

RADO ŠKRABAR
Republiški komite za
promet in zveze SR Slovenije
Ljubljana

Organizacija i tehnologija prometa
Stručni rad
UDK:656+338.48(497.12)
Priljeno: 17.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

MESTO IN VLOGA PROMETNEGA SISTEMA SR SLOVENIJE V RECEPTIVNIH IN TRANZITNIH TURISTIČNIH TOKOV DRŽAV EVROPSKE SKUPNOSTI

SAŽETAK

Autor u radu ocenjuje ulogu prometnog sistema Slovenije za privlačenje turista iz zemalja Evropske zajednice. Naročiti naglasak daje na značaj prometne infrastrukture željezničkog i cestovnog prometa, povezujući sve sa specifičnostima Slovenije koje pobudjuju inozemne i domaće turiste da posjećuju ovu jugoslavensku republiku.

Prostorna sprememba kraja je ena med najpomembnejšimi pogoji za realizacijo turističnega potovanja in bivanje v turističnem kraju. Promet kot gospodarska dejavnost in v okviru njega potniški promet, omogoča prevoz turistov od stalnega bivališča do turističnega kraja, kot tudi vse ostale prostorsko-časovne spremembe, ki so vezane na turistično potovanje. Zaradi take vloge prometa v uresničevanju turističnih gibanj, odpade na transportne storitve v poprečju 20-25% celotne turistične potrošnje. Objektivno gledano je bil zgodovinski razvoj turizma pogojen z razvojem prometnih sredstev, saj je prva Cook-ova turistična agencija leta 1841 pričela uspešno delovati šele potem, ko je znatljive turiste pričela organizirano prevažati v turistično atraktivna mesta z železnico.

Pionirsko vlogo v razvoju turizma je odigral torej železniški promet. Kasnejši pojav osebnega avtomobila in letala pa je bistveno vplival na spreminjanje turizma v masovni pojav.

Beseda "turist" ima svoj etimološki koren v grški besedi "toronos", kar pomeni krožno gibanje (ki ni povezano z zaslužkom). Motivi tega gibanja so različni, predvsem pa: odmor, rekreacija, obisk naravnih, kulturnih in drugih znamenitosti itd.

Statistični podatki govorijo o čedalje večji motiviranosti tujih gostov za obiske Jugoslavije in v tem okviru tudi Slovenije.

Slovenija ima zaradi svojih naravnih danosti (naravne lepote in ugodna leta) odlične pogoje za razvoj turizma. Na površini le dvajset tisoč km² se menjajo gorsko-alpsko, mediteransko in modificirano celinsko podnebje. V razdalji le nekaj 10 km se je mogoče spustiti z visokih vrhov Julijskih Alp do toplih obmorskih krajev. Slovenija je skoraj vsa odeta v zelenje, saj jo več kot polovico pokrivajo gozdovi, med njimi pa se razprostirajo travniki in polja. Na tem malem koščku zemlje se stikajo Alpe, Dinarsko gorstvo in Panonska nižina.

Delež SR Slovenije v recepciji vseh tujih turistov v Jugoslaviji znaša okoli 7%. Nekoliko nadpovprečne deleže dosega v recepcijah turistov iz Velike Britanije, Belgije, Danske, Nizozemske, Italije, Švice in zlasti Švedske. Pri tem je značilno, da se v okviru SR Slovenije realizira več kot 67% celotnega jugoslovanskega zdraviliškega turizma ter približno 65% vseh tujih obiskov planinskih in smučarskih središč Jugoslavije.

Primerjava vseh prihodov gostov glede na vse prihode tujih potnikov v Sloveniji pokaže, da le okoli 4,5% teh potnikov dejansko tudi ostane v SR Sloveniji.

Ne glede na vprašanje, kolikšen je objektivno realen delež Slovenije v turistični recepciji teh tokov pa omenjeni podatek jasno

implicira izredno velik tranzitni pomen Slovenije, in sicer tako pri turističnih tokovih, ki se absorbirajo na obalah Jadranskega morja, kot tudi v Grčiji, Turčiji in drugih turistično atraktivnih deželah Bližnjega vzhoda.

Omenjeno dejstvo niti ne preseneča v kontekstu tega, da prav preko tega ozemlja vodijo pomembne naravne poti po dolinah ob Savi in Dravi povezane alpske pokrajine s Podonavjem in Balkanskim polotokom, niz kotlin alpskega in dinarskega sveta pa povezuje Podonavje s severno italijanskim nižavjem.

Cestno prometne povezave so za slovenski turizem najpomembnejše, saj večina tujih turistov prehaja našo mejo z motornimi vozili. Preko slovenskega ozemlja je speljano pomembno cestno križišče evropskih (E) cest:

- E 70 Trst–Ljubljana–Zagreb–Beograd
- E 57 Graz–Maribor–Ljubljana (priključitev na E 70)
- E 63 Celovec–Ljubljana (priključitev na E 70)
- E 59 Graz–Šentilj–Zagreb (priključitev na E 70)

Poleg navedenih evropskih poti v smeri sever-jug, vodita v neposredni bližini še dve pomembni cesti:

- a) v SRH E 65 Bratislava–Zagreb–Karlovac–Rijeka in
- b) v Furlaniji–Julijski krajini E 55 Salzburg–Beljak–Palmanova,

preko katerih potuje vsako leto pomemben del turistov.

Vseevropskega pomena je slovenski cestni križ Šentilj–Koper/Sežana–Nova Gorica in Jesenice–Bregana, z obvoznimi cestami okoli Ljubljane. Pomembna je tudi cestna povezava Šentilj–Maribor–Zagreb na tiru "Phyrnski" mreži. Na posameznih odsekih slovenskega cestnega križa so sicer že zgrajene sodobne avtoceste, vendar je večji del še vedno nezgrajen.

Železniški promet je od vseh panog prometa na drugem mestu po pomembnosti z vidika turizma. Železniški promet Slovenije karaktizira relativno gosta železniška mreža, ki pokriva celotno ozemlje republike Slovenije in Istre: na 100 km² površine poteka poprečno okoli 6 km železniških tirov, skupna dolžina železniških prog pa znaša 1228 km, od katerih je 518 km prog elektrificiranih. To osnovno mrežo železniških prog dopolnjuje še 363 km industrijskih tirov. Pri prevozu potnikov so se na območju ŽG Ljubljana še posebej uveljavili tirni zeleni vlaki ter poseben poslovni vlak ŽG in JAT, ki dvakrat dnevno povezuje Ljubljano z letališčem v Zagrebu. Tudi avtovlaki, ki imajo izhodišča iz Ljubljane, Maribora in Celja so uspešno povezali Slovenijo z Jadranom in drugimi deli Jugoslavije.

Slovensko železniško omrežje predstavlja pomemben člen v evropskih tranzitnih povezavah proti Grčiji, Turčiji in Bližnjem vzhodu, kot tudi povezavo srednjeevropskega prostora z Jadranskim morjem. Težišče gostote prometa je na križu Graz–Maribor–Ljubljana–Divača–Koper/Rijeka/Trst in Beljak–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Sofija/Atena.

Zračni in pomorski promet za slovenski turizem v tem trenutku še nimata odločilnega vpliva posebno, če ju primerjamo s cestnim in železniškim. V Sloveniji imamo relativno dobro razvito letališko infrastrukturo, saj se domači in mednarodni zračni

potreba na ovo

Program II
m je planirano
ta na otocima
ama stvorili bi
i trajektima na
vnete za razvoj
oguču u pred.
ta sredstva za
astavljena i iz
no je 401,4 km
ok su još dva

ucije, osim što
ma otoci-kop-
i na pojedinim
enje, odnosno
og navedenog
grama u sredn-
a većinu otoka

prema voznom
ija prijevoznog
u pokazuju da
: unutrašnjosti

no stanje znat-
ba u prijevozu
na razvijenost
ma-male brzi-
ni transportni
ju da se putni-
nica nastoji da
razvoj željez-
a suvremenih
olodvora, raz-
zničkih radni-
ovima osigura

ljenju potreba
ni, nalazi se u
unutrašnjosti
si na nastavak
a do Rijeke
izgradnji rav-
strukciju pruge

OATIA
ES

SR of Croatia
ient of tourist
ffic i.e. trans-
urist industry
pment of sea
development
of particular

promet opravlja kar na treh letališčih in sicer v Ljubljani, Mariboru in Portorožu. V redni linijski in čarterski potniški ter tovorni promet su vključeni tako domači kot tuji letalski prevozniki.

Čeprav Slovenija razpolaga samo s 45 km morske obale, ima na tem koščku mednarodno luko Koper, ki je z železnico in cesto dobro povezana s svojim zaledjem. V luko Koper gravitirajo tovari iz Avstrije, južnega dela ZR Nemčije, ČSSR in Madžarske. Poleg tega pa je vzdolž obale urejenih še nekaj marin, najlepša med njimi je portoroška, ko predstavlja tudi veliko konkorenco bližnjim italijanskim marinam, vse skupaj pa nudijo dobro osnovo za nadaljnji razvoj navičnega turizma.

Kljub prostorsko dokaj gostemu in dostopnemu prometnemu omrežju Slovenije pa kvalitativna razen njegovih storitev ni zadovoljiva. To se zlasti nanaša na nizke potovalne hitrosti, zanesljivost in varnost naše prometne storitve, kar še posebej negativno vpliva na dosego občutno manjšega objektivno možnega prometno-turističnega izkupička iz naslova receptivnih in tranzitnih tokov zlasti iz zahodnoevropskih držav, katerih delež v teh tokovih je več kot 90%-ten.

V omenjenih državah so istočasno v teku globoke zgodovinske spremembe in integracijski procesi, ki lahko v veliki meri vplivajo ne le samo na bodoče mesto in vlogo našega prometnega sistema v evropskem prometnem sistemu, temveč tudi na naš turistični in tudi celoten gospodarski razvoj.

Skupni imenovalec vseh teh sprememb je dosledna uveljavitev tržnih zakonitosti in postopna odprava vseh fizičnih, tehničnih in drugih ovirov za zagotovitev prostega gibanja ljudi in prost pretok blaga, kapitala, informacij itd.

Proces oblikovanja enotnega evropskega ekonomskega prostora se je intenziviral leta 1985, ko so šefi in vlade držav članic ES odobrili tako imenovano Belo knjigo komisije, s katero so se zavezali, da ustvarijo enotni trg brez meje do leta 1992. Odločili so se za skupno reševanje ali poenotenje preko 300 ključnih ekonomskih, tehnoloških in socialnih zadev, to je od omogočanja svobodnega gibanja kapitala in ljudi, poenotenja standardov, vrste dokumentov, administrativnih postopkov, pa vse do skupnih raziskovalnih programov, programov razvoja transportne mreže ter ostalih področij.

Bistvene spremembe so predvidene tudi na področju prometne politike, katere osnovna značilnost bo liberalizacija in svobodna konkurenca na trgu transportnih storitev. Posebna pozornost se posveča tudi oblikovanju skupne strategije razvoja prometne infrastrukture. V tem okviru naj bi bil zlasti pospešen razvoj železniškega prometa, oziroma kompletiranje nacionalnih železniških mrež, predvsem pa izgradnja posebnega sistema hitrih prog za potniški promet za hitrosti voženj preko 250 km/h. Na tej osnovi naj bi se občutno povečal delež koriščenja železnice v potniških oz. turističnih tokovih dežel članic ES.

Omenjene spremembe in integracijski procesi v Evropi pa lahko dodatno poslabšajo mesto in vlogo našega prometnega sistema v evropskem prometnem sistemu. Pri tem gre za rezultate vplive tako globalne ekonomske kot tudi prometne politike držav Skupnosti, ki bi se v primeru neadekvatnih priprav na naši strani verjetno odrazile v:

- zmanjšanju receptivnih in tranzitnih turističnih tokovih iz držav ES kot neposredna posledica številnih administrativnih in fizičnih ovir na jugoslovanskih mejah (osebni pregledi prtljage, carinski in drugi postopki itd.) ter neustrezne kvalitete domačih transportnih storitev (hitrost, zanesljivost, varnost itd.);
- zaradi uvedbe enotnega računalniško podprtega potnega lista dežel članic ES pri prehodu notranjih meja Skupnosti, bodo jugoslovanski državljani v neenakopravnem položaju v primerjavi z državljani Skupnosti. Morebitna obojestranska uvedba vizumov z nekaterimi državami Skupnosti pa bi prav tako verjetno vplivala na dodatno preusmerjanje receptivnih turističnih tokov iz omenjenih držav na druga območja;

- jugoslovanski državljani bodo lahko potovali v države ES z našimi vozili le pod pogoji, da njihovo vozilo glede izpušnih plinov in ostalih tehničnih pogojev ustreza standardom ES in obratno, povsem neustrezno omrežje črpalk z bencinom brez svinca bo verjetno marsikatero tujega motoriziranega turista odvrnilo od obiska in tranzita Jugoslavije/Slovenije;

- jugoslovanski turistični in drugi prevozniki bodo lahko opravljali prevoze znotraj ES v kolikor bodo izpolnjevali njihove tehnične zahteve ter razpolagali z morebitnim kontingenti dovolilnic. Prav tako pa se bodo srečevali z raznovrstnimi omejitvami: mnogo daljši postopki na meji ter omejen dostop do opravljanja transportnih storitev.

Zaradi pospešenega razvoja prometne infrastrukture v državah ES kot tudi v ostalih evropskih državah z ene ter dolgotrajnega zaostajanja naše države pri realizaciji planov modernizacije magistralnih železniških in cestnih povezav s druge strani, že prihaja do prometno-turističnega obhajanja Slovenije in Jugoslavije v celoti. To obhajanje je prisotno tako v potniškem, kot tudi v blagovnem prometu in se usmerja tako v smereh zahodnoevropskih držav Italija-Grčija (trajekt) kot tudi v smereh Srednje Evrope preko Madžarske, Romunije in Bolgarije za Istanbul oz. Turčije in dalje v države Srednjega vzhoda.

To pomeni, da se naša država nahaja v situaciji, da naš prometno že krepko obhajajo oz. da postajamo izolirani, ker dolga leta nismo bili v stanju izvesti modernizacijo vsaj glavnih mednarodnih železniških in cestnih povezav.

Dohodki od tranzitnega potniškega in blagovnega prometa se zmanjšujejo, prolongacija tega nevzdržnega stanja pa bi imela multiplikativne negativne efekte za celoten gospodarski razvoj predvsem pa na področju prometa, turizma in izvozne usmerjenih gospodarskih panog.

V kontekstu teh dogotkov je razvojna nujnost Jugoslavije v novi kvaliteti ekonomskih odnosov z Evropsko skupnostjo, ki pa je ne moremo doseči le z različnimi formalnimi oblikami sodelovanja ampak s sistematičnim povečanjem kompatibilnosti jugoslovanskega gospodarstva z gospodarstvi teh dežel.

V tem kontekstu pa je prioritetnega pomena tudi načrtana modernizacija in izgradnja prometnega sistema Slovenije in Jugoslavije kot osnovnega predpogoja za njihovo enakopravno vključevanje v evropski prometni sistem.

Mednarodna zveza železnic (UIC) je že leta 1974 sprejela osnutek razvoja evropskih železnic, ki zahteva izenačevanje tehničnih pogojev nacionalnih železnic. Za Jugoslavijo so določene tri magistralne povezave: München-Ljubljana, Balkanska os-Jesenice-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Atena (Sofija, Ankara) s priključki do Budimpešte in Bukarešte, ter Jadranska os, ki povezuje Budimpešto z Beogradom in Barom, z Zagrebom in Rijeko ter tretja, s Kotoribo prek Pragerskega in Ljubljane do Trsta, Kopra in Rijeke.

V tem okviru bo v Sloveniji nujno treba zgraditi drugi tir na mednarodni magistralni smeri Ljubljana-Jesenice, pripraviti dokumentacijo in pričeti s pripravljalnimi deli za hitro progo na tem odseku, zgraditi progo Murska Sobota-Martinje ter pričeti z izgradnjo hitre proge Ljubljana-Dobova, vključno z obvozno progo v vozlišču Ljubljana s priključki; posodobiti vozlišča Ljubljana, Jesenice, Sežana, Divača, Maribor, Celje in Novo mesto; posodobiti potniško postajo Ljubljana; posodobiti ranžirne postaje in najbolj obremenjene progovne odseke; elektrificirati okoli 275 km prog, povečati dopustne obremenitve prog, posodobiti signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave ter vlečne in prevozne zmogljivosti ter uvesti v jugoslovanski in mednarodni sistem povezano računalniško vodenje transportnega procesa.

Z vidika vključitve v jugoslovanski in evropski sistem cest bo treba prednostno vzdrževati oz. ohranjovati obstoječo cestno omrežje, odpraviti ozka grla oz. rekonstruirati cestne odseke in s tem povečati propustnost na cestnem omrežju SR Slovenije, predvsem pa zgraditi avtocestne odseke na avtocesti Bratstva in

enotnosti (predor Karavanke–Ljubljana–Bregana), avtocesto Šentilj–Maribor–Celje–Ljubljana–Koper z navezavo na Jadransko maistralo (Trst–Koper–Dragonja), cestne odseke po Osimskem sporazumu (Nova Gorica–Razdrto, Fernetiči–Razdrto in Kozina–Rupa–Rijeka), avtocesto Šentilj–Maribor–Ptuj–Zagreb, ter cestno povezavo Postojna–Rijeka.

Za pritegnitev turističnih tokov in večjo valorizacijo prometnega sistema Slovenije in Jugoslavije v evropskem prometnem sistemu pa bo prav tako potrebno ustrezno dopolniti zmogljivost na letališču Ljubljana, Maribor in Portorož, pospešiti razvoj navigacijskega turizma in še pomembnega faktorja turistične ponudbe.

Učinkovita vključitev našega prometnega sistema v evropski prometni sistem in zagotovitev čimbolj prostega pretoka blaga in storitev, ljudi in informacij pa terja ne le ustrezno tehnično tehnološke inovacije in modernizacije, temveč tudi občutne strukturne spremembe na trgu prometnih storitev kot tudi spremembe v organizaciji, odnosu do dela in poslovnem obnašanju. Za prilagoditev nastajajočim in pričakovanim spremembam na mednarodnem trgu prometnih storitev za pritegnitev turističnih tokov in za konsistenten razvoj prometnih panog, v skladu z njihovimi komparativnimi prednostmi, je zlasti pomembno zagotoviti trdne in stabilne dolgoročne vire financiranja, za modernizacijo in izgradnjo prometne, predvsem železniške in cestne, infrastrukture. Predvsem pa je pomembno, da sistem in struktura prometnih tarif pričneta delovati kot ekonomski instrument družbeno racionalne izbire prometnega sredstva tako, da se bo komercialni izbor kar najbolj približal družbeno racionalnemu.

Tako bi bila zagotovljena usklajenost družbeno racionalnega usmerjanja prevoza, pri čemer se bo uporabnik na podlagi cen prometnih storitev in drugih kriterijev izbora prevoznih sredstev (hitrost, kvaliteta, varnost, fleksibilnost) odločal ekonomsko svobodno. Hkrati je to tudi pogoj za dosledno uveljavitev gospodarsko poslovne usmerjenosti prometnih panog in uveljavitev tržnih zakonitosti na področju prometa. Samo na tej osnovi bo omogočeno izboljšanje mesta in vloge našega prometnega sistema na mednarodnem trgu prometnih in turističnih storitev, ki bo čedalje manj omejevan z administrativnimi in vsemi drugimi ukrepi in na katerem bosta cena in kvaliteta prevoznih storitev odločilna ter osnova za povečanje deviznega izkupička od receptivnih in tranzitnih turističnih tokov držav ES skladno z našimi naravnimi, kulturnimi in drugimi prednostmi.

SUMMARY

POSITION AND ROLE OF TRANSPORT SYSTEM IN SR OF SLOVENIA AT DESTINATION AND TRANSIT POINTS OF TOURIST VOLUMES ORIGINATING FROM THE EC MEMBER STATES

The author deals with the assessment of role of the transit system of Slovenia in attracting and absorbing the tourist volumes from the member states of the EC. Particular emphasis is assigned to the meaning of the transit facilities of rail and road transport with reference to specific aspects of Slovenia that may support the decision of foreign and national tourists (holiday-makers) to visit this republic.