Tehnološki proces – del A, Maribor, 2005.
13. Puhan, P.: Za SŽ hitijo drugi prehitro, zato potrebujejo partnerja, Delo FT, september 2007, stran 4, 2007.
14. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, Ministrstvo za promet, Ljubljana 1997, stran 13, 1997.
15. Slovenske železnice, Poslovna preobrazba Slovenskih železnic – Strateški načrt 2003 – 2010, Ljubljana, 2002.
16. Statistika SŽ, SŽ – ISSŽP, Ljubljana, 2008.
17. UMAR, Ekonomsko ogledalo št. 7, Ljubljana, 2007.
18. <http://www.delo.si/index.php>, dne 20. 12. 2007.
19. <http://www.europa.eu.int/comm/energy-transport/etif/transport.htm>, dne 09. 11. 2007.
20. <http://www.europa.eu.int/comm/ten/transpo/revision-1692-memo-en.pdf>, dne 15. 11. 2007.
21. <http://www.europa.gov.si/publikacije/evrobilten/>, dne 18. 12. 2007.
22. <http://www.europa.gov.si/gospodarstvo/evrobilten/>, dne 18. 12. 2007.

23. http://www.europal.europa.eu/news/publicdocuments_par_theme/9101, dne 03. 12. 2007.
24. <http://www.kazalci.arso.gov.si/kazalci/index>, dne 20. 12. 2007.
25. http://www.mzp.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti, dne 22. 12. 2007.
26. <http://www.prihodnost.slovenije.si/up-rs/ps.nsf/all>, dne 20. 12. 2007.
27. <http://www.stat.si/letopis/2007/21-07>, dne 22. 12. 2007.
28. <http://www.stat.si/letopis/index/vsebina>, dne 20. 12. 2007.
29. http://www.slo-zeleznice.si/novice_in_obvestila, dne 20. 12. 2007.
30. <http://www.ukom.gov.si/pravni-red/>, dne 17. 12. 2007.
31. <http://www.wikipedia.org/wiki//Posebno:Search=transport&fulltext>, dne 17. 12. 2007.