

ANALITIČNO POROČILO O STRUKTURNIH ZNAČILNOSTIH IN DINAMIKAH

SEKTORJA PROMET IN LOGISTIKA

Šifra kategorije
H49, H50 in H51
po SKD 2008

PROJEKT:
KNOW US - WP2, Aktivnost 2.1

REPORT DI ANALISI SULLE CARATTERISTICHE STRUTTURALI E LE DINAMICHE DEL

SETTORE TRASPORTO E LOGISTICA

SKD 2008 - H49,
H50 e H51
Categoria codice

PROGETTO:
KNOW US - WP2, Attività 2.1

Regione del Veneto
Unità di Progetto Ricerca
e Innovazione:

Università Ca' Foscari
Dip. Management;

Polo Innovazione
Strategica srl (POLINS);

Camera di Commercio,
Industria, Artigianato,
Agricoltura di Venezia;

Servizio Università,
Ricerca e Innovazione -
Dir. centrale lavoro,
università e ricerca della
Regione autonoma FVG;

Università degli Studi di
Udine - Dip. di Ingegneria
Elettrica, Gestionale e
Meccanica;

Polo Tecnologico di
Pordenone S.C.p.A.;

Consorzio per l'AREA di
Ricerca Scientifica e
Tecnologica di Trieste
(Consorzio AREA);

Camera di Commercio,
Industria, Artigianato,
Agricoltura di Udine;

Università Primorskem,
Fakulteta za Management
Koper;

UIP Univerzitetni razvojni
center in inkubator
Primorske d.o.o.;

Univerza na Primorskem,
Znanstveno-raziskovalno
središče Koper;

GZS-Območna zbornica
LJUBLJANA;

Primorska gospodarska
zbornica;

Università degli studi di
Ferrara;

Regione Emilia Romagna
Direzione Generale
attività Produttive,
Commercio, Turismo

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev



Ministero dell'Economia
e delle Finanze



REPUBLIKA SLOVENIJA

SLUŽBA VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN
REGIONALNO POLITIKO



cooperazione territoriale europea
programmi per la cooperazione
transfrontaliera

Italia-Slovenia

evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



investiamo nel
vostro futuro!

Naložba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

il governo italiano e la regione slovena
si sono impegnati a sostenere
la cooperazione transfrontaliera
tra le regioni italiane e slovene
e le loro imprese

KAZALO

1. UVOD
2. GLAVNI MEDNARODNI TRENDI V SEKTORJU
 - 2.1 Naravno okolje
 - 2.2 Socialno in kulturno okolje
 - 2.3 Politično okolje
 - 2.4 Gospodarsko okolje
 - 2.5 Tehnološko okolje
 - 2.6 Konkurenca v sektorju
 - 2.7 Poglavitni trendi v domačem in mednarodnem okolju
3. PREDSTAVITEV SEKTORJA V DRŽAVI IN V REGIJI
 - 3.1 Pravna regulativa vezana na sektor
 - 3.2 Glavni statistični kazalniki (2008 - 2010)
 - 3.3 Dinamika povpraševanja in ponudbe
 - 3.4 Vpliv trajnosti v sektorju
4. SWOT ANALIZA SEKTORJA
 - 4.1 Konkurenčni položaj podjetij v sektorju
 - 4.2 Determinante uspeha
5. STRATEŠKE OPCIJE ZA SEKTOR
6. UGOTOVITVE
7. LITERATURA IN VIRI

1 - UVOD

V poročilu bo obravnavana analiza gospodarskega sektorja promet in skladiščenje (šifra kategorije H po SKD - standardni klasifikaciji dejavnosti), na nivoju Slovenije oziroma njenih štirih zahodnih statističnih regij in sicer Obalno-kraške statistične regije, Goriške statistične regije, Obalno-kraške statistične regije in Osrednjeslovenske statistične regije. Najprej bomo preko opisa dinamike tehnološkega, socialnega, političnega, ekonomsko-finančnega okolja ter trendov v sektorju podali splošno sliko o stanju sektorja v državnem in mednarodnem okolju. Nadaljevali bomo s predstavitvijo sektorja v Regiji, ki zajema območje zgoraj naštetih regij. Z analizo glavnih statističnih kazalnikov bomo dobili vpogled v stopnjo razvitosti sektorja na nivoju Regije. Sledila bo SWOT analiza sektorja, kjer bomo navedli prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti sektorja prometa in skladiščenja v Regiji. Opredelili bomo konkurenčni položaj podjetij v sektorju ter določili determinante uspeha, ki jih vidimo kot potrebne za nadaljnji razvoj Regije. Na podlagi ugotovitev bomo podali strateške smernice razvoja sektorja, tako na nivoju Regije, kot tudi državnem nivoju.

2 - GLAVNI MEDNARODNI TRENDI V SEKTORJU

Glavne mednarodne trende v sektorju prometa in skladiščenja bomo predstavili preko kratkih opisov različnih okolij, ki vplivajo na delovanje sektorja. Govorili bomo o naravnem okolju, socialnem okolju, političnem, gospodarskem ter tehnološkem okolju. Omenili bomo konkurenco v sektorju ter nanizali nekaj poglobitvenih trendov, ki bodo v prihodnje ključnega pomena za razvoj sektorja tako v domačem, kot v mednarodnem okolju.

2.1 Naravno okolje

Nove tehnologije, način poslovanja, zaostajanje javnega in razmah osebne avtomobilskega prometa prispevajo k prostorskim pojavom, kot je odseljevanje iz prometno in gospodarsko zapostavljenih območij, kot tudi iz prometno preveč vznemirjenih predelov. Razpršenost naselij se premaguje s povečanim prometom, predvsem zaradi neustreznega in nezadostnega javnega prevoza. Prebivalstvu naraščajo stroški prevoza in potovanja, za katera neredko porabijo preveč časa in to se pozna pri delu in v družinskem življenju. To je le ena stran okoljskih vplivov prometa. Bistveno je onesnaževanje zraka. Avto je iz simbola za standard postal vsakdanje potrebno sredstvo, ki zaposlene, poslovneže in šolsko mladino popelje od doma do pred vrat delovnega mesta ali šole. Ljudje smo postali vse manj prilagodljivi in se raje peljemo sami v avtu, kot počakamo javni prevoz ali se odpravimo peš. Takšen način življenja nedvomno pelje iz komoditete v

slabšo kvaliteto življenja predvsem kar se tiče prekomernega onesnaževanja okolja.

V sektorju prometa največjo onesnaženost okolja povzroča vse večja količina prometa, predvsem na področju cestnega in letalskega prometa. V obdobju od leta 1996 do 2006 je količina tovrstnega prometa v EU narasla za 43 odstotkov, količina prometa po morju je za 33 odstotkov, železniški promet pa za 11 odstotkov. Ob povečani količini prometa narašča tudi hrup, ki ga transport povzroča, ter emisije toplogrednih plinov, ki so se v enakem obdobju povečale za 28 odstotkov, kljub novim tehnologijam na področju energetske učinkovitosti transportnih sredstev (Evropska agencija za okolje, 2009).

2.2 Socialno in kulturno okolje

Razvoj prometa je povezan z družbenim napredkom. Ne moremo si več predstavljati vsakdanjega življenja brez prevoznih sredstev, brez možnosti, da gremo, kamor si želimo v trenutku, ko si zaželimo. Še pred 50-timi leti je prevoz predstavljal luksuz, ki si ga je lahko privoščila le peščica, danes je prevoz nuja, brez katerega pravzaprav ne moremo živeti. Še več, uporaba javnega prevoza je vse manjša, saj je dostopnost osebnih avtomobilov izpodrinila vsako drugo obliko organiziranega skupinskega prevoza. Po poročilih evropske unije se je število osebnih avtomobilov v obdobju od leta 1995 do 2006 povečalo za 22 odstotkov (Evropska agencija za okolje, 2009).

V motoriziranem potniškem prometu v Sloveniji prevladuje uporaba osebnih vozil, s katerimi se dnevno opravi 76 odstotkov potovanj. Ostalih 24 odstotkov potovanj se opravi z javnimi prevoznimi sredstvi, od tega 75 milijonov potovanj v avtobusnem medkrajevnem prometu vključno s primestnim, 130 milijonov v avtobusnem mestnem in 15 milijonov v železniškem potniškem prometu. V prihodnjem desetletju bo po napovedih evropskih strokovnjakov potniški promet naraščal z letno stopnjo rasti 2 odstotkov (Viator&Vektor, 2007).

Danes se želijo ljudje pripeljati pred vrata namembne destinacije, nejevoljni, v kolikor je parkirni prostor toliko oddaljen, da je potrebno del poti opraviti tudi peš. Takšne navade in kultura so danes realnost, kateri se bomo težko izognili. Kljub temu se moramo zavedati dejstva, da bo prometna preobremenjenost glede na trende razvoja, postajala iz dneva v dan še večja obremenitev za ljudi in okolje, ter da bomo morali svoje navade nekoliko spremeniti v kolikor bomo želeli ohranjati določen nivo kvalitete našega življenja in okolja.

2.3 Politično okolje

Država je velik investitor in tudi gonilo razvoja sektorja prometa. Intenziteta vlaganj v razvoj infrastrukture okolja je v veliki meri odvisna od vladajoče politike, saj ima vsaka vladajoča politična opcija svoje poglede na razvoj prometnega okolja in si postavlja svoje prioritete, čeprav moramo v

državi, kot članici EU slediti zastavljenim nacionalnim strategijam razvoja, kot tudi usmeritvam, priporočilom in zahtevam, ki so v skladu s prometno politiko Evropske Unije. Cilj EU do leta 2020 je ločiti mobilnost od njenih negativnih stranskih učinkov, kar je tudi ključnega pomena za doseganje okoljskih in energetskih ciljev. Dobro delovanje prometne logistike, inovativni sistemi in stroškovno učinkoviti procesi lahko prispevajo k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in hkrati h krepitvi svetovne konkurenčnosti evropskih prometnih industrij (Vladni portal z informacijami o življenju v Evropski uniji, 2011).

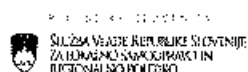
Po obdobju vzpostavitve avtocestnega prometnega omrežja v državi, ki sicer še ni v celoti zaključen, se mora država preusmeriti na druge, morda do sedaj nekoliko zapostavljene vrste prometa. Nujna bi bila posodobitev državne železniške infrastrukture, ki bi omogočila učinkovito preusmeritev prometa iz preobremenjenih cest na železnico. Delati je potrebno na izgradnji potniškega terminala v pristanišču Koper, ki bi bil prvi in edini tovrstni terminal v državi, predvsem pa na ozaveščanju prebivalstva k nujnosti zmanjševanja količine prometa z namenom ohranjanja okolja. Izrednega pomena bi bila vzpostavitev sistema javnega prevoza, ki bi učinkovito služil ljudem v zameno za današnjo množično uporabo osebnih prevoznih sredstev, prvenstveno v večjih mestih, kasneje pa tudi v primestnem in medkrajevnem prometu.

2.4 Gospodarsko okolje

Prometa ni brez okolja in prihodnosti ne brez človeškega preudarnega ravnanja na vseh ravneh. Še v zadnji četrtini 20. stoletja smo imeli v gospodarstvu velike poslovne sisteme, sedaj pa je namesto njih množica malih in sestavljenih družb, samostojnih poslovnežev in družinskih podjetij, ki oskrbujejo množico zahtevnih potrošnikov. Trend poslovanja gre v smeri krajšanja dobavnih rokov, dobave surovin in materiala iz vseh koncev sveta ter zniževanja zalog zaradi težnje po minimiziranju stroškov. Posledice spremenjenih tržnih razmer in novih poslovnih modelov se kažejo v stopnjevanju prometnih in logističnih zahtev. Poleg tega se Slovenija nahaja na stičišču pomembnih evropskih prometnih poti, kar za gospodarstvo predstavlja pomembno prednost, za okolje pa dodatno obremenitev, ki znižuje nivo kvalitete življenja prebivalcev tega območja. Pravo in zdravo razmerje med gospodarskim napredkom in dejavniki, ki posledično vplivajo na obremenitve okolja bomo morali poiskati ljudje sami, preko zavedanja naših življenjskih potreb in prioritet, ki si jih bomo na podlagi tega postavili.

2.5 Tehnološko okolje

Tehnologija v prometu je tista, ki omogoča optimizacijo prometa, omogoča hitrejši in večji pretok prometa z namenom čim boljše učinkovitosti pri oskrbi gospodarskih sektorjev ter prebivalstva. Z njo se srečujemo na vseh ravneh prometa, in sicer pri vzpostavljanju prometne



Ministero dell'Economia
e delle Finanze

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

2.6 Konkurenca v sektorju

Sektor prometa ustvarja 10 odstotkov premoženja EU z vidika bruto domačega proizvoda (BDP) in zagotavlja več kot deset milijonov delovnih mest. V EU se 44 odstotkov blaga prevaža po cestah, 39 odstotkov po pomorskih plovni poteh na kratke razdalje, 10 odstotkov po železnici in 3 odstotke po celinskih plovni poteh. Pri potniškem prometu so razlike še večje, saj cestni prevoz (večinoma avtomobili) predstavlja 81 % prometa, železniški 6 % in letalski 8 % (Portal Evropske unije, 2011).

Poleg oskrbe nacionalnega gospodarstva ima Slovenija velike možnosti za razvoj storitvene dejavnosti tudi za oskrbo vseevropskega gospodarstva, predvsem na področju prometa in spremljajočih logističnih storitev. Te možnosti izvirajo iz geografske lege, saj se kot država na zunanji meji Evropske unije, v kateri se križajo smeri TEN - Trans European Networks omrežja in pomorske avtoceste, pojavlja kot vstopno-izstopna točka v smeri Srednje in Jugovzhodne Evrope. Slovenija na tem področju zaostaja za sosednimi državami. Vizija oskrbe gospodarstva se prvenstveno opira na rešitve v smeri odpravljanja ozkih grl, selitve tovora s cest na železnice in razvoja intermodalnih tehnologij in razvoj logistično celovitih rešitev, globalnem načrtovanju zunanje logistike ter uporabi informacijske tehnologije za spremljanje in upravljanje blagovnih tokov.

2.7 Poglavitni trendi v domačem in mednarodnem okolju

3.1 Pravna regulativa vezana na sektor

Po standardni klasifikaciji dejavnosti (SKD) spada panoga promet in skladiščenje pod oznako H. V poročilu bomo obravnavali področja H49 sektorja, ki zajema kopenski promet in cevovodni transport, področje H50, ki zajema vodni promet ter področje H52, ki zajema skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti. Navedena področja sestavljajo sledeče podskupine:

- Železniški potniški promet (H49.1)
- Železniški tovorni promet (H49.2)
- Drug kopenski potniški promet (H49.3)
- Cestni tovorni promet ter selitvena dejavnost (H49.4)
- Cevovodni transport (H49.5)
- Pomorski potniški promet (H50.1)
- Pomorski tovorni promet (H50.2)
- Potniški promet po celinskih vodah (H50.3)
- Tovorni promet po celinskih vodah (H50.4)
- Skladiščenje (H52.1)
- Spremljajoče prometne dejavnosti (H52.2)

V skladu z dogovorom s partnerji projekta, področje H51, ki zajema zračni promet, ne bodo zajeto v analizo, ki jo obravnava pričujoče poročilo.

Register predpisov Republike Slovenije za področje gospodarske dejavnosti promet in zveze navaja veliko število zakonov, predpisov, odlokov, uredb, pravilnikov in drugih pravnih aktov, vezanih na sektor prometa in skladiščenja, kot je npr. Pomorski zakonik, Zakon o cestah, Zakon o železniškem prometu, Zakon o varnosti cestnega prometa, Zakon o varnosti v železniškem prometu ter številni drugi. Pogodbe o delu zaposlenih v sektorju prometa in skladiščenja so vezane na kolektivno pogodbo za cestno gospodarstvo, pogodbo za cestni potniški promet, za dejavnost prevoza blaga v cestnem prometu Slovenije ter kolektivno pogodbo za špedicijsko, skladiščno in pomorsko agencijsko dejavnost (Register predpisov, 2011).

V sektorju prometa je vsaka država članica EU sama odgovorna, da razvije in vzdržuje svojo prometno infrastrukturo in omrežje, v skladu z smernicami razvoja skupne prometne politike in Bele knjige o prometu, kot temeljnemu aktu skupne prometne politike EU. Evropske tendence so usmerjene v poenotenje politik, ne zgolj na področju prometa, ampak tudi enotnih politik drugih gospodarskih sektorjev.

3.2 Glavni statistični kazalniki (2008 - 2010)

V spodnjih tabelah so prikazani glavni statistični kazalniki sektorja prometa in skladiščenja za leta 2008, 2009 in 2010. S pomočjo teh kazalnikov želimo analizirati gospodarsko stanje sektorja v Regiji. Zaradi boljše primerjave in opisa širšega stanja sektorja, navajamo vrednosti kazalnikov posamičnih obravnavanih podsektorjev (kopenski promet, vodni promet in skladiščenje)

v ločenih tabelah, ter končno, skupno tabelo za celoten sektor. Za boljšo predstavbo stanja v sektorju navajamo tudi kazalnike na nivoju države in na nivoju velikosti podjetij v Regiji (mikro, mala, srednja in velika podjetja¹). Spodnja tabela prikazuje vrednosti kazalnikov podsektorja H49, ki združuje kopenski promet in cevovodni transport.

Tabela 1: Glavni statistični kazalniki² podsektorja H49 - kopenski promet in cevovodni transport

		Štota	Območje	2008	2009	2010	Indeks 2009/08	Indeks 2010/09
Število	SLO			1.708	1.818	1.906	106,4	104,8
	Regija			868	907	938	104,5	103,4
				801	832	861	103,9	103,5
v EUR	SLO			30	38	59	116,0	105,0
	Regija			8	9	10	112,5	111,1
				9	8	8	88,9	100,0
%	SLO			50,8%	49,9%	49,2%		
	Regija			22,322	21,779	21,214	97,6	97,4
				15,403	15,011	14,474	97,5	96,4
v EUR	SLO			2,466	2,850	2,383	115,8	83,6
	Regija			1,636	1,670	1,779	102,1	106,6
				897	857	950	123,0	110,8
v EUR	SLO			10,609	9,635	9,362	90,8	97,2
	Regija			69,0%	68,9%	68,2%		
v EUR	SLO			1,994,118,117	1,774,049,287	1,919,221,973	89,1	108,2
	Regija			1,274,220,682	1,436,109,482	1,223,822,488	89,4	107,7
				261,605,125	303,678,662	248,849,733	116,1	81,9
v EUR	SLO			208,534,489	206,732,993	232,955,631	94,6	113,2
	Regija			104,002,925	99,970,506	147,090,640	96,1	147,1
				687,078,143	525,726,411	598,826,464	76,5	113,3
%	SLO			63,8%	64,0%	63,8%		
	Regija			30,135	27,788	29,669	92,2	106,8
				238,867,475	232,474,032	233,378,582	97,3	100,4
v EUR	SLO			153,260,362	149,863,431	152,104,221	97,8	101,5
	Regija			64,2%	64,5%	65,2%		
				0,0072	-7,6508	-0,0936	-106179,5	1,2
v EUR	SLO			-0,1181	0,1154	-0,0827	97,7	71,7
	Regija			942,352,685	991,324,652	1,035,609,644	105,2	104,5
				528,460,762	635,976,507	654,518,681	120,3	102,9
v EUR	SLO			56,1%	64,2%	63,2%		
	Regija			751,594,518	633,880,829	724,983,817	84,3	114,4
				479,075,132	390,196,350	447,581,762	81,4	114,7
				63,7%	61,6%	61,7%		

Vir: GZS - Gospodarska zbornica Slovenije, 2011

Število podjetij znotraj podsektorja H49 v Regiji je v letu 2010 doseglo število 938, od tega je bilo zgolj osem velikih podjetij, medtem ko so bila

¹ Velikost podjetij v Sloveniji določa Zakon o gospodarskih družbah (ZGD 2009, 55.člen), ki jih deli na mikro, male, srednje in velike družbe. Mikro družba je družba, ki izpolnjuje dve od teh meril: povprečno število delavcev v poslovnem letu ne presega deset, čisti prihodki od prodaje ne presegajo 2.000.000 evrov in vrednost aktive ne presega 2.000.000 evrov. Majhna družba je družba, ki ni mikro družba in ki izpolnjuje dve od teh meril: povprečno število delavcev v poslovnem letu ne presega 50, čisti prihodki od prodaje ne presegajo 8.800.000 evrov in vrednost aktive ne presega 4.400.000 evrov. Srednja družba je družba, ki izpolnjuje dve od teh meril: povprečno število delavcev v poslovnem letu ne presega 250, čisti prihodki od prodaje ne presegajo 35.000.000 evrov in vrednost aktive ne presega 17.500.000 evrov. Velika družba je družba, ki presega vsa navedena merila.

² Podatki zaključnih računov podjetij za posamezno leto

³ ROE - Return on equity

⁴ ROE - Return on equity

ostala podjetja večinoma mikro podjetja (92,3 odstotkov). Število vseh podjetij v podsektorju je od leta 2008 do 2010 narastlo, in sicer za 8,1 odstotkov. Negativni predznak kaže zgolj kazalnik števila velikih podjetij, ki se je v tem obdobju zmanjšalo za eno podjetje.

Kazalnik števila zaposlenih v Regiji kaže negativni trend v obdobju od 2008 do 2010. Število zaposlenih se je v tem obdobju zmanjšalo za 6 odstotkov in je v letu 2010 znašalo 14.474, kar predstavlja 68,2 odstotkov vseh zaposlenih v tem podsektorju na ravni države.

Letni promet podsektorja v Regiji je v letu 2010 predstavljal 63,8 odstotkov celotnega prometa podsektorja v državi, kar kaže na razvitost tega podsektorja v Regiji. Letni promet je v obdobju od leta 2008 do 2010 na splošno sicer padel za 3,7 odstotkov, kljub temu pa je med malimi in srednje velikimi podjetji narasel, in sicer za 41,4 odstotkov med srednje velikimi podjetji.

Bruto dodana vrednost na zaposlenega je v letu 2010 v Regiji dosegla 29.669 evra. EBITDA je v letu 2010 dosegla 65,2 odstotka vrednosti v primerjavi z nacionalnim nivojem, medtem ko je bil delež ROE v obdobju od 2008 do 2010 negativen, vendar je znotraj obdobja dosegal velika nihanja. Prihodki od prodaje doma so v istem obdobju dosegali pozitivno rast, prihodki od prodaje v tujini pa so se zmanjšali za 6,6 odstotkov. Vsi prihodki v Regiji, tako doma kot v tujini dosegajo več kot 60 odstotne deleže v primerjavi s prihodki tega podsektorja na nacionalnem nivoju.

V nadaljevanju Tabela 2 prikazuje vrednosti kazalnikov podsektorja H50 - vodni promet.

Tabela 2: Glavni statistični kazalniki podsektorja H50 - vodni promet

Kazalnik	Enota	Območje	2008	2009	2010	Indeks 2009/08	Indeks 2010/09
Število podjetij	Število	SLO	35	35	39	100,0	111,4
		Regija	31	31	35	100,0	112,9
mikro			26	25	29	96,2	116,0
male			4	5	5	125,0	100,0
srednje			0	0	0	0,0	0,0
velike			0	0	0	100,0	100,0
	%		88,6%	88,6%	89,7%		
Število zaposlenih	Število	SLO	215	216	211	100,4	97,5
		Regija	211	212	207	100,5	97,4
mikro			76	65	63	85,2	98,0
male			64	76	74	119,0	97,6
srednje			0	0	0	0,0	0,0
velike			71	72	69	100,2	96,6
	%		98,1%	98,3%	98,1%		
Bruto dodana vrednost	v EUR	SLO	96.589.453	53.995.274	56.892.079	55,9	105,4
		Regija	96.403.815	53.616.227	55.766.818	55,6	104,0
mikro			15.363.658	10.203.271	11.509.382	66,4	112,8
male			35.855.445	30.929.501	35.165.965	86,3	113,7
srednje			0	0	0	0,0	0,0
velike			45.184.712	12.483.455	9.091.471	27,6	72,8
	%		99,8%	99,3%	98,0%		

Število SLO	428	439	466	102,6	106,2
Regija	307	313	337	102,0	107,7
mikro	273	275	298	100,7	108,4
male	21	25	27	119,0	108,0
srednje	8	8	6	100,0	75,0
velike	5	5	6	100,0	120,0
%	71,7%	71,3%	72,3%		
Število SLO	7.376	7.061	6.852	95,7	97,1
Regija	4.851	4.763	4.530	98,2	95,1
mikro	1.210	1.196	1.220	98,8	102,0
male	680	697	544	102,6	78,1
srednje	733	728	674	99,2	92,6
velike	2.228	2.143	2.092	96,2	97,6
%	65,8%	67,5%	66,1%		
v EUR SLO	1.313.830.066	1.097.513.416	1.355.927.232	83,5	123,5
Regija	889.600.836	693.467.048	868.103.836	78,0	125,2
mikro	157.061.747	131.078.074	159.995.616	83,5	122,1
male	134.069.264	103.453.267	120.169.744	77,2	116,2
srednje	188.420.230	147.742.099	163.033.744	78,4	110,4
velike	410.049.495	311.193.608	424.905.232	75,9	136,5
%	67,7%	63,2%	64,0%		
v EUR SLO	51.686	47.243	86.491	91,4	183,1
Regija	55.587	49.671	63.733	89,4	128,3
% SLO	165.173.736	116.610.983	296.732.365	70,6	254,5
Regija	108.509.180	76.712.524	125.248.840	70,7	163,3
%	65,7%	65,8%	42,2%		
% SLO	0,084	-0,097	0,014	-116,6	-14,0
Regija	-0,133	-0,144	0,012	108,0	-8,3
v EUR SLO	797.229.290	692.010.490	853.538.612	86,8	123,3
Regija	451.287.663	345.900.231	437.074.708	76,6	126,4
%	56,6%	50,0%	51,2%		
v EUR SLO	439.798.532	355.543.594	443.567.533	80,8	124,8
Regija	373.074.530	307.196.282	391.089.248	82,3	127,3
%	84,8%	86,4%	88,2%		

Vir: GZS - Gospodarska zbornica Slovenije, 2011

Podsektor H52 je v letu 2010 združeval 337 podjetij v Regiji, od tega največ mikro podjetij (88,4 odstotkov). Število zaposlenih je v tem letu doseglo 4.530, kar je 9,8 odstotkov več kot v letu 2008. Več kot 50 odstotkov vseh zaposlenih je bilo v letu 2010 zaposlenih v šest velikih podjetjih.

Letni promet podjetij v Regiji je v zadnjih dveh letih od 2008 do 2010 dosegel minimalni upad, in sicer za 2,4 odstotka, kar je glede na razmere zaradi gospodarske krize pozitiven podatek. Velika podjetja pa so v tem času beležila celo povečanje svojih prihodkov za 3,6 odstotkov.

Bruto dodana vrednost na zaposlenega v podsektorju skladiščenja in spremljajočih prometnih dejavnosti dosega visoke vrednosti, v letu 2010 je znašala 63.733 evra. V primerjavi s predhodnima dvema letoma je dosegla povišanje vrednosti, enako velja za vrednost EBITDA. Vrednost ROE je v letu 2010 sicer pozitivna, vendar se giblje okrog vrednosti nič, kar je za ta

⁷ ROE - Return on equity

⁸ ROE - Return on equity



REPUBLIKA SLOVENIJA
Vlada Republike Slovenije
Ministrstvo za delo, družino,
enakost spolov in
socialno varstvo



Ministero dell'Economia
e delle Finanze

kazalnik še vedno slab rezultat ob dejstvu, da priporočljiva vrednost ROE v dobrih gospodarskih razmerah dosega vrednost 12 odstotkov.

Prihodki od prodaje doma so se v letu 2010 v primerjavi s predhodnim kriznim letom zvišali, ter dosegli vrednost primerljivo z letom 2008. Podobno velja za vrednosti prihodkov od prodaje v tujini, kjer so vrednosti v letu 2010 presegle tiste iz leta 2008.

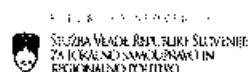
Zadnja Tabela 4 prikazuje skupne vrednosti vseh zgoraj navedenih podsektorjev ter kot taka prikazuje razvitost celotnega sektorja prometa v Regiji.

Tabela 4: Glavni statistični kazalniki sektorja H - promet in skladiščenje

		Enota	Območje	2008	2009	2010	Indeks 2009/08	Indeks 2010/09
Število podjetij	SLO			2.253	2.375	2.506	105,4	105,5
	Regija			1.256	1.299	1.361	103,4	104,8
	mikro			1.145	1.172	1.230	102,4	104,9
	male			78	93	98	119,2	105,4
	srednje			17	19	18	111,8	94,7
	velike			18	15	15	93,8	100,0
	%			55,7%	54,7%	54,3%		
	SLO			37.557	36.783	35.665	97,9	97,0
	Regija			21.664	21.173	19.630	97,7	92,7
	mikro			3.926	4.249	3.788	108,2	89,2
Vrednost prodaje	SLO			2.523	2.599	2.553	103,0	98,2
	Regija			1.580	1.759	1.767	111,3	100,4
	mikro			13.634	12.566	11.523	92,2	91,7
	male			13.634	12.566	11.523	92,2	91,7
	srednje			13.634	12.566	11.523	92,2	91,7
	velike			13.634	12.566	11.523	92,2	91,7
	%			57,7%	57,6%	55,0%		
	SLO			3.945.449.950	3.421.687.248	3.833.747.421	86,7	112,0
	Regija			2.537.868.553	2.124.466.981	2.228.615.798	83,7	104,9
	mikro			474.602.111	457.205.258	431.891.882	96,3	94,5
Vrednost prodaje v tujini	SLO			408.584.957	376.719.687	424.830.747	92,2	112,8
	Regija			305.126.903	276.462.280	342.069.982	90,6	123,7
	mikro			1.349.554.582	1.014.079.756	1.029.823.187	75,1	101,6
	male			1.349.554.582	1.014.079.756	1.029.823.187	75,1	101,6
	srednje			1.349.554.582	1.014.079.756	1.029.823.187	75,1	101,6
	velike			1.349.554.582	1.014.079.756	1.029.823.187	75,1	101,6
	%			64,3%	62,1%	58,1%		
	SLO			35.153	32.407	40.503	92,2	125,0
	Regija			38.002	33.902	37.713	89,2	111,2
	mikro			38.002	33.902	37.713	89,2	111,2
Vrednost prodaje v EU	SLO			481.842.847	419.066.759	591.234.509	87,0	141,1
	Regija			298.681.026	255.132.963	285.211.396	85,4	111,8
	mikro			481.842.847	419.066.759	591.234.509	87,0	141,1
	male			481.842.847	419.066.759	591.234.509	87,0	141,1
	srednje			481.842.847	419.066.759	591.234.509	87,0	141,1
	velike			481.842.847	419.066.759	591.234.509	87,0	141,1
	%			62,0%	60,9%	48,2%		
	SLO			0,058	-0,069	-0,005	-117,9	7,3
	Regija			-0,133	-0,138	-0,028	103,7	20,5
	mikro			-0,133	-0,138	-0,028	103,7	20,5
Vrednost prodaje v EU in tujini	SLO			2.034.712.077	1.972.893.718	2.194.662.267	97,0	111,2
	Regija			1.029.743.192	1.030.629.819	1.145.550.433	100,1	111,2
	mikro			1.029.743.192	1.030.629.819	1.145.550.433	100,1	111,2
	male			1.029.743.192	1.030.629.819	1.145.550.433	100,1	111,2
	srednje			1.029.743.192	1.030.629.819	1.145.550.433	100,1	111,2
	velike			1.029.743.192	1.030.629.819	1.145.550.433	100,1	111,2
	%			50,6%	52,2%	52,2%		
	SLO			1.523.298.306	1.235.432.140	1.399.871.537	81,1	113,3
	Regija			1.523.298.306	1.235.432.140	1.399.871.537	81,1	113,3
	mikro			1.523.298.306	1.235.432.140	1.399.871.537	81,1	113,3

⁹ ROE - Return on equity

¹⁰ ROE - Return on equity



Ministero dell'Economia
e delle Finanze

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

	Regija	1.170.728.509	933.800.673	913.975.520	79,8	97,9
	%	76,9%	75,6%	65,3%		

Vir: GZS - Gospodarska zbornica Slovenije, 2011

Število podjetij v sektorju prometa v Regiji je v letu 2010 doseglo število 1.361, kar je za 8,4 odstotkov več kot v letu 2008. Največ podjetij v sektorju je registriranih kot mikro podjetij (90,3 odstotkov). Število zaposlenih v sektorju znaša 19.630, od tega je 58,7 odstotkov vseh zaposlenih na nivoju Regije zaposlenih v velikih podjetjih. Bruto dodana vrednost na zaposlenega v Regiji je znašala v letu 2010 37.713 evrov.

Letni promet sektorja v Regiji je v letu 2010 v primerjavi z letom 2008 padel za 12,2 odstotkov, pri tem je letni promet velikih podjetij predstavljal 46,2 odstotkov celotnega prometa v Regiji. Vrednost EBITDA je v Regiji nekoliko slabša kot na nivoju države, kjer je v letu 2010 prišlo do izboljšave v vrednosti EBITDA v primerjavi z letom 2008. Deleži ROE se v sektorju gibljejo okrog vrednosti nič oziroma nekoliko pod ničlo. Vrednosti od prihodkov od prodaje na domačem trgu so v letih od 2008 do 2010 beležile trend rasti in so se povečale za 11,2 odstotkov, medtem ko so prihodki od prodaje na tujih trgih upadli za 21,9 odstotkov.

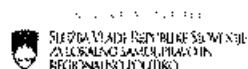
Iz zgoraj zapisanega je razvidno, da je v sektorju prometa viden splošen upad vrednosti obravnavanih kazalnikov iz leta 2008 do leta 2010. Najslabši rezultati so zabeleženi v letu 2009, medtem ko se vrednosti kazalnikov v letu 2010 že nekoliko izboljšale ter dosegle primerljive vrednosti iz leta 2008. Kljub vsemu lahko rečemo, da se vrednosti kazalnikov v teh letih gospodarske krize niso drastično znižale in še vedno dosegajo zadovoljive rezultate. Še najboljše kaže podsektorju kopenskega prometa. Številke kažejo, da je kopenski promet v Regiji najbolj razvit med vsemi prometnimi podsektorji.

Najnižje vrednosti statističnih kazalnikov med vsemi podsektorji beleži podsektor vodnega prometa. Vodni promet je v Sloveniji omejen na ozek pas priobalnega območja oziroma na eno пристanišče, kamor se steka ves vodni promet. Kljub omejitvam pa podsektor vodnega prometa prispeva pomemben delež v sektor prometa, predvsem na območju Obalno-kraške statistične regije.

Sektor skladiščenja in spremljajočih dejavnosti je vezan na ostale podsektorje v panogi prometa in prav tako dosega zadovoljive vrednosti obravnavanih kazalnikov. Predvsem izstopa vrednost bruto dodane vrednosti na zaposlenega, ki dosega nadpovprečno visoke številke tudi v primerjavi z drugimi gospodarskimi panogami.

Vrednosti kazalnikov sektorja prometa se v Regiji v veliki večini gibljejo okrog 60 odstotkov vseh vrednosti na nivoju države, kar dokazuje, da je prometni sektor predvsem razvit prav na področju obravnavane Regije. Zaključimo lahko s trditvijo, da je generator razvoja prometnega sektorja Obalno-kraška regija s svojim pristaniščem, kjer je tradicija transporta že od nekdaj gonilo gospodarskega razvoja ter življenja in dela prebivalcev. Pristaniške dejavnosti so namreč vzvod za razvoj ostalih oblik prometa, tako cestnega, železniškega, kot skladiščnih in logističnih storitev.

3.3 Dinamika povpraševanja in ponudbe



Ministero dell'Economia
e delle Finanze

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

Globalni trgovinski in proizvodni gospodarski trendi spodbujajo podjetja k poslovanju brez mejnih omejitev, vse večji mobilnosti in optimizaciji logističnih storitev z namenom zniževanja transportnih stroškov. Povpraševanje po pomorskem prometu se je v mednarodni pomorski trgovini zaradi svetovne gospodarske krize upočasnilo. Njena rast je v letu 2008 znašala 3,6 odstotka v primerjavi s 4,5 odstotno rastjo v letu 2007 (Uradni list RS, 2010). Rast pomorske trgovine v Sloveniji opazamo po vse boljših rezultatih v količini pretovora v koprskem pristanišču. V prvem polletju 2011 je Luka Koper pretovorila 8.363.443 ton blaga, kar je 8 odstotkov več kot v enakem obdobju lanskega leta. Največjo rast pretovora beleži pri kontejnerjih, avtomobilih in tekočih tovorih (Luka Koper, 2011). Vzporedno s povpraševanjem v pristanišču pa se veča tudi povpraševanje in nuja po nadaljnjih kopenskih vrstah transporta, predvsem cestnem in železniškem, ki pa zaradi slabo razvite infrastrukture ni konkurenčen.

Interes na področju razvoja javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Država je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti osnovne možnosti za mobilnost prebivalstva predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih in oskrbnih storitev. Zaradi vse večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. K uporabi javnih oblik prevoza je potrebno spodbuditi čim večje število prebivalstva, ki za enkrat uporabljajo lastne oblike prevozov. Ti pa bodo javni promet uporabljali le v primeru ustrezne frekvence, udobnosti, hitrosti in cene. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki pa bodo vidni le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa, saj so v primeru vožnje praznih vozil javnega prometa lahko okoljski stroški na potniški kilometer celo večji kot v primeru uporabe osebnih vozil (RePPRS, 2006).

3.4 Vpliv trajnosti v sektorju

Cilj trajnostnega pristopa do prometa v Evropski uniji je ločiti prometno mobilnost od njenih negativnih stranskih učinkov, kar je tudi ključnega pomena za doseganje okoljskih in energetskih ciljev EU do leta 2020. Za doseg tega cilja EU spodbuja razvoj okolju prijaznejšega prometnega sektorja ter razvoj učinkovitih sistemov za upravljanje prometa. V ukrepih prometne politike se predvideva postavitve sistema zaračunavanja uporabnin infrastrukture, ki bo slonel na tržni osnovi. V ospredju so še prizadevanja za doseganje lizbonskih ciljev, med katere sodi tudi močan, konkurenčen, trajnosten in inovativen prometni sistem EU, ki ustvarja učinkovite prometne tokove in povezave. Dobro delovanje prometne logistike, inovativni sistemi in stroškovno učinkoviti procesi na tem področju lahko prispevajo k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in hkrati h krepitvi svetovne konkurenčnosti evropskih prometnih industrij (RePPRS, 2006).

V EU promet, predvsem cestni, povzroči 28 odstotkov emisij ogljikovega dioksida, ki je glavni toplogredni plin. V središču vsake trajnostne prometne politike je poudarek na preusmeritvi cestnega prevoza blaga in potnikov na manj onesnažujoče oblike prometa ter združevanje različnih oblik prevoza s povezavo ceste in železnice, morja in železnice ali železnice in zračnega prometa (RePPRS, 2006).

Ciljno naravnani pristop pri usmerjanju razvoja in upravljanju prometa zahteva, da je neoporečno okolje in zdravje ljudi temeljno izhodišče in kriterij tako za prometno politiko kot za prostorsko načrtovanje. Zato je treba pri planiranju, modernizaciji prometne infrastrukture in upravljanju prometa dosledno spoštovati predpisane omejitve za vse vrste emisij prometa v okolje ter preprečiti nelegalno in negospodarno ravnanje s prostorom oziroma zemljišči, onesnaževanje zraka s toplogrednimi plini in motenje okolja s hrupom.

Po izhodiščih in kriterijih okoljske trajnostne politike EU je treba promet načrtovati in usmerjati tako, da leta 2030 ne bodo presežene naslednje mejne vrednosti emisij prometa (Svet za varstvo okolja, 2002):

- emisije CO₂ iz prometa ne smejo biti večje od 20 % teh emisij leta 1990,
- emisije NO_x iz prometa ne smejo biti večje od 10% teh emisij leta 1990,
- emisije rakotvornih hlapnih organskih komponent VOC iz prometa ne smejo biti večje od 10 % teh emisij v letu 1990 (še manj izredno strupene VOC),
- emisije trdnih delcev z manjšim premerom od 10 µm ne smejo biti večje od 55 do 99 % teh emisij leta 1990 (odvisno od lokalnih in regionalnih razmer),
- prometni hrup ne sme biti večji od 55 dB/A podnevi in od 45 dB/A ponoči,
- prometna infrastruktura, vključno z mirujočim prometom, naj zaseda leta 2030 manj prostora kot leta 1990, mora pa biti tudi usklajena z lokalnimi in regionalnimi cilji varstva zraka, vode in ekosistemov.

Trajnostna razvojna politika, ki vključuje sonaravni razvoj in izhaja iz ciljev gospodarskega, socialnega in prostorskega razvoja, vsebuje širok spekter nalog in usmeritev, ki pa jih v razmerah tekmovanja za ekonomsko uspešnost ne bo zlahka doseči. Kljub vsemu je omejitev škodljivih vplivov prometa na naravo nujni ukrep, saj je ohranitev bogastva narave pogoj za naš nadaljnji razvoj. Politika svetovnih razsežnosti mora temeljiti na osveščenosti slehernega prebivalca k ohranjanju narave ter njenih danosti, ter v največji možni meri spodbuditi razvoj in uporabo prevoznih sredstev na električni pogon in drugih biogoriv.

4 - SWOT ANALIZA SEKTORJA

Na podlagi analize in predstavljenih kazalnikov gospodarskega stanja v sektorju prometa in skladiščenja v spodnji tabeli povzemamo prednosti in slabosti obravnavane panoge. Na podlagi ocen prednosti in slabosti panoge in z upoštevanjem napovedi tehnoloških, konkurenčnih, gospodarskih in drugih razvojev v okolju bomo ocenili še poslovne priložnosti in nevarnosti te panoge v Regiji.

Tabela 5: SWOT analiza sektorja gradbeništva

PREDNOSTI	SLABOSTI
▪ Ugodna zemljepisna lega ▪ Vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo ▪ Bližina potencialnih trgov ▪ Izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem ▪ Relativno močan transportni sektor	▪ Nepovezanost izvajalcev transportnih storitev ▪ Nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost) ▪ Preobremenjenost avtocest ▪ Razpršena poselitev prebivalstva, draga prometna infrastruktura ▪ Slabo razvit in nepovezan javni potniški promet ▪ Nedokončan sistem avtocest ▪ Slaba železniška infrastruktura ▪ Neustrezen sistem zaračunavanja uporabe cest ▪ Zmanjšanje obsega del špedicijskih poslov kot posledica odprave državnih mej
PRILUŽNOSTI	NEVARNOSTI
▪ Poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov ▪ Razvoj novih transportnih tehnologij ▪ Razvoj dodatnih prometnih osi ▪ Evropske prometne poti, ki potekajo skozi Slovenijo (transevropske mreže) ▪ Razvoj sodobnih hitrih železniških prog ▪ Dokončanje avtocestnega	▪ Velika konkurenca ▪ Prepočasen razvoj železniške infrastrukture ▪ Odliv tovarnega pristaniškega tranzita zaradi nezadovoljivih zalednih železniških povezav ▪ Naraščajoči prometni zastoji in zmanjševanje varnosti v prometu ▪ Nepovezanost izvajalcev javnega potniškega prometa ▪ Strožji standardi na področju



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO
REGIONALNEGA RAZVOJA
IN INFRASTRUKTURE



Ministero dell'Economia
e delle Finanze

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ omrežja ▪ Eko transport ▪ Razvoj novih trgov in vključevanje v EU (Balkan, vzhodne države) ▪ Sodelovanje raziskovalnih institucij z gospodarstvom ▪ Čezmejno sodelovanje ▪ Sodelovanje povezanih panog (npr. turizem - promet) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ zmanjševanja onesnaženosti okolja ▪ Pomanjkanje sredstev za vlaganja v razvoj ▪ Nelikvidnost podjetij ▪ Podaljševanje gospodarske krize ▪ Visoka cena pogonskih goriv |
|---|---|

4.1 Konkurenčni položaj podjetij v sektorju

Živimo v času globalizacije, ko so razdalje med nami vse manjše in se mobilnost ljudi, blaga in kapitala povečuje, meje izginjajo in integracija je v razmahu. Nacionalna prometna politika se zaveda makroekonomskega pomena prometa in nadaljuje z modernizacijo, deregulacijo ter internacionalizacijo prometa. Za doseg makroekonomskega pomena prometa si Slovenija zastavlja izziv, da bo postala logistično in distribucijsko središče za srednjo Evropo (RePPRS, 2006).

Koprsko pristanišče je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti in eno od vstopno-izstopnih pristanišč za države Srednje Evrope. Geografska lega koprskega pristanišča ob dveh pomembnih smereh transevropskega omrežja (TEN) in jadransko-jonski pomorski poti omogoča koncentracijo mednarodnih trgovinskih tokov in predstavlja eno od njegovih temeljnih konkurenčnih prednosti. Izkoriščanje logističnih prednosti koprskega pristanišča lahko prinese slovenskemu in srednjeevropskemu gospodarstvu dodatne možnosti pri osvajanju prekomorskih trgov. Pomembno vlogo lahko koprsko pristanišče igra v povezavi z zalednim gospodarstvom, za kar bo treba ustrezno vlagati v razvoj transportne infrastrukture.

Na področju razvoja železniške infrastrukture je Slovenija v obdobju po osamosvojitvi uspela zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko. To dejanje se je pokazalo kot izjemno pomembno po vstopu obeh držav v EU, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Na ostalih delih železniške infrastrukture se je v glavnem ohranjalo obstoječe stanje in prevoznost. Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture predstavlja, poleg organizacijsko tehnološkega, ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki več kot 90 odstotkov tovora pridobijo prek koprskega pristanišča (RePPRS, 2006).

Na področju razvoja državnih cest je država v zadnjem desetletju dajala prednost predvsem dograjevanju cest za daljinski promet, to je avtocest na vseevropskem cestnem omrežju ter hitrih cest. Preostalo obstoječe omrežje državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, pa se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo. V glavnem so se odpravljala ozka grla s ciljem povečati prepustnost in varnost prometa. Trenutne razmere kažejo, da je 42 odstotkov omrežja teh cest v slabem oziroma zelo slabem stanju. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe

dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna (RePPRS, 2006).

4.2 Determinante uspeha

Spremenjene razmere na trgu, velika ponudba različnih izdelkov s krajšimi življenjskimi cikli, zadovoljevanje želja in potreb kupca, koncept proizvodnje brez zalog in oskrba manjših količin materiala v krajših časovnih intervalih so vsakodnevna realnost današnjega časa. Temu lahko sledi le kakovostna logistična storitev, ki zagotavlja zanesljivost, enostavno naročanje, sledljivost blaga, prilagodljivost glede količine, pravočasnost dobave, nepoškodovanost tovara in druge pomembne logistične dejavnike. Razvoj informacijskih tehnologij s svojo dvojno vlogo sicer omogoča vse učinkovitejše krmiljenje prometnih tokov in predvsem njihovo strukturiranje v intermodalni način, po drugi strani pa informacijske tehnologije pospešujejo proces globalizacije tako, da pospešujejo pretok informacij, blaga, kapitala in mobilnost prebivalstva. Transportne storitve tako naraščajo precej hitreje od ostalih, predvsem proizvodnih gospodarskih aktivnosti in kažejo velik razvojni potencial panoge, saj so logistične storitve vključene v oskrbovalne verige skoraj vseh gospodarskih sektorjev. Z vidika cestnega transporta bodo največje pridobitve pri oskrbi gospodarstva vidne pri odpravljanju ozkih grl, ki bodo rezultat dograditve avtocestnega omrežja in njegove povezave na vseevropske transportne koridorje. Cestni transportni sistem mora povečati svojo vlogo pri prevozihih na srednje in kratke razdalje, pri čemer je treba poudariti pomen razvoja intermodalnih vozlišč tako na regijski kot na medregijski ravni. Potrebno je osveščanje širše javnosti za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni način (na primer kolo-avto-taksi-ladja-avtobus-vlak-letalo), s tem da je pri načrtovanju takšnih terminalov potrebno upoštevati tudi potrebe začasno ali stalno telesno in senzorno oviranih oseb (invalidov, starejših oseb, mater z otroki, nosečnic), ki morajo imeti enakovredne možnosti pri uporabi vseh vrst transporta.

Pomorsko izhodišče Slovenije je ključno za razvoj celotnega transportnega sistema, saj je koprsko pristanišče pomemben izvor tovarnih tokov. Z razvojem pristanišča in zaledne transportne infrastrukture (avtoceste, železnice) bodo na naš transportni sistem prihajali dodatni tovari, ki bodo povečali njegovo izkoriščenost in s tem tudi ekonomičnost. Novo razvojno priložnost bo dobilo tudi koprsko tovarno pristanišče, če bo ustrezno povezano z evropsko transportno infrastrukturo. Povečanje pristaniških storitev za mednarodni trg je v koprskem tovarnem pristanišču odvisno od blagovne menjave držav v gravitacijskem območju, mednarodne blagovne menjave s Slovenijo, sposobnosti pristanišča, da trgu ponudi široko paleto dodatnih storitev (npr. v okviru distribucijskih centrov), privlačnosti celotne logistične ponudbe v Sloveniji in statusa pristanišča v sklopu pomorsko-pristaniške politike EU. Pri razvoju pomorskega potniškega prometa v Sloveniji je potrebno poskrbeti za ustrezna potniška pristanišča, predvsem v smislu razvoja dodatne turistične ponudbe v Regiji.

Uporabniki prevoznih storitev pri iskanju optimalnih oskrbnih verig ne iščejo zgolj prevoza z enim prevoznim sredstvom, temveč globalne logistične optime. V okviru teh danes tovor prehaja iz enega na drug transportni sistem, glede na optimalne poti tako časovno kot tudi stroškovno. Zato bo Slovenija v okviru prometne politike ustvarjala pogoje za polno delovanje

logističnih centrov, kjer tovor prehaja iz enega na drug transportni sistem, na primer z morskih in zračnih poti na kopenske, s cest na železnico in obratno. Slovenija bo posebno podporo namenjala razvoju novih tehnologij, ki bodo omogočale različne oblike intermodalnega transporta, zunanjo logistiko ali globalno optimiranje oskrbnih verig in zmanjševanje škodljivih učinkov prometa na okolje (RePPRS, 2006).

5 - STRATEŠKE OPCIJE ZA SEKTOR

Slovenija ima velike možnosti za razvoj storitvene dejavnosti, predvsem na področju prometa in spremljajočih logističnih storitev, tudi za oskrbo vseevropskega gospodarstva. Te možnosti izvirajo iz geografske lege, saj se kot država na zunanji meji EU, v kateri se križajo smeri TEN omrežja in pomorske avtoceste, pojavlja kot vstopno-izstopna točka v smeri Srednje in Jugovzhodne Evrope. Slovenija na tem področju glede na danosti zaostaja za sosednimi državami. Vizija oskrbe gospodarstva se prvenstveno opira na rešitve v smeri odpravljanja ozkih grl, selitve tovora s cest na železnice in razvoja intermodalnih tehnologij. Za to potrebujemo tovarni promet, ki bo temeljil na logistično celovitih rešitvah, globalnem načrtovanju zunanje logistike ter uporabi informacijske tehnologije za spremljanje in krmiljenje blagovnih tokov (RePPRS, 2006).

Glede na razvejanost slovenskega prometnega omrežja in geografske značilnosti naše države so strateške opcije za nadaljnji razvoj sektorja prometa sledeče:

- Oblikovanje regijskih intermodalnih centrov, katerih naloga bo povezovanje transportnih sistemov,
- usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema,
- učinkovita oskrba regijskih gospodarstev z logističnimi storitvami,
- povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega, cestnega in železniškega prometa,
- prenos blaga v tranzitu iz cest na železnico,
- povečanje konkurenčnosti železnic,
- uvedba politike pristanišč,
- razvoj prometnih sistemov z uporabo najnovejše tehnologije,
- zaračunavanje pristojbin za uporabo prometne infrastrukture,
- učinkovita poraba energije in čisto okolje,
- povečanje proizvodnje in uporabe biogoriv,
- razvoj potrebne prometne infrastrukture in storitev po načelu »zelenega transporta«,
- iskanje načinov za zmanjšanje prometnih zastojev v mestih,
- spodbujanje R&D dejavnosti na področju logističnih storitev in upravljanja logističnih verig,
- povečanje prometne varnosti in varovanja,
- ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti.

Pri razvoju prometnega sektorja je potrebno izkoristiti ugodne potenciale sektorja in skladno z razvojem slediti načelom, ki zagotavljajo trajnostni razvoj t.i. »zelenega« ali eko transporta ob različnih oblikah mobilnosti

prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Potrebno je racionalizirati uporabo prometne infrastrukture, zagotoviti zanesljivost prometnega sistema, predvsem sistema javnega prevoza. Izrednega pomena v sektorju predstavlja prometna varnost, kateri moramo posvetiti precejšnjo pozornost. Prav tako ima pri razvoju sektorja velik pomen razvoj novih tehnologij v prometu, ki bodo optimizirale prometni sektor tako iz stališča novih načinov transporta in novih produktov, z namenom zmanjševanja onesnaženosti okolja in zagotavljanja trajnostnega razvoja prometnega sektorja. Pomemben delež pri razvoju prometnega sektorja predstavljajo smernice skupne prometne politike Evropske unije, katere učinki se najbolj kažejo na področju čezmejnega sodelovanja sosednjih ter drugih gospodarsko povezanih držav.

6 - UGOTOVITVE

Prometna politika je namenjena zagotavljanju pogojev za optimalno mobilnost v Sloveniji in njeno povezovanje z evropskim prostorom. Posebno pozornost namenja transportu kot gospodarski panogi in doseganju družbenega optimuma. Z usklajenimi ukrepi na področju prevoznih storitev bo omogočila zagotovitev učinkovitega, zanesljivega, varnega in cenovno ugodnega prevoza potnikov in blaga. Z ukrepi na področju javne transportne infrastrukture bo zagotovila njen skladen razvoj. Na ta način bo dosežen cilj, da se ob zagotovitvi ustrezne prometne ureditve v državi zmanjšajo negativni vplivi prometa tako na okolje kot na prebivalstvo Slovenije (RePPRS, 2006).

Zaradi stalne rasti gospodarstva in naraščanja števila osebnih avtomobilov so sistemi prevoza vedno bolj obremenjeni. Posledica so prometni zastoji, zlasti v cestnem prometu, ki zmanjšujejo gospodarsko učinkovitost ter povečujejo porabo goriva in onesnaževanje. Rešitve se praktično same ponujajo. Oživiti je treba železniški promet in ostale alternative cestnemu prometu, preusmeriti prevoz blaga na železnico, pomorske poti in celinske plovne vode, spodbuditi ljudi, da potujejo z vlakom namesto letalom na krajša potovanja, promovirati prevozne oblike, ki združujejo prevoz potnikov in blaga, oblikovati intermodalne transportne centre, povezati nacionalna železniška omrežja in vzpostaviti optimalni plačilni sistem uporabnikov prometne infrastrukture za njeno uporabo. Predvsem pa je nujno spodbujati prebivalstvo k uporabi javnih prevozov, kar bi predstavljalo osnovo k osveščenosti slehernega človeka k ohranjanju narave, ki je temelj za naš obstoj ter kvaliteto življenja. Samo skozi zavedanje ljudi o pomembnosti trajnostnega razvoja bomo tovrstni razvoj dejansko dosegli, saj je vsakršni gospodarski, socialni, politični in drugi razvoj plod človeškega dela, ki ga lahko usmerja na sebi želen način.

Za nadaljnji uspešni razvoj prometnega sektorja moramo učinkovito in intenzivno izkoristiti obstoječe prometne zmožnosti in sisteme. Znotraj sektorja in ostalih povezanih sektorjev bo potrebno delovati složno in z istim ciljem optimiziranja možnosti in zmožnosti, predvsem naravnih oziroma okoljskih zmožnosti. Le na tak način bomo prispevali k zmanjšanju onesnaževanja okolja v prometnem sektorju ter povečali prometno varnost, ki postaja ob naraščajoči dnevni masi transporta ključnega pomena. Zgolj tako bomo dolgoročno zagotovili uspešen trajnostni razvoj sektorja, ne samo

v regiji in državi, temveč tudi širše, na ravni celotne Evrope in njenih
čezmejno povezanih sosedskih držav.

7 - LITERATURA IN VIRI

- RRP - Regionalni razvojni program Južne Primorske 2007-2013, Regionalni razvojni center Koper Centro regionale di sviluppo, Regionalna razvojna agencija Južna Primorska, Koper, julij 2006 (dopolnitve november 2006).
- RRP - Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške statistične regije) 2007-2013, Regionalni razvojni svet Severne Primorske, december 2006.
- RRP - Regionalni razvojni program Notranjsko-kraške regije 2007-2013, Regionalna razvojna agencija Notranjsko-kraške regije, avgust 2006.
- RRP - Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2007-2013, Regionalna razvojna agencija, Ljubljana, marec 2007.
- SURS - Statistični urad Republike Slovenije (2011), Pregled klasifikacije v tabelarični obliki (<http://www.stat.si/klasje/tabela.aspx?cvn=4978>), 24.8.2011.
- ZGD - Zakon o gospodarskih družbah (2006), Uradni list RS št. 65/2009 (<http://www.uradni-list.si/1/content?id=93580&part=&highlight=zakon+o+gospodarskih+dru%C5%BEbah>), 27.6.2011.
- GZS - Gospodarska zbornica Slovenije (2011), Interne baze podatkov, 24.8.2011.
- Register predpisov RS (2011), Gospodarske dejavnosti, promet in zveze (http://zakonodaja.gov.si/rpsi/kazala_podrocje/kazalo_8_4_0_0.html), 24.8.2011.
- Uradni list RS (2006), Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS), Intermodalnost: čas za sinergijo (<http://www.uradni-list.si/1/content?id=73653>), 24.8.2011.
- Vladni portal z informacijami o življenju v Evropski uniji (2011), (<http://www.evropa.gov.si/si/promet/cilji-evropske-prometne-politike/zagotoviti-trajnostni-razvoj/>), 26.8.2011.
- Portal evropske unije (2011), Promet (http://europa.eu/pol/trans/index_sl.htm), 26.8.2011
- Svet za varstvo okolja Republike Slovenije (2002), Promet in okolje ([http://www.svo-rs.si/web/portal.nsf/ae76a4ee10890d4bc1256fb9005f74fe/7a10bf3e1dba945cc1256fcd003cc9e4/\\$FILE/knj07.pdf](http://www.svo-rs.si/web/portal.nsf/ae76a4ee10890d4bc1256fb9005f74fe/7a10bf3e1dba945cc1256fcd003cc9e4/$FILE/knj07.pdf)), 30.8.2011.
- Evropska agencija za okolje, EEA Report No 3/2009, Transport at a crossroads TERM 2008 (<http://www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads>), 7.9.2011.

Viator&Vektor (2007), Portal za EU Projekte, Javni prevoz (http://eu.viator-vektor.com/evropski_in_slovenski_izzivi/promet/avtobusni_prevozi.aspx), 7.9.2011.

Uradni list RS (2010), ReNPRP - Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=201087&stevilka=4686>), 8.9.2011.

Luka Koper, d.d. (2011), Poslovanje ob polletju (<http://www.luka-kp.si/slo/medijski-koticek/2600>), 8.9.2011.