

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Avtor: **UROŠ RUPREHT**
Mentor: **doc.dr. ANDREJ RUS**

***VPLIV POSLOVNEGA OKOLJA NA IZGRADNJO IN
MODERNIZACIJO PETEGA OZIROMA DESETEGA
ŽELEZNIŠKEGA KORIDORJA TER NJUN VPLIV NA
RAZVOJ REGIJ***

MAGISTRSKO DELO

LJUBLJANA 2005

KAZALO

| | |
|---|-----------|
| P R E D G O V O R | 6 |
| 1. UVOD | 8 |
| 1.1 <i>POSTAVITEV PROBLEMA</i> | 13 |
| 1.2 <i>POSTAVITEV CILJA</i> | 13 |
| 2. DRUŽBENA ORGANIZACIJA, POLITIKA TER GOSPODARSTVO | 15 |
| 2.1 <i>OBDOBJE PRED DRUGO SVETOVNO VOJNO</i> | 17 |
| 2.2 <i>OBDOBJE PO DRUGI SVETOVNI VOJNI – OBDOBJE SOCIALIZMA</i> | 18 |
| 2.3 <i>TRAJNOSTNI RAZVOJ IN SOGLASJE</i> | 20 |
| 2.4 <i>POLITIKA IN INTERESNE SKUPINE</i> | 24 |
| 3. INTERESNE SKUPINE IN MANAGEMENT | 26 |
| 3.1 <i>KONCEPT DRUŽBENO IN OKOLJSKO ODGOVORNEGA MANAGEMENTA</i> | 27 |
| 3.2 <i>PROBLEMI NARAVNEGA OKOLJA IN EKOLOGIJE</i> | 29 |
| 4. MAKROEKONOMSKO OKOLJE | 31 |
| 4.1 <i>CILJI MAKROEKONOMSKE POLITIKE</i> | 31 |
| 4.1.1 <i>Zagotavljanje nizke rasti oz. stabilnosti cen</i> | 32 |
| 4.1.2 <i>Spodbujanje investicij</i> | 32 |
| 4.1.3 <i>Uravnavanje menjalnega tečaja</i> | 33 |
| 4.1.4 <i>Vodenje fiskalne politike</i> | 33 |
| 4.1.5 <i>Zmanjšanje nezaposlenosti</i> | 34 |
| 4.1.6 <i>Ublažitev zunanjih šokov</i> | 34 |
| 4.2 <i>PRIMERI MAKROEKONOMSKIH POLITIK</i> | 35 |
| 4.3 <i>OMEJITVE PRI MAKROEKONOMSKI POLITIKI</i> | 35 |
| 5. KONKURENČNOST GOSPODARSTVA | 37 |
| 5.1 <i>PORTERJEV DIAMANT</i> | 37 |
| 5.2 <i>KONKURENČNOST SLOVENSKEGA GOSPODARSTVA</i> | 40 |
| 6. MEDNARODNO POSLOVNO OKOLJE | 43 |
| 6.1 <i>ZUNANJETRGOVINSKA POLITIKA</i> | 43 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 6.2 | INTERNACIONALIZACIJA | 43 |
| 6.3 | NEPOSREDNE TUJE INVESTICIJE V DRŽAVO | 45 |
| 7. | POMEN IN VLOGA PRISTANIŠČ V PROMETNEM PROCESU | 47 |
| 7.1 | DEFINICIJA PRISTANIŠČ | 48 |
| 7.2 | DELITEV PRISTANIŠČ | 48 |
| 7.2.1 | Prometna funkcija | 49 |
| 7.2.2 | Trgovska funkcija pristanišča | 50 |
| 7.2.3 | Industrijska funkcija pristanišča | 50 |
| 8. | PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI | 52 |
| 9. | NOSILCI PRISTANIŠKIH DEJAVNOSTI | 53 |
| 9.1 | PRISTANIŠKO – TRANSPORTNO PODJETJE | 53 |
| 9.2 | LADJAR | 53 |
| 9.3 | POMORSKI AGENT | 54 |
| 9.4 | PRISTANIŠKI ŠPEDITER | 54 |
| 9.5 | ŽELEZNIŠKI PREVOZNIK | 55 |
| 9.6 | CESTNI PREVOZNIK | 55 |
| 9.7 | KONTROLNE HIŠE | 56 |
| 9.8 | PLOVNI OBJEKTI V PRISTANIŠČIH | 56 |
| 9.9 | ORGANI UPRAVE | 57 |
| 10. | PRISTANIŠČA IN NJIHOV VPLIV NA RAZVOJ OSTALEGA GOSPODARSTVA | 58 |
| 10.1 | NOVA VLOGA PRISTANIŠČ | 59 |
| 10.2 | ANALIZA EKONOMSKEGA VPLIVA PRISTANIŠČ | 60 |
| 10.2.1 | PIS – port impact studies | 60 |
| 11. | PRAKTIČEN PRIKAZ EKONOMSKIH VPLIVOV PRISTANIŠČ | 62 |
| 11.1 | LUKA KOPER | 62 |
| 11.1.1 | Poslovanje Luke Koper | 64 |
| 11.1.1.1 | Korelacije med pretovorom in prihodkom posameznih terminalov v Luki Koper | 64 |
| 12. | EKONOMSKI VPLIV PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI NA DRUGE UDELEŽENCE V LOGISTIČNI VERIGI | 66 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 12.1 | <i>IDENTIFIKACIJA UDELEŽENCEV V PRIKAZU POSLOVANJA LUKE KOPER</i> | 66 |
| 12.2 | <i>PREGLED NEPOSREDNEGA VPLIVA PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI NA OSTALO GOSPODARSTVO (PREGLED UDELEŽENCEV V PRIHODKIH IN ODHODKIH LUKE KOPER)</i> | 67 |
| 12.3 | <i>NEPOSREDNI VPLIVI PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI NA UDELEŽENCE V TRANSPORTNI VERIGI</i> | 68 |
| 12.3.1 | <i>Prva skupina</i> | 68 |
| 12.3.2 | <i>Druga skupina</i> | 68 |
| 12.3.3 | <i>Tretja skupina</i> | 68 |
| 12.3.4 | <i>Četrta skupina</i> | 68 |
| 12.3.4.1 | <i>Relacija prevoza in deleži železnic in cestnih prevoznikov</i> | 69 |
| 12.3.5 | <i>Peta skupina</i> | 69 |
| 12.3.6 | <i>Šesta skupina</i> | 70 |
| 12.3.7 | <i>Rezultat prvega kroga ali neposrednih udeležencev v pristaniški dejavnosti</i> | 70 |
| 12.3.8 | <i>Podjetja drugega in nadaljnjih krogov</i> | 70 |
| 12.3.9 | <i>Ugotovitve raziskave</i> | 71 |
| 13. | KRATEK PREGLED ZGODOVINE IN GRADNJE ŽELEZNIC V SLOVENIJI | 72 |
| 13.1 | <i>ROJSTVO ŽELEZNIC IN PRVI GRADBENI KORAKI V SLOVENIJI</i> | 72 |
| 13.2 | <i>RAZVOJ ŽELEZNIC NA SLOVENSLEM DO 1. SVETOVNE VOJNE</i> | 75 |
| 13.3 | <i>ŽELEZNICE MED 1. SVETOVNO VOJNO IN PO NJEJ</i> | 80 |
| 13.4 | <i>ŽELEZNICE MED DRUGO SVETOVNO VOJNO IN PO NJEJ DO OSAMOSVOJITVE SLOVENIJE</i> | 82 |
| 13.4.1 | <i>Dokončna likvidacija tuje lastniške družbe Južne železnice v Jugoslaviji</i> | 84 |
| 13.5 | <i>OBDOBJE PO OSAMOSVOJITVI SLOVENIJE</i> | 86 |
| 14. | POMEN IZGRADNJE DRUGEGA TIRA DIVAČA – KOPER IN MARIBOR - ŠENTILJ | 87 |
| 14.1 | <i>RESNICA O GRADNJI LUKE KOPER IN ŽELEZNIŠKE PROGE KOPER - PREŠNICA</i> | 87 |
| 14.2 | <i>PREDNOSTI LUKE KOPER V ODNOSU DO PRISTANIŠČ V TRSTU IN NA REKI</i> | 91 |
| 14.3 | <i>TRENTNO STANJE NA ŽELEZNICAH V SLOVENIJI</i> | 91 |
| 14.4 | <i>UČINKI IZGRADNJE DRUGEGA TIRA DIVAČA – KOPER IN MARIBOR - ŠENTILJ</i> | 93 |
| 15. | VPLIV IZGRADNJE PROMETNE INFRASTRUKTURE ZA RAZVOJ REGIJ V SLOVENIJI IN REGIJE SLOVENIJE V EVROPI IN SVETU .. | 96 |

| | | |
|------------|--|------------|
| 15.1 | SLOVENIJA IN EVROPA..... | 96 |
| 15.2 | VPLIV INFRASTRUKTURE NA SLOVENIJO..... | 97 |
| 15.3 | PRILOŽNOSTI, KI JIH PONUJA IZGRADNJA PROMETNE INFRASTRUKTURE..... | 99 |
| 16. | PODJETJE KOT DEL POSLOVNEGA OKOLJA | 103 |
| 16.1 | <i>KAJ JE PODJETJE?</i> | 103 |
| 16.2 | <i>PRAVNE OSEBE JAVNEGA IN ZASEBNEGA PRAVA</i> | 104 |
| 16.3 | <i>JAVNO IN ZASEBNO PRAVO V EU</i> | 105 |
| 16.3.1 | <i>Javne službe v EU</i> | 106 |
| 16.4 | <i>JAVNA SLUŽBA V OKVIRU ŽELEZNIC PRI NAS</i> | 107 |
| 16.5 | <i>NARAVA IN ORGANIZIRANOST PODJETJA</i> | 109 |
| 16.6 | <i>KULTURA PODJETJA IN ODNOSI MED NOTRANJIMI INTERESNIMI SKUPINAMI</i> | 111 |
| 17. | ZAKLJUČEK..... | 113 |
| | SEZNAM TEMELJNE LITERATURE | 120 |

P R E D G O V O R

Železnica je stekla skozi naše kraje kot znanilec tehnične revolucije, mehanizacije proizvodnje in koncentracije industrijskega dela. Stare fužine je postavila pred odločitev, ali ugasnejo ali pa se odločijo za nove proizvodne procese in metode dela. Gozdovom je odprla pot na svetovno tržišče in izvoz v prekomorske države, premogovnikom pa pot do tovarn in mest.

Železnica je široko odprla pot tujemu kapitalu in tujemu podjetništvu, nas pa podredila interesom in režimu mednarodnih visokih financ. Obenem pa nas je zbližala s tujimi tržišči, po katerih se je odtlej uravnavala naša proizvodnja in na katera je usmerjen naš izvoz. Za izgradnjo železnic so se desetletja bili boji v deželnih zborih, v parlamentu in zbornicah, v časopisju in na terenu. Podobno, vendar v časovno precej krajšem obdobju, so potekali boji za izgradnjo pristanišča v Kopru. Ti boji pa še zdaleč niso končani in tečejo dalje. Temeljne stvari so zgrajene, vendar je to proces, ki nikoli ni končan, saj terja prilagajanje času, to pa pomeni stalne dograditve in modernizacije.

Na tem mestu čutim dolžnost, da se zahvalim velikemu človeku in vizionarju, pokojnemu Danilu Petrinji – Primožu, ki se je boril z vsemi močmi tako za pričetek gradnje pristanišča v Kopru, kot tudi za izgradnjo železnice iz Prešnice (Divače) do Kopra. Kljub temu, da je bil pogosto v nemilosti v prejšnjem sistemu, ga je predsedstvo Jugoslavije odlikovalo z redom Bratstva in enotnosti z Zlatim vencem, sicer 8 let po upokojitvi, v katero so ga prisilili. Prav bi bilo, če bi se ga spomnila tudi sedanja oblast in mu postavila na primernem mestu v Kopru spominsko obeležje v spomin in zahvalo.

Prav posebno zahvalo pa dolgujem direktorju Luke Koper g. Brunu Koreliču, ki mi je ob nadaljevanju borbe, ki jo je vodil g. Petrinja, pomagal z nasveti in mi dal na razpolago dragocene vire za pisanje te naloge. V razgovorih mi je večkrat omenil, da »v Ljubljani nima primerne sogovornika«. S tem pa mi je dal tudi idejo, da se lotim naloge na temo vpliva okolja pri izgradnji in modernizaciji prometne infrastrukture. Ti vplivi so odločilnega pomena tudi pri razvoju regij, zato sem se odločil, da poizkušam to problematiko povezati s temo o vplivih poslovnega okolja na izgradnjo in

modernizacijo petega oziroma desetega železniškega koridorja ter njun vpliv na razvoj regij.

Ne nazadnje bi se rad zahvalil tudi svojim profesorjem, in sicer dr. Andreju Rusu, dr. Marku Jakliču ter dr. Radu Bohincu, ki so mi posredovali potrebno znanje in vedenje o problematiki, ki jo obravnavam v tej nalogi.

Zahvalo sem dolžan tudi svoji družini, ki mi je stala ob strani pri pisanju moje naloge, kar nekaj let pred upokojitvijo nikakor ni enostavno, vendar me je vseskozi vodila želja, da morda s tem lahko nekomu tudi koristim, čeprav se strinjam z mislijo g. Petrinje, ki je v svoji knjigi zapisal: »Z upokojitvijo za večino vodilnih, političnih, oblastnih in gospodarskih predstavnikov ne obstajaš več, ne glede na tvoje delo in sposobnost«. Ta misel pa ne velja samo za upokojitev, ampak je povezana s trenutnim položajem, ki ga nekdo v družbi ima, če ne, te prav hitro pozabijo.

1. UVOD

Slovenija je bila v 19. stoletju ena najbolj zaostalih provinc Avstro-Ogrske. Industrializacija se je pričela dokaj pozno, v večjem obsegu šele leta 1890. K temu je bistveno prispevala tudi izgradnja južne železnice. Že 13 let po tem, ko je stekla prva železnica na Angleškem, so stekla prva dela tudi na našem ozemlju (1838). Proga Šentilj – Celje je bila odprta za javni promet 2.6.1946, proga Celje – Ljubljana 19.9.1849 in proga Ljubljana – Trst 27.7.1857. Do otvoritve je bil položen le en tir, drugi pa samo od Nabrežine do Trsta in od Ljubljane do Preserij (Mohorič, 1968).

Leta 1957 je pričelo delovati tovorno pristanišče v Kopru. Leta 1967 je bil zgrajen en tir Prešnica – Koper (proga je bila projektirana za promet 2,5 mio ton tovora letno ali sedem tovornih vlakov dnevno v obeh smereh), leta 2001 pa je preko mejne postaje Hodoš Slovenija dobila povezavo z Madžarsko (Mohorič, 1968).

Slovenija je nedvomno majhna dežela z majhnim gospodarstvom in z izredno ugodno geografsko lego. Lahko se specializira na določene storitve ter s tem doseže določene koristi, ne more pa to biti edina usmeritev. Obvladovanje in nadzor nad tehnologijo, produkcijo in storitvami, ki se neposredno vežejo na proizvode oz. proizvodnjo, ostaja dolgoročno ključni generator blagostanja. Če imamo to v mislih, potem govorimo o proizvodni usmerjenosti Slovenije (Jaklič, 2002).

Pri tem ni nujno, da je proizvod ali del proizvoda proizveden v Sloveniji tudi fizično. Lahko je slovenski delež v mednarodni verigi dodajanja vrednosti le proizvedena storitev. Cilj gospodarjenja v naši civilizaciji je končna potrošnja predvsem materialnih produktov. To pa pomeni, da je pravilna naravnost slovenskega gospodarstva v produkcijo, vendar je to produkcijo potrebno nekam prodati, tudi surovine je potrebno kupiti in pripeljati na mesto produkcije. Slovenija je zaradi svoje majhnosti prisiljena svoje izdelke prodajati na tuje, pa tudi surovine je prisiljena uvažati. Z drugimi besedami: izdelke in surovine je potrebno prepeljati po cesti, zraku, železnici ali po morju.

V strukturi vrednosti proizvodov zavzemajo storitve, povezane s proizvodnjo, vse večji delež. Toda ali smo v Sloveniji storili dovolj, da se približamo razvitemu svetu?

V mislih imam konkurenčnost države, ki je zelo odvisna od mednarodne menjave, pa ni dovolj storila za izgradnjo in razvoj temeljne infrastrukture. Tisto, kar je vse prevečkrat zanemarjeno pri proučevanju logistike, so praktične možnosti uporabe, ki jih ugotavljajo teoretična dognanja. Med teoretično-znanstveno ugotovitvijo in praktično uporabo dognanj je širok prostor, ki ga imenujemo možnosti in zmožnosti. V kolikor tega ne upoštevamo, ostanejo naša dela na ravni teoretičnih spoznanj in razprav, ko »prepričani prepričujemo prepričane«. Torej moramo upoštevati okolje, v katerem živimo in delujemo (Jaklič, 2002).

Zelo moderno je govoriti o regionalni politiki in o razvoju regij. Cilj Evrope, pa tudi sveta, mora biti v tem, da bi bilo na svetovnem gospodarskem zemljevidu čim manj lis, ki niso razvite ali pa niso enakomerno razvite. Slovenija na svetovnem gospodarskem zemljevidu glede svoje velikosti predstavlja majhno točko, in če to točko razdelimo na več majhnih točk, bi nedvomno povzročili to, da bi posamezno regijo v Sloveniji na svetovnem gospodarskem zemljevidu iskali s povečevalnim steklom.

Na Slovenijo gledam kot na regijo, ki ima svoje okno v svet, t.j. koprsko pristanišče, in ima zaledje, ki se razprostira na površini 19.5 mio km², kjer živi preko 400 mio potrošnikov. Vključuje države, ki so oz. bodo v bližnji prihodnosti članice velikih evropskih in svetovnih gospodarskih integracij, ki že sedaj izvažajo in uvažajo za cca.1.030 milijard US \$ različnega blaga (Korelič, Roškar, 2002).

Koprsko pristanišče leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje srednjo in vzhodno Evropo z deželami Sredozemlja in s tistimi onstran Sueza. Pomorska pot je v primerjavi s severno evropskimi pristanišči več kot 2000 navtičnih milj krajša, pot do glavnih srednjeevropskih trgovskih središč pa je v povprečju za 500 km krajša (Petrinja, 1999).

Avstrija, Madžarska, Slovaška in Češka nimajo morja, kar je še dodaten faktor naših možnosti. Vprašanje pa je, ali te možnosti znamo tudi izkoristiti. Seveda pa se moramo zavedati, da pristaniška dejavnost vpliva na razvoj ostalega gospodarstva.

Pri tem nas zanima eksternalni učinek, kako se en tolar, ki ga Luka zasluži s svojo dejavnostjo, multiplicira pri drugih udeležencih, ki so direktno ali indirektno povezani s pristaniško dejavnostjo (PRINZ Inštitut 2000).

To je izredno komplicirano in nevhvaležno delo, ker se posrednih učinkov ne da realno vrednotiti tudi zaradi tega, ker so podatki poslovna skrivnost. Lahko pa se identificira udeležence, za dostopne podatke pa se izračuna ali oceni učinke.

Predmet proučevanja v moji nalogi bo predvsem razvoj koprskega pristanišča in njegova povezava z notranjostjo Slovenije.

Izkušnje iz preteklosti nam kažejo, da smo se Slovenci znali dokaj hitro odzvati na spremenjene trende v Evropi in v svetu. Prašniker Alojzij (Praschniker), roj. 13.5.1821 na Izlakah pri Zagorju, umrl 14.1.1889 v Mekinjah pri Kamniku, je gradil visoke stavbe na progi Brenner – Bozen, delavnice južne železnice v Mariboru, progo Celovec – Beljak, Bruck – Leoben, Znajm – Iglava, Gradec – Feldbach, Innsbruck – Talfs, Olten – Satemthurn v Švici in progo Nagyvara – Belenges – Vastok na Ogrskem. Njegov najmlajši sin, ing. Alojzij, roj. 18.4.1857 v Mekinjah pri Kamniku, umrl 12.4.1938 na Dunaju, je bil nazadnje obratni ravnatelj južne železnice na Dunaju (Slovenski biografski leksikon – dr. Polc, 7. zvezek).

To dokazuje, da smo v preteklosti znali izkoristiti dane možnosti in da smo bili zmožni graditi infrastrukturo v tedanji Avstroogrski, ki je bila v tedanjem času v gospodarskem smislu nekakšna miniaturna oblika EU. Danes, v 21.stoletju, ob vstopu Slovenije v EU, pa se poraja vprašanje, ali smo zmožni izkoristiti dane možnosti. Trinajst let po tistem, ko je stekla prva proga na svetu, smo pričeli graditi tudi pri nas. Petintrideset let po tistem, ko je prvi človek stopil na Luno, pa se še pogovarjamo, ali bi zgradili drugi tir od Kopra do Divače in od Maribora do Šentilja.

Oblikovanje soglasja je sestavni del vsakega učinkovitega strateškega usmerjanja gospodarstva. Primerjalne študije nam kažejo, da je bila v vsaki hitro rastoči državi vzpostavljena koalicija za hitro rast in razvoj (Jaklič, 2002).

Rast se je pojavila, ko je zaradi sprememb v notranjih in mednarodnih pogojih prišlo do novih oblik sodelovanja v družbi. Poudariti je potrebno, da je evolucija pri nas v določeni meri v nasprotju z dosedanja gospodarsko zgodovino Slovenije. Če bo slovenski institucionalni okvir postavljen tako, da bo omogočal lahek in postopen prehod iz neuradne v poluradno in nato v uradno ekonomijo, bomo lahko spremljali razvoj dinamičnih industrijskih okrožij tudi pri nas. Ta pa je v bistvu tisto, kar govori uradna politika o razvoju regij (Jaklič, 2002).

Če želimo govoriti o razvoju regij v Sloveniji in če želimo napredek regije Slovenije v sodobni Evropi, moramo ustvariti za to primerno okolje. Na splošno delimo poslovno okolje na zunanje in notranje. Zunanje okolje delimo na širše zunanje okolje in na okolje delovanja podjetja. Podjetje je pri tem mišljeno kot podjem – public undertaking – kot na trajno ponavljajoče se poslovne aktivnosti (Bohinc, Bratina, Pivka, 1999), ki so še kako pomembne v javnem pravu in položaju javnih podjetij. Dr. Marko Jaklič v svoji knjigi Poslovno okolje podjetja postavlja osnovni temi oz. hipotezi (citiram):

- 1. Managerji ne morejo uspešno poslovati, če so v sporu z okoljem, oz. če ne razumejo in niso odgovorni do okolja (notranjega in zunanjega), v katerem poslujejo.*
- 2. Gospodarski in širši družbeni razvoj je možen le tedaj, če je v družbi doseženo neko osnovno soglasje o najbolj bistvenih točkah razvoja in ko med subjekti razvoja poteka ustrezen spodbujevalno usmerjevalni informacijski tok.*

Na podlagi teh hipotez temelji moje proučevanje v uvodu navedene teme, ki je samo ena od mnogih še ne izkoriščenih priložnosti, ki se nam zaradi naravne danosti ponuja sama od sebe. To pa ni edini razlog, drugi, še pomembnejši je ta, da navedena tema spada v eno od sestavin okolja vsakega gospodarskega subjekta pri nas, še več, pomaga nam, da bi se lažje umestili v prostor, kjer živimo. Na navedeno temo moramo gledati širše, saj nam lahko da koristi na dolgi rok, pa ne samo v panogi ampak v gospodarstvu in deželi nasploh.

Uvodoma sta postavljeni hipotezi, na podlagi katerih temelji študija. Konkretiziral bi s tem, da bi poizkušal pojasniti:

- a. Očitno gre za spor z okoljem ali z nerazumevanjem okolja in s tem povezane odgovornosti akterjev, ki jih ne gre razumeti le ožje, ampak širše, saj ne more, npr. Luka Koper prevzeti odgovornost za razvoj celotnega gospodarstva in regij.
- b. Doseženo bi moralo biti neko osnovno soglasje o bistvenih točkah razvoja v Sloveniji in navedena tema ne bi smela biti domena nekega ozkega pozicijskega ali opozicijskega političnega lobija.

V ekonomski teoriji poznamo številne pristope in proučevanja dogajanja v gospodarstvu. Izpostavil bi predvsem induktivno in deduktivno metodo. Sam se nagibam bolj k metodi dedukcije, saj najširše vzeto pojmovanje splošnega pojasnjuje posamezno oz. posamične probleme, kljub vsemu pa se mi zdi najprimerneje, da se držim pristopa nove politične ekonomije.

Pomen ekonomske teorije je lepo pojasnil Keynes leta 1936, ko je zapisal:... »ideje ekonomistov in političnih filozofov tako tedaj, ko imajo prav, kot tedaj, ko se motijo, so bolj vplivne, kot se v splošnem misli. V resnici te ideje vodijo svet. Praktični ljudje, ki mislijo, da na nje ti intelektualni vplivi ne vplivajo, so ponavadi sužnji kakšnega pokojnega ekonomista« (Jaklič, 2002).

Razlogi za izbiro nove politične ekonomije so v tem, ker ta dojema ekonomsko znanost kot »mehko« znanost in ker ni polarizirana niti na marginalistično niti na keynezijansko niti na kakšne druge »revolucije«, temveč kritično proučuje ekonomsko teorijo. Pri tem dopušča neravnotežja in nesorazmerja, proučuje tudi odnose med posameznimi interesnimi skupinami, je zgodovinska in gradi na spoznanjih institucionalne ekonomije (Jaklič, 2002).

Ekonomija, predstavljena kot čista znanost tržnih sil, je zanemarila proučevanje institucij, ki so prav tako del tržnega sistema. Na ta način je prispevala k temu, da so se reformirali gospodarski segmenti ne pa tudi institucije (Jaklič, 2002).

Pomemben del vsakega političnega in ekonomskega sistema so vlade. Zato je pomembno proučevanje organiziranosti družbe, pri čemer ni nepomemben dejavnik učinkovitosti javnih institucij, saj je osnova ekonomskega razmišljanja odnos med ljudmi oziroma med interesnimi skupinami.

1.1 POSTAVITEV PROBLEMA

Pomorstvo in promet na sploh je ena najpomembnejših, če ne najpomembnejša gospodarska dejavnost. Za pomorsko usmerjene države je bilo morje vedno vir blagostanja ter gonilo napredka, saj predstavlja infrastrukturo, katero ni potrebno graditi in posebej vzdrževati. Zgraditi je potrebno le začetne in končne točke, to je pristanišča. Osnovno vprašanje, ki je venomer prisotno, je ali in koliko pristaniška dejavnost vpliva na razvoj ostalega gospodarstva (PRINZ Inštitut, 2000).

Poleg tega osnovnega vprašanja pa moramo odgovoriti tudi na vprašanje, ali je samo pristanišče dovolj. Z gotovostjo lahko trdimo, da ni, saj ga je potrebno povezati z notranjostjo države. Če pa ta povezava že obstoja, potem se je potrebno vprašati, ali je ta povezava dovolj močna v verigi ali pa predstavlja »najšibkejši člen«. Če vemo, da je bila proga Prešnica – Koper projektirana za 2,5 mio ton tovora letno, v tovornem pristanišču Koper pa je zabeležen v letu 2001 pretovor v višini 9.350.000 ton in se načrtuje v letu 2015 pretovor v višini 16.500.000 ton, potem lahko z gotovostjo trdimo, da lahko govorimo o »najšibkejšem členu«.

1.2 POSTAVITEV CILJA

Poleg odgovora v prejšnji točki bi želel odgovoriti na vprašanje, kako in koliko vpliva dejavnost pristanišča na druge udeležence v transportni verigi. Ugotoviti želimo, kako se multiplicira 1 tolar, ki ga Luka Koper zasluži s svojo dejavnostjo, pri drugih udeležencih, ki so direktno ali indirektno povezani s pristaniško dejavnostjo.

Posrednih učinkov se ne da realno ovrednotiti spričo dejstva, da so vsi podatki poslovna skrivnost, da pa se udeležence v verigi identificirati ter za podatke, ki so dostopni, to izračunati. Kljub vsemu pa se določene podatke da oceniti.

Bolj pomembno se mi zdi, da se zavemo danih možnosti in da pokažemo, da smo jih zmožni izkoristiti in se hkrati zavedati neumnosti, če jih ne bi izkoristili.

2. DRUŽBENA ORGANIZACIJA, POLITIKA TER GOSPODARSTVO

Zakaj so organizacije sploh pomembne?

Če bi dali površen odgovor, bi rekli, da zato, ker delovno aktivno prebivalstvo preživi eno tretjino dneva v organizacijah kot so podjetja, ustanove, zavodi itd. Tudi otroci in mladina – torej še neaktivno prebivalstvo – preživijo eno tretjino dneva v izobraževalnih organizacijah, še več časa pa preživijo v ustreznih organizacijah bolni in ostareli. Le majhen del populacije ne preživi dneva v kakršnikoli organizaciji. Iz navedenega razloga se je znanost organizirano lotila proučevanja organizacij že na začetku dvajsetega stoletja.

Klasična teorija organizacij bazira na dveh glavnih smereh in sicer:

1. Smer, ki izhaja iz del Tayler-ja (Frederick W. Taylor), je koncentrirana na osnovne fizične aktivnosti, ki so karakteristične za proizvodnjo oziroma poučevanje metod dela v nekem časovnem obdobju.
2. Smer, ki sta jo začrtala Gulick in Urwick, pa se je osredotočila na reševanje velikih organizacijskih problemov, ki vključujejo delitev dela po sektorjih znotraj posamezne organizacije v smislu reševanja teh problemov s pomočjo koordinacije.

V knjigi »Organizations« ali »Teorija o organizacijah« avtorja James G. March in Herbert A. Simon opisujeta literaturo o organizacijah oziroma organizaciji od tistih teorij, kjer so zaposlenega smatrali kot instrument oziroma fiziološki avtomat, pa do tistih časov, ko je glavna skrb namenjena motivaciji oziroma čutnem obnašanju človeka, do tistih faz, ko se govori o smiselnih (kognitivnih) procesih. Avtorja izpostavljata štiri metodološka vprašanja, ki se pojavljajo ob raziskovanju obnašanja v organizacijah:

1. Vprašanje identifikacije – gre za preverjanje teoretičnih modelov, proučevanih s pomočjo izkustvenih podatkov (March, Simon, 1958). Avtorja ugotavljata, da določeni modeli, ki veljajo za teorijo organizacij, niso dovolj identificirani.
2. Vprašanje izvajanja programa, ki ga uporablja organizacijska enota na osnovi obnašanja njenih članov (observation).

3. Vprašanje izvajanja zaključkov v zvezi s prisotnostjo oziroma odsotnostjo vplivov, ki obstajajo med člani organizacije. S tem vprašanjem so se ukvarjali March, Simon in Dahl v letih od 1953 do 1957.
4. Vprašanje statusa proučevanja okolja na splošno in posamičnega proučevanja slučajev obnašanja posebno v organizacijah.

V bistvu sta se avtorja v točkah 2, 3 in 4 srečala s problematiko notranjega in zunanjega okolja v organizacijah oziroma podjetjih, kar je pravzaprav osnova naše naloge.

V splošnem je v svetu toliko družbeno-poslovnih sistemov, kot je držav. Na splošno pa delimo kapitalizem na ameriškega oz. anglosaškega, kjer prevladuje model lastništva, in kontinentalno evropskega ter japonskega, kjer prevladuje model interesnih skupin. Vse bolj jasno je, da konkurenčna bitka v prihodnje ne bo potekala le med različnimi podjetji, temveč tudi med različnimi kapitalizmi oz. med različnimi rešitvami družbene organiziranosti (Jaklič, 2002). Naš namen v tej nalogi ni spuščati se v podrobnosti tega poglavja, ampak opozoriti na to, kako zelo je to področje pomembno v povezavi z gospodarstvom. Mnogi avtorji celo menijo, da bo v prihodnosti ravno sposobnost organiziranja družbe za doseganje ekonomskih in širše družbenih ciljev tista determinanta, ki bo v največji meri vplivala na konkurenčno sposobnost podjetij iz posameznih oz. različnih družbenih okolij.

Bastiat, francoski ekonomist, ki je deloval v 19. stoletju, je zapisal, da imajo vsi ukrepi gospodarske politike vidne in nevidne učinke ter je opozoril, da ekonomski amaterji prepogosto zagrešijo napake v sklepanju, ker se osredotočijo samo na vidne učinke, zanemarijo pa nevidne.

V naših razmerah je lep primer asimetrije med vidnimi in nevidnimi stroški ali učinki zadolževanje proračuna doma, čeprav so domača posojila dražja od posojil tujih bank. Koristi, ki jih pri tem dobijo domače banke, so dobro vidne – glavnica kot obresti ostanejo doma, nastali družbeni stroški, predvsem mrtva izguba, ki nastaja zaradi večjega davčnega bremena, so pogosto nevidni, vsekakor pa presegajo koristi, ki jih dobijo domače banke. Pri tem gre za klasičen primer izrabe asimetrije vidnosti in nevidnosti družbenih stroškov in koristi v zasebne namene (Mrkaič, 2004).

Že Howley (1950) je trdil, da so organizacije vezane na okolje. Za pridobitev resursov morajo organizacije vplivati na družbeno okolje in obratno. Organizacija lahko preživi le, če se uskladi z okoljem, seveda v primeru, če je notranje urejena (Pfeffer, Salancik, 2003).

Pfeffer in Salancik trdita, da je vloga managementa v tem, da daje občutek, da obvlada organizacijo. Management pa lahko spremeni ali prilagodi družbeni kontekst okolja ali pa prilagodi poslovanje okolju. Obe varianti zahtevata razumevanje družbenega konteksta in delovanja podjetja v tem. Delovanje v tej smeri zahteva visoko stopnjo znanja in inteligence. Po mnenju obeh avtorjev ni nobena umetnost sprejemati odločitve, vendar le tisti z veliko stopnjo znanja zna sprejeti prave.

Za naše proučevanje pa je potrebno vsaj v grobem poznati razmere v Sloveniji. Ta del lahko razdelimo v obdobje pred drugo svetovno vojno in po njej.

2.1 OBDOBJE PRED DRUGO SVETOVNO VOJNO

Majhne kmetije so značilnost slovenske družbene strukture, kar je zelo pomembno pri razumevanju slovenskega gospodarskega razvoja. Kmetje so se osvobodili tlačanstva leta 1848, vendar so morali plačevati bivšim lastnikom visoko odškodnino za prejeta posest. Kmetje so se morali tako zadolževati pri novoustanovljenih hranilnicah in bankah pa tudi pri veleposestnikih. Ravno v istem času, ko so se kmetje osvobajali tlačanstva, pa je potekala po našem ozemlju gradnja južne železnice (več o tem v nadaljevanju), ki je bila temelj, da se je v glavnem takrat začela razvijati tudi industrija. Kmetje so bili obremenjeni s krediti, pa tudi z davki, kajti Avstroogrška država ni bila prav nič prizanesljiva z davki. Kmetje so se zaposlovali v rudnikih, železarnah, gradbenih podjetjih, da so lahko preživel. Tak način preživetja pa je vplival na to, da se je zaradi tega institucionalizirala »siva ekonomija«. Lastniki večine podjetij v Sloveniji so bili do konca prve svetovne vojne, to je do leta 1918, nemško govoreči tujci. Zaradi tega se ni razvil lasten način razvoja, ampak se je razvoj industrijske discipline in delovnih odnosov vezal na odnose s tujci. Po letu 1918, ko je razpadla Avstroogrška in nastala najprej Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev, kasneje pa Jugoslavija, je industrializacija krenila v Sloveniji s hitrejšim tempom.

Tuji lastniki so se sprva počutili dokaj nelagodno, potem pa so se dokaj hitro vživeli v nove razmere. Cene kmetijskih pridelkov so v tistem času padle, zato je bilo veliko kmetov pripravljenih za sorazmerno nizko plačo delati v tovarnah. Slovenska industrija je v tistem času izgubila vlogo dobavitelja surovin in polizdelkov za avstroogrski prostor, postala pa je dobavitelj za Jugoslavijo. Prisotnost Nemcev kot lastnikov, managerjev in inženirjev pa je pomenila dodatno konkurenčno prednost. Kot tujci so v tistem času prednjačili Nemci, Avstrijci, Italijani, pridružilo pa se jim je tudi nekaj Čehov. Da je industrializacija v tistem času res naraščala, priča podatek, da je bilo leta 1918 v Sloveniji 275 tovarn, leta 1939 pa že 523. Po prvi svetovni vojni je »Slovenija« izgubila kar nekaj ozemlja (pravno jih je izgubila sicer Avstroogrška, a vendar so tam živeli Slovenci) – na Primorskem, v Istri, na Koroškem.

2.2 OBDOBJE PO DRUGI SVETOVNI VOJNI – OBDOBJE SOCIALIZMA

V letu 1941 so z nemško, italijansko in madžarsko okupacijo predvsem nemški lastniki pridobili na samozavesti in se priključili nacističnemu režimu (simpatizerji pa so se že nekaj let pred 2. svetovno vojno povezali v Kulturbund), delavci in kmetje pa so se v veliki večini pridružili Osvobodilni fronti in partizanski vojski. Po porazu Nemčije leta 1945 partizanom ni bilo težko uvideti, kako morajo ravnati, da dobijo lokalno podporo in legitimnost ter tako vzpostaviti avtoriteto. Nastala so podjetja, ki so bila v bistvu kolektivne združbe za zagotavljanje plač. Geslo »tovarne delavcem« ni zahtevalo toliko sprememb v osebnih identitetah posameznikov, kot je npr. v Zahodnem Jutlandu na Danskem in »tretji Italiji«, kjer se je kmetijstvo preobrazilo v bistvu v »agroindustrijo«, obrt in podjetništvo, kar je pripeljalo do dobrih poslovnežev. V povojni Jugoslaviji sicer ni nastal socializem sovjetskega tipa, delno tudi zaradi spora Tito – Stalin, je pa nastal socializem s samoupravljanjem, s tendenco partizanskega vodenja in politike alokacije proizvodnih aktivnosti v obliki igre »jaz tebi – ti meni«.

Po napredku in industrializaciji je bila Slovenija od vseh jugoslovanskih republik na prvem mestu. To gre pripisati v glavnem industrijski tradiciji, delovnim navadam, pa tudi nekaterim kulturnim vrednotam. V tem obdobju se je »siva ekonomija« še bolj razmahnila. Osnovni znak integracije v neko lokalno skupnost sta bila »hiša in vrt«.

Za izjemno dobro definicijo tega obdobja velja naslednja ugotovitev: »Lahko bi rekli, da v »tretji Italiji« in zahodnem Jutlandu zasebna podjetja uporabljajo družbeni kapital svojih lokalnih skupnosti za doseganje takšne stopnje razvoja, kakršne brez tega ne bi bile mogoče. V Sloveniji pa nasprotno lokalne skupnosti uporabljajo sredstva svojih podjetij za povečevanje vzajemnosti v sivi ekonomiji, kar zmanjšuje rast kapitalnih investicij« (Jaklič, 2002).

Po letu 1991, ko se je Slovenija osamosvojila, je napočil čas tranzicije. Edino mogoča politična opcija je bila ohraniti oz. vnesti stabilne ekonomske razmere in nadaljevati privatizacijo. Pobožna želja je bila, da bi se izognili »divji privatizaciji«, zato je bila prednost dana zakonu, ki naj bi omejeval moč managerjev. Sprejet je bil zakon po konceptu decentralizirane privatizacije in razpršenega lastništva. Zgodilo pa se je drugače, saj so managerji organizirali različne koalicije in zadržali nadzor v svojih rokah. V nekaterih podjetjih to ni bilo mogoče, zato so poskrbeli PID-i, ti so tja postavljali svoje ljudi ali pa izkušene managerje »učili« sodobnega podjetništva. V bistvu so pa oblikovali podobne poslovne skupine, kakor po drugi svetovni vojni skupine partizanov, pač po principu »važno, da je naš«.

Iz trditev, ki so na kratko navedene v tem poglavju, izhaja, da Slovenija nikoli ni v celoti izkoristila svojih priložnosti in iz tega vidika se nam ne obeta nič dobrega.

1.5.2004 je Slovenija postala polnopravna članica EU. Evropa postaja čedalje bolj povezana in mnogi vidijo Evropo tudi kot Evropo regij. Pri sami regionalizaciji ne bi smeli pretiravati. Zavedati se moramo, da smo majhna država, pa imamo več občin in županov kot jih imajo velemesta v svetu z nekajkrat večjim številom prebivalcev. Pri tej problematiki bi se morali strinjati z mislijo takratnega predsednika vlade in predsednika LDS mag. Toneta Ropa, ko je dne 12.5.2004 v Mariboru na vprašanje, kdaj in kakšna bo regionalizacija, odgovoril, da bomo razvojne regije prav gotovo dobili. Koliko jih bo, pa je potrebno še dobro premisliti. Po njegovem ni problem, če jih je štirinajst, kot predlagajo nekateri, a le v primeru, če bi bila taka rešitev racionalnejša in cenejša od drugih in če bi bolj sledila skupnim in splošnim kot zasebnim interesom (Kores – Jacks, 2004). Pri teh odločitvah moramo resnično ohraniti trezno glavo, razmišljati pa tudi ne v nedogled, kajti nepristranski evropski

opazovalec bi eventuelno lahko ocenil, da bi bilo najbolje tako kot nekoč imeti tri regije s sedežem v Ljubljani, Gradcu in Trstu...

Scenarijev prihodnjega (lokalnega) gospodarskega razvoja je več. Če bi bil slovenski institucionalni okvir postavljen tako, da bo omogočal lahek in postopen prehod iz neuradne v poluradno in nato v uradno ekonomijo, bomo lahko opazovali razvoj dinamičnih industrijskih okrožij (Jaklič, 2002).

Pri uresničevanju gornjih teženj je izredno pomembno oblikovanje soglasja kot strateškega usmerjanja gospodarstva.

2.3 TRAJNOSTNI RAZVOJ IN SOGLASJE

V prejšnji točki sem omenil, da je za razvoj izredno pomembno oblikovanje soglasja. Ker je to soglasje nekakšna rdeča nit tega dela, mu je potrebno posvetiti vsaj malo pozornosti.

Oblikovanje soglasja povezujemo s trajnostnim razvojem. Dr. Marko Jaklič v članku *Najbolj (družbeno) neodgovorni so izgubarji* (Finance, 22.11.2004) navaja: »Vse več je v svetu podjetij, ki namesto navadnih letnih poročil predstavijo poročila o trajnostnem razvoju (sustainability reports)«. V njih poleg ekonomskih elementov predstavijo še odnos do naravnega in družbenega okolja. Podjetja vse bolj sledijo načelu 3 P (posameznik, planet, profit). V Franciji so npr. sprejeli zakonodajo, po kateri morajo vsa podjetja od leta 2003 dalje pripravljati letna poročila o trajnostnem razvoju. V Sloveniji se s projektom trajnostnega razvoja ukvarja delovna skupina v sestavi: dr. Lojze Sočan, dr. Pavle Gmeiner, dr. Maja Bučar, mag. Peter Medica, Klavdij Korenika in dr. Peter Tanzig. Svoje ugotovitve je objavila v delovnih poročilih in sicer septembra 2002, julija 2003 in septembra 2004, naslednje številke pa so še v delu oz. raziskavah. Projekt nosi naslov Simulacija trajnostnega razvoja in poizkuša ovrednotiti sinergijo vpliva celovito tehnološko – okoljskega, ekonomskega in družbenega okolja na uspešen razvoj (dohitevanje – prehitevanje), simulirati rezultate medsebojnih povezav in vplivov med razvojnim okoljem in razvojnimi dosežki ter tako nakazati oz. napovedovati razvojne spremembe. Cilj je izoblikovati ustrezno okolje za uspešnejše upravljanje družbe in vodenje gospodarstva (governance) na evropskem

prostorju. Sam projekt temelji na ugotovitvi, da obstoječa tehnološka, ekonomska in drubena ureditev odprtosti in konkurenčnosti ni skladna z razvojnimi interesi večjega dela čoveštva. Vodja projekta, dr. Lojze Sočan, je to idejo uspešno predstavil na seji »Bruxels Chapter« Rimskega kluba v Bruslju dne 13.5.2002. Sam projekt ima izreden pomen za Slovenijo, saj so njena prizadevanja usmerjena v razvojno dohitevanje oz. prehitevanje najbolj razvitih. Menim pa, so prizadevanja naših politkov za ta cilj večkrat samo verbalna, ne pa tudi dejanska.

Dosedanja prizadevanja Slovenije so bila usmerjena v prednostno sledenje navodilom EU za prilagajanje sistema makroekonomskega okolja normam notranjega trga EU, kar je pripomoglo, da je Slovenija postala polnopravna članica EU. Vendar to ni dovolj, prizadevati si mora za razvojno dohitevanje in prehitevanje ali držati se preprostega reka, da kdor ne napreduje, nazaduje, ker ga drugi prehitijo.

Če se na kratko vrnem k omenjeni študiji, ki jo pripravlja delovna skupina, vidimo, da so države razdelili po pomenu in sicer v države konsenza, države blaginje ter ostale države, ki so jih razdelili takole:

Države konsenza:

- Avstrija
- Irska
- Švica
- Nizozemska
- Danska
- Norveška
- Finska
- Švedska

Države blaginje:

- Belgija
- Nemčija
- Francija
- Velika Britanija

Južnoevropske države:

- Španija
- Grčija
- Italija
- Portugalska

Srednje in vzhodnoevropske države:

- Češka republika
- Estonija
- Madžarska
- Poljska
- Slovenija
- Slovaška

Azijski tigri:

- Kitajska
- Hong Kong
- Koreja
- Malezija
- Singapur

Manj razvite države plus:

- Argentina
- Brazilija
- Mehika
- Turčija
- Južna Afrika

Manj razvite države minus:

- Kolumbija
- Indonezija
- Indija
- Filipini
- Venezuela

Združene države Amerike

Rusija

Dr. Lojze Sočan in mag. Pavle Medica v poročilu št. 2 – Simulacija trajnostnega razvoja omenjata na str. 79: Soglasje družbenih partnerjev o temeljnih razvojnih vprašanjih je osnova za oblikovanje osnovnih strateških ciljev države, da le-te v podporo razvojnih partnerjev zmorejo ustrezna prizadevanja. Ta se kažejo v obliki varčevanja in krepitev lastnih potencialov in v podpori temeljnim reformam, s katerimi je mogoče nenehno zmanjševati stroške, povečati racionalnost in učinkovitost ter razvojno varnost celotne države pri vstopanju v globalno informacijsko družbo. Demokratične družbe z visoko ravnijo konsenza so tako sposobne uvajati učinkovito institucionalno infrastrukturo in uveljavljati nove razvojne paradigme, kot so zaposljivost celotnega prebivalstva države, preglednost poslovanja na vseh ravneh, dostojanstva človeka. S tem države konsenza vse jasneje dokazujejo pot od vse bolj preživelega in antagonističnega lastninskega kapitalizma v gospodarstvo in »družbo znanja«.

Iz gornje ugotovitve izhaja, da države konsenza po uspehu bistveno odstopajo od vseh drugih držav. Raziskava kaže, da tem državam sledijo »azijski tigri«, šele nato sledijo države blaginje. Sama raziskava navaja rezultate analize sedmih skupin različno razvitih držav ter na osnovi 56 izvirnih, 24 skupinskih in štirih področij razvojnih kazalcev ugotavlja, da morajo Slovenija in države CEB (srednje Evrope in Baltika) takoj in v temelju spremeniti svoje dosedanje upravljanje in vodenje gospodarstva (po OECD – governance), če hočejo v obdobju ene do dveh generacij doseči visoko razvitost. Pri tem so nam dežele konsenza lahko za vzor, imamo jih celo v neposredni sosesčini.

Omenjeno področje je za nas zanimivo predvsem zaradi tega, ker zaradi takšnega ali drugačnega političnega delovanja pri nas ni konsenza. Do sedaj je bil konsenz dosežen samo enkrat in to ob plebiscitu o samostojnosti Slovenije leta 1990. Res smo sedaj samostojni, mednarodno priznani, polnopravni člani EU, vendar to še zdaleč ni dovolj.

Stroka in ne politika določa trajnostni razvoj (ki ga je mogoče doseči s soglasjem ali konsenzom) kot medsebojno povezanost in učinkovanje tehnoloških okoljskih, ekonomskih in socialnih dejavnikov v svetovnem razvoju.

Zavedati se moramo, da je temeljna naloga sodobne države razvijanje celovite infrastrukture (kamor sodi tudi materialna). Infrastruktura je zelo draga, vendar pa nujna, saj predstavlja temelj osnovnega okolja za razvoj sodobnega gospodarstva. Nobelovec J. Stiglitz med celovito infrastrukturo vključuje: znanje, razvijanje in prenos tehnologij, pretok kapitala, materialno infrastrukturo (ceste, železnice), okoljsko infrastrukturo ter socialno kohezijo (Sočan, 2004).

Orodje za izpeljavo teh ciljev nam je na voljo, saj je Slovenija ena redkih držav, ki je v svojo ustavo zapisala korporativistična načela. V političnem sistemu naj bi Državni svet predstavljal interese posameznih skupin. Demokratični korporativizem je značilen kot sistem družbene organiziranosti majhnih evropskih držav. Uporabljata ga tudi Avstrija in Švica, značilen pa je tudi za skandinavske države.

Značilnosti demokratičnega korporativizma so naslednje:

- ideologija socialnega partnerstva,
- sistem organiziranih (formalno in neformalno) interesnih skupin,
- prostovoljno usklajevanje konfliktnih ciljev.

2.4 POLITIKA IN INTERESNE SKUPINE

Pfeffer in Salancik gledata na organizacije kot na koalicije, ki se spreminjajo in usklajujejo z nosilci interesov (interesne skupine). Organizacije namreč trošijo družbene resurse, zato družba ocenjuje korist in legitimnost njihovih dejavnosti. Legitimnost je izražena s tem, da se organizacije zavzemajo za legitimne cilje.

Adam Smith – *The Wealth of Nations* iz leta 1776 je trdil, da bi bila večja blaginja dosežena le pri odprti konkurenci. V ZDA npr. se je država začela vmešavati v gospodarstvo iz strahu pred neomejeno konkurenco, le-to pa prej navedena avtorja označujeta kot obliko naravne selekcije, v kateri preživijo le firme, ki se prilagodijo okolju.

Poslovneži lahko na politične procese vplivajo na več načinov. Gre predvsem za lobiranje (prepričevanje politikov in javnih delavcev). Poznati je potrebno osnovne razlike med poslovnim in političnim svetom. Te so:

1. Cilj poslovnežev je produkcija dobrin in storitev za doseganje dobička. Cilj politike je razdelitev moči med različne skupine v družbi.
2. Poslovne odločitve naj bi bile racionalne in objektivne. Politične odločitve so večkrat ekonomsko neracionalne in emocionalne.
3. Najpomembnejših interesnih skupin v poslovnem svetu je manj in so večinoma lahko razpoznavne (delničarji, zaposleni, kupci, dobavitelji). V politiki je interesnih skupin več, so bolj različne in jih je včasih težko razpoznati (Jaklič, 2002).

Med glavne probleme lokalnih skupnosti oz. regij v povezavi z gospodarstvom bi lahko prišteli:

- Pospeševanje gospodarskega razvoja – je vsekakor eden temeljnih ciljev tako politike kot poslovnega sveta. Vendar lahko prehitel razvoj nekega podjetja

povzroči določene probleme v lokalnem okolju (npr. težave v prometu, onesnaževanje okolja, hrup). Zato je potrebno sodelovanje med interesnimi skupinami v lokalnem okolju.

- Izboljšanje kvalitete delovne sile – šolstvo, prešolanje delavcev, zaposlovanje invalidov – je prav gotovo cilj lokalne skupnosti.
- Izboljšanje kvalitete življenjskega okolja – podjetja morajo poskrbeti za rešitev ekoloških problemov – tako z vidika izdelka in storitve, kakor tudi z vidika okolja, kjer se taka proizvodnja oz. storitev izvaja. Na kvaliteto življenjskega okolja vpliva tudi zdravstveno varstvo, javni prevoz, urbanistično načrtovanje itd.
- Tehnična pomoč lokalnim vladam. V podjetjih je ponavadi dovolj tehničnega in managerskega znanja, ki čestokrat pride še kako prav lokalnim skupnostim in obratno – s takšno pomočjo si povratne informacije pridobi tudi podjetje, ker se seznanijo podrobneje z željami, potrebami in faktorji lokalnih skupnosti.
- Donacije in sponzorstva – so ena od najpogostejših oblik pomoči. Eden večjih problemov lokalnih skupnosti je zaprtje in/ali prestrukturiranje nekega podjetja. S tem postane ogroženo tudi delovanje takšne lokalne skupnosti.

Iz povedanega vidimo veliko soodvisnost v delovanju enih in drugih, zato je kvaliteta partnerstva zelo odvisna od tega, kako se politika in interesne skupine vključujejo v delovanje gospodarstva in obratno.

3. INTERESNE SKUPINE IN MANAGEMENT

Model interesnih skupin podjetja temelji na t.i. splošno-sistemski teoriji. Vsi živi organizmi (sistemi) vplivajo na ostale sisteme v svojem okolju in so od njih tudi odvisni. Ključ preživetja sistemov je v sposobnosti prilagoditve (Jaklič, 2002).

V glavnem ločimo primarne in sekundarne interesne skupine (Jaklič, 2002).

Primarne interesne skupine (narava interesov in moči)

| Interesna skupina (IS) | Narava interesa - IS si želi: | Narava moči - IS vpliva na podjetje z (s): |
|-------------------------------------|--|---|
| ZAPOSLENI | <ul style="list-style-type: none"> - stabilno zaposlenost - primerno plačilo - varno in prijetno delovno okolje | <ul style="list-style-type: none"> - pogajalsko močjo sindikata - stavkami in drugimi aktivnostmi - javnim mnenjem |
| LASTNIKI/ DELNIČARJI | <ul style="list-style-type: none"> - primerne dividende - rast vrednosti delnice oziroma podjetja | <ul style="list-style-type: none"> - -volilno pravico - nadzorom nad poslovanjem |
| KUPCI | <ul style="list-style-type: none"> - zadovoljiv nakup (kakovost, cena) | <ul style="list-style-type: none"> - nakupi pri konkurentih - bojkotiranjem |
| DOBAVITELJI | <ul style="list-style-type: none"> - kontinuirana naročila - pravočasna plačila - možnost razvoja | <ul style="list-style-type: none"> - nedobavljanjem naročenega - dobavljanjem konkurentom |
| KONKURENTI | <ul style="list-style-type: none"> - dobičkonosnost - pridobivanje tržnega deleža - rast celotne panoge | <ul style="list-style-type: none"> - tehnološkimi inovacijami (konkurenti morajo slediti) - nižjimi cenami |
| PRODAJALCI (na drobno in debelo) | <ul style="list-style-type: none"> - kakovostne proizvode s primerno ceno in ob pravem času | <ul style="list-style-type: none"> - nakupi pri drugih dobaviteljih - bojkotiranjem podjetij |
| POSOJILODAJALCI | <ul style="list-style-type: none"> - servisiranje posojil | <ul style="list-style-type: none"> - odpoklicem posojil - pravna potjo (prevzem lastnine) |

Sekundarne interesne skupine (narava interesov in moči)

| Interesna skupina (IS) | Narava interesa - IS si želi: | Narava moči - IS vpliva na podjetje z (s): |
|--|--|--|
| LOKALNE SKUPNOSTI | <ul style="list-style-type: none"> - zaposlitev lokalnega prebivalstva - zaščito okolja - razvoj lokalnega okolja | <ul style="list-style-type: none"> - nezaupanjem in nenaklonjenostjo - lobiranjem vlad (centralne in lokalnih) |
| DRUŽBENI AKTIVISTI | <ul style="list-style-type: none"> - opazovanje podjetij z namenom, da ugotovijo morebitne nelegalne in neetične aktivnosti | <ul style="list-style-type: none"> - pridobivanjem podpore s publiciranjem in javnim nastopanjem - lobiranjem vlad |
| MEDIJI | <ul style="list-style-type: none"> - opazovanje aktivnosti podjetij - informiranje javnosti | <ul style="list-style-type: none"> - publiciranjem in komentiranjem |
| POSLOVNO-INTERESNE SKUPINE (npr. Gospodarska zbornica) | <ul style="list-style-type: none"> - zagotavljanje informacij za boljše poslovanje | <ul style="list-style-type: none"> - podporo strokovnjakov - zagotavljanjem pravne in politične podpore |
| TUJE VLADE | <ul style="list-style-type: none"> - obdavčevanje - razvoj | <ul style="list-style-type: none"> - makroekonomsko politiko - mikroekonomsko politiko - -regulativo |
| DOMAČE VLADE | <ul style="list-style-type: none"> - obdavčevanje - razvoj | <ul style="list-style-type: none"> - makroekonomsko politiko - mikroekonomsko politiko - regulacijo |
| JAVNOST | <ul style="list-style-type: none"> - zaščita družbenih vrednot - zmanjšati tveganja - zagotoviti napredek za družbo | <ul style="list-style-type: none"> - (ne)podporo določenim aktivnostim - vpliv na vlado |

3.1 KONCEPT DRUŽBENO IN OKOLJSKO ODGOVORNEGA MANAGEMENTA

Družbena odgovornost managerja in podjetja pomeni odgovornost do interesnih skupin. Ta odgovornost izhaja iz njegove moči.

Moč podjetja je:

- ekonomska,
- politična,
- družbena, ki se deli v zunanjo (plačevanje davkov, zagotavljanje čistega zraka) in notranjo (podjetja kot družbena skupnost).

Družbeno odgovornost lahko ponazorimo tudi štiridimenzionalno v obliki piramide družbene odgovornosti (Jaklič, 2002).

Piramida družbene odgovornosti podjetja



Model družbene odgovornosti podjetja

| <i>Vrsta odgovornosti</i> | <i>Pričakovanja družbe</i> | <i>Primeri</i> |
|---------------------------------|----------------------------|---|
| FILANTROPSKA ODGOVORNOST | Zaželeno | Prostovoljne aktivnosti Donatorstvo Sponsorstvo Programi, ki podpirajo (lokalno) skupnost |
| ETIČNA ODGOVORNOST | Pričakovano | Izogibanje dvomljivih dejavnosti Sprejemanje zakonov kot minimuma zahtev Sprejemanje etičnih načel v poslovnem svetu |
| ZAKONSKA ODGOVORNOST | Zahtevano | Podrejanje vsem zakonom Okoljevarstveni zakoni Zakoni za zaščito potrošnika Tehnični predpisi Zakoni o enakopravnosti spolov na delovnem mestu Izpolnjevanje pogodbenih obveznosti |
| EKONOMSKA ODGOVORNOST | Zahtevano | Dobičkonosnost Maksimizacija vrednosti prodaje Minimizacija stroškov Premišljene strateške odločitve Povečevanje vrednosti podjetja |

3.2 PROBLEMI NARAVNEGA OKOLJA IN EKOLOGIJE

Za lažje razumevanje osrednje problematike v moji nalogi nas v tem poglavju zanimajo v grobem okoljski problemi.

Tehnološki in družbeni razvoj v zadnjih sto letih, predvsem pa v 20. stoletju je pripeljal do kritičnega onesnaževanja in ekoloških problemov. Glavni faktorji so predvsem:

- industrijska revolucija – ta je glavni razlog za pričetek prekomernega onesnaževanja,
- življenjski standard – v sedanji civilizaciji si je težko ali skoraj nemogoče predstavljati, da bi imeli na razpolago manj dobrin, vsak dan si jih želimo več,
- rast prebivalstva – na eni strani živimo dlje, na drugi strani pa je ravno v nerazvitih deželah eksplozija naravnega prirastka prebivalcev. Oboje prav tako negativno vpliva na ekološko ravnovesje.

Na drugi strani pa se je ravno zaradi povečanega življenjskega standarda, ki omogoča ljudem več prostega časa, pojavil protielement, kar pomeni, da se družbene vrednote spreminjajo. To vpliva na bolj pozitiven odnos do naravnega okolja. Tako trendi naravnega okolja vse bolj vplivajo na ekonomske trende.

Probleme naravnega okolja lahko v glavnem razdelimo na tri skupine in sicer:

1. Globalni problemi naravnega okolja

Med njih uvrščamo:

- klimatske spremembe, ki so posledica povečane koncentracije CO₂ v atmosferi, ki zadržuje toploto na zemlji. Zaradi tega je povečana rast globalne povprečne temperature, kar povzroča topljenje ledenikov in dvig gladine morja. Posledice tega so lahko katastrofalne. Zaradi učinka toplogrednih vplivov so že sprejeti nekateri ukrepi, kot npr. Kyotski sporazum, katerega podpisnica je tudi Slovenija.
- Tanjšanje stratosferskega ozona, ki odbija UV sevanje in tako varuje življenje na zemlji. Tanjšanje stratosferskega ozona je posledica fluorkarbonatov, halona in dušikovega oksida.

- Rastoča svetovna populacija – danes živi na svetu okoli šest milijard ljudi. Vsak potrošnik (resnici na ljubo je potrebno reči, da skoraj 4/5 ljudi živi v deželah v razvoju) porabi določeno količino neobnovljivih virov. To povzroča škodljivo predelavo hrane, sekanje gozdov, itd.

2. Regionalni problemi naravnega okolja:

- onesnaženost zraka in kisli dež. Najbolj negativni vplivi so posledica povečane koncentracije ogljikovega dioksida, dima, lebdečih delcev, dušikovih oksidov, ozona in hlapnih ogljikovodikov v zraku. V bistvu vpliva to na vse žive organizme.
- Uničevanje ekosistema – v zadnjih desetletjih je bilo uničenega skoraj polovico tropskega pragozda. Kot vemo, rastline odstranjujejo CO₂ iz zraka, vemo pa, da predstavljajo pragozdovi pljuča našega planeta.

3. Lokalni problemi naravnega okolja:

- komunalni odpadki. V smeteh vse bolj prevladuje embalaža, plastika in papir. Smeti je možno odlagati ali sežigati, vedno bolj se pojavlja tudi sortiranje odpadkov.
- Strupene kemikalije. V svetu je na podlagi ocene v komercialni uporabi nad 100.000 različnih sintetičnih kemikalij. Mnoge izmed njih so zelo strupene in jih je potrebno uničevati ali pa v sami proizvodnji nadomeščati z drugimi surovinami.

Vsi navedeni faktorji vplivajo ne samo na poslabšanje kvalitete življenja, temveč dolgoročno celo na izumrtje bodoče civilizacije. Zaradi tega okoljevarstveni duh prodira v vse pore družbenega življenja in postaja sestavni del politik tako držav kot podjetij. V EU se vgrajuje ekološke kriterije v industrijsko politiko, vse manj pa v predpise, prepovedi in dovoljenja.

4. MAKROEKONOMSKO OKOLJE

Za pravilno razumevanje našega problema je potrebno spregovoriti nekaj besed o makroekonomskem okolju. Le-tega morajo v podjetjih spremljati tako v smislu elementov splošne ekonomske aktivnosti kot tudi makroekonomske politike. To ni le pomembno za managerje v podjetjih, po mojem je pomembno tudi za politike, predvsem pa za poslance v Državnem zboru, ki imajo često v rokah ključ pri sprejemanju pomembnih, včasih celo usodnih odločitev v našem življenju.

Makroekonomska politika je raznolika, vključuje pa tudi številne omejitve, ki so še posebej značilne za majhne države v smislu samostojnosti vodenja te politike.

Osnovni makroekonomski agregati so:

- Bruto domači proizvod (BDP), ki je vsota vrednosti končnih proizvodov in storitev, proizvedenih v nekem gospodarstvu v obdobju enega leta. BDP na prebivalca je eden najpomembnejših kriterijev mednarodnih primerjav gospodarske razvitosti.
- Zaposlenost je povezana predvsem s stopnjami rasti BDP, vendar ni nujno premo sorazmerna. Tu je predvsem pomemben tehnološki razvoj, ki vpliva na rast produktivnosti v tem smislu, da se vse več proizvodov proizvede s čim manj dela oz. ljudmi.
- Splošna raven cen. Pri načrtovanju proizvodnje in pri investicijah je izredno pomembno čim bolj realno napovedovanje gibanja cen. Sem spada tudi gibanje menjalnega tečaja.

Poleg teh osnovnih agregatov lahko spremljamo tudi druge kazalce, kot so npr. produktivnost, prodaja trajnih potrošnih dobrin, porast ali upad naročil podjetjem, rast zalog v gospodarstvu, zunanjetrgovinska bilanca, proračunski primanjkljaj ali presežek itd.

Država mora pri vodenju makroekonomske politike zagotavljati ekonomsko stabilnost, gospodarsko rast in blagostanje.

4.1 CILJI MAKROEKONOMSKE POLITIKE

Cilji makroekonomske politike so:

- zagotavljanje nizke rasti cen,
- spodbujanje investicij,
- uravnavanje menjalnega tečaja,
- vodenje fiskalne politike,
- zmanjševanje nezaposlenosti,
- ublažitev zunanjih šokov.

4.1.1 Zagotavljanje nizke rasti oz. stabilnosti cen

Tu gre predvsem za to, da ne pride do previsoke inflacije ali deflacije.

Inflacija se v glavnem pojavi zaradi interakcije štirih faktorjev:

- deficitnega financiranja, ki vpliva na rast ponudbe denarja,
- finančnih institucij, ki določajo povpraševanje po denarju,
- šokov v državnem proračunu,
- sposobnosti države, da s korektivnimi fiskalnimi instrumenti odgovarja na šoke.

Nekatere države vodijo makroekonomsko politiko v prepričanju, da je nekaj inflacije potrebne zaradi zagotavljanja rasti. V večini razvitih zahodnih držav se je inflacija ustalila pri treh oz. manj odstotkih. Deflacija je lahko še bolj pogubna, saj se pojavi cenovna spirala navzdol. Pričakovanje padajočih cen zmanjšuje povpraševanje, kar še bolj zniža cene. Dober primer le-tega je v t.i. veliki depresiji v tridesetih letih prejšnjega stoletja, ki je imela strahotne učinke tako na proizvodnjo kot tudi na finančni sektor.

4.1.2 Spodbujanje investicij

Eden najpomembnejših elementov rasti so investicije predvsem v proizvodne vire.

Determinante, ki vplivajo na investicijsko dejavnost so:

- specifične značilnosti in pogoji pri nekem investicijskem projektu;

- makroekonomsko okolje. V ZDA npr. s pomočjo monetarne in fiskalne politike spodbujajo rast domačega povpraševanja, v azijskih državah pomeni to vstop na tuje trge;

4.1.3 Uravnavanje menjalnega tečaja

Plačilna bilanca je sistem računov, ki spremlja tok denarja v in iz države. V splošnem zajema tri račune:

- tekoči del plačilne bilance – izvoz in uvoz proizvodov, storitev in unilateralni transfer sredstev,
- kapitalski račun – spremlja neposredne investicije, portfeljske investicije in kratkoročne kapitalske tokove v in iz države,
- račun uradnih rezerv – spremlja izvoz in uvoz zlata, rast oz. padec deviznih rezerv in povečanje oz. zmanjšanje obveznosti do tujih centralnih bank.

Menjalni tečaj je torej instrument za uravnavanje denarnih tokov med državo in ostalim svetom, tako na področju proizvodov in storitev, kot tudi na področju finančnih oz. kapitalskih trgov. Stabilen in konkurenčen menjalni tečaj omogoča večjo domačo stabilnost ter ugodno vpliva na hitrejši tehnološki razvoj, investicije in mednarodno menjavo. Na splošno govorimo o dveh vrstah menjalnih tečajev: drsečem in trdnem. V 90-tih letih prejšnjega stoletja niso bile sposobne države zaradi krize obdržati trdnega tečaja (vezava na eno izmed valut oz. košarico valut), zato se ta oblika opušča. Tudi naša država se ob vstopu v EU pripravlja na ukinitvev tolarja in uvedbo EURA.

4.1.4 Vodenje fiskalne politike

V glavnem so znane 3 funkcije fiskalne politike:

- alokacijska funkcija izhaja iz tržnih neučinkovitosti. Vlada to popravlja z zagotavljanjem javnih dobrin, ki so pomembne za državo in jih trg ne zagotavlja ali pa samo delno in s preprečevanjem slabih eksternalij – npr. onesnaževanje,
- distribucijska funkcija – to naj bi zagotavljala ljudem minimalno raven blagostanja, izravnava prevelike razlike v dohodku ali bogastvu in

spodbujala minimalno raven zavarovanja pred boleznimi, nesrečami in za starost,

- stabilizacijska funkcija – pojavila se je po veliki depresiji skupaj z monetarno politiko v funkciji stabilizacije gospodarstva. Velikost javnega sektorja je v razvitih državah dokaj velika. V evropskih državah je ta velikost izražena v 40 do 45 % BDP, v USA in na Japonskem pa znaša cca 30 % BDP.

Finančne spodbude in davčne olajšave se pogosto uporabljajo za privabljanje tujih neposrednih investicij.

4.1.5 Zmanjšanje nezaposlenosti

Danes je nezaposlenost eden večjih problemov v svetu, čeprav je prisotna gospodarska rast, pa vendar rast zaposlovanja zaostaja. Program Združenih narodov navaja naslednje elemente, ki naj bi povečali fleksibilnost na trgih delovne sile:

- investicije v izobraževanje, pridobivanje spretnosti za delo in prekvalifikacije,
- liberalizacija privatnega sektorja,
- podpora manjšim in srednjim podjetjem,
- spodbujanje storitvene dejavnosti in izgradnja učinkovite storitvene ekonomije,
- spodbujanje delovno intenzivnih tehnologij s pomočjo davčnega sistema,
- uvajanje javnih del v času večjih kriz.

4.1.6 Ublažitev zunanjih šokov

Mednje prištevamo:

- spremembe v zaslužkih od izvoza, razne krize in svetovne gospodarske bume, ki s pozitivnimi ali negativnimi učinki vplivajo predvsem na majhna odprta gospodarstva,
- spremembe pri izvoznih cenah; gre predvsem za kritične strateške dobrine, od katerih je npr. odvisna država (naftna kriza),
- spremembe v strateških zadolženostih; npr. spremembe obrestnih smer na mednarodnih trgih,

- spremembo v možnostih zadolževanja, padec komunizma – večji delež teh držav na mednarodnih finančnih trgih se pojavi kot posojiljemalec, kar povzroči skrb pri drugih, da se bodo težje zadolževale.

Poleg zunanjih šokov poznamo tudi domače šoke – predvsem naravne nesreče.

4.2 PRIMERI MAKROEKONOMSKIH POLITIK

V teoriji in praksi je značilno veliko primerjav razvitih makroekonomskih politik. Znani so predvsem primeri v Nemčiji, na Japonskem, Singapurju, na Finskem, v Avstriji in drugih deželah.

Omenil bi predvsem podcenjeno vrednost nemške marke in nagnjenost k deflacijski makroekonomski politiki v Nemčiji, izven proračunske fiskalne politike na Japonskem (prevzema funkcijo na področju infrastrukture in industrijskega razvoja), prisilno obliko varčevanja v Singapurju itd. Zanimivi so predvsem programi držav v prehodu. Poznana sta dva takšna pristopa, in sicer radikalen pristop, ki predlaga tzv. »šok terapijo« pri makroekonomski stabilizaciji gospodarstva, in postopni pristop, za katerega je značilno, da je ekonomska politika pragmatična. Oba pristopa temeljita na idejah tzv. ortodoksnega stabilizacijskega programa, s katerim poskušamo rešiti problem kratkoročnega neravnotežja med kratkoročnim povpraševanjem in ponudbo, in sicer v kombinaciji instrumentov, ki omejujejo povpraševanje, in instrumentov, ki povečujejo ponudbo. Oba pristopa imata veliko zagovornikov pa tudi nasprotnikov. Dejstva iz preteklosti pa kažejo, da so bile v makroekonomskem smislu uspešnejše države, ki so vodile pragmatično makroekonomsko politiko, ki je bila usmerjena k nizki inflaciji.

4.3 OMEJITVE PRI MAKROEKONOMSKI POLITIKI

Svobodo pri vodenju makroekonomske politike omejujejo predvsem globalizirani finančni trgi, ki kaznujejo zelo hitro primanjkljaje v proračunih držav. Financiranje primanjkljaja ponavadi zahteva višje obrestne mere, kar v kapitalsko liberaliziranih državah pomeni pritok t.i. vročega ali hitro gibljivega kapitala, kar špekulanti hitro izrabijo. Eden takšnih primerov je bitka za tajski baht v letu 1997, ki ni samo spravila

na rob propada le tajskega gospodarstva, temveč vse azijske tigre in posledično ves svet. V ozadju le-tega so bili tzv. »Hedge« skladi, ki pa jih skoraj nihče ne more nadzorovati, so pa hkrati najmogočnejši. Slovenija, ki je s 1.5.2004 postala članica EU, pa ima svobodo v vodenju makroekonomske politike zmanjšano še z maastrichtskimi konvergenčnimi kriteriji, ki določajo:

- dovoljeno višino inflacije v okviru 1,5 odstotnih točk odstopanja od povprečja treh držav članic z najvišjo inflacijo,
- dolgoročne obrestne mere v okviru 2 odstotnih točk odstopanja od povprečja treh držav članic z najnižjimi dolgoročnimi obrestnimi merami,
- stabiliziranost menjalniškega tečaja,
- višino javnega dolga – ne več kot 60 % BDP in
- proračunski primanjkljaj – ne več kot 3 % BDP.

5. KONKURENČNOST GOSPODARSTVA

Nekateri pravijo, da je pojem »konkurenčnost«, ki se nanaša na državo, nejasen, vendar je ta pojav še vedno smiselno proučevati, saj država svoje vloge v nacionalnem gospodarstvu še vedno ni izgubila. Nekateri menijo, da je konkurenčnost države kot makroekonomski fenomen odvisna od spremenljivk, kot so devizni tečaj, obrestna mera, državni deficit, drugi spet menijo, da so naravna bogastva faktor pri določanju konkurenčnosti držav. Po opredelitvi The World Competitiveness Yearbook svetovno konkurenčnost države določajo naslednji faktorji:

- domače gospodarstvo (makroekonomske razmere),
- internacionalizacija (udeležba države v mednarodni trgovini in mednarodnem pretoku kapitala),
- vlada (prispevek vlade k konkurenčnosti države),
- finančni sistem (finančni trgi in kvaliteta finančnih storitev),
- infrastruktura (ustreznost infrastrukture),
- management (inovativnost, dobičkonosnost in odgovornost managementa),
- znanost in tehnologija (znanstvena in tehnološka sposobnost),
- prebivalstvo (kakovost človeškega potenciala).

Nekateri avtorji so mnenja, da je konkurenčni dejavnik poceni delovna sila, kar bi ev. lahko bila konkurenčna prednost Slovenije kot države, ki je v razvojnem zaostanku, vendar moramo imeti pred očmi dejstvo, da se države, kot so Nemčija, Švica, Švedska itd., razvijajo kljub visokim plačam in standardu.

Konkurenčna sposobnost ob visokih plačah ne predstavlja le zelenega nacionalnega cilja, ampak je to tudi nujna pot, ki ji mora slediti država, če želi doseči prosperiteto (Jaklič, 2002).

5.1 PORTERJEV DIAMANT

Po Porterju obstajajo štiri determinante s svojstvenimi značilnostmi gospodarstva, ki oblikujejo okolje za delovanje podjetij.

Te štiri determinante so:

1. Stanje na strani produkcijskih faktorjev

Ali je v gospodarstvu na razpolago kvalificirana delovna sila, ali obstaja potrebna infrastruktura, ali obstajajo naravni viri? Odgovori na ta vprašanja nam pojasnijo s kakšnimi produkcijskimi faktorji razpolaga neko gospodarstvo, pri čemer je najpomembnejše to, da se ti viri produktivno in uspešno uporabljajo.

2. Stanje na strani domačega povpraševanja

To je odločilnega pomena, saj bolj zahtevni domači kupci pomenijo večji konkurenčni pritisk na podjetja, ki to prednost kasneje lahko izkoristijo na svetovnih trgih.

3. Sorodne in podporne panoge

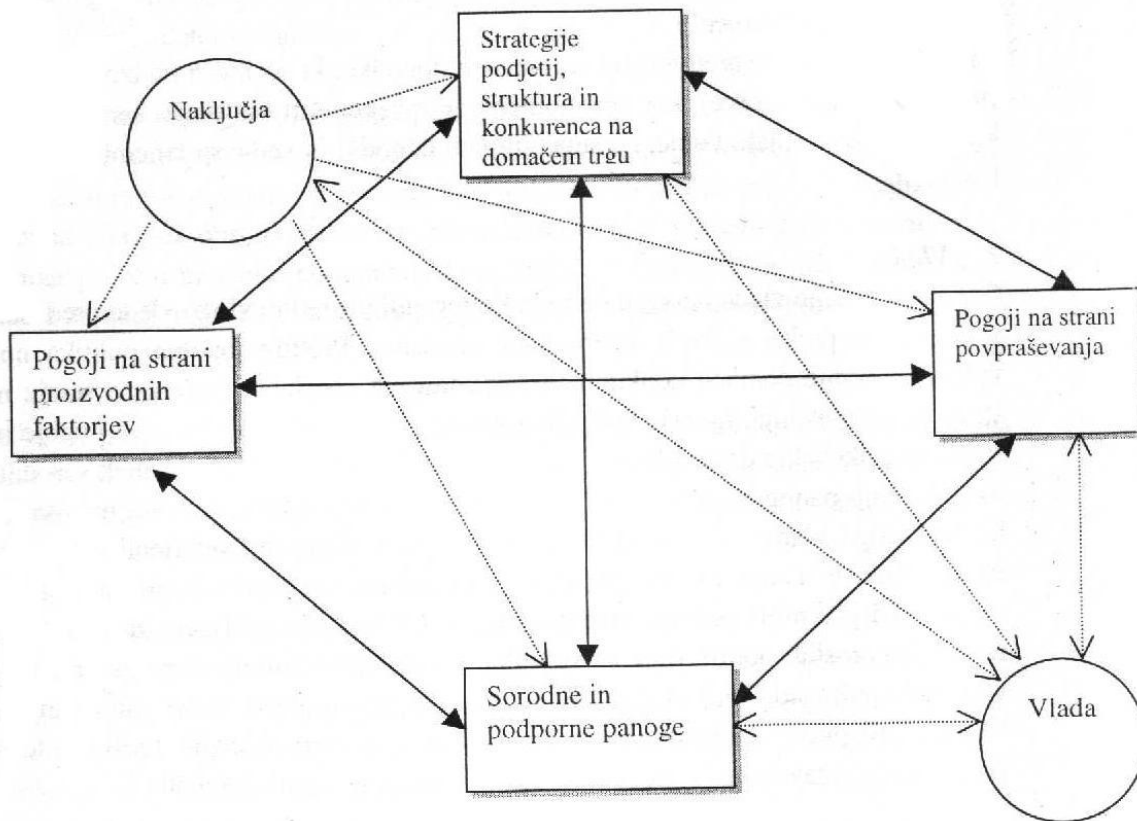
Gre za sorodna podjetja, med katerimi obstajajo sinergetski učinki (npr. med kemijo in farmacijo) ter konkurenčna podpora oz. dobaviteljska podjetja. Podjetja so povezana v grozde in sicer vertikalno (kupci/dobavitelji), horizontalno (skupni trgi, tehnologije, distribucijski kanali) in tudi diagonalno (storitve).

4. Strategija podjetij, struktura in tržna konkurenca na domačem trgu

Zelo pomembna je narava domače konkurence, predvsem pa pogoji za ustanovitev in rast podjetij.

Vse te štiri determinante tvorijo t.i. Porterjev diamant, ki je ključnega pomena za nastanek konkurenčnih prednosti nekega gospodarstva (Jaklič, 2002).

Porterjev diamant



K tem štirim determinantom je potrebno dodati še dve spremenljivki in sicer:

1. Naključja («chance») – morebitni nepredvidljivi in tvegani trenutki (na katera ne podjetja in ne države pogosto nimajo vpliva), kot npr. pomembne invencije, spremembe v ključnih tehnologijah, vojne, zunanjepolitični dogodki in spremembe na tujih trgih.
2. Vlada – gre za delovanje vlade na vseh ravneh.

Največ kritik Porterjevega modela leti ravno na vlogo vlade v diamantu, saj mnogi menijo, da bi morala imeti vlada samostojno mesto med glavnimi determinantami sistema.

Prav tako mu kritiki očitajo, da bi moral Porter bolj upoštevati kulturni kontekst posameznih držav in vpliv globalizacije in vloge multinacionalk.

5.2 KONKURENČNOST SLOVENSKEGA GOSPODARSTVA

Vse bolj se uporablja definicija, da je mala država tista z manj kot 5 milijoni prebivalcev. Ekonomska politika majhne države, razen nje same, nima vpliva niti preko dohodka niti preko cen na druge države.

Oblikujejo se odnosi odvisnosti in recipročnosti. Možne so tri oblike odnosov:

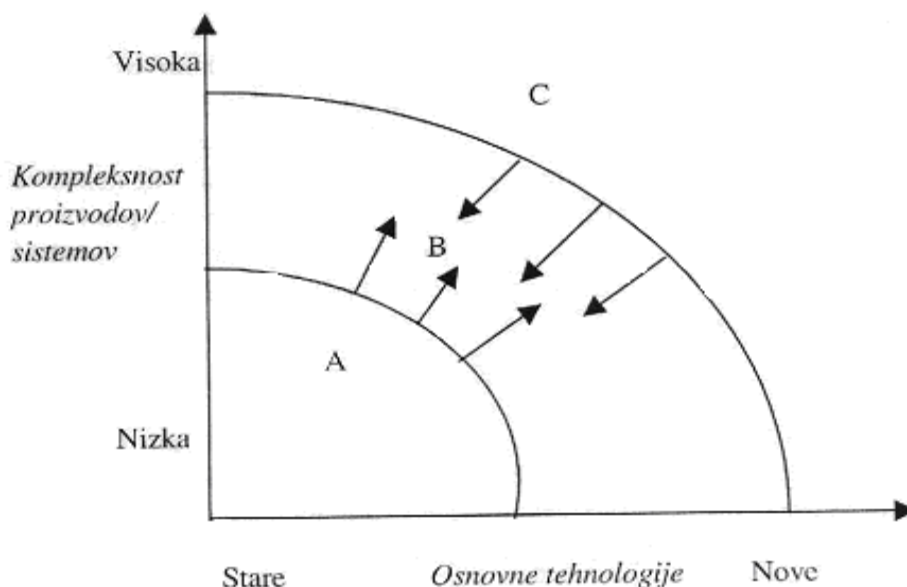
1. Sistem vmesnih pogajanj, ko so različne skupine in podsistemi vpeti v sistemsko koordinacijo in je rezultat gradnja nacionalne identitete in soglasja. Ta sistem pogosto imenujemo demokratičen korporativizem.
2. Sistem klanov, ki temelji na klientelizmu in iskanju posebnih ugodnosti.
3. Atomizacija in konfliktnost, kjer se nasprotja, povezana z družbenimi vlogami poosebljajo.

Prav tako je za majhne države značilno »insiderstvo«. Po neki ameriški študiji je imunost proti tem zagotovljena, če šteje država vsaj 43 milijonov prebivalcev.

Majhne države, kot je Slovenija, so tudi v gospodarskem, političnem in vojaškem smislu bolj ranljive kot velike države. Tudi makroekonomska politika je relativno manj učinkovita v majhnem odprtem gospodarstvu. Tudi skozi razvoj novih proizvodov in tehnologij so majhne države v določeni težavi. Nekateri celo govorijo s tem v zvezi o »konkurenčnem« primežu malih držav (Jaklič, 2002). Razlogi za konkurenčno ogroženost malih razvitih držav so naslednji:

1. Trgi za relativno preproste oziroma zrele proizvode in tehnologije (področje A) so vse bolj v rokah manj razvitih oziroma razvijajočih se držav.
2. Trgi, za katere so značilni kompleksni proizvodi, ki jih podpirajo najnovejše tehnologije (področje C), so vse bolj v rokah najrazvitejših velikih držav.
3. Področje C se vse bolj povečuje, saj je vse več tradicionalnih sektorjev primorano uporabljati nove in kompleksnejše tehnologije.
4. Področje B, ki je naravno področje malih držav, se torej vse bolj zmanjšuje oziroma je v naraščajočem primežu iz dveh smeri.

Konkurenčni pririmež malih držav



Gledano samo z vidika Porterjevega diamanta se zdi, da je slovenska filozofija pravilna. Cilj države je zagotoviti visok življenjski standard za svoje državljane. Ta pa je odvisen od produktivnosti delovne sile in kapitala. Produktivnost je vrednost produkcije na enoto dela ali kapitala. Odvisna je od kakovosti in značilnosti proizvodov, od uspešnosti trženja in od učinkovitosti, s katero so proizvodi ustvarjeni.

Lepo je imeti sicer dobro filozofijo, vendar je potrebno tudi delovati v tem duhu, vsak odmik od te načrtane poti pa pomeni napako, ki vodi do neprimernega delovanja.

Obvladovanje in nadzor nad tehnologijo, produkcijo in storitvami, ki se neposredno vežejo na proizvode oz. proizvodnjo, ostaja dolgoročno ključni generator blagostanja (Jaklič, 2002). Lep primer tega je npr. Švica. Ustvarila je primerno okolje za zelo uspešne multinacionalne korporacije in mrežo uspešnih majhnih in srednje velikih podjetij.

Mnogi predlagajo, naj postane Slovenija novo središče mednarodnih trgovcev ali nova »off-shore« država. »Off-shore« centri so podvrsta širše opredelitve prostih con (prosto carinske cone, prostoindustrijske izvozne cone, podjetniške cone).

Tudi Luka – Koper ima prostocarinsko cono, vendar klub temu, da prinaša pozitivne učinke Luki, take oblike ne morejo predstavljati rešitev za državo kot celoto. EU in tudi druge gospodarske zveze niso naklonjene novim »off-shore« središčem zaradi trenda preprečevanja davčnega izogibanja in »pranja« denarja. Slovenija mora iskati svoje možnosti v integracijskih procesih tako v Evropi kot v svetu in se vključiti v mednarodno verigo dodajanja vrednosti, kjer bi obvladovala določene produkcijske in produkcijsko-storitvene aktivnosti, ki lahko edine na dolgi rok prinesejo stabilno prosperiteto. V tej obliki pa lahko Slovenija (kot majhno gospodarstvo) izkoristi svojo ugodno gospodarsko lego.

6. MEDNARODNO POSLOVNO OKOLJE

V keynezijanskem teoretičnem okviru odprtega gospodarstva povečanje izvoza, podobno kot povečanje potrošnje, investicij in trošenje države, vpliva na dvig narodnega dohodka. Vpliv, ki ga ima zunanja trgovina na narodni dohodek, je določen z zunanjetrgovinskim multiplikatorjem. Zunanja trgovina ne omogoča le večje izkoriščenosti obstoječih proizvodnih kapacitet, temveč povzroči tudi širjenje in kvalitetno izboljšavo produkcijskih kapacitet, kar je še posebej pomembno za majhna gospodarstva. V tem poglavju se ne bom toliko spuščal v podrobnosti, ki bi jih moral vedeti posamezen manager v okviru nekega podjetja, ampak predvsem na to, kaj je potrebno postoriti v okviru okolja za poglobljeno mednarodno sodelovanje, pri čemer je pomembno vprašanje tujih investicij v državo in iz države.

6.1 ZUNANJETRGOVINSKA POLITIKA

Pravilna zunanjetrgovinska politika za majhno slovensko gospodarstvo, celo v primeru, ko skušamo zmanjšati razvojni zaostanek, ni zunanjetrgovinska zaščita, temveč specifična industrijska politika. S pomočjo le-te morajo slovenska podjetja razviti svojo mednarodno konkurenčno strategijo. Vse aktivnosti vlade in podjetij morajo temeljiti na povečanju učinkovitosti (Jaklič, 2002). Prav tako je ena od bistvenih nalog slovenske vlade pospeševanje izvoza ter pomoč podjetjem pri odkrivanju potencialnih trgov in gradnji tesnejših povezav, predvsem s triadnimi gospodarstvi. Uveljavljanje naših podjetij v tujini pomeni na dolgi rok večjo prepoznavnost Slovenije v svetu, to pa pomeni tudi v obratni smeri zanimanje za našo državo.

6.2 INTERNACIONALIZACIJA

Internacionalizacija pomeni širjenje podjetij preko meja matične dežele. Poleg tega se pojavljajo sile, ki spodbujajo trend globalizma.

Te so:

- ekonomije oz. prihranki obsega,
- ekonomije oz. prihranki povezanosti,

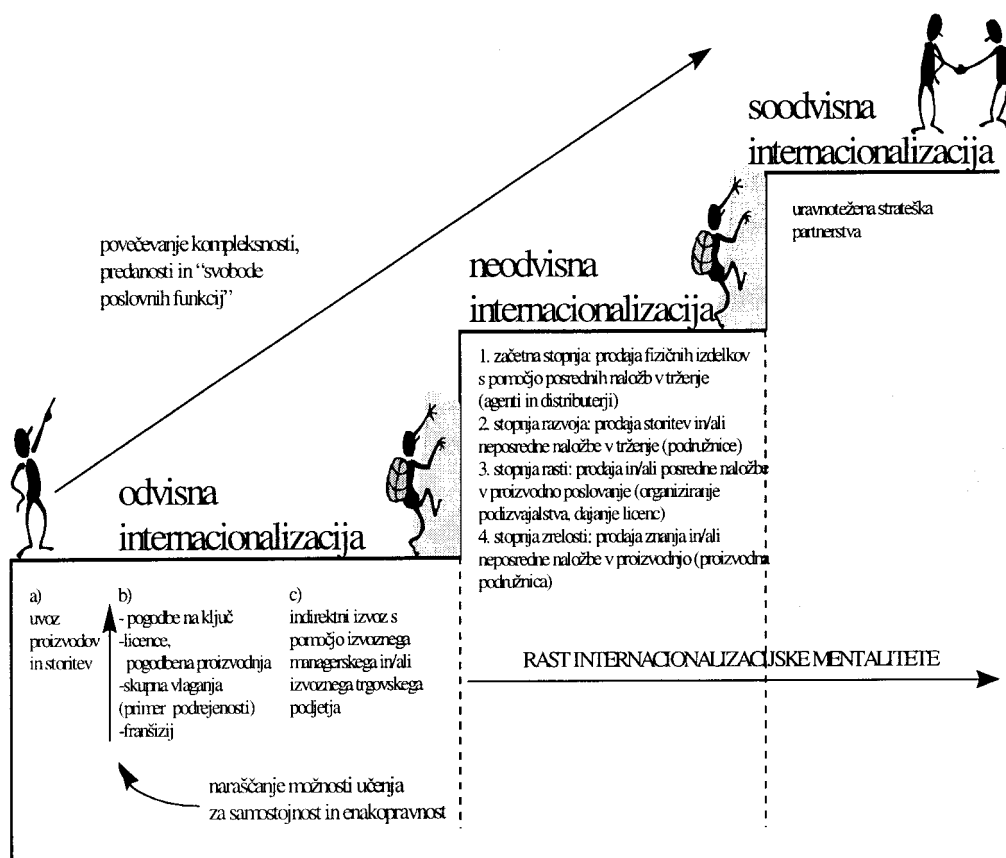
- stroški proizvodnih faktorjev.

Pojavljajo pa se tudi sile, ki podpirajo trend lokalizacije. Te so:

- kulturne razlike,
- vladne zahteve,
- lokalni viri.

Skupaj trende globalizma in lokalizma imenujemo glocalizem. Tu bi še navedel trifazni model internacionalizacije (Jaklič, 2002).

Trifazni model internacionalizacije



Ne bi se spuščal v podrobno razlago posameznih faz, saj je glavni namen tega, da se opozori na pozicioniranost gospodarstva v mednarodni delitvi poslovnih aktivnosti.

6.3 NEPOSREDNE TUJE INVESTICIJE V DRŽAVO

Multinacionalne korporacije imajo pomembno vlogo v svetovni produkciji in trgovini, vse večji delež neposrednih investicij v ali iz države pa imajo manjša in srednja podjetja. Dober primer le-tega sta Singapur in Irska.

V Singapurju multinacionalke privabljajo ugodni pogoji za investicije in strateška gospodarska lega. Glavne značilnosti politike tujih investicij v Singapurju so naslednje:

- poudarek na stroškovni konkurenčnosti, ki jo zagotavljajo s politično, socialno in gospodarsko stabilnostjo, učinkovito infrastrukturo produkcijskih faktorjev ter z uporabo investicijskih spodbud,
- liberalne uporabe davčnih olajšav, npr. 90 % davčnih olajšav na izvozne dobičke za obdobje 3 – 5 let z možnostjo podaljšanja na 15 let itd.,
- neto učinki spodbud – svoboda glede repatriacije kapitala in izvoza profitov. Sem sodijo tudi bilateralni sporazumi o odpravi dvojnega obdavčevanja s številnimi državami.

Na Irskem so leta 1969 ustanovili IDA (Irish Development Authority). Z zakonom so določena področja njenega delovanja in sicer:

- razvoj malih podjetij,
- razvoj domače industrije,
- spodbujanju ter usmerjanje neposrednih investicij iz tujine.

Leta 1992 je bila ustanovljena samostojna agencija za razvoj domače industrije Forbairt, IDA pa se je preimenovala v Industrial Development Agency, ki ima v svoji pristojnosti le še aktivnost na področju povezav s spodbujanjem in usmerjanjem tujih neposrednih investicij. IDA je ena najuspešnejših tovrstnih agencij v svetu. Financira se iz državnega proračuna, strukturnega sklada EU in drugih – tudi lastnih virov. Poudarek pri delu IDA je predvsem poudarjanje lokacijske prednosti Irske, usposobljene in izobražene delovne sile, razviti infrastrukturi, hiter in prost dostop do trgov EU ter stalna podpora vlade. Med fiskalne spodbude, ki jih IDA daje tujim investitorjem, spadajo 10%-ni davek na dobiček, prosta repatriacija dobička in

vloženega kapitala, pospešena amortizacija in davčne olajšave za raziskave in razvoj.

Singapur in Irska sta dober primer, kako se lahko naravno dane lokacijske prednosti v primernem poslovnem okolju s pridom obrnejo v korist blagostanja države. To je tudi poučen primer za Slovenijo, ki mora postati »domača osnova« (Jaklič, 2002) za uspešna podjetja, ne glede na njihovo nacionalno pripadnost. To pa lahko v Sloveniji napravimo le tako, da ustvarimo privlačno poslovno okolje, v katerem bi Slovenci sodelovali v ustvarjalnih in strateško pomembnih managerskih, tehničnih in drugih dejavnostih z visoko dodano vrednostjo.

Pri odločanju multinacionalk o investicijah v majhno državo je odločilnega pomena »učinkovita izraba managerskega časa« (Jaklič, 2002). To pomeni, da mora biti poslovanje enostavno in učinkovito, ne pa zbirokratizirano ali pa prezapleteno, kar je slaba stran Slovenije, saj smo radi »bolj papeški kot papež«.

S privabljanjem multinacionalk pa se hkrati daje tudi priložnost domačemu gospodarstvu, da se hitro vključi v grozde podjetij in na ta način v mednarodno menjavo.

7. POMEN IN VLOGA PRISTANIŠČ V PROMETNEM PROCESU

Osnovna naloga in namen obstoja pristanišča je povezovanje kopenskega in pomorskega prometa. Na ta sistem se vežejo številne druge dejavnosti, ki delujejo tako znotraj kot tudi zunaj pristaniškega sistema. Učinki pristaniške dejavnosti tako segajo globoko v zaledje gravitacijskega območja. Zaradi tega imajo procesi, ki se odvijajo v pristanišču, multiplikativen učinek tako na državo, v kateri se nahaja pristanišče, kot tudi na njene sosede. Kot bomo videli v nadaljevanju, so se tega zavedali tudi naši predniki v Avstroogrski, po razpadu le-te pa Avstrija, Nemčija, Madžarska in Češka. Pristanišča so centri, v katerih se najbolje odraža svetovna delitev dela, v sklopu prometnega procesa pa svojo vlogo in pomen kažejo kot (Begovič, 1987):

- centri koordinacije prometnih vej, ki se v njih srečujejo,
- blagovno prometni centri, preko katerih se vrši prenos tovora med prometnimi vejami, kot tudi med pristanišči in regijami,
- izravnalci, ki zmanjšujejo neenakomernosti pri prevozu in prenose s posameznimi prometnimi vejami.

Glede na srečevanje morskega in kopenskega prometa v pristaniščih gre za velik pretok blagovnih tokov, zato se zaradi tega tam pojavljajo tudi druge dejavnosti, kot so:

- predelava,
- dodelava,
- oplemenitenje in pakiranje blaga

ter tudi druge oblike, saj so v pristaniščih tudi sedeži velikih prometnih in spremljajočih podjetij: ladjarjev, cestnih in železniških prevoznikov, špediterjev, agencij, uvozno – izvoznih podjetij, razna servisna podjetja, vezana na ladje ali tovor itd.

Pri procesu prehoda tovora se pojavi potreba po manipulaciji s tovorom – nakladanje, razkladanje, skladiščenje, pa tudi sekundarni procesi, kot so kontrola, sortiranje,

pakiranje, embaliranje, odprava škode na tovoru itd. Število dodatnih procesov je v bistvu odvisno od narave tovora ter od manipulativnih in prevoznih sredstev.

7.1 DEFINICIJA PRISTANIŠČ

Obstajajo številne teorije in razlogi glede razvrstitve pristanišč. V najširšem smislu obstajajo enciklopedijska, pravna in doktrinarna definicija. Delovno telo EU je podalo naslednjo definicijo (Tomič, Prometna tehnologija Luka – center prometnih znanosti Zagreb 1986, str. 27-28): »Pristanišče je prostor vode in kopnega z objekti in opremo, ki imajo osnovni namen sprejemanje ladij, njihovo nakladanje in razkladanje, zlaganje tovora, odpremo tovora po kopenskih prometnicah, lahko pa vključuje poslovne in druge aktivnosti, vezane na pomorski promet.«

PRINZ inštitut – Raziskovanje prometa in zavarovalnic je v svoji študiji – Študija o izdelavi metodologije za izračun vpliva pomorskega prometa na kopenski promet ter vpliv na bruto domači proizvod s strokovnimi podlogami in predloženim delovnim gradivom za izdelavo izračuna – Portorož 2000, zapisal: »Pristanišče je kompleksen podsistem celotnega gospodarstva države z določenimi kapacitetami, v katerem se stikajo različne prometne veje in na katerem se posledično vrši prevoz tovora, prevoznih sredstev in opreme po morski poti, povezuje na ta način interese vseh udeležencev v prometu v integralni proces na najbolj kvaliteten in ekonomičen način«.

7.2 DELITEV PRISTANIŠČ

Tudi pri delitvi pristanišč je več pristopov, tako kot tudi pri definiranju. Že omenjeni PRINZ Inštitut glede na praktična načela deli pristanišča po naslednjih načelih:

- javnost prometa – pristanišča, ki služijo javnemu prometu ali »živa pristanišča« in pristanišča, ki ne služijo javnemu prometu ali »mrtva pristanišča«,
- carinski režim – razlikujemo carinska pristanišča, v katerih je v celoti uveden carinski režim določene pomorske države in svobodna pristanišča, ki se delijo na: pristanišča, ki so v celoti izključena iz carinskega režima (Gibraltar,

Tanger) in pristanišča, v katerih velja poseben carinski režim, oz. so v njih organizirane prostocarinske cone (Koper, Trst, Hamburg, Bremen),

- upravljanje in eksploatacija – javna, javno-privatna, privatno-javna in privatna,
- stopnja komercializacije oz. glede na število in vrsta funkcij, ki se v pristanišču izvajajo – visoka stopnja (industrijska, trgovska in prometna funkcija), srednja stopnja (trgovska in prometna funkcija), nizka stopnja (samo prometna funkcija).

7.2.1 Prometna funkcija

To je osnovna funkcija, brez katere ostalih funkcij, kot so industrijska in trgovska, ne bi bilo.

Vsebina prometne funkcije je pretovor blaga oz. potnikov ter povezava med morskim in kopenskim transportom. Za to pa mora izpolnjevati določene pogoje:

- zadostne pretovorne kapacitete,
- ustrezna povezanost z zaledjem,
- morske povezave.

Pristanišča morajo tako kot druge panoge skrbeti za nenehen razvoj. V tem primeru je potrebno nenehno usklajevati svoje kapacitete z naraščajočimi količinami tovora. Pristanišča lahko sama vplivajo na dejavnike, ki imajo največji vpliv na razvoj pristanišč:

- večanje velikosti ladij (posledica tega so povečane globine in širine pristaniškega akvatorija),
- povečanje hitrosti, specializacije in racionalizacije ladij (posledica tega so tehnično dobro opremljena in specializirana pristanišča),
- širjenje uporabe multimodalnega transporta, predvsem kontejnerizacije.

Težje pa vplivajo na ustrezno povezanost z zaledjem, kar v bistvu tudi ni njihova naloga, saj gre za izgradnjo infrastrukture oz. okolja, v katerem pristanišče deluje. V nadaljevanju bomo videli, da je v konkretnem primeru Luka – Koper naredila veliko

na prvem delu, saj je sledila cilju sodobnega ladjarja, ta pa je čim krajši »čakalni čas« v pristaniščih. Hitrost manipulacije v pristaniščih pa vpliva tudi na nastanek cele vrste drugih dejavnosti, ki jih s skupnim imenom imenujemo pristaniški transport.

7.2.2 Trgovska funkcija pristanišča

V izvozno naravnanih državah se v pristaniščih zbira velik del trgovine matične države, pa tudi sosednjih držav, ki nimajo lastnega izhoda na morje. Tam se zbira tudi del svetovne trgovine. Poudariti je treba, da trgovske funkcije ni, če ni prometne, če pa ta je, pa mora pristanišče izpolnjevati naslednje pogoje:

- imeti mora dobre kopenske in morske povezave,
- na področju pristanišča mora biti koncentrirana zadostna količina blaga,
- razpolagati mora z zadostnimi skladiščnimi kapacitetami.

Pri opravljanju trgovske funkcije pristanišče povezuje tudi številne komercialne aktivnosti.

Trgovska funkcija pristanišča obsega:

- preprodajo blaga,
- dodatne storitve, ki povečujejo tržno vrednost blaga.

Dodatne storitve so: pakiranje, prepakiranje, polnjenje, pretakanje, mešanje, sortiranje, čiščenje, sušenje, plemenitenje (praženje kave, luščenje riža), dezinfekcija, dezinsekcija itd.

S takšnimi aktivnostmi se ustvarjajo možnosti za širjenje kapacitet in razvoj celotne regije.

7.2.3 Industrijska funkcija pristanišča

Pristanišča, ki imajo dobro razvito prometno in trgovsko funkcijo, lahko postanejo zelo dobra »domača« osnova za industrijsko funkcijo. Pristanišča namreč omogočajo sorazmerno poceni dostavo osnovnih dobrin tovarnam, saj gre za prihranek pri prevozu in tako postane izdelek, narejen na takšni lokaciji, konkurenčen. Pozitiven ekonomski učinek industrijske funkcije v pristaniščih se odraža v:

- povečanju prometa in zaposlenosti v pristaniščih in trgovski mornarici,
- povečanju in olajšanju vključevanja države v mednarodno menjavo,
- stimuliranju razvoja in povečanju BDP-ja,
- povečanju konkurenčne prednosti industrije, nameščene na takšni lokaciji.

V razvitih državah je nemalo primerov, ko se nova pristanišča gradijo kot industrijsko pristaniščne cone. Pri tem morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, kot so globina morja, gospodarska razvitost okolja, prometna infrastruktura.

V velikih svetovnih pristaniščih, kot npr. v Antverpnu, Hamburgu, Rotterdamu, imajo pomembno vlogo rečne povezave s temi pristanišči. Slovenija takšne naravne danosti nima, ima pa izjemno ugodno geografsko lego, predvsem za srednjo in vzhodno Evropo. Pomanjkljivost, ker ni rečnih povezav, je potrebno odpraviti na drug način.

8. PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI

V pristaniščih se odvija cel niz dejavnosti, ki se med seboj stalno prepletajo, zato jih je za razjasnitev potrebno ločiti. V samem procesu sodelujejo tako pristaniška podjetja, pomorski in kopenski prevozniki, špediterji, pomorski agenti, kontrolne hiše in druga podjetja, do državnih organov in inšpekcijskih služb.

Kratek postopek okoli teh dejavnosti bi bil sledeč:

Ladjarjeva dolžnost je najava ladje pred pristankom v pristanišču ter dostava podatkov o tovoru, ki ga bo nakladal ali razkladal. Prejemnik oz. pošiljatelj tovora običajno zaupata skrb za prejem oz. odpravo tovora špediterju, ta pa mora komunicirati z ladjarjevim agentom za sprejem in predajo tovora. Špediter se poveže tudi s pristaniško organizacijo, da rezervira pristaniške dejavnosti in skladišča. Ko ladja prispe v pristanišče, se o tem obvesti pristaniško kapetanijo oz. prejemnika ali tistega, ki tovor natovarja. Preko »manifesta« se prijavi ladja in tovor carinski službi. Ko ladjo privežejo, najprej stopijo nanjo predstavniki državnih organov: carina, policija in sanitarni inšpektor, na podlagi tega sledi dovoljenje za prost promet z obalo. Po končani manipulaciji s tovorom (ko je ladja naložena ali razložena) in ko je ladja pripravljena za izplutje, se procedura ponovi v obratnem vrstnem redu (odhodni »manifest«).

Ko je ladja razložena (postopek se kontrolira in evidentira), preide odgovornost za tovor na pristaniško podjetje. Vsak udeleženec se trudi, da tovor v vsakem pogledu ustreza spremni dokumentaciji.

Prekladanja se izvedejo na račun ladje ali prejemnika tovora.

9. NOSILCI PRISTANIŠKIH DEJAVNOSTI

Tovor pri prehodu s kopenskih na morska prevozna sredstva in obratno prehaja na svoji poti skozi najkompleksnejši del poti, ki ga oblikujejo številne transportne operacije znotraj pristanišča.

9.1 PRISTANIŠKO – TRANSPORTNO PODJETJE

Pristaniško – transportno podjetje je kot imetnik pravice izkoriščanja pristanišča tudi nosilec pristaniških storitev, ki jih lahko opravlja samo, ali pa jih daje v izvajanje drugim podjetjem. Praviloma so v večjih pristaniščih za posamezne glavne ali vzporedne pristaniške dejavnosti organizirana specializirana podjetja. Dejavnost nakladanja ali razkladanja tovora je lahko organizirana posebej, lahko pa je del skladiščne dejavnosti.

Pristaniški nakladalec (stivador) je dejavnost, ki opravlja nakladanje in zlaganje tovora na ladji ter razklad.

Pristaniški skladiščnik je dejavnost, ki izvaja skladiščenje tovora, ki se ga razklada ali nalaga. Skladiščenje se opravlja na za to posebej določenem in primernem prostoru.

9.2 LADJAR

Ladjar je nosilec plovne dejavnosti, zaradi tega ima v odnosu do nakladalca, ladijskega agenta in špediterja nadrejeno vlogo. V procesu pristaniške dejavnosti je ladjar naročnik in uporabnik pristaniških storitev. Ladjarju so na razpolago naslednje storitve:

- pilotaža, vlečenje, privez in odvez,
- uporaba obale, operativnega in neaplikativnega (mrtvega) veza,
- nakladanje, zlaganje, premik in privezovanje tovora,
- razkladanje in skladiščenje v pristaniških skladiščih,
- odpiranje, zapiranje in čiščenje ladijskih skladišč,
- deratizacija, fumigacija in degazacija skladišč,
- sprejem kosovnih in oljnih odpadkov,

- oskrba z vodo, elektriko in komunikacijo,
- popravilo poškodb na ladji in remont,
- oskrba ladij (živež, maziva, tehnična sredstva).

9.3 POMORSKI AGENT

Pomorski agent opravlja za ladjarja vse pristaniške posle, ki jih le-ta zaradi oddaljenosti ne bi mogel opravljati, opravljati pa jih ne more niti poveljnik ladje zaradi nepoznavanja lokalnih razmer ali pomanjkanja časa. Agent opravlja sledeče naloge:

- obvešča zainteresirane o prihodu ladje,
- opravlja formalnosti v zvezi s carinskimi, pristaniškimi, zdravstvenimi in drugimi organi,
- poskrbi za nakladanje, razkladanje, prevzem in prodajo tovara oz. skladiščenje,
- plačuje pristaniške dajatve in ostale izdatke za ladjarja,
- plačuje voznine na račun ladjarja.

9.4 PRISTANIŠKI ŠPEDITER

Špediter ali tudi odpremnik je dejavnost, ki odpravlja tovor v svojem imenu na tuj račun.

Naloge špediterja so:

- izbira prevozne poti in odprema tovara,
- skrb za sprejem in predajo tovara ter njegovo nakladanje in razkladanje,
- opravlja carinske formalnosti,
- ugotavljanje stanja tovara,
- skrb za skladiščenje in varovanje tovara,
- disponiranje določenega ravnanja s tovorom (sortiranje, tehtanje, vzorčenje),
- zavarovanje tovara v času transporta.

Pristaniški špediter opravlja v pristaniškem poslovanju več funkcij:

- je naročnik pristaniških storitev,
- je naročnik, krcatelj in prejemnik v pomorskem prevozu,

- je pošiljatelj in prejemnik v železniškem in cestnem prometu.

9.5 ŽELEZNIŠKI PREVOZNIK

Prevoz tovora po železnici opravljajo železniško – transportna podjetja.

Železnica ni naročnik ali uporabnik pristaniških storitev. Železnica ima obvezo, da prepelje blago v določenem roku iz odpremnega na odredno mesto. Transport se odvija po transportni poti, ki pripada sami železnici. Koordinacija železnice in ostalih pristaniških dejavnosti je zelo pomembna, saj je železnica najpomembnejši kopenski prevoznik.

Po nalogu špediterja pristanišče opravlja sledeče naloge, vezane na železniški transport:

- naročanje vagonov,
- dostava vagonov,
- nalaganje vagonov,
- privezovanje tovora,
- pobiranje tovora,
- posipavanje tovora,
- nakladanje in razkladanje vagonov.

9.6 CESTNI PREVOZNIK

S pogodbo o prevozu blaga ali potnikov se cestni prevoznik obveže, da bo blago s cestnim prevoznim sredstvom prepeljal do prejemnika. Pošiljatelj pa se obveže, da bo storitev plačal. V prid čim hitrejšega prevoza je uveden TIR (Transport Internacional par la Route), ki omogoča prost prehod preko mejnih prehodov različnih držav, če je blago v tranzitu. Cestnega transporta je sorazmerno veliko. Vzroka sta predvsem dva: Ali je prešibka kapaciteta železniškega omrežja in bi čakanje blaga predstavljajo prevelik strošek, ali pa je blago takšne vrste, da je ali onemogočeno ali pa predrago dvakratno prekladanje (z vagonov na tovornjak ali obratno in transport do prejemnika in tam ponovno prekladanje, če nima prejemnik, ali je celo to nemogoče, industrijskega tira).

Iz navedenih razlogov se vedno bolj uporabljajo tzv. oprtni vlaki, kjer se naložijo na železniške vagone celi tovornjaki s prikolicami, se prepeljejo do najbližje postaje in nato opravijo le še kratko vožnjo do končnega prejemnika blaga.

Ti vlaki so pomembni predvsem iz treh razlogov:

- tak transport je cenejši,
- ekološki razlogi (hrup, onesnaženje okolja z emisijami),
- povečana je prometna varnost na cestah (gneča, kolone) in ceste se manj uničujejo.

9.7 KONTROLNE HIŠE

Kontrolne hiše opravljajo kontrolne naloge kar se tiče kvalitete in kvantitete blaga v skladu z izvrševanjem transportnih pogodb. Ta se razlikuje od kontrol, ki jih izvajajo državni organi. Taka kontrola se izvaja izključno na željo poslovnih partnerjev za razliko od državnih uradov, ki to opravljajo na temelju zakonskih pooblastil.

Znotraj pristaniškega transporta opravljajo kontrolne hiše predvsem:

1. kvantitetno kontrolo (tehtanje, določanje količine z merjenjem ugreza, štetje generalnega tovora, ugotavljanje volumna, ugotavljanje kala),
2. kvalitativno kontrolo (vzorčenje tovora zaradi določanja vlage, granulacije, kontaminacije, primesi, laboratorijska analiza kemičnih in fizikalnih lastnosti),
3. ostale kontrolne storitve (kontrola ustreznosti embalaže, zlaganja markacij, manipulacij).

9.8 PLOVNI OBJEKTI V PRISTANIŠČIH

Ladji in tovoru so v pristaniščih na voljo naslednji plovni objekti:

- plovna dvigala,
- barže,
- vlačilci,
- ladje za sprejem kosovnih in oljnih odpadkov,
- plovila za čiščenje morja,
- ladje – delavnice,

- pilotina,
- čoki za privezovanje.

Za vzdrževanje pristanišnega akvatorija pa so na voljo:

- plavajoči bagri,
- čolni za potapljanje in skeniranje dna,
- ladje delavnice.

9.9 ORGANI UPRAVE

Na področju pristanišča se prepletajo pristojnosti številnih organov državne uprave, ki posredno ali neposredno vplivajo na odvijanje pristaniškega procesa. Naj jih naštejemo:

- pristaniška kapitanija – kot del ministrstva za promet in zveze,
- sanitarni inšpektorat,
- obmejna veterinarska postaja,
- fitosanitarna postaja,
- tržna inšpekcija,
- carina,
- obmejna policija in pomorska policija.

10. PRISTANIŠČA IN NJIHOV VPLIV NA RAZVOJ OSTALEGA GOSPODARSTVA

Smisel proučevanja ekonomskega vpliva je v prikazu celotne mreže ekonomskih pridobitev za širšo lokalno skupnost oz. regijo. Najboljše nam to razloži PRINZ v že omenjeni študiji, ko je zapisal: »Ekonomskega vpliva pristanišč lahko najenostavneje definiramo kot ekonomske učinke, ki jih ne bi bilo, če ne bi pristanišča poslovala.« Nekateri imajo pomisleke o dejanski koristi takšnih študij, vendar ne gre zanemariti multiplikativnega učinka na gravitacijska območja, kjer pristanišča poslujejo. Ekonomskega vpliva tudi ne moremo in ne znamo vrednotiti samo z vplivom, ki ga ima pristanišče na bližnjo okolico in njeno državo, ampak tudi na gospodarstva sosednjih držav. Kot bomo videli v nadaljevanju in iz zgodovinskih pričevanj, se niso kar tja v en dan prepirali, modrovali in celo vojskovali za to, da bi si lahko dežele odprle pot k morju, ki je in bo predstavljalo okno v svet. Ta naš svet postaja sicer zaradi meja in razvoja novih tehnologij čedalje manjši, vendar ne smemo pozabiti, da kar tri četrtine zemeljske krogle predstavlja morje.

Pristanišča so tipičen primer eksternalnih učinkov, kar pričujoča študija (PRINZ) tudi dokazuje. V njej so navedena neizpodbitna dejstva:

- čeprav se je zaradi razvoja novih tehnologij število zaposlenih zmanjšalo, se je povečalo število zaposlenih v drugih panogah;
- tuje družbe velikokrat najamejo cele terminale tudi v državi, iz katere najemnik prihaja (večje število zaposlenih, plačilo davkov itd.);
- sodobna pristanišča zahtevajo za svoj razvoj veliko prostora, t.j. zemlje, vendar je to majhen strošek v primerjavi s ceno celotne mehanizacije in opreme, ki se jo v pristanišču potrebuje. Le-ta se izbira na svetovnem trgu, za izbiro pa je potrebno znanje, ki ga lahko ustvariš doma;
- pristanišča niso pomembna samo za gospodarstvo, ampak tudi za državo, saj se davki in takse stekajo v državno blagajno;
- pojavljajo se tudi stroški in drugi pomisleki, kot so stroški zaradi velikega obsega prometa, zaradi onesnaževanja itd. Zmanjša se vrednost obale (turističen vidik).

V tem zadnjem delu je potrebno poudariti, da se res turistično gospodarstvo v svetu razvija z veliko hitrostjo ter tudi daje eksternalne učinke, vendar ne gre prezreti dejstva, da četudi smo Slovenci silno ponosni na ta majhen kos morja, ki ga imamo, teritorij, ki ga zajema Luka Koper, verjetno ni tudi najlepši kos slovenskega ozemlja, torej ga je potrebno izkoristiti na drug učinkovitejši način.

Pristanišča lahko opredelimo tudi kot klasičen proces produkcije, kjer so prostor, kapital, podjetja in zaposleni (input payback) združeni z enim samim ciljem – doseči čim večjo proizvodnjo (output). Proizvodnja pristanišča se izraža v tonah, TEV. Vrednotenje pristanišča se ne sme ocenjevati po velikosti pretovora, saj je potrebno upoštevati tudi uporabno funkcijo (dobiček, ki ga prinese ladji in tovoru) in funkcijo produkcije in distribucije, ki se izražata v vloženem inputu, da smo do doseženega outputa sploh prišli (PRINZ Inštitut, 2000).

10.1 NOVA VLOGA PRISTANIŠČ

Pozitiven ekonomski vpliv pristanišč se je iz lokalnega okolja, ki so ga predstavljala prejšnja pristaniška mesta, razširil v notranjost gravitacijskega območja znotraj neke regije oz. države prek njenih meja in seže na mednarodno področje, saj vključuje tako pošiljatelje kot tudi prejemnike blaga. Razlogi so v globalizaciji sveta, odstranjevanju ekonomskih meja, dejanskih integracij ter v vse večji konkurenci. Zaradi velike ponudbe cenene delovne sile na posameznih trgih se je sama proizvodnja iz pristanišč začela seliti tja, kar pomeni, da se zmanjšuje finančni priliv v samih pristaniščih. Ustanavljati so se pričeli inter-modalni terminali v notranjosti dežel. S tem se je pričel manjšati multiplikativen faktor glede na lokalno področje, večati pa se je pričel ta faktor v mednarodnem prometu, posebej še, če ima neko pristanišče tranzitni značaj. To zadnje še posebej pridobiva na pomenu ob našem vstopu v EU. Luka Koper je tranzitna Luka in morali bi ji dati značaj osrednjega pristanišča za vzhodno in srednjo Evropo. Za to pa mora imeti na razpolago primerno okolje. Ali smo za to okolje naredili dovolj? Ne! V nadaljevanju bomo videli, kaj je še potrebno postoriti.

10.2 ANALIZA EKONOMSKEGA VPLIVA PRISTANIŠČ

Teoretične analize poizkušajo določiti velikost primarnih in sekundarnih vplivov značilnosti za pristaniške dejavnosti v smislu dodane vrednosti, zaposlenosti, prihodka od plač in davkov.

Poznanih je več konceptov, pa tudi PRINZ inštitut jih v svoji študiji navaja. Ker so izredno zanimive tudi za našo raziskavo, jih v nadaljevanju na kratko povzemam.

10.2.1 PIS – port impact studies

Osnovna naloga te študije je prikazati osnovno mrežo ekonomskih prednosti za vse sodelujoče v ekonomski verigi. To je izredno široka tema in jo proučujemo na vsaj tri načine in sicer:

- s PIS-om skušamo ugotoviti korelacijo med pristaniščem in regionalno ekonomijo,
- »izmerimo« lahko regionalni ekonomski vpliv, ki ga povzroča pristanišče,
- izdelamo lahko model, s pomočjo katerega se lahko simulira nekatere ekonomske vplive (za investicije, za novo infrastrukturo itd.).

Ločimo posreden in neposreden vpliv. Neposreden vpliv imajo vse aktivnosti, ki so potrebne za delovanje pristanišča, posreden vpliv pa imajo vse ekonomske aktivnosti področja (lokalna skupnost in gravitacijsko zaledje – Castro – Milan, 1998).

Yacrum – Agarwall (1987,1988) sta predlagala koncept, po katerem bi lahko ugotovili ekonomski vpliv pristanišč.

Naredila sta tri skupine sodelujočih:

1. Zaposlitve v podjetjih, ki zagotavljajo servise, nujne za pristaniško industrijo (port required industry). Sem sta prištela:
 - transportne organizacije, ki opravljajo prevoze po cesti in železnici ter špediterje in agente,
 - pristaniške storitve, kamor spadajo dela na terminalih, nakladanje tovora, oskrba ladij, pilotaža, vleka, popravila ladij, zavarovanje in pravni posli.

2. Zaposlitve v podjetjih, ki so nastale zaradi samega pristanišča in ki bi v svojem delovanju prenehale (bi se preselile drugam), če pristanišča ne bi bilo (port attracted industry). Le-te sta razdelila v dve podskupini:
 - podjetja, ki izvažajo proizvode,
 - podjetja, ki uvažajo surovine za svojo proizvodnjo (npr. železarne, kemična industrija, rafinerije).

3. Zaposlitve v podjetjih, ki so razširili svoj trg prav zaradi možnosti izvoza preko domačega pristanišča (port induced industry).

V sami študiji so navedeni še drugi pristopi kot:

- model povpraševanja po pristaniških storitvah,
- ekonomsko usmerjen pristop, ki ima kar nekaj slabosti,
- Keynesov pristop – prihodek – poraba – pomeni klasičen Keynesov multiplikator, ki je osnova večine makroekonomskih modelov, kjer je: $Y = c + i + a + x + M$ in kjer posamezni simboli pomenijo prihodek, porabo, investicije, javno porabo, izvoz in uvoz. Ta pristop je pomanjkljiv, ker zagotavlja le en multiplikator za računanje izvedenega učinka.
- input – output metoda – ta se je izkazala kot najbolj učinkovita, saj ta metoda omogoča določanje multiplikatorja za vsak gospodarski sektor, ki je obravnavan in ker omogoča izračun ne le neposrednega učinka, ampak tudi posrednega in izrednega učinka.

Ta metoda se z različnimi modifikacijami uporablja precej na široko. Model je sestavljen iz sistema linearnih enačb, pri čemer vsaka od njih opisuje ekonomsko distribucijo produkta.

Multiplikatorje ločimo glede na to ali v model vključiti gospodinjstva ali ne, ločijo pa se tudi glede na to, na kateri neposredni vpliv se nanašajo. Najbolj pogosto sta uporabljena multiplikatorja vpliva potrošnje in multiplikator neposrednega vpliva.

Uporabili so jih pri pristaniščih New Jork in New Jersey, na Tampa in Dublinu itd.

11. PRAKTIČEN PRIKAZ EKONOMSKIH VPLIVOV PRISTANIŠČ

Na podlagi teoretičnih ugotovitev v prejšnjem poglavju prikazuje že prej omenjena študija PRINZ primer izračuna ekonomskih vplivov pristanišč v pristaniščih Santander (avtorja J. Villaverde Castro, P. Čoto Millan, Port Economic impact: Methodologies and applications to the Part of Santander, International Journal of Economics Vol.XXV – No 2 – June 1998) in Cork (avtorja R. Moloney, W. Sjostrom, The economic value of the Port of Cork to Ireland in 1999: An Input – output study, International Workshop, Genoa, June 2000, Informer 2000).

Ti dve pristanišči sta bili v študiji izbrani za primerjavo, saj sta ti dve pristanišči po geografskih značilnostih, velikosti in vsebini dela zelo primerljivi z Luko Koper d.d.

Kantabrija je majhna španska regija na obali Atlantskega oceana, katere glavno pristanišče se nahaja v mestu Santander.

Pristanišče Cork je drugo največje pristanišče na Irskem. V letu 1999 je pristanišče Cork vložilo 13,46 milijona funtov v kapitalsko naložbo, od tega je 3 milijone funtov prispevala EU.

Omenjeni študiji sta primer metodologije izračuna, ne moreta pa biti osnova za študijo, ki jo je PRINZ napravil v primeru Luke Koper, čeprav rezultati študije govorijo o pomembnosti pristaniške dejavnosti za gospodarstvo lokalnega okolja in tudi širše.

Za boljše razumevanje problematike kot celote je potrebno predstaviti pristanišče v Koprju podrobneje.

11.1 LUKA KOPER

Avstroogrška je imela svoj izhod na morje v Trstu, vojno luko v Puli, nekdanja kraljevina SHS, kasneje Jugoslavija do 2. svetovne vojne na Sušku in drugih jadranskih pristaniščih, republika Jugoslavija po 2. svetovni vojni pa na Reki in drugih

jadranskih pristaniščih, dokler ni bila leta 1957 zgrajena Luka Koper kot podjetje. Podjetje Luka Koper je bilo ustanovljeno tri leta po podpisu londonskega sporazuma (5.oktobra 1954), ko je bilo ozemlje Trsta z okolico in obalnim pasom predano Italiji, medtem ko je ostalo tamkajšnje ozemlje prevzela Jugoslavija. Luka Koper je bila prva luka v tedanji Jugoslaviji, ki je uvedla paletizacijo v luški manipulaciji, leta 1963 pa je bila odprta tudi prva prostocarinska cona v pristaniščih tedanje države. Koprsko pristanišče je imelo leta 1966 158.616 ton prometa, v letu 1967 pa so pričakovali že 800.000 t prometa, a so gradbena dela pri izgradnji železnice zamujala. V jeseni leta 1967 so dela pospešili, tako da je prvi tovorni vlak s 40 vagoni češkoslovaškega sladkorja prispel v koprsko pristanišče že 16.novembra 1967. Uradno je bil promet na novi progi odprt 2. decembra istega leta (Mohorič, 1968).

To je bila pomembna prelomnica v razvoju koprskega pristanišča, kateremu so bile in so še osnovne ciljne usmeritve razvoj, večanje kapacitet in prilagodljivo usposabljanje za pretovor raznih vrst blaga. Tako je bil leta 1979 odprt kontejnerski terminal, leta 1984 je na 11. pomolu pričel obratovati terminal za razsute tovore.

Luka Koper se je z izgradnjo specializiranih kapacitet uvrstila med sodobna evropska pristanišča in predstavlja danes najsodobnejše severnojadransko pristanišče. Danes razpolaga s kapacitetami za pretovor vseh vrst generalnega tovora, tekočin, sipkih in razsutih tovorov, lesa, hlodovine, hlajenega in kondicioniranega tovora, kontejnerski in RO-RO terminal, terminal za razsute tovore in terminal za glinico, sodobna parkirišča in parkirno hišo za avtomobile (nekatero avtomobilsko tovarno postavljajo pogoj, da ima luka parkirno hišo pred prekomorskim transportom).

Luka Koper je danes razdeljena na tri bazene:

- prvi bazen zajema terminal za generalni tovor, kontejnerski ter RO-RO terminal in zaprta skladišča za generalni tovor.
- Drugi bazen ima privez za nafto in naftne derivate, terminal za les, terminal za sipke in tekoče tovore, privez za žita in rastlinska olja s skladiščnimi in rezervoarskimi kapacitetami. V zaledju tega bazena je terminal za živo živino in garažna hiša.
- Tretji bazen je terminal za razsute tovore.

11.1.1 Poslovanje Luke Koper

Kot vsak poslovni subjekt je Luka Koper v svojem poslovanju doživljala vzpone in padce, pri čemer je potrebno poudariti, da je pri njih prisoten nenehen trend rasti. Padec lahko pripisujemo predvsem razmeram, v katerih so se znašli. Obdobje bi lahko razdelili v obdobje pred osamosvojitvijo Slovenije (ko so od leta 1975 do leta 1990 beležili nenehno rast) in obdobje po osamosvojitvi Slovenije. V prvem obdobju so bili opazni predvsem blagovni tokovi iz severa na jug nekdanje države, po razpadu le-te pa so se blagovni tokovi preusmerili v vzhodno in srednjo Evropo. Na vsak način si zaslužijo priznanje managerska ekipa in komercialne službe, saj so v razmeroma kratkem času nadomestile nekdanje trge z novimi. Še več, v Luki Koper so dosegli v letu 1990 5,5 mio ton (skupaj z nafto) pretovora blaga. V letu 1991, ko je bila osamosvojitvena vojna, se je promet zmanjšal na 4,5 mio ton (skupaj z nafto), do tega da je v letu 1998 dosegel 8.6 mio ton. V letih po vojni v Sloveniji je opazno zmanjšanje domačega prometa, opazen pa je dvig tranzitnega prometa, ki je danes nekje nad 60% in ima trend rasti. V letu 2001 je bil zabeležen pretovor v višini 9.350.000 ton, v letu 2015 pa se načrtuje pretovor v višini 16.500.000 ton. Osrednji tržni potencial Luke Koper predstavljajo prekomorski tovari Slovenije, Avstrije, Madžarske, Češke in Slovaške (Korelič, Roškar, 2002).

Že večkrat omenjena študija PRINZ analizira poslovanje Luke Koper in razčlenjuje strukturo pretovora po blagovnih skupinah, ki je še vedno v prid razsutim tovorom, čeprav se kažejo premiki pri avtomobilih in generalnih tovorih, pridobili so nove ladjarje – intercontainer je npr. vpeljal redno blok kontejnersko povezavo z Madžarsko, v sami strukturi tovora predstavlja razsuti tovor cca. 50% vsega pretovora.

11.1.1.1 Korelacije med pretovorom in prihodkom posameznih terminalov v Luki Koper

Da bi lažje dojel celotno poslovanje Luke Koper ter kasnejšega ugotavljanje vpliva na druge udeležence znotraj pristaniškega sistema, je PRINZ proučil korelacije med pretovorom in prihodki v obdobju 1996 – 1999 in ugotovil, da je v primeru celega podjetja odnos zelo uravnotežen, se pravi, da prihodki spremljajo povečanje pretovora brez skokovitih odstopanj. Seveda je to potrebno analizirati po posameznih

terminalih ali blagovnih skupinah, kjer ima vsak tovor določene lastnosti, lahko bi celo rekli zakonitosti. Te so v glavnem v tem, da pri večini tovora prihodki spremljajo rast ali upad pretovora, odstopajo le generalni tovari, kontejnerski terminal in terminal za živino.

12. EKONOMSKI VPLIV PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI NA DRUGE UDELEŽENCE V LOGISTIČNI VERIGI

V svoji študiji o izdelavi metodologije za izračun vpliva pomorskega prometa na kopenski promet ter vpliva na BDP je PRINZ inštitut povzel input – output metodo, ki jo je prilagodil, pri čemer si je pomagal s predstavljenimi ocenami pristanišč Santander in Cork. Najprej so poizkušali oceniti neposredne vplive pristaniške dejavnosti na dejavnosti, ki so neposredno odvisne od delovanja pristanišča. Sem spadajo podjetja, ki bi prenehala poslovati ali pa bi njihovo poslovanje nazadovalo ali celo prenehalo, če pristanišče Luka Koper ne bi delovalo, ali obratno, da so to podjetja, ki so nujno potrebna, da pristanišče nemoteno deluje. Podjetja so razdelili v dve skupini in sicer v podjetja, ki so vključena v transportno verigo in podjetja, ki izvajajo storitve ali prodajajo proizvode pristanišču.

Po oceni neposrednih vplivov s pomočjo input-output modela so ugotovili posredne učinke vplivov pristaniških dejavnosti, ali drugače rečeno, za vsako produkcijo (output) so potrebni produkcijski faktorji (input). Zahtevano plačilo produkcijskih faktorjev (input pay back) se izraža v odhodkih podjetij. Preko vsote plačil produkcijskih faktorjev vsake nadaljnje input-output relacije pa so dobili celotni denarni bruto prihodek, ki jih povzročajo pristaniške dejavnosti.

Relativno razmerje celotne vsote neposrednih in posrednih vplivov s prihodki Luke Koper jim je dal oceno multiplikatorja pristaniške dejavnosti.

12.1 IDENTIFIKACIJA UDELEŽENCEV V PRIKAZU POSLOVANJA LUKE KOPER

Da so sploh lahko pričeli z delom, so morali najprej identificirati udeležence (v študiji PRINZ so udeleženci taksativno navedeni).

Tako je ugotovljenih 34 špedicij, 33 pomorskih agentov, trije ladijski oskrbovalci, 48 ladjarjev, 8 kontrolnih hiš, 8 bank, 6 zavarovalnic ter še 8 ostalih udeležencev, ki

skrbijo za popravilo ladij, dolivanje goriva, vzdrževanje pristaniškega akvatorja, vlečenje ladij, dekonzervacija avtomobilov, privezovanje in vzdrževanje pristaniške infrastrukture in za informacijsko podporo. Poleg teh udeležencev so udeleženi še organi državne uprave, in sicer Ministrstva za promet in zveze, Sektor za železnice, pomorstvo in zračni promet, Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, Carinarnica Koper in Carinarnica Piran, Postaja pomorske policije, Transportna policijska postaja, Obmejna veterinarska postaja, Sanitarni inšpektor, Fitopatološka postaja in Tržna inšpekcija.

12.2 PREGLED NEPOSREDNEGA VPLIVA PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI NA OSTALO GOSPODARSTVO (PREGLED UDELEŽENCEV V PRIHODKIH IN ODHODKIH LUKE KOPER)

V tem delu je PRINZ inštitut poizkušal ugotoviti na podlagi internih podatkov Luke Koper, ali se da preko računovodskih izkazov ugotoviti vpliv pristaniške dejavnosti na BDP Slovenije. Luka Koper je v letu 1999 ustvarila 12 milijard tolarjev prihodka. Kot prikazujejo podatki, tri četrtine prihodkov ustvarijo preko špediterjev in agentov. Prihodek Luke Koper, ki nastane zaradi storitev pretovora in skladiščenja, postane istočasno na drugi strani odhodek drugega podjetja, ki je to storitev naročil. Problem je nastal, ko so hoteli povezati nastale odhodke v Luki z nastalimi odhodki pri agentih in špediterjih. Prihodki le-teh namreč niso neposredno povezani z odhodki pri naročnikih storitev, ker so ti pri večini poslov le posredni plačniki in naročniki storitev za lastnika tovora.

V letu 1999 so v Luki Koper kumulativno ustvarili 12 milijard tolarjev obveznosti do dobaviteljev, kar pomeni, da so imeli dobavitelji iz tega naslova prav toliko prihodkov, zato je umestna trditev omenjenega inštituta, da je Luka Koper z opravljanjem svoje dejavnosti ustvarila drugim podjetjem 12 milijard tolarjev prihodkov. Če k tem prihodkom prištejemo še dopolnilne dejavnosti, kot so pilotaža, vleka in privezovanje, se ta znesek poveča na 13 milijard tolarjev.

12.3 NEPOSREDNI VPLIVI PRISTANIŠKE DEJAVNOSTI NA UDELEŽENCE V TRANSPORTNI VERIGI

V prejšnjem poglavju je PRINZ inštitut ugotovil, da ni mogoče točno opredeliti prihodkov udeležencev v transportni verigi preko računovodskih izkazov. Zato so s pomočjo pridobljenih izdanih tarif skupine udeležencev ali z razmerji med tarifami Luke Koper in udeleženci ugotovili, kakšne bruto prihodke ustvarjajo udeleženci transportne verige zaradi delovanja Luke Koper.

Udeležence so razporedili v šest skupin, podobno kot so storili v Španiji v primeru luke Santander.

12.3.1 Prva skupina

V to skupino so vključili pilote, vleko in privezovalce. Iz podatka oz. izkazov podjetij iz te skupine so skupaj ta podjetja ustvarila za 760 mio SIT prihodka.

12.3.2 Druga skupina

V to skupino so vključili špediterje. Z ugotovljenim razmerjem med tarifami Luke in špediterja ter razvrstitvami po posameznih terminalih so ugotovili skupni prihodek špediterjev, ki naj bi znašal 844 mio SIT.

12.3.3 Tretja skupina

V to skupino so razvrstili pomorske agente. Iz biltena tarif Združenja agentov pri GZS in iz statističnih podatkov o številu in velikosti ladij ter vrst tovorov, so določili prihodek agentov, ki naj bi po njihovi oceni znašal cca 370 mio SIT.

12.3.4 Četrta skupina

V to skupino so vključili prevoznike. Za celotne usklajene prihodke zaradi tovara iz Luke so uporabili podatke (Raziskovalna naloga MP2, DRSC – 1996) o izračunanih povprečnih stroških prevoza in jim prišteli poprečno 10% profitne marže, pri čemer so predpostavljali, da je pretežni del blaga pripeljan v ali iz Slovenije (izvoz – uvoz)

(43%), druge relacije pa so enako porazdeljene kot pri železnicah. Pri le-teh so stroški prevoza izraženi v SIT/ntkm in se nanašajo na celotne stroške, ki vključujejo stroške 1.100 ton težkega vleka po smereh (smeri so Koper – Šentilj, Koper – Jesenice, Koper – Hodoš, Koper – druga in Koper – v Slovenijo), vključno s stroški enega ranžiranja. Povprečni stroški znašajo 5.9 SIT/ntkm.

Stroški prevoza za cestni tovorni promet se nanašajo na stroške 20-tonskega tovornjaka ali 70% izkoriščenosti vozila ter na enake transportne relacije kot v železniškem prometu. Ti stroški znašajo povprečno 11.15 SIT/ntkm. Ko so pomnožili povprečne stroške prevoza in dobljene ntkm in prišteli še profitno maržo, so bili prihodki prevoznikov sledeči:

- cestni promet 10.783.789.000 SIT,
- železniški promet 9.639.273.183 SIT

pri pretovoru 8.300.000 ton, kolikor ga je bilo leta 1999 pretovorjenega v Luki Koper.

12.3.4.1 Relacija prevoza in deleži železnic in cestnih prevoznikov

Analiza te četrte skupine pa je za nas zanimiva še iz drugega vidika. Da je bil ugotovljen skupni prihodek prevoznikov, so morali ugotoviti tudi delež pri prevozu železnic, delež v prevozu po cestah ter količino tovorov po železnicah in cestah. Deleži so bili ugotovljeni po relacijah, navedenih v prejšnji točki.

Analiza tega dela nam pokaže izrazito obremenjenost relacij Koper – Šentilj in Koper – Hodoš, tako v železniškem kot v cestnem prometu, pri čemer znaša skupna količina prepeljana po železnici na prej omenjenih relacijah 5.146.000 ton in po cestah 3.154.000 ton. Količini, prepeljani po železnici na relaciji Koper – Šentilj in relaciji Koper – Hodoš, sta zelo podobni, pri čemer je malo večja tonaža na relaciji Šentilj. Zanimivo je, da je podobna situacija tudi na cestah.

12.3.5 Peta skupina

V to skupino so vključili prihodke dejavnosti finančnega posredništva med katere spadajo banke in zavarovalnice.

Na podlagi tarife Banke Koper in APP so deleži 268.300.152 SIT.

12.3.6 Šesta skupina

Sem so uvrstili vsa podjetja in fizične osebe, ki prodajajo storitve ali proizvode Luki Koper. Njihov prihodek se odraža v celotnih odhodkih Luke Koper, zmanjšanih za amortizacijo. Ta postavka je znašala v letu 1999 8.8 milijarde SIT.

12.3.7 Rezultat prvega kroga ali neposrednih udeležencev v pristaniški dejavnosti

Skupaj so prihodki vseh šestih skupin znašali 31.514.410,554 SIT. Fakturirani prihodki Luke Koper so v enakem obdobju, t.j. leta 1999 znašali 12.361.048.511 SIT. Razmerje med prihodkom udeležencev in prihodkom Luke Koper je tako bilo 2.55. Iz tega se zaključili, da se z dejavnostjo v Luki Koper za en tolar poveča pri neposrednih udeležencih v pristaniški dejavnosti prihodek za 2.55 tolarja.

12.3.8 Podjetja drugega in nadaljnjih krogov

V naslednjem koraku so iz FIPO baze APP (agencije za plačilni promet) zbirali prihodke in odhodke ter stroške dela po skupinah podjetij iz nomenklature dejavnosti podjetij, pri čemer so upoštevali, da vsako podjetje s svojo dejavnostjo ustvarja določen prihodek, posledica česar pa so tudi odhodki, ki nastanejo z izvajanjem te dejavnosti.

Rezultat razmerja med prihodki je z vključevanjem prvega in drugega kroga pokazal, da se en tolar, zaslužen v Luki Koper, multiplicira za 5,28. V nadaljnjih krogih so uporabili ponderirano povprečje, ki je znašalo pri odhodkih faktor 0.82 in pri stroških dela 0.15. Upošteva se to razmerje za izračun vsote vseh prihodkov, so uporabili formulo za vsoto geometričnega zaporedja, ki jim je dala na odhodkovni strani faktor 4.61 in na strani stroškov dela faktor 0.69. Na podlagi tega so izračunali, da z delovanjem Luke Koper, ki je ustvarila v letu 1999 12 milijard tolarjev prihodkov, ustvarijo druga podjetja v gospodarstvu 163 milijard SIT prihodka, oz. povedano

drugače, da pristaniška dejavnost tako ustvarja z vsakim ustvarjenim tolarjem multiplikativno 13.24 tolarja.

Napravili so tudi kontrolni izračun multiplikativnih učinkov za kontejnersko ladjo in za ladjo za prevoz razsutih tovorov, ki jim je potrdil pravilnost izračuna.

Raziskava je pokazala, čeprav so jo delali neodvisno, da so prišli do enakih spoznanj kot Španci v primeru luke Santander ter Irci v primeru pristanišča Cork.

Njihova raziskava ni posebej vrednotila dodatnih učinkov, ki jih predstavljajo delovna mesta ter dodana vrednost in davki, ki jih plačujejo davčni zavezanci (ameriški pristop). Če bi upoštevali še ameriški pristop, bi bili učinki samo še večji.

12.3.9 Ugotovitve raziskave

Navedena raziskava nam kaže določene pomanjkljivosti in razmišljanja politikov, gospodarstvenikov in snovalcev razvojnih strategij neke države, ki se pogosto orientirajo samo na to, kaj pomeni n.pr. pristaniška dejavnost za razvoj pokrajin ali regij v smislu razvoja industrije, kmetijstva itd. Danes nam analitični multiplikatorji dajejo učinke, ki jih imajo ostali udeleženci, ki se ukvarjajo s pristaniško dejavnostjo.

Če bi razmišljali malce nostalgичno, bi morali priznati vizionarstvo tistih, ki so se brez takih izračunov odločali za gradnje železnic oziroma za povezave in smeri, ki so povezane z morjem.

Številke, ki jih je obravnaval PRINZ inštitut, so bile obravnavane za leto 1999. Številke pa rastejo v skladu z večanjem pretovora v Luki Koper, to pa pomeni ne le napredek luke, ampak tudi enega od možnih virov blagostanja v Sloveniji.

13. KRATEK PREGLED ZGODOVINE IN GRADNJE ŽELEZNIC V SLOVENIJI

13.1 ROJSTVO ŽELEZNIC IN PRVI GRADBENI KORAKI V SLOVENIJI

Železniška zgodovina je tako bogata in raznolika, kot je železnica sama (Bogič, 1998)

27. septembra 1825 je George Stephenson (roj. 1781, inženir pri premogovniku Killingworth) postavil svojo parno lokomotivo pred vlak, ki je zapeljal na progi iz Stoctona v Darlington. Ta dan je prišel v zgodovino tehnike kot rojstni dan železnic. Dokončno pa se je parna lokomotiva uveljavila na tekmovanju lokomotiv pri Rainhillu, na progi Liverpool – Manchester, kjer je zmagala »Rocket«, ki je bila konstruirana po načrtih Stephensonovega sina Roberta. Prvi vlak leta 1825 je vozil 450 oseb in 90 ton tovora (Mohorič, 1968).

Trinajst let po tem, ko je stekla prva železnica na svetu, so zasadili prvo lopato na slovenskem ozemlju za izgradnjo prve železniške proge. Začetna dela kot so proučevanje terena in trasiranje, so se pričela že leta 1838. Dvotirna proga je dosegla Gradec (Graz) leta 1844, Celje leta 1846 in Ljubljano leta 1849 (ljubljanski kolodvor je dograjen 1848, prva lokomotiva je tja prispela na cesarjev rojstni dan, 18.8.1849, dokončno je bila železnica odprta 16.9.1849) (Mohorič, 1968). Gradnjo je nadziral in vodil ing. Ghega.

Kot vidimo, se je stara Avstrija dokaj zgodaj zavedla pomena železnic. Njena osnovna misel je bila povezati Dunaj z njenim glavnim pristaniščem Trstom. Zelo dejavni so bili v tistem času deželni stanovi, tako štajerski, kranjski in tržaški. Tako so dne 27. aprila 1838 na ljubljanskem magistratu sklicali posvetovanje (trgovski reprezentanti, meščani in stanovi), na katerem so sklenili, naj bi železnica potekala skozi Ljubljano, če ne pa vsaj v neposredni bližini mesta. Da bi dokazali svoje zanimanje in pomembnost, ki jo namenjajo graditvi železnic, so se zavezali, da bodo prispevali h gradnji 1 milijon GLD – goldinarjev, kar je v tistih časih bil zelo visok znesek (Mohorič, 1968).

Na cesarskem Dunaju je bilo v tistih časih kar veliko zanimanje za izgradnjo železnic predvsem v bančnih krogih, saj so (popolnoma upravičeno, kot bomo videli kasneje) slutili, da ta gradnja pomeni gospodarski razcvet ter možnost dobička na dolgi rok. Trg finančnega kapitala na evropskem kontinentu in v Angliji so obvladovali bratje Rotschild. Najstarejši Amschel Mayer je ostal doma v Frankfurtu, Vatou Mayer je odšel v London, Karl Rotschild v Neapelj, najmlajši Jakob Rotschild pa v Pariz. Kadar je šlo za organiziranje velikih finančnih transakcij, so vsi složno sodelovali. Tako je 15.4.1835 najmlajši Rotschild vložil prošnjo za graditev železnice Dunaj – Bochimia v Galiciji. Trajanje privilegijev si je izgovoril za dobo 70 let. Privilegij mu je bil podeljen 4.3.1836, nakar je Rotschild pričel z aktivnostmi za ustanovitev delniške družbe, ki so bile v tistem času v modi kot pravna oblika trgovskih in industrijskih družb.

Rotschild je tudi zaprosil za koncesijo za gradnjo železnice Dunaj – Jadransko morje, kjer pa ga je 7.3.1836 prehitel njegov konkurent, dunajski bančnik baron Jurij Sina, ki je dobil koncesijo za progo Dunaj – Raab in Glogowitz ob vznožju Semmeringa. Rotschild se je moral umakniti, vendar je proces skrbno spremljal in čakal na svoj trenutek.

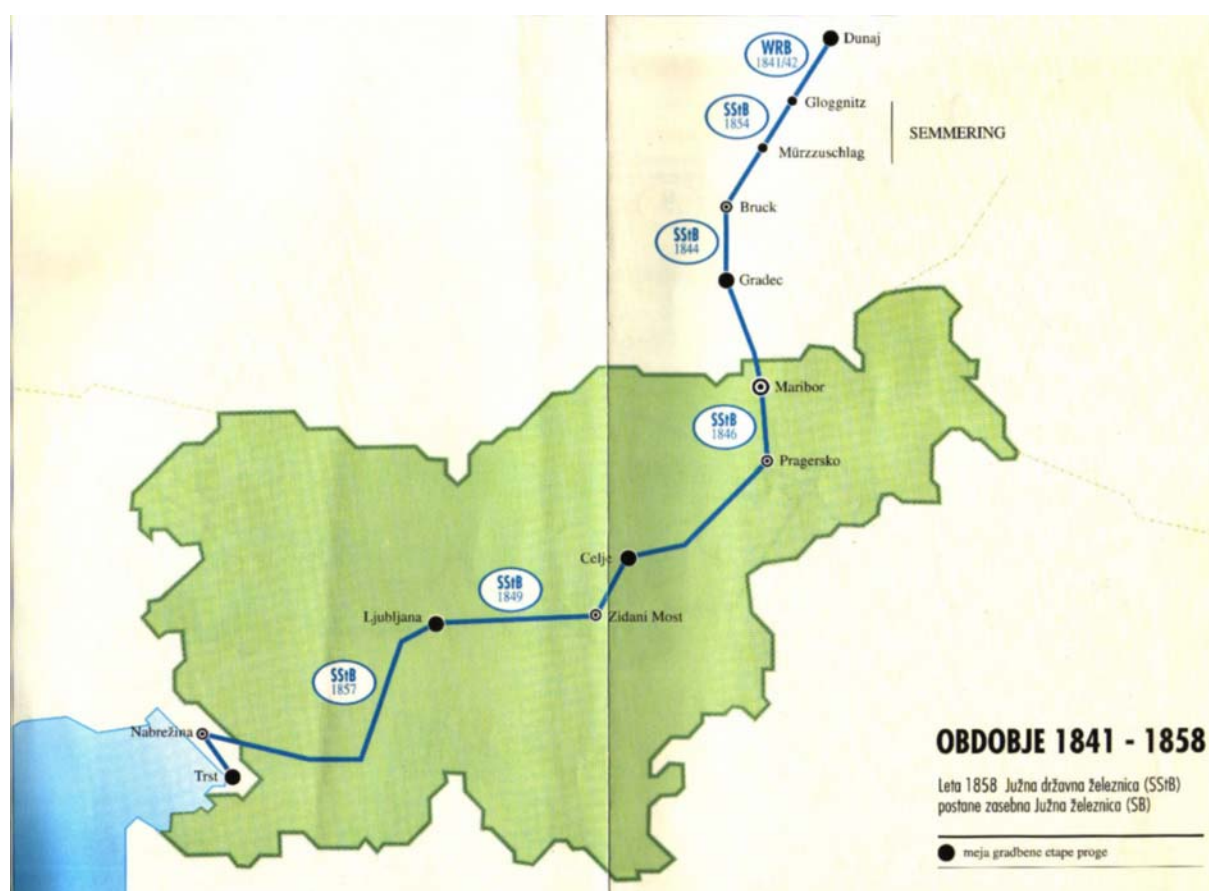
Stara Avstrija pa je kmalu spoznala, da gradnje železnic ne kaže prepuščati zasebnikom, ki jim je kaj malo mar za državne interese. Ocenili so, da morajo vsaj glavne prometne smeri ostati pod kontrolo države (tudi danes velja v glavnem prepričanje, da mora železniška infrastruktura ostati v lasti države, v nasprotju s prakso, ki se je uveljavila v Angliji in se ni izkazala kot dobra – neposredno uveljavljanje dobička lahko prinese usodne posledice). Zato so leta 1841 sklenili, da bo država Avstrija v lastni režiji zgradila železnico na sever do meje s Saško in na jug do pristanišča Trst.

Že do Ljubljane je bila gradnja zelo zahtevna, saj je bilo potrebno obvladati sotesko Save, vendar je glavni projektant ing. Carl Ghega vse probleme uspešno rešil (most čez Dravo v Mariboru, Zidani most, postaje v Hrastniku, Trbovljah, Zagorju – številni predori itd.).

Dalje od Ljubljane pa so graditelje čakale nove težave. Rešiti so morali problem ljubljanskega barja, ki je zahtevalo ogromne količine materiala, da se je nasip kolikor

toliko utrdil. Težave je povzročal Kras s svojo sestavo tal in konfiguracijo terena, srečali pa so se še s pomanjkanjem vode ter burjo. Graditelji pa so kljub vsem težavam premagali in leta 1857 je železnica preko Postojne, Pivke, Divače, Sežane in Nabrežine dosegla Trst. Čeprav je bila proga odprta 27.7.1857, se je blagovni promet začel šele 15.10.1857.

S tem je stara Avstrija dosegla svoj cilj, povezala je svojo državo z železnico od svoje meje v Saški na severu preko glavnega mesta Dunaja do pristanišča Trst na Jadranskem morju (Bogič, 1998).



Poudariti je potrebno, da je bilo obdobje, ko je bila zasajena prva lopata za izgradnjo železniške proge na Slovenskem, še obdobje reakcionarnega Metternichovega policijskega režima. To je bilo obdobje fevdalizma, zemljiških gospodov, tlačanstva in cehovstva. V obdobju izgradnje Južne železnice se je zgodila tudi marčna revolucija 1848. leta, ki je tudi kmete na Slovenskem osvobodila tlačanstva. Ker so bile kmetije majhne, je gradnja železnic pomenila za ogromno ljudi dodaten zaslužek, pomenila je tudi nove poklice. V bistvu se je s tem začela v Sloveniji industrializacija. Slovenski

delavci so tu prišli v stik z Italijani, Furlani, Štajerci ter se od njih naučili mnogo rokodelskih spretnosti in praktičnih izkušenj.

V obdobju gradnje Južne železnice pa se je gospodarski položaj Avstroogrške tako poslabšal, da svojih železnic ni mogla niti vzdrževati, kaj šele, da bi gradila nove. To jih je prisililo, da so svoje železnice praktično v štirih letih razprodali podjetnim zasebnikom. Tako so leta 1859 bili kot država lastnik komaj 19 km prog, pa še tu so promet vzdrževale zasebne družbe. Ker so bili prisiljeni prodati železnice pod zelo ugodnimi pogoji, je takrat država utrpela velikansko škodo. Takšno usodo je doživela tudi Južna železnica, ki jo je leta 1858 (23.9.1858) prevzela družba »k.k.priv. Südliche Staats–Lombardisch–Venezianische und Zentral Italienische Eisenbahngesellschaft« s sedežem na Dunaju. V tej družbi z mednarodnim kapitalom pa sta bila udeležena tudi londonski in pariški Rotschild, ki sta 22 let pred tem prosila za koncesijo za gradnjo.

Ta družba je pokrivala poleg zveze Dunaj – Trst še vse severnoitalijanske proge od Casane preko Trevisa, Mester (Benetke), Vicenze in Verone do Milana, Monze in Coma s krakoma do Mantove proti jugu in Alle proti severu. Poleg tega je prevzela še nedokončane ali še začete proge od Milana proti jugozahodu do Bologne in od tod proti jugozahodu do Firenz in papeške države (Bogič, 1998).

13.2 RAZVOJ ŽELEZNIC NA SLOVENSKEM DO 1. SVETOVNE VOJNE

Družba »Južna železnica« je želela kontrolirati še več ozemlja, zgraditi še več prog. Svoje omrežje je v naslednjih letih širila nenehno s povezovanjem zasebnih železnic, ki so bile šele v gradnji ali komaj projektirane, pa so zabredle v finančne težave in se niso mogle upirati pritisku nakopičenega mednarodnega kapitala. Želeli so povezati svoje omrežje, zato so leta 1860 zgradili povezavo med Nabrežino in Casano preko Tržiča (Monfalcone), Gorice, Krmina (Comons) in Vidma (Udine). Istega leta so dokončali tudi progo Pragersko – Ptuj, Ormož – Čakovec – Kotoriba – Velika Kaniža. Že naslednje leto pa je bila dokončana proga mimo Blatnega jezera do Budimpešte. Tako je tudi Madžarska (tedanja Ogrska) dobila zvezo z morjem.

Leta 1859 je morala Avstrija odstopiti Lombardijo Sardinskemu kraljestvu, saj je bila v vojni poražena. Družba Južne železnice je zato dobila dve upravi za delo svojega omrežja v dveh državah. Družbo ti pretresi niso kaj dosti motili in se je razvijala dalje. Tako je prevzela projektirano »Hrvatsko državno železnico« Zidani most – Zagreb – Sisak in jo leta 1862 dokončala. Nato je prevzela Koroško železnico in jo v letu 1863 dokončala na relaciji Maribor – Dravograd – Celovec, v letu 1869 pa do Beljaka. Razmišljali so tudi o drugi povezavi z morjem, in sicer z drugimi pristaniškimi mesti, zato so leta 1865 zgradili progo Zagreb – Karlovac (te proge sicer ne sodijo v izgradnjo železnic na Slovenskem, vendar jih iz razlogov, ki jih bomo navedli v nadaljevanju, omenjamo).

Leta 1866 je morala Avstrija odstopiti Italiji tudi Benečijo, kar je pomenilo, da se je proga Južne železnice končala pri Krminu. Leta 1870 je privilegirana Rudolfova železnica (»K.k. priv. Kronprinz Rudolf – Bahn « - KRB) dogradila progo Trbiž – Jesenice – Ljubljana, kjer se je priključila na Južno železnico (del Trbiž – Beljak – dograjen 1873). Namen je bil napraviti še eno povezavo s Trstom, in sicer v povezavi Češka – Trst preko srednje Avstrije.

Leta 1867 je bil uveden dualizem (Avstrija se je razdelila na dve polovici in se preimenovala v Avstroogrsko). To je vzpodbudilo Madžare, da so posvetili več pozornosti izgradnji železnic. Tudi oni so se usmerili k morju, zato so pospešeno gradili progo Budimpešta – Zagreb – Reka. Relacijo Zagreb – Karlovac je tako že zgradila Južna železnica, tako da so imeli Madžari zaradi tega lažje delo. Južna železnica je zaslutila konkurenco, zato je tudi sama pospešila gradnjo na relaciji Pivka – Reka. Južna železnica je tako dosegla Reko štiri mesece pred Madžari. To je bilo leta 1873. Istega leta je bila velika borzna kriza, ki je povzročila propad številnih zasebnih podjetij in je prizadela tudi železniške družbe. Položaj je pričela ponovno reševati država, najprej s sekvestracijskim zakonom, nato pa s postopnim podržavljanjem (Bogič, 1998). Tako je leta 1876 dokončana proga od Divače do Pulja, ki je postala glavno oporišče za Avstroogrsko vojno mornarico (progo je začela graditi »Istrska državna železnica« - ISB), istočasno je bil napravljen tudi odcep od Kanfanarja do Rovinja (Bogič, 1998).



Lokalne proge so, logično, nastajale kot dovodne žile h glavnim prometnim utripalnicam. Leta 1885 je bila zgrajena proga med Špiljem in Radgono, leta 1890 proga Radgona – Ljutomer, leta 1891 proga Ljubljana – Kamnik (koncesijo sta dobila Oskar Lazarin in industrijalec Alojzij Prašnikar). Istega leta je bila zgrajena tudi lokalna železnica od Velenja do Dravograda Pesje – Škale – premogovnik.

Prizadevanja za gradnjo železnic na Dolenjskem segajo že v leto 1864, toda šele sporazum med konzorcijem za gradnjo dolenjskih železnic, Trboveljsko premogokopno družbo in Državnimi železnicami leta 1890, po kateri naj bi kočevski rudnik (last TPD) zalagal s premogom Državne železnice, je pripomogel, da so leta 1893 dogradili proge Ljubljana – Grosuplje, Kočevje in naslednje leto Grosuplje – Novo mesto – Straža.

Proga Brezovica – Vrhnika je bila zgrajena 1899. Istega leta je bila zgrajena še proga od Velenja do Dravograda.



Leta 1902 je bila zgrajena ozkotirna železnica, ki je povezovala Trst s Koprom, Bujami in Porečem, istega leta tudi od Gorice preko Prvačine do Ajdovščine. Naslednje leto zgradijo tudi lokalno železnico Grobelno – Rogatec. Pomembno je bilo leto 1906, ko je bila uresničena še ena povezava zaledja z morjem v smeri sever – jug. Dograjena je bila Karavanška železnica iz Beljaka in Celovca pod Karavankami do Jesenic in Bohinjska železnica od Jesenic preko Bohinjske Bistrice, Gorice, Prvačine in Opčin do Trsta. Ko je bila leta 1909 odprta tudi Turska proga, je bil dosežen tudi cilj stare Avstrije, in sicer t.i. Druga proga, ki naj bi povezovala osrednjo Avstrijo in južno Bavarsko s Trstom. Leta 1907 je v naše kraje segla tudi Ogrska železnica, ki je za madžarsko železniško omrežje povezala Hodoš in Mursko Soboto. Murska Sobota je bila tudi končna postaja, saj naj bi v skladu z njihovo politiko proge gravitirale proti Budimpešti in se niso hoteli povezovati z drugim železniškim omrežjem. Do prve svetovne vojne je bila zgrajena Belokranjska proga od Novega mesta preko Črnomlja in Metlike do Karlovca.



13.3 ŽELEZNICE MED 1. SVETOVNO VOJNO IN PO NJEJ

Leta 1914 je izbruhnila 1. svetovna vojna, ki je imela velike posledice tudi za slovenske železnice. Obdobje med prvo svetovno vojno ni prineslo veliko gradenj novih prog (izjema je ozkotirna proga, zgrajena za vojaške potrebe v letih 1915 – 1918 – Čedad – Kobarid, ki je potem obratovala še štirinajst let). Potrebno je bilo glavno vozlišče oz. glavne prometne arterije, zgrajene še v stari Avstriji, usposobiti za velik tovorni promet. Ko je Italija leta 1915 posegla v vojno z Avstrijo, je postal zahodni del železniškega omrežja v Sloveniji za dve leti in pol ožje operativno vojno področje, ki so ga upravljala vojaška poveljstva. Železniški promet med Mostom na Soči, Gorico in proti Prvačini ter med Gorico in Prvinom je bil ustavljen, ker se je ob tej progi razvila neposredna bojna črta. Promet v zaledju pa je takrat služil izključno operativnim potrebam vojne uprave. Tiri na postajah zahodno od Ljubljane so bili prenapolnjeni z vojaškimi transporti. Da bi položaj na železnicah vsaj malo omilili, je vojaška uprava odredila, da morajo v bližini važnih križišč zgraditi obsežne premikalne postaje ter skladišča, na katerih bi lahko vsaj začasno lahko ustavili Transporte. V ta namen so zgradili velike premikalne in ranžirne postaje na Teznem pri Mariboru, nato še v Zalogu pri Ljubljani in depotne ture za proge državnih železnic v Dravljah in pozneje tudi v Žabnici pri Škofji Loki. Bile so zgrajene nekatere priključne ali obvozne proge. Nastal je »vodmatski lok«, direktna povezava med dolenjsko progo in progo proti Zalogu, nastal pa je tudi »tivolski lok« kot direktna povezava med gorenjsko in notranjsko progo.

Po razpadu fronte konec leta 1918 je nastopila splošna zmeda, ki se je odrazila tudi na železnicah. Bile so preobremenjene z odhajajočo avstroogrsko vojsko in pogosto je prihajalo do spopadov in incidentov. Železniško osebje je le s skrajnimi napori vzdrževalo promet. Za odhajajočo armado so brez boja prodirali italijanski vojaki. Slovenci so takrat bili neorganizirani in so zmotno pričakovali, da se bodo Italijani ustavili ob narodnostni meji: Italijani so tako brez boja zasedli Trst, Nabrežino, Divačo, Pivko ter končno 15.11.1918 tudi Logatec in Vrhniko. Zasedena je bila vsa soška dolina. K sreči so v Mariboru v noči 29.11.1918 slovenski prostovoljci, med katerimi je bilo veliko železničarjev pod vodstvom generala Maistra, zasedli Maribor, prevzeli železniško križišče in zavzeli pomembne železniške delavnice, s tem so postavili tudi »severno mejo«. Uprav železnic na Slovenskem takrat ni bilo, saj so bile

državne železnice podrejene ravnateljstvu v Beljaku in Trstu, proge južne železnice pa obratnemu inšpektoratu v Gradcu.

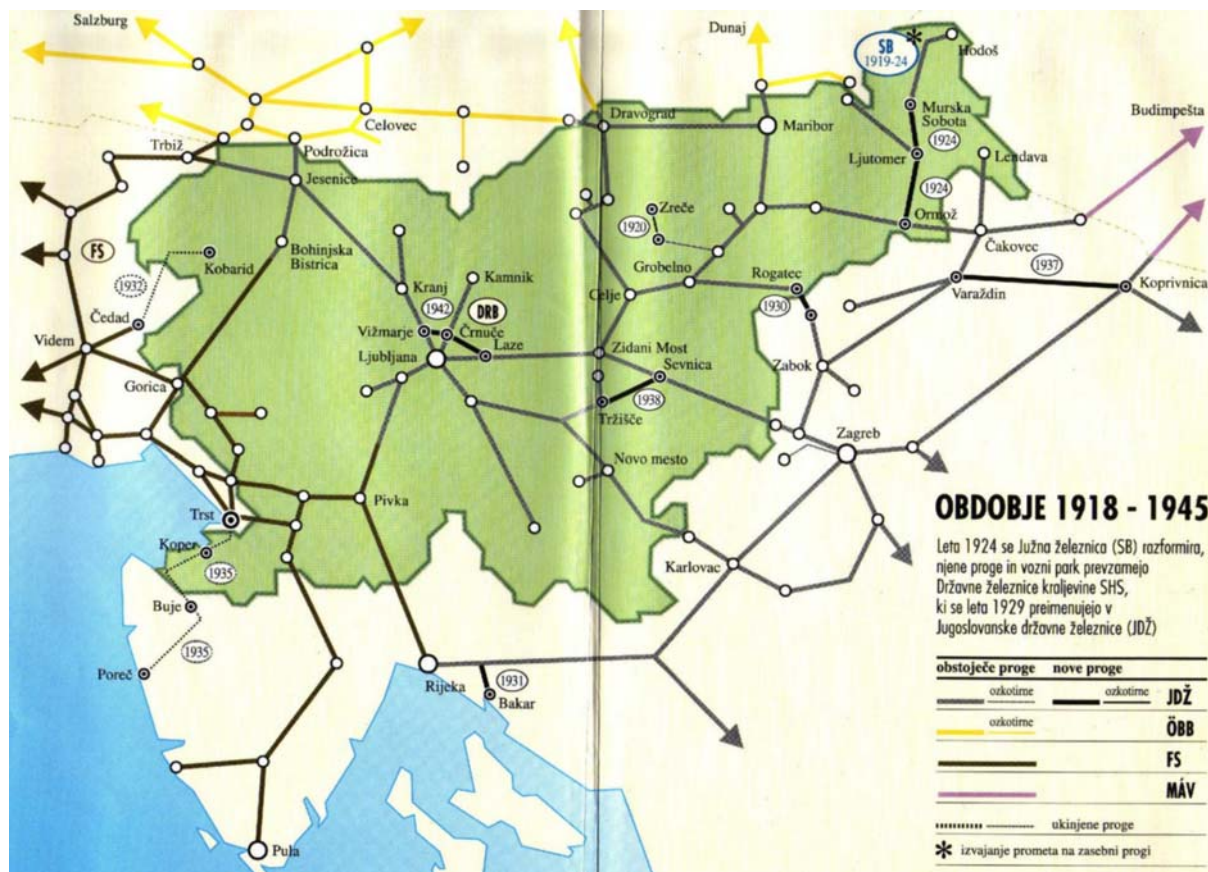
Po koncu 1. svetovne vojne leta 1918 se je večina južnih Slovencev propadle Avstroogrške združila s Srbijo in Črno goro v Kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev. Slovenija je takrat poleg ozemelj izgubila tudi pomemben del železniške infrastrukture in pristanišče Trst. V novo nastali državi so se železnice združile v Državne železnice SHS, razen južne železnice, ki je še ostala v privatnih rokah do leta 1924, ko se je razformirala oz. se preimenovala v »Donau-Sava-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft« s kratico DSA. Kot bomo videli v nadaljevanju, pa je tudi po preoblikovanju družbe lastnice ostala v privatnih rokah mednarodnega kapitala.¹

Meje nove države so presekale tudi prej zgrajene železniške povezave. Na pariški konferenci je bilo z veliko napori le doseženo, da je jeseniški trikot ostal v slovenskih rokah, saj je Italija želela biti neodvisna za prehod preko Slovenije do zahodnoevropskih držav.

Od novogradenj na Slovenskem je v tistem času nastal le podaljšek ozkotirne proge od Slovenskih Konjic do Zreč.

Leta 1929 je iz Kraljevine SHS nastala Kraljevina Jugoslavija. Leta 1930 je bil v Zidanem mostu zgrajen še drugi železniški most čez Savinjo, ki je omogočal direktno (neovirano) povezavo Ljubljana – Zagreb. Slovenija, kakor tudi Jugoslavija, sta po prvi svetovni vojni ostali brez železniške povezave, pa tudi brez pristanišč severnega Jadrana, zato je bila leta 1931 zgrajena proga s postaje Škrljevac (na progi Sušak - Karlovac) v luko Bakar.

¹ V Ljubljani je bila 1.1.1924 ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela obratovanje na vseh južnoželezniških progah



Na slovenskem ozemlju je bila v letu 1938 dograjena le še proga med Sevnico in Tržičem, ki je povezala dolensko železniško ozemlje z državno magistralo.

Poudariti je tudi potrebno, da je bila v tistem času edina povezava Slovenije z Evropo preko Šentilja po ozemlju, ki ga je pokrivala Južna železnica. Na zahtevo vlade kraljevine SHS je zato generalna direkcija ustanovila obratno direkcijo v Ljubljani, ki pa je ostala odvisna od generalnega ravnateljstva na Dunaju. Vlada je poizkušala tudi podržaviti železnice, vendar ji to ni uspelo. Celo na pariški mirovni konferenci so ameriškem predsedniku Wilsonu razložili, da je južna železnica privatna železnica z udeležbo mednarodnega kapitala (tu je svojo vlogo odigral »francoski« Rotschild).

13.4 ŽELEZNICE MED DRUGO SVETOVNO VOJNO IN PO NJEJ DO OSAMOSVOJITVE SLOVENIJE

Druga svetovna vojna je strahovito opustošila železniške naprave, uničila delavnice in razbila vozni in strojni park. Že jugoslovanska vojska je ob umiku porušila

železniške mostove v Mariboru, Ptuju, Veržeju, Borovniški viadukt in oba mostova v Soteski na bohinjski progi. Prometna infrastruktura je bila eden od glavnih ciljev zavezniškega letalstva. V tem obdobju je bilo značilno, da so partizanske enote NOB podirale objekte, medtem ko so jih Nemci in Italijani popravljali, da so lahko oskrbovali svoje enote. Nemci so leta 1944 zgradili še drugi tir med Zidanim mostom in Zagrebom ter ponovno tivolski lok, ki je služil svojemu namenu še do 60-tih let. Med vojno so seveda nehale obstojati jugoslovanske železnice, proge in vozni park pa so si razdelile države okupatorke.

Po drugi svetovni vojni je bilo veliko truda vloženega v obnovo in modernizacijo obstoječe infrastrukture. Meja FLRJ je marsikje presekala železniške proge, promet pa ni bil več obnovljen (gl. sliko na prejšnji strani). Trst, Gorica, Celovec – mesta, kjer so živeli Slovenci, so bila kljub temu, da jih je osvobodila NOV, po mednarodnih sporazumih za Slovenijo izgubljena. Kljub vsemu pa je košček obale in s tem izhod Slovenije na morje, pripadel Sloveniji².

Za obdobje po drugi svetovni vojni je značilno tudi uvajanje socializma (k sreči ne sovjetskega tipa) in razvoj samoupravljanja. Res pa je, da so bile železniške proge po vojni obnovljene in modernizirane – vendar ne do stopnje, da bi lahko bile primerljive s progami v razviti Evropi. Glavne prometne arterije so bile sicer elektrificirane, žal pa je bilo veliko prog ukinjenih in demontiranih.

Pomembna pa je bila izgradnja proge Prešnica – Koper, ki je povezala pristanišče Koper z zaledjem.

Avtorji še danes poudarjajo izgradnjo te proge kot veliko delovno zmago, čeprav je resnica malce drugačna. Izgradnji te proge je nasprotoval celo predsednik Jugoslavije Tito, ki je prepovedal izgradnjo novih prog, dokler ne bo zgrajena proga Beograd – Bar. Navkljub vsemu je leta 1967 prišel na otvoritev proge, katere investitor je bila Luka Koper (Mohorič, 1968), kar predstavlja svojevrsten fenomen.

² Okrog izhoda Slovenije na odprto morje še potekajo žolčne razprave s Hrvati in bo potrebna mednarodna arbitraža, čeprav obstoja skrb, saj so zgodovinska dejstva takšna, da Slovenija nikoli ni zase dosegla zelenih učinkov, morda ji bo kot članici EU to uspelo, vendar je potrebno pohiteti.

13.4.1 *Dokončna likvidacija tuje lastniške družbe Južne železnice v Jugoslaviji*

V uvodnem delu je bilo zapisano, kako je nastajala družba Južnih železnic ter kdo je bil s svojim kapitalom v ozadju. Ustanovni akt in pravno varstvo le-tega lahko služi za primer, kako je potrebno zavarovati interese vlagateljev na dolgi rok kljub temu, da se izgubijo vojne, spremenijo meje in propadejo režimi.

Po zlomu Avstroogrske je prenehala enakost in zlato kritje valute, v kateri je družba vodila svoje knjigovodstvo. Dohodki so dotekali v kronah, kasneje v šilingih, na Madžarskem v pengčjih, v Jugoslaviji v dinarjih in v Italiji v lirah.

Družba je sama v svojem poročilu za občni zbor delničarjev leta 1923 priznala, da je polovica delniške glavnice izgubljena, ter da bi morali delničarji bodisi vplačati nove zneske ali pa bi morali objaviti insolventnost, kar bi pomenilo stečaj. Tu pa se je pokazala mogočnost visokega mednarodnega vpliva finančnega kapitala.

Kot smo zapisali, je družba sorazmerno poceni dobila zelo visok vložek, ki ga je zagotovila stara Avstrija, istočasno si je zagotovila privilegiran položaj in dohodke, ki so iz tega izvirali.

O usodi Južne železnice je bilo veliko pogajanj in posvetovanj, naj omenimo le beneško konferenco, pa pariško konferenco, kjer si je družba prizadevala ohraniti privilegiran položaj. Zelo spretni pri tem so bili Italijani, ki so dosegli, da je lastnina družbe prešla v njihove roke, ne da bi v zameno za to kaj plačali in da družba ni terjala odškodnine za lombardijsko – benečansko progo. Jugoslavija si je najprej prizadevala, da bi del južne železnice, ki je potekal po našem ozemlju, poddržavila, vendar je začetni polet kmalu upadel. Na konferenci v Rimu (potekala je od 15.2. do 29.3.1923) je popustila in prevzela dodatna bremena, ki so se pojavila v obliki nastalih obresti in donosa za tonažo iz tržaškega pristanišča. Torej so se Italijani znebili milijardnih anuitet do družbe, mi pa bi morali oz. tudi smo plačevali zakupninsko rento v višini 22.5% kosmatih dohodkov. Obratovanje tako prevzame država na vsem svojem ozemlju, všteti tudi vse lokalne proge, ki so se dotikale južne železnice. Vse pravice in dolžnosti so prešle na prevzemnika (Mohorič, 1968).

V Rimskem sporazumu so bile določene tudi osnove tarifne politike, kakor tudi valutna osnova, to je bil zlati francoski frank. Avstriji in Madžarski so bile dane tudi znatne olajšave v obliki minimalne rente. Po 37. členu je morala Jugoslavija, ki ni imela nobenih dolgov, doplačevati za dolgove ostalih držav, ki so bile v povojni dobi in v obdobju začasnega režima v zaostanku s plačili. Jugoslavija je bila v času konference zelo pasivna in izolirana, izgubljala pa se je tudi v formalno pravnih podrobnostih ter delovala v stilu »lako čemo« in »problema nema«.

Jugoslovanski ministrski svet je dne 23.8.1923 sklenil, da sprejme rimski sporazum in da država prevzame s 1.9.1923 omrežje južne železnice v obratovanje. Rimski sporazum je bil ratificiran šele 16.10.1923, kakor tudi sporazum o tranzitu.

S tem sporazumom pa zgodba južne železnice še ni končana. Sledila je velika gospodarska kriza, nato 2. svetovna vojna. Med vojno so Nemci zaplenili, uničili in izgubili mnogo vrednostnih papirjev družbe, kljub temu so hoteli problem rešiti enostransko s sporazumom, sklenjenim na Brionih, ki pa je po vojni postal brezpredmeten.

Ob sklepanju mirovnih pogodb je ponovno prišlo na dnevni red vprašanje likvidacije rimskega sporazuma. Tako so mirovne pogodbe z Italijo, Madžarsko in Avstrijo vsebovale tudi obvezo do Južne železnice.

Francija se je kot protektor lastništva obveznic družbe Južne železnice trudila, da bi v okviru splošnih odškodninskih zahtevkov lahko bila zadeva vključena v dvostranska pogajanja. Po daljših pogajanjih je bil 14.4.1951 in dodatno še 27.7.1955 sklenjen sporazum, po katerem je Jugoslavija plačala na račun zapadlih obrokov v korist lastnikov obveznic južnoželezniške družbe preko 1,2 milijona zlatih frankov. S tem pa problematika še ni bila zaključena in leta 1958 so se predstavniki Italije, Avstrije, Madžarske in Jugoslavije sestali na novih pogajanjih v Rimu. Žal niso uspeli, da bi problem rešili skupaj. Namesto kumulativnega naj bi se problem rešil z dvostranskimi sporazumi. V ta namen so bila novembra leta 1962 ponovno pogajanja v Parizu. Sklenjen je bil nov sporazum, ki je bil nato 8.12.1962 podpisan v Rimu. Sporazum je Jugoslavija ratificirala 20.11.1963 in ga nato 15.10.1964 pod št. 198 objavila. Veljati je začel 23.10.1964.

V letu 1962 je imela družba z Jugoslavijo ločena pogajanja, ki so se končala s posebnim protokolom, na podlagi katerega je bil dogovorjen pavšalni znesek v višini 1 mio US \$ in to v štirih obrokih: 1.1.1964 – 150.000 \$, 1.1.1965 150.000 \$, 1.1.1966 350.000 \$ in 1.1.1967 350.000 \$ (Mohorič, 1968).

Z zadnjim obrokom plačila so ugasnile vse pravice družbe Južne železnice na železniškem omrežju Jugoslavije. S tem pa je bilo tudi končano poglavje Južne železnice na Slovenskem.

13.5 OBDOBJE PO OSAMOSVOJITVI SLOVENIJE

V vojni junija 1991 se je Slovenija osamosvojila v suvereno državo. Nove državne meje so odrezale od nekoč skupnega gospodarskega subjekta istrske proge, ki so bile 1.10.1991 predane hrvaškim železnicam v prav tako osamosvojeni Hrvaški. Skupnost Jugoslovanskih železnic je razpadla in železniško gospodarstvo Ljubljana se je preimenovalo v Slovenske železnice. Razpad Jugoslavije je prekinil nekdanje zelo močne tranzitne tokove med severozahodom in jugovzhodom. Glavna prometna smer Slovenskih železnic zdaj vodi med Luko Koper in državami evropskega severovzhoda.

Ponovno je bila zgrajena in odprta povezava z Madžarsko, nekatere proge so bile posodobljene, nabavljenih je bilo tudi nekaj novih vlakov (Siemens in Pendolino), polno pa je tudi načrtov za prihodnost, le da sami načrti ne prinašajo donosa. V teh načrtih je tudi izgradnja drugega tira na progi Prešnica – Koper in Maribor – Šentilj. Samostojna Slovenija obstaja danes že 14 let, v 13-tih letih pa so v času stare Avstrije zgradili progo od Šentilja do Trsta.

14. POMEN IZGRADNJE DRUGEGA TIRA DIVAČA – KOPER IN MARIBOR - ŠENTILJ

14.1 RESNICA O GRADNJI LUKE KOPER IN ŽELEZNIŠKE PROGE KOPER – PREŠNICA

Čeprav dr. Marko Jaklič v svoji knjigi Poslovno okolje podjetja v poglavju »Obdobje socializma po drugi svetovni vojni« zelo nazorno prikazuje dogajanje pri nas in nazorno zapiše: »Podjetja, ki so jih po vojni ustanovili oziroma na temeljih starih podjetij vodili partizani, lahko označimo kot kolektivne združbe za zagotavljanje plač«, pa se je med njimi znašel tudi kdo, ki je sicer partizanske veščine uporabil, kljub vsemu pa je imel vizijo nekega razvoja na dolgi rok.

Eden takih je nedvomno g. Danilo Petrinja – Primož, ki je najprej leta 1997 objavil svoj zapis za potrebe Inštituta za novejšo zgodovino Slovenije v reviji »Prispevki za novejšo zgodovino« (št.1. str. 69 - 88). Povzetek tega zapisa je leta 1998 objavil Slovenski izseljenski koledar na straneh 45 – 56. To ga je vzpodbudilo, da je delo razširil in ga leta 1999 objavil v samostojni publikaciji z naslovom Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper – Prešnica (umrl leta 2002, 26.2.).

Sama zamisel za gradnjo pristanišča je nastala v času, ko je bilo očitno, da Trst s pristaniščem (in železnico) ne bo priključen Jugoslaviji. Že leta 1948 je bilo zgrajeno skladišče Slavica ob severni obali Kopra po zamislih dr. Staneta Kovačiča, zaposlenega v Vojni upravi Jugoslovanske armade, namenjeno pomorskemu blagovnemu prometu in prosti carinski coni. V koprskem pristanišču se je očitno govorilo tudi na pogajanjih v STO (Svobodno tržaško ozemlje), ki so se leta 1954 (5.10.) končala s podpisom Londonskega sporazuma. Sporazum so podpisale Jugoslavija, Italija, ZDA in Velika Britanija. Koprski okraj, takrat v coni B, je postal jugoslovanski oz. slovenski (v coni B STO so bile občine Koper, Piran, Buje in Umag).

Združene države Amerike so dale za razvoj cone B 25 milijonov dolarjev za gradnjo pristanišča, poleg tega pa še veliko sredstev iz tzv. kontrapart fonda (v ta fond so se

stekala sredstva za prodano blago, ki so ga ZDA dale Jugoslaviji kot nepovratno pomoč). To so bila posebna dinarska sredstva, ki so se zbirala na posebnem računu pri Narodni banki Jugoslavije, zaslužena s prodajo blaga in strojev, ki so jih ZDA dale kot pomoč Jugoslaviji, vendar so jih koristniki morali plačati. Na žalost niso mogli nikoli ugotoviti, koliko in če sploh je bilo kaj teh sredstev namenjenih za razvoj krajev v slovenskem delu cone B, tudi tistih 25 mio dolarjev je nekam poniknilo, čeprav naj bi sredstva uporabili s soglasjem vlad Jugoslavije in ZDA (morda se je z njimi zgodilo kot s tovarno sladkorja, ki jo je Jugoslavija dobila leta 1946 v dar od UNRE, pa jo je kot bratsko pomoč poklonila Albaniji). Posojila, ki so bila dodeljena bodisi okraju ali pozneje podjetju, pa je bilo potrebno vrniti.

Samo iz britanskega dela tripartitne gospodarske pomoči je bilo za občine Koper, Piran in Izola dodeljenih 150.000 funtov pomoči, ki jih je okrajni ljudski odbor dal za uvoz strojev za melioracijo kmetijskih zemljišč. To pa je bila le pretveza in ta pretveza je omogočila pričetek gradnje pristanišča. Tedanja oblast, tako zvezna kot tudi slovenska, je namreč nasprotovala gradnji pristanišča, saj so menili, da Trst (čeprav so vedeli, da ni naš) in Reka povsem zadoščata. Takšno je bilo tudi uradno stališče slovenske vlade še v januarju 1965. leta.

Kljub vsem zapletom so se melioracije nadaljevale in decembra 1955 je Okrajna skupščina Koper ustanovila Upravo za melioracije koprskega zaliva. Sekretar Okrajnega komiteja ZKS Koper, Albert Jakopič – Kajtimir je takrat dejal: «Če bi smeli, bi danes ustanovili podjetje za izgradnjo Pristanišča Koper, ker tega ne smemo, bo Uprava za melioracije koprskega zaliva gradila in upravljala pristanišče.» Za direktorja te uprave je bil imenovan g. Danilo Petrinja – Primož. Ker pa Uprava ni imela sredstev, so junija 1956 ustanovili Vodno skupnost Koper, na čelu katere je bil tudi g. Petrinja.

Na kratko povejmo še, kaj se je zgodilo s 150.000 funti britansk pomoči. Ko so stroji, ki jih je naročil še okrajni ljudski odbor Koper, prišli (sesalni bager in druga oprema, ki so jo rabili za poglobljanje dna in »osuševanje«), jih Narodna banka ni hotela plačati. Šele na odločno posredovanje takratnega ministra za industrijo Franca Leskovška – Luke, je Narodna banka Jugoslavije dodelila Vodni skupnosti investicijsko posojilo v znesku 320.600.000 din v protivrednosti 150.000 funtov »angleške« pomoči. Tako je

stroje uspelo dobiti v Koper, Okraj Koper pa je stroje in vračanje posojila prenesel na Vodno skupnost Koper. V nujnost gradnje so pregovorili tudi podpredsednika Izvršnega veta Slovenije, Viktorja Avblja. Ko sta z ladjo Galeb prispela v Koper predsednika Jugoslavije in Sovjetske zveze, Tito in Hruščov, ladja ni mogla pristati, saj je bilo morje preplitvo. Zaradi tega je Avbelj pristal, da so zgradili obalo za pristajanje večjih ladij.

Prvi vez Pristanišča Koper je bil odprt 7.12.1958, otvoril pa ga je predsednik IS Slovenije, Boris Kraigher z besedami: »To smo zgradili. Če ima gospodarstvo interes, naj gradi naprej« (Petrinja, 1999).

V takem vzdušju in okolju je nastajala Luka Koper, ki je nastajala kot »melioracija«, železniška povezava pa, kot bomo videli kasneje, »industrijski tir«. Danes žal že pokojni g. Petrinja je Luko Koper vodil od nastanka pa do leta 1970, ko se je zaradi organizirane stavke umaknil s tega položaja. To je bilo tudi obdobje samoupravljanja in krepitve »bratstva in enotnosti«. Pristanišče je rabilo vedno več delavcev in g. Petrinja je to obdobje lepo označil z besedami: »Došao sam, da zaradim, a ne da radim«.

Gradnja obale, poglobljanje dna, izgradnja skladišč, zasipanje morja, gradnja infrastrukture, nabava mehanizacije in tudi gradnja železnice Koper – Prešnica, vse to je bilo financirano iz lastnih sredstev. Praviloma so pri nas do leta 1964 s finančnimi sredstvi države brez vračanja posojil zgradili oz. modernizirali vsa pristanišča v takratni Jugoslaviji, izvzemši luki Bar in Ploče, ki sta bili z državnimi sredstvi zgrajeni do konca. Gospod Petrinja je bil v času svojega delovanja pod stalnim pritiskom finančnih inšpekcij, tožilstva in politike. Večkrat je bil v kazenskih preiskavah in brez osnove štirikrat pred sodiščem (nikoli obsojen), petkrat pa so partijske komisije preiskovale njegovo delo.

Slovenska obala je bila do konca leta 1967 povezana z zaledjem samo z dvopasovno cesto. V letih 1957 – 67 je potekal prevoz blaga v in iz Luke Koper s tovornjaki, večji del samo do železniške postaje Kozina, kjer so tovor pretovorili na vlake ali na tovornjake. Že takoj po izgradnji prvega naveza operativne obale je vodstvo Luke Koper zahtevalo od Generalne direkcije jugoslovanskih železnic

Beograd, da vključi Pristanišče Koper v železniške prevozne tarife. Toda žal merilo ni veljalo za vse enako. Kar je bilo običajno za pristanišče Ploče, za Koper ni bilo. Po burnem sestanku v Beogradu leta 1961 je bilo dogovorjeno, da bodo Jugoslovanske železnice za tranzitno blago preko Kopra uvedle enake železniške tranzitne tarife kot veljajo za Reko. Od dogovora do začetka uresničevanja je preteklo skoraj celo leto in šele sredi leta 1962 je Generalna direkcija JŽ odobrila neposredno odpravo blaga v koprsko pristanišče tudi za uvozno – izvozne pošiljke od 1.– 4. tarifnega razreda. Do leta 1967 je železnica priznala del nadomestila za stroške prevoza od Luke Koper do železniške postaje Kozina in za prekladanje blaga.

Načeloma naj bi dohodek vsake proge kril stroške, vendar je železnica pribila del stroškov na glavne magistralne proge, ki so bile nerentabilne. Prav tako naj bi nerentabilne proge ukinjali. Ukinili so progo na Madžarsko, ki smo jo morali po 30-tih letih ponovno zgraditi in odpreti.

Ker vladajoče strukture niso bile naklonjene izgradnji proge Prešnica – Koper, se je Luka Koper odločila, da zgradi industrijski tir, saj drugače ni možen razvoj in delo v Luki. Ko so bili začetni koraki storjeni v smislu projektov, se je začela zanimati tudi železnica, ki pa je postavljala pogoj, da naj bi bila to normalna proga – enotirna. Postavljala pa je tudi pogoj, da mora biti proga rentabilna, kar pomeni 1.200.000 ton tovora letno. Luka Koper je na vse zahteve pristala, samo da bi bila proga zgrajena, čeprav se je s tem investicija, ki jo je Luka Koper prevzela, podražila iz predvidenih 3.6 mrd. din na več kot 14 mrd. din. Progo Prešnica – Koper je 2.12.1967 odprl predsednik Jugoslavije Tito, čeprav je v novoletni poslanici 1966-67 gradnji nasprotoval.

V dokaz gornjim trditvam priča tudi podatek, da zgrajene proge Železniško gospodarstvo Ljubljana ni želelo prevzeti (bojazen nerentabilnosti proge). Prevzelo jo je šele po podpisu pogodbe leta 1969 z Luko Koper, s katero se je ta zavezala, da zagotovi železnici 1.200.000 ton pretovora letno. Če tega prometa ne zagotovi, mora železnici kriti izpad dohodka. Leta 1971 pa je skupščina SRS sprejela ustavne zakone in šele po tem je Združeno železniško transportno podjetje prevzelo progo.

14.2 PREDNOSTI LUKE KOPER V ODNOSU DO PRISTANIŠČ V TRSTU IN NA REKI

Po drugi svetovni vojni se je vloga pomorskih pristanišč bistveno spremenila. Luke so poleg prekladanja blaga (vagoni – tovornjak – ladja) dobile še vlogo distribucije in skladiščenja blaga in glede na zahteve lastnika prepakiranje, presortiranje, obdelavo ali predelavo itd. (gl. dejavnosti Luke Koper v prejšnjih poglavjih). Potrebne so servisne delavnice, naprave, strojna oprema, parkirišča (na zahtevo znanih avtomobilskih firm tudi garažna hiša, ki ima v Kopru kapaciteto 3.550 avtomobilov), naprave za konzervacijo, hladilnice itd. Zahtevam prevoznikov in lastnika blaga se je potrebno sproti prilagajati tako v uresničevanju sodobnega koncepta gradnje kot tudi upravljanja luke. Luka Koper ima v tem primeru prednosti pred lukama Trst in Reko predvsem v tem, da ima na voljo preko 500 ha veliko ravninsko zaledje. Luki Trst in Reka imata sicer dovolj dolgi obali, vendar sta stisnjeni ob mesti. Zaradi tega nimata potrebnih skladiščnih in manipulativnih površin, tako da se sodobnim zahtevam ladjarjev ne moreta prilagoditi.

Očitno pa se te prednosti pri nas ne zavedamo, z izjemo vodstva Luke Koper, ki tako kot pred 50 leti dokazuje oz. domala roti vse strukture v Sloveniji, da ne gre za pomoč Luki Koper, temveč za korist cele Slovenije oz. regije kot take.

Globina morja je do 18 m, vendar se da dno še poglobiti do 20 m. To pa pomeni, da že danes lahko pristanejo vse prekooceanske ladje, z izjemo supertankerjev nad 200.000 ton nosilnosti. Tudi kar se tiče rentabilnosti je Luka Koper najrentabilnejša severnojadrska luka. Ko govorimo o prednostih, pa je prav, da pomislimo tudi na pomanjkljivosti. Te bi v sami luki težko našli, je pa glavna pomanjkljivost nedvomno v njeni povezanosti z zaledjem. Zaledje Luke Koper pa ne predstavlja samo priobalni pas ali področje obalno-kraških občin, ampak področje Slovenije oz. povezave Slovenije z Evropo. Cela zadeva nehote spominja na sistem ožilja v človeškem organizmu, kjer zamašitev glavne arterije lahko pomeni smrt.

14.3 TRENUTNO STANJE NA ŽELEZNICAH V SLOVENIJI

Kakovost železniškega omrežja v Sloveniji je slaba. Od skupno 1200 km železnic jih je le 42% elektrificiranih, samo 28% prog je dvotirnih. Tudi največje osne

obremenitve so pod potrebnimi in sicer 517 km prog do 22,5 t, 431 km do 20 ton in preostalih 235 km do 18 ton (Korelič, 2002). Omenili smo že, da je zaradi geografske lege Slovenija tranzitna dežela. Zgoraj omenjeno stanje pa kaže nezadovoljivo situacijo železniškega omrežja. V letu 2001 je bila zgrajena povezava s sistemom madžarskih železnic preko mejne postaje Hodoš, vendar to ne pomeni rešitve perečega položaja, ampak kvečjemu popraviljanje napak, storjenih v preteklosti, ko so bile nekatere proge ukinjene in demontirane.

Kot smo videli v prejšnjih poglavjih, so slovenske železnice zahtevale od Luke Koper v letu 1968 podpis pogodbe, da mora Luka Koper jamčiti 1.200.000 ton tovora letno, sicer mora Luka Koper železnicam nadoknaditi izpad dohodka. Sama proga Prešnica - Koper je bila projektirana za promet 2,5 milijona ton tovora, predvidenih je bilo 7 tovornih vlakov dnevno v obe smeri (Mohorič, 1968). Po podatkih Ministrstva za promet Republike Slovenije – Direkcije za železniški promet (danes Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije – op. avtorja) pa je v obdobju 1997 – 2001 vozilo na omenjeni relaciji v obeh smereh povprečno dnevno 9.12 potniških vlakov in 28,66 tovornih ali v tonaži 5,5 milijona ton tovora.

Omenjene količine nekajkrat presegajo količine, za katere je bila proga projektirana, zato je preprosto nerazumljiva trditev te iste institucije, da zmogljivost proge zadošča do leta 2005 oz. 2007. Dejstvo je, da je Luka Koper v letu 2002 pretovorila 9.7 milijonov ton tovora ter da načrtuje v letu 2015 16.5 mio ton tovora ter se v svojih napovedih nikoli ni oddaljevala od dejanske realizacije. Vprašamo se lahko, kaj bi slovenske železnice vozile, če ne bi bilo Luke Koper. V situaciji, ki je predstavljena, je zato nujno potrebno posodobiti obstoječe proge ter zgraditi vsaj manjkajoče tire na relaciji Koper – Divača in Maribor – Šentilj. Razvoj v svetu terja kvalitetno in hitro storitev, zato je to potrebno storiti ne samo zaradi Luke, predvsem zaradi nas Slovencev, ki si želimo napredka in blagostanja. Obdobje euforije, ko so bili pomembni le kamioni, je že zdavnaj minilo, zato železnice ponovno pridobivajo na pomenu in to ne zaradi »mode« ampak nuje.

14.4 UČINKI IZGRADNJE DRUGEGA TIRA DIVAČA – KOPER IN MARIBOR – ŠENTILJ

Načrti omenjene izgradnje so nedvomno večplastni. Če bi jih hoteli naštet, bi jih nekako razvrstili po naslednjem vrstnem redu:

1. Država, ki ima izhod na morje in ima pristanišče, lahko načrtuje stalne prihodke iz naslova tranzita blaga, s čimer se aktivno (ne pasivno) vključi kot generator razvoja. Slovenija je nesporno tranzitna država.
2. Po študiji, ki jo je napravil PRINZ inštitut, je nesporno ugotovljeno, da pristaniška dejavnost z vsakim ustvarjenim tolarjem multiplikativno ustvari 13 tolarjev, kadar tovor iz pristanišča potuje preko Slovenije in samo 5.28 tolarja, če po najkrajši poti zapusti Slovenijo. Prav tako omenjena inštitucija ugotavlja dve vrsti koristi in sicer:
 - a) finančno korist in
 - b) ekonomsko korist

Pri finančni koristi je mišljena korist, ki jo ima pristanišče zaradi svoje dejavnosti, medtem ko je ekonomska korist mišljena kot prednost, ki jo ima zaradi pristanišča država.

3. Ugotovitve v prejšnji točki veljajo tudi za železnice, ki so 100% v državni lasti. Večanje pretovora v pristanišču vpliva tudi na povečanje železniškega tovornega prometa v tranzitu (že danes je dnevno neodposlanih 20% vagonov), ki pomeni večanje dohodka železnic.
4. Slovenija je podpisnica tzv. Kyotskega sporazuma, s katerim se obvezuje zmanjšati izpust toplogrednih plinov. Z neizgradnjo omenjenih tirov se izpostavlja precejšnjemu ekološkemu tveganju, da z nadaljnjim obremenjevanjem cestnega prometa ogrozi dovoljene emisije CO, CO₂ in No₂ in s tem postane nevzdržna za okolje.
5. Z večanjem cestnega prometa se večja obremenjevanje cest, saj se povečuje obraba cest in povečujejo se stroški za vzdrževanje in popravilo cest (en

tovornjak poškoduje ceste enako kakor 70.000 do 136.000 osebnih vozil) (Sočan, 1997, 1998).

6. Z večanjem gostote cestnega prometa se večja številu prometnih nesreč, kar ponovno terja poplačilo škod, da ne omenjam števila mrtvih in ranjenih.
7. Slovenija nima naftnih virov in je uvoznik le-teh. Zaradi političnih razmer v svetu je strateško pomembno, da bi bili čim manj odvisni od uvoza naftnih derivatov. K sreči imamo doma na razpolago dovolj obnovljivih energetskih virov, ki jih potrebujemo za proizvodnjo električne energije, ki je glavna pogonska sila železnic.

V teh nekaj točkah so nanizani pozitivni učinki, ki jih prispevata izgradnja obeh tirov nujno potrebne železniške infrastrukture. Izgradnja oz. modernizacija omenjenih prog pa ima tudi kratkoročen »negativni učinek« na državni proračun, saj zaradi relativno kratke razdalje ni zanimiva za potencialne investitorje, predvsem v smislu časa, v katerem bi bil ta učinek izračunan. Ta učinek bi se pokazal šele na celotni relaciji SŽ v smeri Koper – Šentilj in Koper – Hodoš. Zaradi te investicije bi verjetno morale odpasti nekatere druge, ki pa so za volilne glasove bolj pomembne.

Poudariti je potrebno, da si nekateri zmotno predstavljajo 5. oz. 10. koridor. Gre v bistvu za evropske prometne koridorje s takšnim nazivom, in sicer v smeri sever – jugovzhod in iz zahoda v smeri severovzhod. Povedano tudi drugače iz Italije proti Madžarski in dalje Ukrajini in iz Nemčije, Avstrije preko Slovenije in Hrvaške na Balkan.

Oba prometna koridorja se križata na področju severovzhodne Slovenije. Da pa ni ozkih grl na omenjenih koridorjih, je potrebno zgraditi manjkajoča tira od Kopra do Prešnice in od Maribora do Šentilja. Gre v bistvu za kratka odseka prog, ki pa imata ogromen pomen. Prav tako velik vpliv na propustnost obmejnih prog ima elektrifikacija, usposobitev prog za mejni osni pritisk ter modernizacija v smislu večjih hitrosti in varnosti na progah.



15. VPLIV IZGRADNJE PROMETNE INFRASTRUKTURE ZA RAZVOJ REGIJ V SLOVENIJI IN REGIJE SLOVENIJE V EVROPI IN SVETU

15.1 SLOVENIJA IN EVROPA

Slovenija je 1.5.2004 vstopila v EU. Sama EU pa je naprej nastala kot gospodarska zveza (EGS), ki je s povezovanjem hotela v gospodarskem smislu postati protiutež ZDA in Japonski. Cilj Evrope je bil in je še ustvariti močno gospodarsko osnovo na osnovi Evrope brez meja – pa vendar kot Evropa, kjer so zastopane regije. Smisel Evrope je v Evropi regij. Zato si tudi uradna politika v EU prizadeva, da bi razvoj regij potekal čim bolj skladno in enakomerno. Iz tega razloga daje EU tudi pomoč regijam za čim skladnejši razvoj v obliki nepovratnih in povratnih pomoči predvsem iz strukturnih skladov.

Slovenija je majhna država, ki pa ima izredno naravno danost, to je njena geografska lega. Ta lega je naravnost idealna glede na zaledje, ki ga pokriva. To zaledje se razprostira na 19.5 mio km², kjer živi preko 400 mio potrošnikov. Vključuje tako države članice EU kot nečlanice EU, veliko pa je držav, ki so članice velikih svetovnih integracij. V bistvu imamo okno v svet, ki ga predstavlja koprsko pristanišče, do katerega vodi več kot 2000 navtičnih milj krajša pot, kot do severno evropskih pristanišč. Ta naravna danost pa odpira veliko možnost razvoja regij na tem področju.

Kot smo videli v prejšnjih poglavjih, je že stara Avstrija videla te naravne prednosti, zato se je tudi lotila izgradnje železnice do morja ter drugih pomembnih prog na našem področju. Izgradnja te temeljne infrastrukture je prinesla razcvet v naše kraje, prinesla je industrializacijo, prinesla je skratka razvoj in napredek v celovitem smislu.

Seveda je tudi dandanes regionalna politika ena od želja današnjih politikov, ki pa so vse preveč »lokalno« obarvani, misleč le na svoj interes, ne pa na interes Slovenije. To se kaže že v številu regij, ki si jih posamezniki v Sloveniji predstavljajo. Pogosto enačijo regionalne meje s številom statističnih regij, ki jih je pri nas 14. Seveda je tudi to število vprašljivo, saj bi jih nekateri želeli še več in jih enačijo z občinskimi mejami

(še dobro, da ne z mejami krajevnih skupnosti). Seveda gre tu predvsem za uveljavljanje moči posameznikov.

Temeljni okvir bi moral upoštevati ekonomske in predvsem racionalne dejavnike. Pri tem velja razmišljati, da je cela Slovenija po velikosti in številu prebivalcev dovolj velika za eno regijo. V zadnjem času sicer prevladuje razmišljanje o treh regijah (obalno-kraški, ljubljanski in štajerski regiji). Že danes vidimo, da te regije niso enakomerno razvite in bi morali poskrbeti za skladnejši regionalni razvoj. V ta namen je tudi formirano ministrstvo za regionalni razvoj. Obstajajo tudi regionalne razvojne agencije, ki pa jih je preveč, saj se ponovno porajajo lokalni oz. občinski interesi. Po mojem mnenju bi bilo smiselno podpreti idejo o Slovenski gospodarski agenciji (SGA), ki bi iz enega mesta usmerjala enakomeren regionalni razvoj tako v smislu regionalnega razvoja kot tudi razvoja znanosti in tehnologije. Tri regije se morda zdijo smiselne zaradi tega, ker bi pokrivalo tudi vse tri slovenske univerze, in sicer Koper, Ljubljano in Maribor. SGA bi ravno zaradi velikosti in izkušenj posameznih univerz morala delovati v smislu povezovanja in enakomernosti razvoja posameznih regij. Veliko število raznoraznih institucij pelje do razcepljenosti in uveljavljanja lokalnih faktorjev, ki pa dolgoročno peljejo v določene nevarnosti, kot bomo videli v nadaljevanju.

15.2 VPLIV INFRASTRUKTURE NA SLOVENIJO

Čeprav je Slovenija tranzitna država, ni rečeno, da bo taka tudi ostala. Posledice slabe pripravljenosti transportnih poti (še nezgrajene avtoceste, manjkajoči tiri na železnicah, proge, ki nimajo dovolj osnega pritiska in ne omogočajo velikih hitrosti) se kažejo v previsokih cenah transporta, kot tudi v predolgem trajanju transporta. Če upoštevamo visoko razvitost severnoevropskih transportnih poti, je mogoče razumeti, zakaj je transport blaga iz severno atlantskih pristanišč do krajev, ki gravitirajo na pristanišča severnega Jadrana, mnogokrat cenejši kot transport tega blaga iz severno jadranskih pristanišč v geografsko pripadajoče kraje (Korelič, 2002).

Razvoj prometne infrastrukture v Sloveniji bi lahko razdelili v dve obdobji.

Prvo obdobje gradnje prometne infrastrukture seže v obdobje, ko je bila Slovenija še del Jugoslavije. Značilnost tega obdobja je bila gradnja prometne infrastrukture v smeri vzhod – zahod. V tem konceptu je pristanišče Koper predstavljalo le priključek k tej prometni infrastrukturi in torej ni ležalo na glavni prometni poti.

Drugo obdobje gradnje prometne infrastrukture v Sloveniji pa seže v obdobje po njeni osamosvojitvi. Tedaj se je pravilno ugotovila precej nizka raven tako cestne kot železniške infrastrukture, ki je bila v nasprotju s pomembnostjo le-te za Republiko Slovenijo. Rezultat tega je bila izdelava Nacionalnega programa izgradnje avtocest in železnice, ki ga je sprejel Državni zbor Republike Slovenije. Značilnost tega Nacionalnega programa je v izgradnji takšne prometne povezanosti, ki bi zagotovila prometno povezanost Slovenije v smeri vzhod – zahod in sever – jug (Korelič, 2002).

Hiba tega Nacionalnega programa se kaže v tem, da se je premalo upoštevalo razvojne možnosti, ki jih ponuja geografska lega severnojadranskih pristanišč. Iz tega izhaja tudi pomanjkanje vizije, da bo Slovenija tudi v bodoče tranzitna država. Razvoj pristanišča v Kopru in razvoj prometne infrastrukture ne tečeta skladno. Za to, da se letni plani izgradnje prometne infrastrukture izvajajo z dokaj nizkim deležem (20 – 30%), ni še nihče odgovarjal.

Eden od poglobitvenih vzrokov za tako stanje je videti v tem, da manjkajoči drugi železniški tir ni dovolj zanimiv za poslance Državnega zbora. Državni proračun sprejemajo poslanci državnega zbora na osnovi predlogov Vlade Republike Slovenije. Tako je sprejemanje državnega proračuna prilika poslancev DZ, da si zagotovijo glasove svojega volilnega okrožja. To je mogoče doseči na ta način, da izборijo investiranje v tista področja svojega volilnega okrožja, s katerimi se bodo lahko dokazovali v naslednjem volilnem obdobju, Ker drugi železniški tir poteka na geografsko kratki relaciji, ni mogoče pričakovati dovolj močne podpore v parlamentu (Korelič, 2002).

Ta ugotovitev je sicer žalostna, vendar najbolj verjetna, dokazuje pa tudi ne samo intelektualni nivo poslancev, ampak tudi nacionalni nivo, ki je očitno samo deklarativnega pomena.

15.3 PRILOŽNOSTI, KI JIH PONUJA IZGRADNJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

O možnostih smo govorili že v uvodu, o dejanskih koristih, ki jih daje pristanišče, če gre blago čez celo državo, pa je napravil izračune PRINZ inštitut. O dejanskih ciljih Luke Koper smo prav tako že govorili, sedaj pa bi radi opozorili še na priložnosti, ki se nam ponujajo.

Konec maja 2004 je v Ljubljani potekal mednarodni železniški seminar o tovornem prometu v novem stoletju. Predstavniki evropske komisije Jean Arnold Vinois je napovedal, da bo EU preko različnih skladov za nove članice do leta 2006 namenila 25 milijard evrov. Od sedmih milijard, namenjenih za transport, naj bi jih polovico dobile železnice, le najti je potrebno primerne programe, saj je denarja v bistvu več kot pripravljenih projektov (Stergar, 2004). Na vprašanje novinarja Dela, kako je lahko na 10. koridorju na potencialno zelo zanimivem delu omrežja en sam tir, pravega odgovora ni bilo, le Vinoisovo začudenje nad stanjem in priporočilo, da se za gradnjo pridobijo evropska sredstva.

Na istem posvetu je generalni sekretar mednarodnega železniškega združenja za kongresne dejavnosti (IRCA) Antoine Mortens opozoril, da operatorji za dobro delo potrebujejo pač dobre proge, infrastrukturne dajatve pa ne smejo biti tako visoke, da bi bili operatorji nekonkurenčni na trgu. Dan popreje pa je slovenski prometni minister dr. Marko Pavliha (dr. Marko Pavliha je bil maja 2004 šele imenovan za ministra) na okrogli mizi dejal, da bomo prihodnje leto (2005 op.p.) pričeli z deli na drugem tiru Divača – Koper, ki je največje ozko grlo v slovenskem železniškem omrežju. Novinar mariborskega Večera, Dušan Waldhüter, je dne 29.4.2004 v članku z naslovom »Avstrijci bi peti koridor zasukali proti severu«, poročal o razburjenju v Avstriji, ki je nastalo po amandmaju evropskega ministrskega sveta 15.3.2004, v katerem je zapisano, da Slovenija in Avstrija ne podpirata gradnje drugega tira med Mariborom in Gradcem. Avstrijski prometni minister Hubert Gorbach pa je »pojasnil«, da se je v interno besedilo prikradla napaka in to »protokolarna«, saj imajo Avstrijci zapoved, da domače projekte dosledno podprejo, zato zajema sporni tekst le mnenje Slovencev. Avstrijski delegat v evropskem parlamentu Hammes Swoboda pa je ostro kritiziral oboje in sicer avstrijsko prometno ministrstvo in slovensko zunanjo politiko, češ čemu

sploh imamo regionalno partnerstvo, če nas Slovenci pri takšnih projektih ne podpirajo. Na to se je odzval državni sekretar v prometnem ministrstvu Boris Živec, ki je povedal, da Slovenija ni spreminjala stališč glede izgradnje, le da je drugi tir Maribor – Šentilj v drugi prioriteti. Avstrija se je skupaj s Češko zavzemala za to, da se omenjene prioritete spremenijo.

Isti novinar je v Večeru dne 28.5.2004 v članku pod naslovom »Prometni koridorji gredo v revizijo« poročal o dvodnevnem 88. zasedanju sveta ministrov Evropske konference ministrov za promet (CEMT), ki je bilo v Ljubljani in je potekalo za zaprtimi vrati. Izjavo predsedujočega na konferenci slovenskega ministrstva, dr. Marka Pavlihe, je med vrsticami razumeti, da bodo evropski prometni koridorji doživeli revizijo. Prav tako je slovenski minister odgovoril na novinarjevo vprašanje, ali se je sestal z avstrijskim kolegom, odgovoril, da se je z njim želel sestati, ampak je prišlo nekaj vmes.

V prihodnjih 15 letih se bo mednarodni promet povečal za 100 odstotkov, za to bo potrebno v prometno infrastrukturo vložiti 225 milijard evrov, je na srečanju predstavnikov prometnih ministrstev šestih držav v Portorožu povedal Edgar Thielmann, vodja oddelka za infrastrukturo in odgovorni za razvoj pri evropskih komisiji. Po njegovih besedah je rešitev za železniški transport v liberalizaciji trga, čemur je nasprotoval generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič (S.T.A., 2004).

Avstrijsko veleposlaništvo in časnik Finance sta že 6.4.2004 organizirala gospodarski forum v Ljubljani z naslovom »Učinki pristopa Slovenije k EU in možne sinergije«. Avstrijski gostje, med katerimi je bil tudi namestnik avstrijskega ministra za mednarodno trgovino in evropske integracije Josef Mayer, pa so prepričani, da bo Luka Koper postala kmalu največja avstrijska luka namesto Rotterdama. Podpredsedniku avstrijske gospodarske zbornice (BWK) dr. Richardu Schonzu (dolga leta je bil med vodilnimi v OMV) pa sploh ni razumljivo, da je Rotterdam pomembnejše pristanišče za avstrijsko gospodarstvo od Luke Koper, čeprav je slovensko pristanišče vsaj za polovico bližje (Potič, 2004).

Ne nazadnje je potrebno navesti še uradni obisk predsednika bavarske vlade v Sloveniji, ki je dejal: »Luka Koper je glavno pristanišče za bavarsko gospodarstvo v Sredozemlju, za katerega si želimo, da bi se še bolj vključilo v transportne tokove«. Takratni predsednik slovenske vlade mag. Anton Rop pa je povedal, da se je s predsednikom bavarske deželne vlade dr. Edmundom Stoiberjem pogovarjal tudi o gradnji drugega tira železniške proge Divača – Koper, ki bi omogočila nadaljnji razvoj pristanišča (Zgaga, 2004).

Tu je bilo nanizanih kar nekaj priložnosti, ki se ponujajo Sloveniji ob izgradnji oz. modernizaciji prometne infrastrukture. Priložnosti so dane v smislu možnosti (večji promet, večji dohodek, večji del BDP-ja, možnost financiranja iz strukturnih skladov, celo možnost financiranja iz bilateralnih sporazumov), vendar vse kaže, da nismo, ne moremo ali nočemo biti zmožni, da se stvari lotimo v pravi smeri.

Vsekakor pa je potrebno opozoriti na nevarnost, ki se nam bliža, če danih možnosti (geografska lega, potrebe gospodarstva po hitrem in ceninem transportu, vsem prednostim tudi iz ekoloških zahtev, ne nazadnje pa tudi izračunanih multiplikativnih učinkov, ki izhajajo iz tega) ne izkoristimo.

Kot smo videli iz zgodovinskih dejstev, so bili Avstrijci dobri vizionarji, še boljši pa so predvsem v izkoristku pogajalskih spretnosti Italijani, ki so vedno izkoristili dane priložnosti in jih obrnili sebi v prid.

Procesi v gospodarstvu so neusmiljeni. Neodvisnost podjetij je mera njihove sposobnosti, da nadzirajo svojo usodo. Še tako dobro partnerstvo ne more biti substitut za razvoj lastnih osrednjih sposobnosti (Jaklič, 2002). To velja tudi v tem primeru, saj tudi dobrososedski odnosi in članstvo v EU ne jamčijo, da bodo šli evropski prometni koridorji čez Slovenijo. Znano je namreč, da se sosedje Avstrijci in Italijani pogovarjajo, če celo ne načrtujejo povezav (tu mislim predvsem na železnice) preko Trsta v smeri Beljaka, Salzburga, z odcepom na Bavarsko, v smeri Dunaja in dalje na Madžarsko in Češko. Če bo ta povezava zgrajena prej in bo transport s tem hitrejši in cenejši, gospodarstva omenjenih držav ne bodo pomišljala, po kateri poti naj prevažajo svoje blago. V tem primeru niti Luka Koper ne bi bila toliko ogrožena, saj Trst nima velikih širitvenih možnosti, bi pa Slovenija izgubila multiplikativne učinke

(namesto 13 samo 5,28) in stalne prihodke iz naslova tranzitnega blaga. Posledice pa bi čutile tudi regije v Sloveniji, čeprav se še nismo odločili, koliko jih bomo imeli.

Potrebni bi bili zelo hitri bilateralni pogovori z Avstrijci ter iskanje dodatnih finančnih možnosti, da bi se zgradil drugi tir od Maribora do Šentilja. S tem bi odvzeli Avstrijcem argument za povezovanje z Italijani. Navsezadnje gre le za odsek, ki je dolg vsega 20 km. Vse ostale aktivnosti pa bi se lahko izvajale po planih.

Vodenje pravilne politike prometne infrastrukture je zelo pomembno področje pri uresničevanju sodobne industrijske politike v okviru neke države, kjer ima vlada posebno vlogo in nalogo, saj s pravilnim delovanjem ustvarja primerno okolje za delovanje podjetij oz. celotnega gospodarstva, ne samo na regionalnem principu, ampak tudi v mednarodnem in celo svetovnem okolju.

16. PODJETJE KOT DEL POSLOVNEGA OKOLJA

Če smo do sedaj govorili o okolju nasploh, se seznanili v osnovah pristaniške dejavnosti in o razvoju in stanju na železnicah ter o vplivih temeljne infrastrukture na regionalni razvoj, pa je prav, da pogledamo še, čemu smo to storili.

Tu bi predstavili kako na podjetje vpliva okolje. Pri tem razlikujemo podjetje kot notranje okolje podjetja, ki kaže na povezanost z zunanjim okoljem podjetja ter na kulturo podjetja, ki se kaže v usklajenosti oz. neusklajenosti z okoljem.

16.1 KAJ JE PODJETJE?³

Po teoriji podjetja je podjetje personificirano premoženje, ki je naloženo v gospodarsko funkcijo (kapital), ki s pravnim organiziranjem kot gospodarska družba pridobi pravno osebnost. Podjetje je samostojen nosilec gospodarskega interesa, torej dobička in rizika in v tej funkciji je tudi njegova premoženjsko–pravna samostojnost (Ivanjko, 1994).

Gledano gospodarsko je podjetje premoženje, ki ga lastnik naloži v pridobitno dejavnost, tako, da mu bo dajalo donose. Tako premoženje postane kapital, lastnik premoženja, ki ga vloži v pridobitne namene, pa kapitalist (Bohinc, Bratina, Pivka, 1999). Glede na to, da je svobodno gospodarsko pobudo praviloma mogoče uresničevati s podjetjem, lahko govorimo o pravici do podjetja, to je o pravici do organiziranja izvajanja gospodarske dejavnosti. Pravno priznanje te pravice ima za posledico pomembne posege v statusno pravo družb, gospodarsko politiko, pravo varstva konkurence, javno pravo, davčni sistem, premoženjsko, dedno in druge oblike prava (Ivanjko, 1994).

³ Osnova za gospodarski pravni sistem je podana v Ustavi Republike Slovenije (Ur.l. RS, št. 33/91), ki v 74.čl. določa, da je gospodarska pobuda svobodna. Najpomembnejši vir prava gospodarskih družb je Zakon o gospodarskih družbah _ ZGD (Ur.l.RS, št. 30/93, 29/94

16.2 PRAVNE OSEBE JAVNEGA IN ZASEBNEGA PRAVA

Že rimsko pravo je razlikovalo med javnim pravom (*ius publicum*) in zasebnim pravom (*ius civile*). Delitev na javno in zasebno pravo je bila že v rimskem pravu temelj za razmejitev pravnih oseb na pravne osebe javnega in pravne osebe zasebnega prava (Trstenjak, 1995).

Pravne posledice uvrstitve pravne osebe v območje veljavnosti javnega ali zasebnega prava ima številne posledice:

- na statusno pravnem področju – zakonodaja o gospodarskih družbah – velja za osebe javnega prava le v tolikšnem obsegu in pod pogojem, kolikor je to z javno pravnim predpisom izrecno določeno,
- na delovnem pravnem področju, kjer za zaposlene v osebah javnega prava praviloma ne veljajo določbe delovnega prava, ampak posebne delovno pravne določbe javnega prava, ki velja za javne uradnike, vključno z določitvijo statusnih razmerij,
- na zakonodajo o stečaju, likvidaciji in prisilni poravnavi – praviloma ne velja za osebe javnega prava ali le v določenem delu,
- na zakonodajo o izvensodnem reševanju sporov oz. predpisov o arbitraži – praviloma ne veljajo za osebe javnega prava,
- na zakonodajo o omejevanju konkurence oz. o trgu – praviloma ne velja v celoti za osebe javnega prava, vsaj ne v tistem delu, ki se nanaša na monopol.⁴

Iz povedanega izhaja, da so v pravnem redu precejšnje razlike in to v »korist« pravnim osebam javnega prava. K temu je potrebno še dodati značilnosti javnih gospodarskih služb, s katerimi se po Zakonu o gospodarskih javnih službah (ZGJS) zagotavljajo materialne dobrine (proizvodi in storitve), katerih trajno in nemoteno izvajanje v javnem interesu zagotavlja Republika Slovenija oz. lokalna skupnost

⁴ Rado Bohinc: Javno podjetje v pravu RS in EU, referat na mednarodnem simpoziju CIRIEC o deregulaciji in liberalizaciji v javnem sektorju, Ljubljana 1997

zaradi zadovoljevanja javnih potreb, kadar in v kolikor jih ni mogoče zadovoljevati na trgu. Določajo se z zakonom s področja energetike, prometa in zvez, komunalnega in vodnega gospodarstva in gospodarjenja z drugimi vrstami naravnega bogastva, varstva okolja, zakoniki, ki urejajo druga področja gospodarske infrastrukture (2.čl. ZGVS).

Pri zagotavljanju javnih dobrin je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb.

16.3 JAVNO IN ZASEBNO PRAVO V EU

V 30-tih in 40-tih letih prejšnjega stoletja so javna podjetja ter javne službe igrale skorajda odločilno vlogo v gospodarstvih evropskih držav, večji del le-tega je bilo tudi v javnem lastništvu, s tem da dejavnosti, znane pod pojmom javne službe, niso bile podvržene civilnemu oz. zasebnemu pravu, ampak javnemu pravu. Te dejavnosti tudi niso bile predmet ponudbe na konkurenčnem trgu, ampak so zanje veljala posebna pravila oziroma ugodnosti ter pravice. V 80-tih letih sta kot kritika tega pristopa opazna dva procesa, in sicer:

- privatizacija (pri tem prednjači in je skoraj že na zaključku procesa javnega sektorja Velika Britanija, med zadnjimi državami pa vodijo ta proces Francija, Portugalska in Grčija),
- liberalizacija in deregulacija.

Liberalizacija in deregulacija sta trenda, ki imata za cilj zmanjšati obseg t.i. privilegiranih načinov opravljanja dejavnosti, ki so javnega pomena oziroma morajo biti na voljo vsem, ter uvajanje trga in konkurence na tem področju. Zmanjšuje se torej državna intervencija ter se uvaja zasebna pobuda.

Evropsko pravo je v načelu nevtralnno, kar zadeva razmerje med zasebnim in javnim, saj Pogodba o evropski gospodarski skupnosti to odločitev prepušča v celoti državam članicam. Procesu združevanja ter uvajanje enotnega trga počasi odstranjujejo ovire za delovanje trga tudi na tradicionalnih področjih javnih služb.

V ospredju procesa liberalizacije in deregulacije ter privatizacije t.i. javnih služb so danes v Evropi naslednji sektorji:

- elektrika, plin in vodno gospodarstvo,
- železnica in lokalni javni transport,
- poštne storitve ter telekomunikacije.⁵

Pri tem pa je potrebno povedati, da je pojem železnica zelo širok, pri čemer pomeni eno proga ali temeljna infrastruktura, drugo pa so vlaki (potniški in tovorni), ki vozijo po teh progah.

EU terja ločitev infrastrukture (beri prog) od transporta, kjer morajo dovoliti tekmovanje. To stališče je na 88. zasedanju sveta ministrov Evropske konference ministrov za promet – CEMT, ki je bilo konec maja 2004 v Ljubljani, zastopal tudi predstavnik evropske komisije Jean Arnold Winois.

Evropska komisija je opredelila javna dela v direktivi o Preglednosti finančnih razmerij med državami članicami in javnimi podjetji iz leta 1980. S to direktivo je javno podjetje definirano kot vsako podjetje, nad katerim javne oblasti lahko izvršujejo direktno ali indirektno prevladujoč vpliv preko lastništva, finančne udeležbe ali preko pravil, ki določajo upravljanje (Bohinc, Bratina, Pivka, 1999).

Prevladujoč vpliv se lahko izraža na različne načine, kot npr.:

- pristojnost imenovati management,
- pristojnost vplivati na ključne odločitve.

Njihove pravne značilnosti so podobne kot pri nas in smo jih že opisali.

16.3.1 Javne službe v EU

Pojem javnih služb se uporablja predvsem v kontinentalni Evropi. Vendar tudi v anglosaksonski tradiciji poznajo koncept javnega interesa, ki pa se razlikuje od pojma javne službe.

⁵ Dr. Rado Bohinc: Ustanove in korporacije v pravu RS (prispevek k razvrstitvi)

Po definiciji je javna služba takšna gospodarska aktivnost, ki sodi v javni interes in jo določajo, ustvarjajo in nadzirajo oblasti s predpisi, ki sodijo v okvir javnega prava. Javne službe torej temeljijo na javni potrebi, to pa pomeni, da ne zadovoljujejo zgolj posameznika ampak celotno populacijo. Oblast jo je dolžna zagotavljati, kar je pogoj oziroma življenjskega pomena za delovanje gospodarstva in družbe.

Bistveno za razumevanje problema, ki ga obdelujemo, so naslednja tri načela izvajanja javnih služb:

Temeljno načelo je enakopravnost in sicer v tem smislu, da imajo vsi porabniki pravico dostopa do njih pod načeloma enakimi pogoji, iz česar izhaja dvoje posledic za izvajalca:

- obveznost zagotavljanja storitev na način, da je na voljo vsakomur,
- obveznost uporabe enotne temeljne cene, ki je dovolj nizka, da je javna služba dostopna vsakomur.

Drugo načelo je stalnost, kontinuiranost, kar pomeni, da se mora javna služba izvajati brez prekinitev ter da mora izvajalec javno službo opravljati ne glede na stroške oziroma izgube.

Tretje načelo je adaptibilnost, kar pomeni, da se morajo le-te prilagajati razvoju in potrebam ter prenehati, če ni več potrebe po njihovem delovanju (Bohinc, Bratina, Pivka, 1999).

16.4 JAVNA SLUŽBA V OKVIRU ŽELEZNIC PRI NAS

Z dejavnostmi, ki so bile opisane v prejšnjih točkah, se v okviru železniškega prometa pri nas ukvarja Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije. Zaradi prilagajanja evropskem pravnem redu je bilo iz skupnega podjetja Slovenskih železnic v novembru 1999 najprej organizirana Direkcija za železniški promet, ki se je

v novembru 2002 preoblikovala v Javno agencijo za železniški promet Republike Slovenije. Je samostojna pravna oseba javnega prava, ki opravlja strokovno-tehnične, razvojne, kakor tudi določene upravne in nadzorne naloge prometa v skladu z določbami Zakona o železniškem prometu, Zakona o varnosti v železniškem prometu ter sklepi vlade.

Je upravljalec javne železniške infrastrukture, ki predvsem v interesu uporabnika zagotavlja pregledno ter nepristransko vlogo na področju železniškega prometa.

Naloge Javne agencije za železniški promet, ki jih določa zakon, so:

- zagotavljanje pogojev za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb, določenih z Zakonom o železniškem prometu,
- izvajanje financiranja javnih gospodarskih služb,
- vodenje pritožbenih postopkov v zvezi z dodelitvijo vlakovne poti in določitvijo uporabnine,
- priprava strokovnih podlag za obračun uporabnine javne železniške infrastrukture,
- nadzor nad usklajevanjem, izdelavo in izvajanjem vozniških redov in in njihovo potrjevanje,
- izdajanje dovoljenj in soglasij v skladu z Zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa,
- priprava predlogov predpisov na podlagi Zakona, ki ureja varnost železniškega prometa,
- organizacija izdelave raziskovalnih razvojnih nalog s področja javne železniške infrastrukture in prevoza potnikov in tovora v železniškem prometu,
- graditev nove javne železniške infrastrukture,
- izdelava osnutkov letnih in srednjeročnih načrtov vzdrževanja in modernizacije ter osnutka nacionalnega programa izgradnje železniške infrastrukture,
- priprava izhodišč za pogovore o mednarodnem sodelovanju in sodelovanje pri pripravi mednarodnih pogodb s področja prometa ter druge naloge, določene z zakonom ali drugimi predpisi, ali naloge, ki jih agenciji naloži organ, v katerega sestavo sodi.⁶

⁶ Vir: spletna stran http://www.si.gov.si/dzpp/main_1024.html

Vrstni red nalog, ki so zapisane v dejavnostih Javne agencije za železniški promet, daje odgovor na dilemo o možnostih in zmožnostih ter prednostih in nevarnostih, ki prežijo na Slovenijo in so opisane v prejšnjih poglavjih.

16.5 NARAVA IN ORGANIZIRANOST PODJETJA

Idealnega ali univerzalnega podjetja ni. Podjetja iz različnih regij so različno organizirana. Organiziranost je vedno odvisna od širšega družbenega konteksta.

Naravo podjetja oziroma različnost podjetij natančneje opredelim s petimi karakteristikami (Jaklič, 2002):

1. Pomen managementa

Le-ta je po državah mnogokrat različen. Moč, ki jo imajo managerske strukture nam kaže, koliko trga ali gospodarstva pokrivajo. Podjetja lahko internalizirajo tveganja preko združevanje ali pa preko strateških partnerstev. Večdivizijsko podjetje je oblika, ki se je razvila v ZDA in Veliki Britaniji zaradi institucionalnega okolja, vendar je hkrati tudi jasno, da je japonska oblika keiretsu lahko ravno tako učinkovita.

2. Vloga zaupanja in odgovornosti v družbi

Ta vloga v veliki meri določa naravo lastništva ter odnos med institucijami in managerskimi elitami.

3. Širina nalog in virov

Za takšen način proizvodnje je značilna specializacija, ki temelji na reputaciji in uspešni koordinaciji dobaviteljev (Japonska, tretja Italija – ZDA večino delov proizvedejo sami).

4. Rast, ki je odvisna od lastniške kontrole pa tudi velikosti domačega trga

Mala in srednja podjetja v Evropi povečini ne težijo k širjenju obsega dejavnosti – za ameriška enakovredna podjetja pa je to nuja.

5. Obvladovanje tveganja

Lahko delimo na taka podjetja, kot so diverzificirane korporacije anglosaškega tipa, ki delijo tveganje preko celotnega finančnega sistema, in tista, ki delijo tveganje na podlagi medsebojnega zaupanja med partnerji.

V podjetjih obstajajo različni načini organiziranosti oz. manageriranja organizacije in zaposlenih, ki so različni po državah in imajo naslednje značilnosti:

- Obseg manageriranja poslovnih aktivnosti kaže na razlike v organizaciji dela, oddelkov, divizij in odvisnih enot. V Angliji npr. nadzorujejo poslovne operacije tako, da oddelke, enote itd. organizirajo kot profitne centre.
- Iz različnih povezav poslovnih aktivnosti izhajajo različni načini določanja pomena avtoritete. Če so oddelki in enote med seboj povezani na podlagi tržnih odnosov, potem sta avtoriteta in način vodenja formalistična. Neformalno usklajevanje delovne skupine je značilno na Japonskem.
- Različen pomen specializacije dela in znanj. Kjer je specializacija močno poudarjena, ima manager jasno določeno vlogo.
- Povezovanje specifičnih tehnoloških znanj na operativni ravni – v Nemčiji je prav zaradi vajeniškega sistema in tehničnega ugleda mojstrov možna decentralizacija manageriranja.
- Značilnosti managerske avtoritete – do kakšne stopnje so managerji vpleteni v aktivnosti svojih podrejenih. Japonski in skandinavski managerji lahko brez zadržkov priznajo svoje neznanje na nekem tehničnem področju, to se ne more zgoditi npr. v Koreji.
- Načini zaposlovanja, napredovanja, pomen dodatnega izobraževanja – osebna dojemanje povezanosti s podjetjem – so prav tako različni po geografskih področjih in povezavah s posameznimi vrednotami v neki družbi.

Vpliv in moč managementa se kaže tudi v diverzifikaciji podjetij. Večina managerjev pristopi k odločanju o diverzifikaciji le na podlagi finančnih analiz, kar je sicer

potrebno ne pa tudi zadostno (najpogosteje se uporablja projekcija denarnega toka, ki jih podjetju prispeva dodatna dejavnost). Manager bi si moral za povečanje možnosti diverzifikacije zastaviti tudi naslednja vprašanja:

- V čem je naše podjetje boljše od drugih podjetij?
- Katere strateške prednosti potrebujemo za uspeh na novem trgu?
- Ali lahko ujamemo ali izigramo konkurente v njihovi igri?
- Ali bo diverzifikacija razbila strateške prednosti, ki morajo biti ohranjene kot celota?
- Ali bomo na novem trgu le igrali ali tudi zmagovali?
- Kaj se bo naše podjetje z diverzifikacijo naučilo in ali smo zadovoljivo organizirani, da se bomo iz tega lahko kaj naučili (Jaklič, 2002)?

16.6 KULTURA PODJETJA IN ODNOSI MED NOTRANJIMI INTERESNIMI SKUPINAMI

Temeljno vprašanje v zvezi s kulturo podjetja je, kako se odnosi in aktivnosti v podjetju dogajajo. Kultura z drugimi besedami predstavlja skupnost. V njej se vidijo odnosi med ljudmi. Skupnost lahko razdelimo v dva tipa odnosov med ljudmi in sicer tisti, kjer prevladuje družabnost in tisti, kjer prevladuje racionalnost (Jaklič, 2002).

Družabnost predstavlja mero resničnega prijateljstva med člani neke skupnosti, racionalnost pa predstavlja mero sposobnosti, da doseže skupne cilje hitro in učinkovito, ne glede na osebne odnose. V prvi obliki je veliko prijateljstva, rešitve pa so po navadi kompromisne, medtem ko v drugi obliki prihaja do individualizma oz. egoizma. Na osnovi teh dveh lastnosti se oblikujejo štirje osnovni tipi kulture, ki si jih najbolje ponazorimo z naslednjo shemo (Jaklič, 2002).

Kultura organizacije



Ni vsaka kultura primerna za vsako organizacijo, tako tudi znotraj neke organizacije prihaja do različnih kultur.

Eden od možnih načinov spreminjanja kulture v neki organizaciji je koncept celovitega upravljanja s kakovostjo (CEUKA). ISO 9000 zajema le manjši del CEUKA-e, saj CEUKA zajema tudi elemente oz. dejavnosti, ki jih ISO ne, predvsem strategijo podjetja, odnos do inovacij, prodajo oz. trženje, odnose v podjetju in image podjetja. Standardi ISO 9000 se ne ukvarjajo s filozofijo, kaj delati, pač pa kako nekaj delati. Projekti CEUKA spadajo med zahtevnejše, saj ne gre za to, da bi se podjetje poenotilo z drugimi, saj je jasno, da je bistvo konkurenčne prednosti podjetja ravno v tem, da se razlikuje od drugih.

17. ZAKLJUČEK

V uvodnem delu svoje naloge sem se osredotočil predvsem v razjasnitev pojmov, zakaj so organizacije sploh pomembne ter kako so organizacije vezane na okolje. Pri tem se mi zdi pomembno, kaj se je na področju Slovenije dogajalo pred oz. po drugi svetovni vojni, saj je to pomembno povezano z delovanjem okolja pri nas. Prav tako se mi zdi pomembno navesti študije in izhodišča trajnostnega razvoja in soglasja, vendar več o tem v nadaljevanju. Zelo pomemben za razumevanje naše problematike je tudi del, ki se nanaša na politike in interesne skupine, saj nam kaže moč managementa in moč politike, ki se odražata tako v delovanju podjetij kakor tudi posameznih interesnih skupinah. Seveda ne smemo zanemariti tudi okoljskih problemov, ki so še kako pomembni pri delovanju posameznih segmentov.

Makroekonomska politika je v nalogi navedena iz razloga, ker iz nje izhajajo cilji, med katerimi je tudi vzpodbujanje investicij kot eden najpomembnejših elementov rasti, da ne omenjam fiskalne politike, kjer se s finančnimi spodbudami in davčnimi olajšavami privabljajo neposredni tuji investitorji.

Po opredelitvi The World Competitiveness Year book je med faktorji, ki določajo svetovno konkurenčnost, navedena tudi infrastruktura. Med materialno infrastrukturo pa nedvomno štejemo tudi ceste, železnice in pristanišča, kar pa je že rdeča nit moje naloge. Če bi temu dodali še mednarodno poslovno okolje, je v bistvu slika zaokrožena, saj je Slovenija tranzitna dežela z izredno ugodno geografsko lego in svojim izhodom na morje, kar je bil nedvoumno že sen generacij pred nami.

V sami nalogi je podrobneje pojasnjeno delovanje pristanišč, pa tudi multiplikativni učinek pristanišča, v našem primeru Luke Koper. Podrobneje je predstavljena tudi železnica z njeno zgodovino in izgradnjo, pa tudi kako je nastajala proga Divača – Koper in kakšne spretnosti so bile potrebne, da je Luka – Koper sploh nastala.

Nekaj besed je namenjenih tudi podjetju s poudarkom na javnih podjetjih, pa ne zaradi tega, ker bi hote ali ne hote kritiziral Javno agencijo za železniški promet

Republike Slovenije, pri čemer se mi poraja sum, da se je bolj ukvarjala s svojimi problemi in s pridobitvijo svojega statusa javnega podjetja, kot pa z razvojem, načrtovanjem in posodabljanjem temeljne infrastrukture, za kar je pravzaprav bila ustanovljena.

Ta misel je povzeta z njihove spletne strani, kjer so uvodoma navedene naloge, kot so zagotavljanje pogojev oz. delovanje obveznih gospodarskih javnih služb, izvajanje financiranja javnih gospodarskih služb, vodenje pritožbenih postopkov, nadzor nad usklajevanjem in izvajanjem vozniških redov in p.d.b. Seveda so te naloge tudi pomembne, vendar, če je država lastnik temeljne infrastrukture in je to poverila Javni agenciji ter nam gre za razvojno dohitevanje oz. prehitvanje razvitih, bi – po mojem mnenju – moral biti razvoj in posodabljanje ter gradnja omenjene infrastrukture na prvem mestu.

Seveda se postavlja vprašanje, ali bi bilo kaj drugače, če bi bila drugače organizirana ali morebiti drugače vodena, dejstvo pa je, da kot lahko ugotavljamo na podlagi raznih konferenc in člankov, ni projektov. Na podlagi tega tudi ne morem navesti dejstva, koliko bi investicija stala, ali koliko bi stal en kilometer nove proge in koliko km proge bi obnovili (večji osni pritisk, večja možna hitrost). Odgovora nisem mogel dobiti niti od takratnega državnega sekretarja g. Borisa Živca, ki mi je na razgovoru dne 2.7.2004 povedal, da se številke od projekta do projekta nekajkrat razlikujejo.

Vemo samo to, da se na slovenskem ozemlju križata 5. in 10. prometni koridor ter kakšne nevarnosti sledijo, če ne bomo uresničili gradnje drugega tira.

Učinki izgradnje drugega tira Divača – Koper in Maribor – Šentilj so navedeni v poglavju 14.4. na str. 97.

Kljub vsemu pa nas le zanima, zakaj tako.

V poglavju 15.1. Slovenija in Evropa sem omenil, da je regionalnih razvojnih agencij preveč in da so preveč izraženi lokalni oz. občinski interesi. Zavzel sem se za formiranje Slovenske gospodarske agencije (SGA), ki bi iz enega mesta usmerjala enakomeren regionalni razvoj, tako v smislu regionalnega razvoja kot tudi razvoja znanosti in tehnologije.

Morda je potrebno iskati odgovor v razvojnih koalicijah, ki naj bi bile gibalno napredka oz. razvoja, pri čemer se ne sme pozabiti na izgradnjo temeljne materialne infrastrukture. Vendar bo tudi pri razvojnih koalicijah verjetno potreben konsenz, ki ga vidim kot obliko zagovarjanja dobrih idej, pa tudi kot veliko popuščanje do tiste točke, ki je še dopustna in ni na škodo, temveč je v prid Sloveniji. Prednosti dežel konsenza so v nalogi že navedene, misel, ki me ob tem obhaja, pa je v tem, da ga pri nas – konsenza namreč – sploh ni. Pri vsem tem pa je zanemarjen trajnostni razvoj, ki ga je potrebno smatrati na dolgi rok v dobro Slovenije in ne le za trajanje enega mandata neke politične opcije, potem pa bo, kar bo. Očitno se tudi iz zgodovine nismo kaj prida naučili, ne kako je potrebno imeti neko vizijo, kot jo je npr. imela stara Avstrija, ne kako to na pameten način financirati ter kako je potrebno naložbo zavarovati. Ob tem pa se je potrebno zamisliti, kako sploh so južno železnico gradili, saj takrat ni bilo cest, tovornjakov, gradbene mehanizacije, ne telefonov, ne računalnikov, imeli so samo cilj in vizijo ter pridne roke, kramp in lopato ter vprežno živino.

Vse te stvari moramo upoštevati, saj nam ne sme iti zgolj za dohitevanje (v prvi fazi seveda) temveč za prehitevanje najbolj razvitih. Če bo to cilj in bo vse ostalo temu cilju podrejeno, potem lahko ugotavljam, da smo krenili po pravi poti. Določene zakonitosti, ki veljajo za podjetja, veljajo tudi za širšo družbeno skupnost ali državo. Prav tako se morajo managerji vprašati, v čem smo boljši od drugih oziroma, kje so naše prednosti oz. slabosti. To bi se morali vprašati tudi politiki. Prav tako je zelo pomembna kultura in odnosi med interesnimi skupinami, saj smo namesto konstruktivnega dialoga vse prevečkrat priča nizkim udarcem, diskreditacijam pa tudi takšnim ali drugačnim aferam, ki zaposlujejo tako politike kot tudi medije.

Naj mi bo dovoljeno navesti še najnovejše podatke:

Večer, 2.3.2005 – Zoran Potič – poročilo z novinarske konference: »Delovne naloge v ministrstvu so razdeljene« - minister Janez Božič.

»V posredni povezavi z Luko Koper so trije cilji s področja železnic. Prvi zadeva gradnjo drugega tira med Kopro in Divačo, drugi njeno modernizacijo, tretji pa modernizacijo in elektrifikacijo proge Pragersko – Hodoš. Drugi tir iz Kopra do Divače

naj bi bil krajši za 20 km, kapacitete tovarnega prometa pa naj bi povečali iz 8 na 14 mio ton na leto oz. bi povečali število tovornih kompozicij dnevno s 53 na 81. V letošnjem letu bi v ta namen izdelali lokacijski načrt, izdelali investicijsko in tehnično dokumentacijo ter opravili geološke in geomehanske raziskave, za kar naj bi porabili skoraj 3,4 milijarde tolarjev. Modernizacija obstoječe proge bi v letošnjem letu zahtevala dodatnih 1,5 milijarde SIT. Za progo Pragersko – Hodoš naj bi v letošnjem letu porabili 900 mio SIT, nameravajo pa še zaključiti idejni projekt elektrifikacije in izdelati lokacijski, tehnični in investicijski načrt«.

Od novinarke Kristine Menih v Večeru z dne 1.3.2005 pa izvemo, da je Luka Koper v letu 2004 pretovorila skupaj 12.4 mio ton tovora od tega 1/3 za slovenski trg in 2/3 za druge trge – t.j. za blago v tranzitu.

V prejšnjih poglavjih smo zapisali, da Luka Koper načrtuje v letu 2015 pretovor 16,5 mio ton. Vidimo torej, da bo Luka Koper svoje plane ustvarila celo prej, kot so načrtovali.

Na podlagi podatkov, ki jih je objavilo ministrstvo za promet na prej citirani novinarski konferenci, pa se bo v letošnjem letu pripravljala dokumentacija za navedeno progo, ki naj bi imela kapaciteto 14 mio ton. Torej to pomeni, da ko bo drugi tir dokončan in prvi tir posodobljen, bodo razpoložljive kapacitete že premajhne.

Lastnik Luke Koper je država, država je lastnik železniške infrastrukture preko Javne agencije za železniški promet, očitno je, da leva roka ne ve, kaj dela desna, da o stroških niti ne razmišljam. Imeti vizijo na dolgi rok ne pomeni nekaj novega, uporabljati je potrebno samo vizijo, ki jo je imela stara Avstrija pred 150 leti.

Uvodoma je bila zapisana hipoteza, da gre v našem primeru za spor z okoljem, ter da ni do sedaj doseženega nekega soglasja o bistvenih točkah razvoja v Sloveniji. To je potrebno pojasniti širše, saj dosedanja praksa dokazuje, da pri tem nismo ravno uspešni.

Sodobne transportne (pa tudi informacijske) povezave so ključ sodobnega gospodarstva in pogoj enakomernega razvoja regij. Zaradi tega si je potrebno na

vseh ravneh zavzemati za projekte posodobitve železniškega prometa, ki je tudi v prid pomorskega, posredno pa tudi cestnega. Prenos večine blagovnega prometa na železnici v Sloveniji je zanjo izrednega pomena, saj se peti (v smeri iz jugozahodne Evrope preko Italije, Slovenije in Madžarke do držav nekdanje Sovjetske zveze) ter deseti koridor (v smeri severne in srednje Evrope preko Avstrije naprej proti Balkanu oz. bližnjemu vzhodu) stikata prav v Sloveniji. Izločitev iz navedenih koridorjev zaradi prepočasne modernizacije in neizgradnje drugega tira Koper – Divača in Maribor – Šentilj pomenita izolacijo Slovenije.

Okolje, v katerem nek poslovni subjekt deluje, odločilno vpliva na obnašanje tega subjekta, ki s svojim delovanjem tudi vpliva na okolje, prav tako kot na regije, v katerih deluje.

Stimulativna razvojna politika in naložbe v odpiranje tehnološko zahtevnejših delovnih mest, skratka vzpodbuda investicij – torej izgradnja okolja, primerne za tuje in domače naložbe, je vir osnovnega soglasja, torej soglasja med vsemi družbenimi partnerji. Le-to pomeni napredek, napredek pa omogoča trajnostni razvoj.

Pospešeno opuščanje tehnološko nezahtevnih programov in pospešeno uvajanje tehnološko in razvojno visoko zahtevnih programov z visoko dodano vrednostjo zagotavlja po M. Porterju inovacijsko konkurenčnost oz. razvojno varnost tudi v obdobju grozeče nevarnosti azijske konkurence v svetovni trgovini.

Države konsenza ponujajo optimalen civilizacijski vzorec tudi za Slovenijo.

Konsenz pomeni tudi visoko kulturo demokratičnega upravljanja družbe – ne samo odločilnih družbenih partnerjev, ampak tudi opozicijo, ker gre za stvar, ki je v prid vsem.

Politične elite pri nas so si kupovale socialni mir, strokovno pa bi temu rekli vlaganje v preteklost. Sprememba miselnosti je potrebna, če si resnično želimo dohiteti ali celo prehiteti razvite dežele.

Slovenija z neutemeljenim zavračanjem tujega kapitala, posebno še v prometni infrastrukturi pa tudi v energetiki, zelo škoduje svojemu razvoju – saj to vpliva na počasnejše usposabljanje materialne infrastrukture (Hrvaška npr. s podobnim potencialom gradi sistem avtocest približno 3 krat hitreje kot Slovenija) (Sočan, 2003).

Povedano pomeni, da je potrebno v bodoče graditi materialno infrastrukturo (železnice, ceste) s tujim kapitalom. Slovenija se je do sedaj z gradnjo avtocest finančno izčrpala, pri čemer je zanemarila gradnjo železnic. Infrastrukturo znanja pa je potrebno graditi z lastnim kapitalom.

Žal politične elite zanima samo lastni interes (Sočan, 2003), za razvojno dohitevanje in prehitevanje razvitih držav pa je obvezen pogoj konsenz vseh ozaveščenih socialnih partnerjev.

Tudi z vidika okoljske infrastrukture Slovenija brez drastičnih ukrepov oz. posegov v zmanjševanje energetske intenzivnih programov in hitre posodobitve železnic nima možnosti, da bi dosegle standarde »alpskega« okolja visoko razvitih sosednjih držav. Ta kriterij pa postaja vse pomembnejša osnova za uspešen prehod v gospodarstvo in družbo znanja.

Politika skladnejšega regionalnega razvoja postaja ena od temeljnih politik učinkovitega delovanja EU. Če je cilj EU do leta 2006 preprečiti nadaljnje povečevanje razvojnih razlik, potem se morajo do leta 2015 občutno zmanjšati notranje razlike v razvitosti. Slovenija je s 1.5.2004 postala polnopravna članica EU, ne samo na željo uradne politike, temveč tudi na željo Slovencev, ki smo se na volitvah z veliko večino, ne samo z udeležbo, odločili, da vstopimo v to združbo. To pa nismo storili samo iz želje, da bi pač vstopili, ampak zaradi nuje, saj tak korak pomeni napredek ne samo za nas, ampak tudi za naše potomce. Slovenija za preseganje poprečne ravni razvitosti potrebuje za 2,8 odstotka višjo gospodarsko rast od držav EU.

Na globaliziranem trgu danes tekmujejo podjetja, mesta, regije in države. Iz navedenih razlogov je temeljnega pomena povezovanje okolja ter vplivov le-tega na

delovanje podjetij, pa tudi regij, ki so po svoje tudi podjetja, samo v večjem obsegu. Sposobnost sodelovanja, smotrne delitve dela in doseganje soglasij med različnimi dejavniki v posamezni regiji je poleg razvojnih nosilcev, podjetniške pobude in znanja ter socialnega kapitala gonilo v smeri blagostanja neke družbe.

Izgradnja in modernizacija prometne infrastrukture predstavlja temeljni pogoj za doseg cilja, da smo boljši od drugih.

Poizkušal sem odgovoriti oz. razjasniti tiste ovire, ki jih je potrebno upoštevati pri implementaciji logistike kot znanstvene vede na primarni odvisnosti edinega tovornega pristanišča v Sloveniji na železnice in obratno. Tu se pa ponovno vračam na besede, zapisane v uvodu in sicer na možnosti in zmožnosti: »Oboje imamo, izkoristimo pa jih samo tako, da je potrebno misliti in manj verjeti, ter da je tudi za vsesplošno blaginjo potrebno nekaj narediti.«

SEZNAM TEMELJNE LITERATURE

- o Begovič B. (Maribor 1987): Teorijski i praktički logistički pristup organizacije luka Jugoslavije
- o Bogič M. (Ljubljana, december 1998): Pregled revija železniškega omrežja v Sloveniji in okolici – Tiri in čas št. 10
- o Bohinc R.; Bratina, B.; Pivka, H.M. (Ljubljana 1999):Pravo gospodarskih družb
- o Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga (Ženeva 1975)
- o Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, herausgegeben von der k.k.priv. Südbahn-Gesellschaft, Wien-Brünn-Leipzig
- o Economic impact of ports (Genoa 2000): Local vs. National costs and benefits, Interational workshop, Informare 2000
- o Enciclopedia monografica del Friuli-Venezia Giulia, Istituto per l'Enciclopedia del friuli-Venezia Giulia, istituto per L'Enciclopedia del Friuli-Venezia giulia, Udine, 1971
- o Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (izdana ob 50-letnici vladanja cesarja Franca Jožefa)
- o Harris R. H. (The Hague 1998): Feasibility study on the development of a new port
- o Ivanjko Š. (1994):, Podjetje in družba, Podjetje in delo, 2/94
- o Jaklič M. (Ljubljana 2002): Poslovno okolje podjetja
- o Jenko J.: Iz zgodovine slovenskih železnic, zbornik člankov 1936-1968
- o Korelič B., Roškar E. (2002): Koristi pomorskega pristanišča za Republiko Slovenijo
- o March J. G., Simon H. A. (1958): With the Colaboration of Harold Guetzkov – Organizations – Teorija o organizacijama, Beogradski izdavačko – grafički zavod Beograd – prevod dr. Đurica Krstić (Beograd, 1972)
- o Melik A. (1938): Razvoj železnic na ozemlju Jugoslavije, Geografski vestnik XIV
- o Mohorič I. (Ljubljana, 1968): Zgodovina železnic na Slovenskem
- o Moleney R., Sjostrom W. (Genoa, june 2000): The economic value of the port of Cork to Ireland in 1999: an input-output study, International workshop, Informare 2000
- o Pawlik H. P., Slezak J. O. (Slezak, Wien, 1987):Südbahn-Lokomotiven

- o Petrinja D. P. (Koper, 1999): Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper – Prešnica
- o Pfeffer J., Salancik G. R. (Stanford, 2003): The External Control of Organizations
- o Porter M. E. (London, 1980): Competitive Strategy,
- o PRINZ Inštitut – Raziskovanje prometa in zavarovalništva (Portorož 2000): Študija o izdelavi metodologije za izračun vpliva pomorskega prometa na kopenski promet ter vpliv na bruto domači proizvod s strokovnimi podlagami in predloženim gradivom za izdelavo izračunov
- o Roselli G. (Trieste, 1972): La Ferrovia Trieste-Buie-Parenzo
- o Slovenski biografski leksikon, 7. zvezek (Dr. Polc)
- o Sočan L., Bučar M., Medica P., Korenika K., Tancig P., Gmeiner P.: Simulacije trajnostnega razvoja, delovno poročilo št. 2, FDV, Ljubljana, julij, 2003
- o Sočan L., Krisper M., Medica P., Sočan B. (Ljubljana, 2004): Simulacije trajnostnega razvoja, delovno poročilo št. 3, FDV
- o Sočan L., Poglajen T., Sočan B., Krisper M., Medica P., Gmeiner P. (Ljubljana, september 2002): Simulacije trajnostnega razvoja, delovno poročilo št. 1, FDV
- o Spremembe na železniški mreži od 1.1.1965 do 31.12.1978, interni dokument 6a ŽG Ljubljana, 9.1.1975
- o Sto godina železnice Jugoslavije, (Beograd, 1951): zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije,
- o Stockklausner J. (Slezak, Wien, 1979): Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918
- o Tomič I. (Zagreb 1986): Prometna tehnologija luka, Centar prometnih znanosti
- o Trstenjak V. (Ljubljana 1995): Pravne osebe v švicarskem zasebnem pravu – Pravniki št. 50 (1995), str. 910
- o Ukinjene proge, interni dokument ŽG Ljubljana, 9.1.1975
- o Villaverde Castro J. (1998): Coto Milan, P. (Port economic impact, june 1998): Methodologies and applications to the port of Santander, International journal of economics
- o Waters R.C. (Transportational journal 1987): Port economic studies: practice and assessment
- o Zakon o gospodarskih družbah (Ur.l. RS št. 30/93, 29/94)

ČLANKI:

- o Jaklič M.: Najbolj družbeno neodgovorni so izgubarji, Finance, 22.11.2004
- o Kores – Jacks D.: Bolj strankarski predvolilni kot »ljudski« shod – Večer, Maribor 13.05.2004
- o Mekina B.: Centralizirani kot manj razvite države, Večer 28.5.2004
- o Menih K.: Večer, 1.3.2005
- o Mrkaič M.: Ekonomisti, pometimo pred svojim pragom, Finance, 19.11.2004
- o Pestiček M.: Drobitvi regij nasprotuje tudi Bruselj, Večer, 7.4.2004
- o Potič Z.: Partnerici med enakimi, Večer, 7.4.2004
- o Potič Z.: Poročilo z novinarske konference, Večer, 2.3.2005
- o S.T.A. : Liberalizacija trga ni rešitev za železnico, Večer 4.5.2004
- o Stergar A.: Evropskega denarja je več kot projektov - Delo, 29.5.2004-06-07
- o Waldhütter D.: Avstrijci bi peti koridor zasukali proti severu, Večer, 29.3.2004
- o Waldhütter D.: Kako do čim boljših prometnih rešitev? Večer 20.5.2004
- o Waldhütter D.: Novi prometni minister – novi časi za Maribor? Večer, 14.5.2004
- o Waldhütter D.: Prometni koridorji gredo v revizijo, Večer 28.5.2004
- o Zgaga B.: Bo Luka Koper glavno bavarsko pristanišče? Večer, 19.5.2004