



# PERFECTUS

## AC



2018/1

## Kontakti revije

### Poštni naslov

Uredništvo revije Perfectus AC  
Svetovanje in izobraževanje, dr. Andrej Raspor, s. p.  
Dolga Poljana 57  
5271 Vipava  
Slovenija

### Kontakt

Tel: 00386 51 313 221  
E-pošta: zalozba.perfectus@gmail.com

### Glavni urednik

Andrej Raspor, Perfectus Slovenija

### Odgovorna urednika

Bojan Macuh  
Pedja Ašanin Gole

### Uredniški odbor revije

Andrej Raspor, Slovenija  
Bojan Macuh, Slovenija  
Pedja Ašanin Gole, Slovenija  
Sašo Murtič, Slovenija  
Darko Lacmanović, Črna gora  
Bill Nichols, Velika Britanija  
Žaneta Trajkoska, Severna Makedonija  
Milica Slijepčević, Srbija  
Admir I. Beganović, Bosna in Hercegovina

### Jezikovni pregled

Bojan Macuh, slovenski jezik  
Darko Lacmanović, bosanski, črnogorski, hrvaški jezik  
Pedja Ašanin Gole, srbski jezik

### Naslovnica

<https://www.hloom.com/resources/templates/cover-pages/creative-design>

### Arhiv revij

[http://www.andrejrasspor.com/perfectus\\_zalozba](http://www.andrejrasspor.com/perfectus_zalozba)

Mednarodna standardna serijska številka  
(on line) ISSN 2738-4586.

## Področje in opis revije

Revija Perfectus AC je interdisciplinarna znanstvena revija, ki objavlja prispevke s področja kadrov, turizma, odprtih inovacij, organizacije in menedžmenta v povezavi z industrijo 4.0. Vsebina ni omejena zgolj na navedene tematske sklope, ampak smo za vaše predloge odprti. Še posebej želimo objavljati prispevke, ki obravnavajo nove in aktualne teme in predstavljajo znanstvene dosežke v razvoju ter njihovo uvajanje in uporabo v praksi. Vsled tega objavljamo tudi tematske številke. Zato vas vabimo, da se nam pridružite.

## Pogostost izhajanja

Revija Perfectus AC izhaja enkrat letno. Tematske revije izhajajo po potrebi.

## Politika za prosti dostop

Revija Perfectus AC omogoča odprt dostop do svojih vsebin, ki temelji na načelu odprtih inovacij, po katerem bi prosto dostopni rezultati javnosti omogočile večjo globalno izmenjavo znanja.

## Navodila avtorjem

V reviji Perfectus AC objavljamo znanstvene članke, rezultate raziskovalnega dela avtorjev. Prispevki so lahko napisani v slovenskem, angleškem, hrvaškem, bosanskem, srbskem (latinica), črnogorskem jeziku. Objavljamo izključno dela, ki še niso bila objavljena v znanstveni obliki v kakšni drugi reviji ali zborniku. Avtorji so odgovorni za vse morebitne kršitve avtorskih pravic. Prispevki niso honorirani. Objava prispevkov se ne zaračunava.

Besedilo naj bo oblikovano po navodilih (interesenti nam pišite, da vam posredujemo predlogo z bolj podrobnimi navodili). Na začetku prispevka, takoj za naslovom v originalnem in angleškem jeziku naj bo povzetek dolžine do 10 vrstic z do 5 ključnimi besedami. Članek naj obsega do 10 strani brez povzetkov, virov in prilog. Predložite tudi sliko in kratek strokovni življenjepis vsakega od avtorjev (do 10 vrstic). Članki morajo biti pred objavo lektorirani. Avtorji so odgovorni za jezikovno ustreznost. Ne uporabljajte opomb v besedilu. Eventualne opombe, ki naj bodo kratke, navedite na dnu besedila skupaj z literaturo. Seznam citirane literature oblikujte po APA-standardu. Na koncu prispevka so navedeni po abecednem redu. V kolikor je možno navedite DOI številko.

Predložene prispevke pregledata in ocenita najmanj dva neodvisna recenzenta. Na osnovi mnenj in predlogov recenzentov uredniški odbor ali urednik sprejmeta prispevek, zahtevata manjše ali večje popravke in dopolnitve ali ga zavrneta. Če urednik oz. recenzenti predlagajo večje popravke, se dopolnjeni prispevek praviloma pošlje v ponovno recenzijo.

Podrobna navodila najdete na:

[http://www.andrejrasspor.com/perfectus\\_zalozba](http://www.andrejrasspor.com/perfectus_zalozba)

**Iz vsebine****stran**

Predstavitve urednikov in avtorjev .....	4
Povzetki prispevkov v slovenskem in angleškem jeziku .....	8
OB IZZIDU PRVE ŠTEVILKE PERFECTUS AC.....	14
Andrej Raspor .....	14
DRUŽINA IN SVOJCI VPLIVAJO NA KAKOVOST ŽIVLJENJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE STAROSTNIKOV .....	15
Bojan Macuh.....	15
Uvod .....	15
Dom in družina pomagata starostnikom pri njihovem vključevanju v vseživljenjsko aktivnosti .....	15
Potek raziskave .....	17
Razprava .....	18
Sklepna misel .....	19
IZOBRAZBENI RAZVOJ V SEVERNI PRIMORSKI REGIJI SLOVENIJE.....	20
Sašo Murtič, Ingrid Franko Uhernik, Admir I. Beganović .....	20
Uvod .....	20
Raziskovalno področje .....	21
Izhodišča raziskave .....	23
Metodologija raziskave.....	23
Razprava .....	26
Zaključek ali sklepna misel.....	28
DRŽAVNA SKRB ZA RAZVOJ MOBILNOSTI .....	30
Andrej Raspor, Sašo Murtič, Ingrid Franko Uhernik .....	30
Uvod .....	30
Raziskovalno področje .....	30
Hipoteza.....	32
Izhodišča raziskave .....	32
Razprava .....	36
Sklepna misel.....	36
MOBILNOST IN ŽELEZNIŠKA PODPORA INDUSTRIJI .....	38
Sašo Murtič, Milorad Čupurdija, Admir I. Beganović, Patricija Jankovič, .....	38
Aleš Janžovnik, Domagoj Rožac .....	38
Uvod .....	38
Raziskovalno področje .....	38
Hipoteza.....	40
Izhodišča raziskave .....	40
Metodologija raziskave.....	40
Potek raziskave .....	41
Razprava .....	44
Sklepna misel .....	45
MULTIMODALNI LOGISTIČNI CENTER NOVO MESTO V FOKUSU GOSPODARSKEGA RAZVOJA JUGOVZHODNE SLOVENIJE .....	47
Sašo Murtič, Andrej Lisec.....	47
Uvod .....	47
Področje raziskave (znanstvena problematika) .....	47
Multimodalni logistični center kot znanstvena hipoteza.....	48
Izhodišča raziskave .....	49
Razprava .....	53
Sklepna misel .....	53

## Predstavitev urednikov in avtorjev

### izr. prof. dr. Andrej Raspor

Fakulteta za uporabne družbene študije/School of Advanced Social Studies, Nova Gorica, Slovenija  
Central Europe Association of Tourism Management, Dolga Poljana, Slovenija  
andrej.raspor@ceatm.org



Po osnovni izobrazbi strojni tehnik. Po univerzitetnem študiju organizacije dela na Fakulteti za organizacijske vede v Kranju v okviru Univerze v Mariboru, je nadaljeval podiplomski študij na Fakulteti za družbene vede Univerze v Ljubljani in doktoriral leta 2010. Pri svojem delu združuje poslovno in akademsko delo, saj predava, vodi lastno podjetje in svetuje. Ima več kot 34 let delovnih izkušenj, med temi več kot 15 let na različnih vodilnih mestih, od vodje splošnih poslov, direktorja razvoja kadrov, direktorja za strateške projekte in vodje komisije za nadzor stroškov. Raziskovalna dela: Delovna razmerja in procesi s poudarkom na optimizaciji delovnih procesov, tako z vidika stroškov, kot tudi organizacije delovnega časa; Turizem s poudarkom na kitajskem izhodnem turizmu, turizmu za ljudi s posebnimi potrebami in trajnostnemu turizmu; Odprte inovacije; Igralništvo. Vodil je več bilateralnih projektov ARRS in sodeluje v INTEREG projektih.

### Pedja Ašanin Gole

DOBA Fakulteta za uporabne poslovne in družbene študije Maribor/DOBA Business School Maribor, Slovenija  
pedja.asanin-gole@net.doba.si



Po osnovni izobrazbi je univerzitetni diplomirani politolog, podiplomsko je študiral javni menedžment, trenutno pa je doktorand interdisciplinarnega študija humanistike in družboslovja na Fakulteti za družbene vede. Od leta 2010 je habilitiran predavatelj za področje odnosov z javnostmi in je nosilec predmetov s področja strateškega, kriznega in digitalnega komuniciranja na DOBA Fakulteti za uporabne poslovne in družbene študije Maribor ter gostujoči predavatelj strateškega in kriznega komuniciranja ter komunikacijskega menedžmenta na Inštitutu za komunikacijske študije Skopje (Severna Makedonija). Pred vstopom v akademske vode je skoraj dvajset let delal v gospodarstvu, med drugim kot direktor za komuniciranje, strateški marketing in upravljanje za avtocestami v Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, ter vodil mednarodne projekte v državah nekdanje Jugoslavije, med drugim kot svetovalec predsednika Makedonije za strateško komuniciranje. Njegovo znanstveno-raziskovalno področje je strateško komuniciranje, odnosi z javnostmi, neoinstitucionalna teorija in korporativno upravljanje. Je avtor, soavtor in urednik več znanstvenih in strokovnih sestavkov.

### doc. dr. Bojan Macuh, prof. soc. in slov.

Fakulteta za komercialne in poslovne vede, Celje, Slovenija  
bmacuh@gmail.com



Doktorski študij je zaključil na Pedagoški fakulteti Univerze na Primorskem, pred tem pa magistrski študij sociologije na Filozofski fakulteti Univerze v Mariboru. Od leta 2009 je predavatelj na Fakulteti za poslovne in komercialne vede v Celju, kjer predava sociologijo. Na Gea College v Ljubljani občasno predava od leta 2013 poslovno etiko in organizacijsko kulturo. Na Višji šoli za kozmetiko in velnes predava predmet čustvena inteligenca in osebni razvoj. Je avtor in soavtor znanstvenih in strokovnih monografij, priročnikov ter več znanstvenih, strokovnih in poljudnih člankov. S svojimi prispevki kot avtor in soavtor je sodeloval na več mednarodnih znanstvenih konferencah. Hkrati je avtor tudi več leposlovnih del za odrasle, mladino in otroke.

## izr. prof. dr. Admir I. Beganović

Evropski Univerzitet Kallos Tuzla, Univerzitet za poslovne studije / European University Kallos Tuzla,  
University of Business Studies Banja Luka  
admirbeganovic52@gmail.com



Profesor ekonomskih znanosti, direktor gospodarske družbe Ghetaldus d.o.o. Brčko Distrikt, poučuje na Evropski univerzi KALLOS v Tuzli in Univerzi za poslovne študije v Banja Luki, oboje BiH, in sicer poučuje predmetna področja »Podjetniška ekonomija« in »Menedžment in organizacija malih podjetij«. Sodeloval je in še sodeluje na številnih mednarodnih znanstvenih in strokovnih konferencah in ima večje število znanstvenih in strokovnih objav, učbenikov, monografij in drugega gradiva. Sodeluje na strokovnem in znanstvenem področju na univerzah in mednarodnih konferencah po vsem svetu, opravljal je številna vodilna in vodstvena dela v gospodarskih družbah, bil je direktor velikih podjetij in uspešno sodeloval na mednarodni ravni.

## izr. prof. dr. Sašo Murtič, univ. dipl. prav.

Fakulteta za industrijski inženiring Novo mesto/ Faculty of Industrial Engineering Novo mesto,  
Arema, Visoka šola za regionalni menedžment / Arema, College of Regional Management Rogaška  
Slatina, Slovenija  
saso.murtic@gmail.com; saso.murtic@fini-unm.si



Po osnovni izobrazbi je pravnik, delo je opravljal na različnih vodilnih in vodstvenih položajih v MNZ in visokem šolstvu, bil je direktor občinske uprave mestne občine Novo mesto, sedaj je upokojeni Sekretar Ministrstva za infrastrukturo. Habilitiran za področji »Pravo in logistika«, poučuje na Fakulteti za industrijski inženiring Novo mesto, Arema Visoki šoli za regionalni menedžment in Visoki šoli Ptuj. Svoje raziskave je usmeril v proučevanje logistike, infrastrukture, pravnih znanosti in mobilnosti. Posebej ga zanima uvajanje robotov v proizvodnjo, sožitje naravne in umetne inteligence ter pravna varnost uporabe sodobnih sistemov in naprav. Pri njemu je diplomiralo večje število študentov na Fakulteti za logistiko v Celju, Fakulteti za Industrijski inženiring Novo mesto in Visoki šoli za regionalni menedžment. V okviru MZI je vodil obnovo in razvoj Letališča Edvarda Rusjana v Mariboru, DPN za Letališče Jožeta Pučnika v Ljubljani, Letališče Edvarda Rusjana v Mariboru in Letališče Portorož.

## izr. prof. dr. Andrej Lisec

Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko, Mariborska cesta 7, 3000 Celje, Slovenija  
andrej.lisec@um.si



Zaposlen je bil na Univerzi v Ljubljani, Fakulteti za pomorstvo in promet, Pošti Slovenije d.o.o. Poštni logistični center kot mladi raziskovalec in sedaj je zaposlen na Univerzi v Mariboru na Fakulteti za logistiko. Poučuje različne predmete v povezavi z logistiko in povezuje teorijo in prakso. Področje pedagoškega in raziskovalnega dela obsega embalažo, razbremenilno logistiko, distribucijo, pošto, logistiko v kmetijstvu in turizmu. Sodeluje pri usklajevanju in izvajanju več mednarodnih in nacionalnih projektov, osredotočenih na trajnost, zmanjšanje logističnih stroškov in onesnaževanje okolja. Je član strokovne skupine s strani Evropske komisije na področju pametnega, zelenega in integriranega transporta za Slovenijo H2020 in v skupini strokovnjakov za strateške raziskave in inovacije na področju prometa (STRIA). Sodeluje z različnimi mednarodnimi partnerji, vključno z akademskimi krogi in podjetji. Organiziral je največjo logistično konferenco na svetu ISL 2017 v Ljubljani, kjer je sodelovalo več kot 120 raziskovalcev in profesorjev iz celega sveta. Je organizator vsakoletne konference Logistika v kmetijstvu in bil je koordinator projekta Complete - "Ustanovitev centrov za razvoj kompetenc in zaposljivosti" v Erasmus+ za Slovenijo in koordinator bilateralnega projekta z Univerzo Széchenyi István, Madžarska, zelene in vitke strategije v avtomobilski industriji z vstopom v 4. industrijsko revolucijo.

## izr. prof. dr. Patricija Jankovič

Arema, Visoka šola za regionalni menedžment / Arema, College of Regional Management Rogaška Slatina, Slovenija  
patricija.jankovic@guest.arnes.si



Po osnovni izobrazbi je pravnica. Je predsednica Senata Visoke šole za regionalni menedžment Arema Rogaška Slatina. Habilitirana je za področje »Pravo in menedžment v logistiki«, poučuje več predmetov na fakultetah in visoki šoli, sodeluje v številnih gospodarskih raziskavah, vezanih na pravne znanosti in menedžment v logistiki. Izdala več znanstvenih in strokovnih članov, objavila je več znanstvenih in strokovnih monografij in učbenikov za študente dodiplomskega in podiplomskega študija. Mentorica številnim študentom pri njihovem pisanju projektnih nalog in diplomskih del. Razvija metodologijo upravljanja in menedžmenta v področju turizma in organizacije turistične dejavnosti. Članica številnih združenj in društev, ki si prizadevajo razvijati regionalni menedžment, ima bogata znanja na področju visokega šolstva in organizacijskih sistemov v šolstvu. Sodeluje v razvoju uvajanja sodobnih tehnologij v industrijsko proizvodnjo in je aktivna na področju logistike, podjetništva.

## Izv. prof. dr. Milorad Čupurdija

Prodekan za pravo, kadrove in razvoj, Veleučilište Baltazar Zaprešić, Hrvatska  
mcupurdija@bak.hr



Tijekom svog radnog vijeka obavljao je različite poslove, od radnika u proizvodnji, državnog službenika, trgovačkog putnika, regionalnog voditelja do veleučilišnog nastavnika i univerzitetskog profesora. Od 2013. godine zaposlen je na Veleučilištu s pravom javnosti Baltazar Zaprešić gdje predaje na kolegijima: Radno pravo, Trgovačko pravo, Intelektualno vlasništvo i njegova zaštita, Upravljanje javnim ustanovama, Javne politike i pravna regulacija. Autor je i koautor šest knjiga i više od 70 znanstvenih i stručnih radova objavljenih u relevantnim časopisima. Sudionik je brojnih znanstvenih i stručnih skupova u zemlji i inozemstvu. Područje znanstvenog i stručnog rada obuhvaća: Teoriju države i prava, Radno pravo, Nomotehniku

## pred. mag. Ingrid Franko Uhernik, dipl. inž. log.

Arema, Visoka šola za regionalni menedžment / Arema, College of Regional Management Rogaška Slatina, Slovenija

Fakulteta za industrijski inženiring, Novo mesto/Faculty of Industrial Engineering, Novo mesto, Krka d. d., Novo mesto, Slovenija  
ingrid.uhernik@gmail.com



Zaposlena je v Krki, tovarni zdravil d.d. Novo mesto, kjer opravlja delo strokovne sodelavke na področju spremljave in ekonomike investicij. Na Fakulteti za industrijski inženiring Novo mesto je asistentka pri predmetu »Logistika«, na Visoki šoli Arema Rogaška Slatina poučuje pri predmetu »Trajnostni transport in varstvo okolja«. Sodeluje na številnih znanstvenih in strokovnih konferencah, v sodelovanju z mentorjem je napisala več znanstvenih in strokovnih člankov, monografij in učbenikov, na FOŠ Novo mesto izvaja doktorski študij. Sodeluje v številnih raziskavah povezanih z uvajanjem sodobnih programov, robotov in informacijskih sistemov v področje gospodarstva in logistike. Je mentorica študentom pri pripravi projektnih nalog in diplomskih del.

## Domagoj Rožac, univ. dipl. prav.

doktorand na Poslijediplomskom sveučilišnom(doktorskom) studiju prava  
na Pravnom fakultetu u Osijeku  
domagoj.rozac@gmail.com



Njegova znanstveno-istraživačka orijentacija tokom studija bila je usmjerena ka pojavnim oblicima nasilja u obitelji s posebnim naglaskom na kazneno i prekršajno pravo kroz Uredbu i Direktivu Europskog parlamenta i Vijeća, konvencijsko pravo Vijeća Europe i domaći pravni okvir. Sudjelovanja u više od 25 međunarodnih seminara, tečajeva, predavanja, radionica u sklopu projekata (EUNICOP, SUSICOP, IDEM, Jean Monnet modul, Jean Monnet katedra), a neki od njih su: jednodnevna edukacija na temu "Primjena protokola postupaka u slučaju Seksualno nasilje "u okviru projekta" Moj glas protiv nasilja "(2015), predmet:" Europsko obiteljsko pravo "i" Međunarodno obiteljsko pravo pred sudovima EU " u okviru Jean Monnet katedre za procesno pravo EU (2015 i 2016), predmet "Pristup Pravda za djecu" i radionica „ Nasilje nad djecom “, radionica „ Pristup pravdi za djecu “ (2019) u okviru Jean Monnet za prekogranično kretanje djeteta u EU (2019). Diplomirao je pravo na Pravnom fakultetu u Osijeku 2011. godine. Praktične vještine stekao je radom u: trgovačkim društvima u proizvodnom sektoru, odvjetničkim uredima: Juraja Marinića (2014), Tomislava Filakovića (2014-2017), Zajedničkom odvjetničkom uredu Marije i Vladimira Burića (2017) i odvjetničkom društvu Burić & Mišljenović Dasović (2018), Uredu ravnatelja Hrvatskog centra za poljoprivredu, hranu i selo (2018) zaposlenom na radnom mjestu višeg stručnog savjetnika te sudjelovanjem u ProjektuPOAM zaposlenom na radnom mjestu stručni suradnik-mlađi istraživač (2019).



## Aleš Janžovnik univ. dipl. inž. kraj. arh.

Doktorski kandidat sociologije na Fakulteti za uporabne družbene študije, Nova Gorica  
Gostujoći profesor na Magistrskom študiju ekoremedijacij na fakulteti Alma Mater Europaea, Europski center Maribor/Direktor podjetja Archi.KA d.o.o.  
janzovnik.ales@gmail.com

Kot krajinski arhitekt je sodeloval v številnih projektih umeščanja objektov v prostor, pri znanstvenih in strokovnih raziskavah, kot doktorski kandidat pa že opravlja delo profesorja na Alma Mater Europea v Mariboru, sodeluje v mednarodnih projektih povezanih s Slovenijo in v projektih porabe evropskih in slovenskih skladih pri umeščanju infrastrukture v prostor Slovenije. Bil je zaposlen v Angliji in tekoče govori angleški jezik.

## Povzetki prispevkov v slovenskem in angleškem jeziku

**DRUŽINA IN SVOJCI VPLIVAJO NA KAKOVOST ŽIVLJENJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE STAROSTNIKOV**  
**FAMILY AND RELATIVES INFLUENCE THE QUALITY OF LIFE AND LIFELONG LEARNING OF THE ELDERLY***Bojan Macuh***Povzetek:**

*V globalni družbi razvitih držav se prebivalstvo vse bolj stara. To dejstvo predstavlja enega največjih ekonomskih in socialnih izzivov v prihodnosti. Tako naj bi bilo v Sloveniji po predvidevanjih do leta 2060 30 % prebivalstva starejšega od 65 let, zato je upravičeno vprašanje, kako pripraviti starostnike na kakovostno življenje v tretjem in četrtem življenjskem obdobju in kako izboljšati njihov življenjski slog v času bivanja doma in morebiti kasneje v domu za starejše, kar posledično vpliva tudi na njihovo vključevanje v aktivnosti vseživljenjskega učenja.*

*Vseživljenjsko učenje je tisto, ki starostnikom v obeh obdobjih lahko pomaga, da se osredotočajo na kakovost svojega življenja in morebitno spremembo sloga le-tega, kar pomeni, da lahko usmerijo svoje življenje in potrebe ter želje v aktivnosti, ki jim ohranjajo zdravje, jih delajo srečne in zadovoljne, pri tem pa ostajajo tesno povezani kot aktivni pripadniki družbe ter s svojim znanjem in sposobnostmi dajejo lastni prispevek družbi znanj. Pri tem ima pomembno vlogo tudi družina, kar predstavljamo v prispevku.*

**Ključne besede:** starost, staranje, staranje, starostniki, učenje, vseživljenjsko učenje, družina, dom.

**Abstract:**

*In the global society of developed countries, the population is increasingly ageing. This fact presents one of the biggest economic and social challenges of the future. According to projections, 30 % of the population in Slovenia will be older than 65 years by 2060; therefore, a justified question arises of how to prepare the elderly for quality life in the Third and Fourth Age and how to improve their lifestyle during their residence at home and possibly later in a home for the elderly which also affects their participation in the lifelong learning activities.*

*It is the lifelong learning that can help elderly people in both ages to focus on the quality of their life and possible change of its style which means that they can focus their lives, needs and desires to activities which keep them healthy, make them happy and satisfied while remaining closely connected as active members of society and give their own contribution to the knowledge society by their knowledge and skills. Thereby, family has an important role which is presented in this paper.*

**Key words:** Age, Aging, Knowledge, Elderly, Learning, Lifelong Learning, Family, Home

**DOI:** 10.5281/zenodo.7229993



# IZOBRAZBENI RAZVOJ V SEVERNI PRIMORSKI REGIJI SLOVENIJE EDUCATIONAL DEVELOPMENT IN THE NORTHERN PRIMORJE REGION OF SLOVENIA

*Sašo Murtič, Ingrid Franko Uhernik, Admir I. Beganović*

## **Povzetek:**

*Iskati izobrazbeno strukturo prebivalstva v določenem kraju, v določeni pokrajini, v določeni lokalni skupnosti ali na državnem nivoju je vselej tvegano dejanje, sploh če smo skozi raziskavo iskali ustrezno izobrazbeno strukturo za opravljanje določene. Vprašljivo je predvsem zato, ker so tovrstni podatki vezani na statistične podatke uradnih inštitucij, zaradi česar je vprašljiva njihova natančnost, pogosto pa se postavlja vprašanje čemu podatke uporabiti, kdo je njihov upravljalec ali zakon dovoljuje uporabo takšnih podatkov ter v kakšne namene jih lahko koristimo. Statistični urad Slovenije sicer preko Slovenskega zavoda za šolstvo, Zavoda za zaposlovanje, osnovnih, srednjih šol in fakultet, sproti dobiva podatke, koliko učencev, dijakov ali študentov imamo vpisanih v tekočem šolskem ali študijskem letu, koliko jih je končalo določeno stopnjo in kakšne interese imajo zavodi in država. Gre sicer za dokaj natančne statistične podatke, ki so sicer uporabni pri pridobivanju splošnega pregleda o splošni inteligenci ali izobrazbeni strukturi, vendar se pogosto postavi vprašanje, komu takšni podatki lahko koristijo, razen statistiki in organom, ki jih obdelujejo, predelujejo in iz njih rišejo diagrame ali sestavljajo zapise za lokalno skupnost, državo ali za naročnika. V tem raziskovalnem primeru smo za znanega investitorja, iskali regijo ali kraj v Sloveniji, kjer bi umestil svojo gospodarsko dejavnost, za spremljanje klimatskih sprememb na širšem območju Evrope ter za preverjanje vpliva časa in vremena na okolje in prostor (ugotavljanje in pregled podnebnih sprememb). Rabili smo pregled podatkov, ki bi omogočili splošno izbiro kadrovske strukture v namembni dejavnosti, zato smo želeli pridobiti podatke o stopnji izobrazbe in intelektualnemu kapitalu v prostoru. Težava naročila je bila tudi v neznankah, kaj si investitor natančno želi s pojmom izobrazbe po stopnji ali obliki izobrazbe, kar je sicer bilo posebej zanimivo. Torej smo za naročnikove potrebe proučevali stopnjo izobraženosti in pojem inteligenci, kar je verjetno bilo podlaga za pridobivanje podatkov o inteligenčnem kapitalu, vezanem na določeno okolje. Podatki so sicer bili dokaj natančni, ni pa jih bilo mogoče povsem uporabiti, kajti mesto domicilja ali gibanja, ni enako mestu zaposlitve, pri čemer se je ustvaril določen vakuum, ki nam ni dal natančnega podatka, ki bil uporaben za investitorja.*

**Ključne besede:** izobrazba, inteligenca, uporabnost, namembnost.

## **Abstract:**

*Looking for the educational structure of the population in a certain place, in a certain province, in a certain local community or at the national level is always a risky act, especially if we searched through the research for an appropriate educational structure to perform a certain. It is questionable mainly because such data are linked to statistics of official institutions, which calls into question their accuracy, and often raises the question of what data to use, who is their controller or the law allows the use of such data and for what purposes we can use it. The Statistical Office of Slovenia, through the Slovenian Education Institutions, the Employment Service, primary, secondary schools and faculties, continuously receives data on how many pupils, pupils or students we have enrolled in the current school or academic year, how many have completed a certain level and what interests they have institutions and the state. While these are fairly accurate statistics that are useful in obtaining a general overview of general intelligence or educational structure, the question is often asked who can benefit from such data, other than statistics and the authorities who process, process and draw diagrams from them. whether they compile records for a local community, a country, or for a client. In this research case, we were looking for a region or place in Slovenia where we would locate our economic activity, to monitor climate change in the wider area of Europe and to check the impact of time and weather on the environment and space (identification and review of climate change). We needed a review of data that would allow a general choice of personnel structure in the destination activity, so we wanted to obtain data on the level of education and intellectual capital in the area. The problem with the order was also in the unknowns of what exactly the investor wanted with the notion of education by level or form of education, which was otherwise particularly interesting. Thus, for the needs of the client, we studied the level of education and the concept of intelligence, which was probably the basis for obtaining data on intelligence capital tied to a particular environment. The data was quite accurate, but it could not be fully used, because the place of domicile or movement is not the same as the place of employment, creating a certain vacuum that did not give us accurate data that was useful to the investor.*

**Key words:** Education, Intelligence, Usability, Purpose

**DOI:** 10.5281/zenodo.7231473

## DRŽAVNA SKRIB ZA RAZVOJ MOBILNOSTI STATE CARE FOR MOBILITY DEVELOPMENT

*Andrej Raspor, Sašo Murtič, Ingrid Franko Uhernik*

### **Povzetek:**

*Mobilnost, oblike mobilnosti, oblike infrastrukture, oblike organizacije in trajnostnega razvoja mobilnosti, so skrb države in njenih lokalnih skupnosti. Zato z znanstvenega in strokovnega pogleda je treba trajnostni razvoj mobilnosti razumeti kot potrebo po oskrbi in razvoju družbe, skozi katere zadovoljujemo trenutne družbene potrebe, ne da bi pri tem povzročili nepotrebne škode naravi in prihodnjim generacijam. Razvoj mobilnosti moramo razumeti skozi definicijo razvoja infrastrukture v Sloveniji, ki skozi proces trajnostnega razvoja, odpira možnosti razvoja sedanjim in prihodnjim generacijam, pri čemer povečuje integracijo gospodarskih, javnih in okoljskih ciljev in obenem zagotavlja varne možnosti gibanja (mobilnosti) stvari, kapitala in ljudi v času in prostoru. Tudi v Sloveniji na mobilnost vplivajo številni dejavniki, med katerimi prepoznamo globalizacijo proizvodnje, trga, gibanja, inovacije, posodabljanje sveta, razvoj interneta, digitalizacija ipd. na kar vplivajo gospodarske, finančne zdravstvene in druge krize, kar posledično povzroči nezaposlenost, finančno nedisciplino, pomanjkanje razvojnih projektov, slabe gospodarske učinke, beg možganov, neuspešne in nepremišljene posege politike v gospodarske tokove ter spodbudi številne druge dejavnike, ki lahko pozitivno ali negativno vplivajo na splošni razvoj in blagostanje. Hkrati Slovenijo pestri neučinkovito poseganje politike v gospodarstvo, nepotrebno obračunavanje politične elite, kar nedvomno ruši ustavna načela, zavira gospodarsko rast, zavira trajnostni razvoj, zavira mobilnost ter širi mednarodno nezaupanje. Nekako je nemogoče se izogniti občutku, da gre pri mobilnosti za sledenje državam v Evropski uniji, kar je lahko spodbudno, vprašanje je če ne še bolj slabi Slovensko gospodarstvo, propadajo gospodarske družbe, v Slovenski prostor prihajajo tudi tuje gospodarske družbe, ki v tujini niso konkurenčne, so pa v Sloveniji naše plodna tla za svoje koruptivno delovanje. Ali lahko vidimo rešitev vidimo v državni skrbi za mobilnost in trajnostnem razvoju. Slovenija sicer sledi hrbtenci razvoju infrastrukture Evropske unije in Evrope in svojo mobilnost poskuša vsaj prilagoditi zahtevam.*

**Ključne besede:** mobilnost, trajnostni razvoj, projekti, infrastruktura, logistika

### **Abstract:**

*Mobility, forms of mobility, forms of infrastructure, forms of organization and sustainable development of mobility are the concern of the state and its local communities. Therefore, from a scientific and professional point of view, the sustainable development of mobility should be understood as the need to provide and develop a society through which we meet current societal needs without causing unnecessary harm to nature and future generations. The development of mobility must be understood through the definition of infrastructure development in Slovenia, which through the process of sustainable development, opens opportunities for development to present and future generations, increasing the integration of economic, public and environmental goals and providing safe opportunities for mobility of goods, capital and people. time and space. In Slovenia, too, mobility is influenced by many factors, among which we recognize the globalization of production, the market, the movement, innovation, the modernization of the world, the development of the Internet, digitalisation, etc. affected by economic, financial, health and other crises, resulting in unemployment, financial indiscipline, lack of development projects, poor economic performance, brain drain, failed and ill-considered policy interventions in economic flows, and many other factors that can positively or negatively affect on general development and well-being. At the same time, Slovenia is plagued by inefficient political interference in the economy, unnecessary reckoning of the political elite, which undoubtedly undermines constitutional principles, inhibits economic growth, inhibits sustainable development, inhibits mobility and spreads international mistrust. It is somehow impossible to avoid the feeling that mobility is about tracking countries in the European Union, which can be encouraging, the question is if the Slovenian economy is not getting worse, companies are failing, foreign companies that are not abroad are also coming to Slovenia. competitive, but have found fertile ground in Slovenia for their corrupt activities. Can we see the solution we see in the state's concern for mobility and sustainable development. Slovenia is following the backbone development of the infrastructure of the European Union and Europe and is trying to at least adapt its mobility to the requirements.*

**Key words:** Mobility, Sustainable Development, Projects, Infrastructure, Logistics

**DOI:** 10.5281/zenodo.7231509

## MOBILNOST IN ŽELEZNIŠKA PODPORA INDUSTRIJI MOBILITY AND RAIL SUPPORT TO INDUSTRY

*Sašo Murtič; Milorad Čupurdija, Admir I. Beganović, Patricija Jankovič, Aleš Janžovnik,  
Domagoj Rožac*

### **Povzetek:**

*Skozi raziskavo smo želeli ugotoviti, kakšna je mobilnost in sistemsko logistična povezanost železnice z industrijsko proizvodnjo v lokalnem prostoru ter kako železnica s svojimi zmogljivostmi uspeva zadovoljevati potrebe industrije po transportu in drugih procesih, ki omogočajo izvedbo transporta. Ciljno smo šli iskati relevantne ekvivalente, ki nam bodo pokazali, na osnovi katere sinergije poslovnih procesov se železnica vključuje v industrijsko proizvodnjo ter kako industrija ob upoštevanju njene mobilnosti in zmogljivosti prispeva k splošnemu razvoju. Že iz organizacije železniškega transporta in povezanosti z industrijo, podjetji in posamezniki, smo pridobili številne podatke, ki pojasnijo mobilnost, medsebojno povezanost železnice z industrijo ter industrije z železnico. Iz podatkov pa smo razbrali, kako je železnica mobilna, agilna in kako je vpeta v potrebe industrije in njenega razvoja. Rezultati nam izkazujejo ekonomske izračune upravičenosti sistemske povezanosti, pravna podlaga pa normativno dopustnost. Podatke smo pridobili s popisom prispelih kompozicij železnice, pripeljani količini tovora in dopustni obremenitvi železnice. Veliko podatkov smo pridobili pri upravljalcu železnic Slovenske železnice, Ministrstvu za infrastrukturo ter industriji v regiji. Prav tako smo podatke pridobivali z neposredno povezavo z nekaterimi organizacijami, podjetji in posamezniki, ki se ukvarjajo s transportom in so povezani z industrijo in železnico. Žal zaradi obsežnosti raziskovalnega področja smo se omejili le na mobilnost in tiste podatke o transportih, ki so neposredno namenjeni transportu za potrebe industrije in na tiste podatke, ki nam jih je zaradi varovanja poslovne skrivnosti dala železnica oz. industrija v regiji.*

**Ključne besede:** mobilnost, železnica, industrija, povezanost.

### **Abstract:**

*Through the research we wanted to find out what is the mobility and system logistical connection of the railway with industrial production in the local area and how the railway with its capacity manages to meet the needs of industry for transport and other processes that enable transport. We aimed to find relevant equivalents that will show us on the basis of which synergies of business processes the railway is involved in industrial production and how the industry, taking into account its mobility and capacity, contributes to the overall development. Already from the organization of railway transport and connections with industry, companies and individuals, we obtained a number of data that explain mobility, the interconnection of railways with industry and industry with railways. From the data, we learned how the railway is mobile, agile and how it is integrated into the needs of the industry and its development. The results show us the economic calculations of the justification of the system connection, and the legal basis the normative admissibility. The data were obtained by inventorying the arrived railway compositions, the amount of cargo delivered and the permissible railway load. We obtained a lot of data from the railway manager of Slovenske železnice and industry in the region. We also obtained data through a direct connection with some organizations, companies and individuals involved in transport and related to industry and railways. Unfortunately, due to the scope of the research area, we limited ourselves to mobility and those data and transports that are directly intended for transport for the needs of industry and to those data that were given to us by the railway or industry in the region to protect business secrets.*

**Key words:** Mobility, Railway, Industry, Connectivity

**DOI:** 10.5281/zenodo.7231529

# MULTIMODALNI LOGISTIČNI CENTER NOVO MESTO V FOKUSU GOSPODARSKEGA RAZVOJA JUGOVZHODNE SLOVENIJE MULTIMODAL LOGISTICS CENTER NOVO MESTO IN THE FOCUS OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF SOUTH-EAST SLOVENIA

*Sašo Murtič, Andrej Lisec*

## **Povzetek:**

Na področju svetovnega gospodarskega razvoja se je v zadnjih tridesetih letih pričakovano zgodila razvojna revolucija, ki je globalno povezala svetovno industrijo, svetovni trg in velike mednarodne korporacije, ki obvladujejo celotno gospodarstvo. Trg je ponudil nove proizvode, izboljšano in posodobljeno tehniko ter tehnologijo, obenem pa so se na trgu pojavili novi in prej neznani proizvodi, ki so pritegnili številne kupce in spremenili toge postopke v proizvodnji in procesih, ki podpirajo proizvodnjo. Novi proizvodi so spremenili obliko komuniciranja, povezovanja, prenosa podatkov in elektronskega poslovanja. Izvedeni so bili novi premiki na področju gospodarskega med organizacijskega povezovanja ter na področju medijske tehnologije in digitalizacije gospodarskih postopkov (Davidovič, 2000). Istočasno so bili izvedeni veliki znanstveni koraki na področju avtomobilske industrije, ki so omogočili uvajanje avtonomnih naprav in robotov v proizvodnjo, s čimer se je pričelo iskanje sodelovanja človeka in stroja. Industrija je dizajnirala in oblikovala nova in sodobnejša motorna vozila, pričel se je razvoj sodobnih električnih vozil, h kateremu se je pridružil tudi Revoz d.d. Novo mesto. Na področju infrastrukture so bile zgrajene nove in hitre železniške povezave, ki so postale rentabilne in prijaznejše, v zračnem prostoru pa so se pojavili nizkocenovni prevozi med celinami sveta, kar je omogočilo hiter pretok blaga in potovanje ljudi, tudi tistih, ki si prej tega niso mogli privoščiti. Prišlo je do hitrega gospodarskega razvoja Kitajske, Indije in drugih delov vzhodnega sveta, kjer so se odpirala nova tržišča za evropske in ameriške proizvajalce. Prišlo je do velike ekspanzije proizvodov med celinami, sledila je menjava blaga med Evropo, Azijo, Ameriko in drugimi kontinenti. Prišlo je do sprememb tudi na področju trajnostnega razvoja, varovanja okolja in narave, do selitev prebivalstva in splošne medkulturne ekspanzije. Znanost nagle in zahtevne spremembe pripisuje globaliziranemu razvoju gospodarstva, splošni globalizaciji proizvodnje in trga, logistiki ter logističnim procesom, ki so pogojeni s spremembami. Vse skupaj je v marsičem spremenilo potek in razvoj sveta, povzročilo številne premike v smislu širitve trga in medcelinskega povezovanja, obenem so močno vplivali na razvoj novejšje infrastrukture, transport in logistiko. V tem razvojnem obdobju industrije 4.0 se je pojavil dokaj nov kontejnerski medcelinski transport, ki je sicer že bil znan pa ne tako uporaben, je pa zahteval razvoj pristanišč v obmorskih in rečnih krajih. Posledično so se razvili veliki multimodalni logistični centri, ki so sprejemali blago ter izvajali logistične procese za naročnika. Države so pričele železnico in ceste priključevati k pomorskim in rečnim lukam ter gradili letališča v neposredni bližini. Prišlo je do približevanja obstoječih infrastruktur v neko povezovalno točko, ki je omogočila hitro pretovarjanje ali nalaganje blaga za nadaljnji transport. V sklopu tega razvoja smo, skozi relevantne in preverjene podatke iskali možnosti za umeščanje multimodalnih logističnih centrov v prostoru Slovenije ter njihovo povezanost s svetom v regiji in izven Republike Slovenije. Skozi metodologijo proučevanja smo Novo mesto z okolico jugovzhodne Slovenije opredelili kot gospodarsko najbolj razvito regijo v državi in postavili hipotezo, da je mogoče v njegov prostor umestiti sodoben logistični center, ki bi v fokusu gospodarstva Slovenije imel pomembno vlogo pri izvajanju logistike in logističnih procesov za osrednjo in jugovzhodno Evropo.

**Ključne besede:** multimodalni logistični center, infrastruktura, logistika in logistični procesi, kontejnerizacija, digitalizacija, logistična platforma

## **Abstract:**

In the field of global economic development, a developmental revolution has taken place over the last thirty years, bringing together global industry, the global market, and the large international corporations that control the entire economy. The market offered new products, improved and modernized technique and technology, and at the same time new and previously unknown products appeared on the market, attracting many customers and changing rigid production processes and processes that support production. New products have changed the form of communication, networking, data transfer and e-commerce. New shifts have been made in the field of economic inter-organizational integration and in the field of media technology and digitalization of economic processes (Davidovič, 2000). At the same time, great scientific steps were taken in the field of the automotive industry, which enabled the introduction of autonomous devices and robots into production, thus beginning the search for human-machine cooperation. The industry designed and engineered new and more modern motor vehicles, the development of modern electric vehicles began, which was also joined by Revoz d.d. Novo mesto. In the field of infrastructure, new and high-speed rail links have been built, which have become cost-effective and friendly, and low-cost transport between continents has emerged in the airspace, enabling the rapid movement of goods and the travel of people, even those not previously could afford. There has been a rapid economic development of China, India and other parts of the Eastern world, where new markets have opened up for European and American manufacturers. There was a great expansion of products between continents, followed by trade in goods between Europe, Asia, America and other continents. There have also been changes in the field of sustainable development, protection of the environment and nature, population migration and general intercultural expansion. Science attributes rapid and demanding changes to the globalized

*development of the economy, the general globalization of production and the market, logistics and logistics processes that are conditioned by change. It changed the course and development of the world in many ways, caused many shifts in terms of market expansion and intercontinental integration, and at the same time had a strong impact on the development of new infrastructure, transport and logistics. During this development period of Industry 4.0, a relatively new container intercontinental transport emerged, which was already known to be so useful, but required the development of ports in coastal and river places. As a result, large multimodal logistics centres were developed, which received goods and carried out logistics processes for the customer. Countries began connecting railroads and roads to seaports and river ports, and built airports in the immediate vicinity. There was an approximation of existing infrastructures to a connection point, which allowed fast transshipment or loading of goods for further transport. As part of this development, through relevant and verified data, we looked for opportunities for the location of multimodal logistics centres in Slovenia and their connection with the world in the region and outside the Republic of Slovenia. Through the methodology of the study, we defined Novo mesto and the surroundings of south-eastern Slovenia as the most economically developed region in the country and hypothesized that a modern logistics centre could be placed in its space, which would play an important role in the implementation of logistics and logistics processes and South-Eastern Europe.*

**Keywords:** *multimodal logistics centre, infrastructure, logistics and logistics processes, containerization, digitalization, logistics platform*

**DOI:** [10.5281/zenodo.7231556](https://doi.org/10.5281/zenodo.7231556)

## Pismo urednika

### OB IZZIDU PRVE ŠTEVILKE PERFECTUS AC

*Andrej Raspor*

Pred vami je prva revija Perfectus AC, ki bo zapolnila vrzel na področju vsebin, povezanih z družboslovjem na eni strani in industrijo 4.0, logistiko in umetno inteligenci na drugi strani, in to v najširšem pomenu. V reviji Perfectus AC bomo objavljali znanstvene članke, ki še niso bili predhodno objavljeni v drugih revijah. Naša ambicija je zelo široka, saj bi želeli zajeti vsebine s področja upravnih in organizacijskih ved, turizma, ekonomije, andragogike, poslovnih ved, menedžmenta, računalništva in informatike, logistike, varnosti in zdravja pri delu, poslovnih procesov, sociologije ipd. Odločili smo se, da v svoj portfolio vključimo tudi znanstveno revijo in s tem zaokrožujemo svoje storitve v okviru Založbe Perfectus. Poleg izdaje knjig v reviji Perfectus PRO objavljamo poljubne in strokovne vsebine obravnavanega področja. Založba Perfectus izdaja tudi znanstvene knjige, zato je bila neka logična nadgradnja, da našo ponudbo razširimo tudi z znanstveno revijo. Revija bo objavljala prispevke v slovenskem, angleškem, hrvaškem, bosanskem, srbskem (latinica), črnogorskem jeziku. Razlogov za izdajo tovrstne znanstvene revije je več. Na prvem mestu je gotovo naše iskreno prepričanje, da si izbrana tematika zasluži, celo potrebuje svoj pravi medij. Verjamemo tudi, da raziskovalci iščejo medije, preko katerih bi lahko objavljali svoje raziskave in ugotovitve. Raziskovalci in menedžment želijo si uporabnih informacij, s katerimi bi lahko izboljšali svoje vedenje in poslovanje. Na koncu pa ugotavljamo, da je pomanjkanje skupne platforme, ki bi bila namenjena povezovanju vseh deležnikov v regiji o izbrani tematiki. Odločili smo se, da to vrzel zapolnimo mi, in sicer na način, da so lahko prispevki objavljeni v različnih jezikih držav Zahodnega Balkana. Naš razmislek o medsebojni delitvi moramo začeti na najvišji ravni, na ravni principov oz. načel. Šele razumevanje temeljnih principov nam pomaga doumeti širši pomen medsebojne delitve, ki se mora izraziti v naši ekonomiji in družbi ter v naših medsebojnih odnosih, če resnično želimo živeti v družbi blaginje, miru in zdravega okolja. Tega pa ni mogoče doseči s tekmovalnostjo in ločevalnostjo, temveč samo s sodelovanjem in medsebojno delitvijo dobrin. V tem prostoru je bilo v preteklosti vse preveč ločevanj. Ta pa niso prinesla nič dobrega. Še več, namesto da bi se bojevali z znanjem in idejami, so prerastla v odkrito nasilje in vojne spopade. Evropska unija podpira med regionalno sodelovanje. Cilji med regionalnih programov so: (1) okrepiti učinkovitost kohezijske politike s spodbujanjem izmenjave izkušenj med regijami; (2) izboljšati udeležanje programov in projektov Evropskega teritorialnega sodelovanja; (3) promocija analiz razvojnih trendov na področju teritorialne kohezije s pomočjo študij, zbiranja podatkov in ostalih ukrepov.

V reviji Perfectus AC boste gotovo našli znanstvene podlage, s katerimi lahko izboljšate vaš znanstveni pristop, procese in odgovore na težave, ki pestijo večino od vas. S konkretnimi primeri vas bomo obveščali o ugotovitvah raziskav in novostih, ki se napovedujejo. Z vašo pomočjo bomo iskali posameznike in skupine, ki z inovativnim pristopom spreminjajo svet okrog sebe in tiste, ki ga bodo spreminjali v prihodnosti. Za nasvete bomo spraševali strokovnjake, primere dobrih praks bomo iskali drugod po svetu.

Revijo smo poimenovali Perfectus AC, ker želimo vključiti čim več akademikov, da se nam priključijo. Ime »perfectus« v latinščini pomeni »izvršen, izdelan, sklenjen, dognan«. Vse s ciljem, da vi v tej znanstveni reviji bilo objavljenih čim več izvirnih znanstvenih dognanj. Zelo smo zadovoljni, da smo že v prvi reviji uspeli oblikovati uredniški in recenzentski odbor iz devetih držav. Pri prihodnje ga bomo še razširili. Veseli bomo, če se nam boste pridružili in postali del naše zgodbe tudi vi. Skupaj si bomo izmenjevali mnenja, stališča in izkušnje ter postajali še močnejši.

Prva številka je namenjena staranju in s starostjo povezanim težavam. Ta problematika pesti večino zahodnih držav. Druga tematika je povezana z logistiko. Tudi to je eno izmed področij, ki mu bo potrebno dati v prihodnje večji poudarek.

Naj vam bo prebivanje člankov užitek in delite spoznanja tudi z drugimi.

# DRUŽINA IN SVOJCI VPLIVAJO NA KAKOVOST ŽIVLJENJA IN VSEŽIVLJENJSKO UČENJE STAROSTNIKOV

*Bojan Macuh*

## *Uvod*

V globalni družbi razvitih držav se prebivalstvo vse bolj stara. To dejstvo predstavlja enega največjih ekonomskih in socialnih izzivov v prihodnosti. Tako naj bi bilo v Sloveniji po predvidevanjih (Vertot, 2010) do leta 2060 30 % prebivalstva starejšega od 65 let, zato je upravičeno vprašanje, kako pripraviti starostnike na kakovostno življenje v tretjem in četrtem življenjskem obdobju in kako izboljšati njihov življenjski slog v času bivanja doma in morebiti kasneje v domu za starejše, kar posledično vpliva tudi na njihovo vključevanje v aktivnosti vseživljenjskega učenja (Macuh, 2017).

Vseživljenjsko učenje je tisto, ki starostnikom v obeh obdobjih lahko pomaga, da se osredotočajo na kakovost svojega življenja in morebitno spremembo sloga le-tega, kar pomeni, da lahko usmerijo svoje življenje in potrebe ter želje v aktivnosti, ki jim ohranjajo zdravje, jih delajo srečne in zadovoljne, pri tem pa ostajajo tesno povezani kot aktivni pripadniki družbe ter s svojim znanjem in sposobnostmi dajejo lastni prispevek družbi znanj.

Veliko starostnikov v tretjem in četrtem življenjskem obdobju se zaradi različnih vzrokov (zdravje, oskrba, samota, želja po druženju) odloči za bivanje v domu za starejše. Običajno se o odhodu dogovorijo s svojci (otroci, vnuki), ki tako ali drugače prevzamejo posredno (obiski, druženje, spodbujanje) ali neposredno (finančna pomoč) odgovornost za bivanje starostnikov v domu za starejše.

Za boljše kakovost življenja starostnikov in izboljšanje njihovega sloga v domovih za starejše veliko prispeva strokovno usposobljeno osebje (strokovne službe in tudi ostalo pomožno osebje). Pomembno vlogo pri tem, ali je kakovost življenja starostnikov v domu za starejše blizu temu, kar so imeli doma, pa ima družina. Zato je upravičeno vprašanje, kako se družina in svojci vključujejo v aktivnosti vseživljenjskega učenja v okviru institucionalnega bivanja starostnikov.

## *Dom in družina pomagata starostnikom pri njihovem vključevanju v vseživljenjsko aktivnosti*

Družina je ključen dejavnik v življenju vsakega starostnika, pri čemer imamo v mislih predvsem z vidika podpore, ki jo le-ta v tretjem in četrtem življenjskem obdobju zelo potrebuje. V kolikor zdravstveno stanje starostnika dopušča, je naloga družine, da mu omogoča druženje z vrstniki in vključevanje v različne prostoročne aktivnosti (aktivnosti društva upokoencev, izleti, kulturno in družabno življenje).

Večina starostnikov je v obdobju po 65. letu preskrbljena, kar pomeni, da imajo (vsaj zajamčeno, minimalno) pokojnino. Ta ni nujno dovolj visoka za zagotavljanje vseh njihovih potreb in zagotavljanje kakovosti življenja, zato je naloga in skrb družine (otrok), da jim pri tem pomaga, toliko bolj pomembna. O tem govorijo tudi nekateri člani iz Zakona o zakonski zvezi in družinskih razmerjih (Ur. l. RS 69/2004 – UPB1), ki obravnava ne le dolžnosti in pravice staršev v odnosu do otrok, ampak tudi otrok do staršev, ko le-ti ostarijo in pravi, da:

- je polnoletni otrok dolžan po svojih zmožnostih preživljati svoje starše, če ti nimajo dovolj sredstev za življenje in si jih ne morejo pridobiti;
- polnoletni otrok ni dolžan preživljati tistega od staršev, ki iz neopravičenih razlogov ni izpolnjeval preživninskih obveznosti do njega (prav tam).

Čeprav so določene pravice in dolžnosti otrok do lastnih staršev in s tem posledično uveljavljena zaščita starostnikov v tretjem in četrtem življenjskem obdobju, se ob odločitvi starostnika (v mnogih primerih pa njegovih svojcev), da se preseli (iz takšnih ali drugačnih razlogov) iz primarnega okolja (od doma in družine) v sekundarno (dom za starejše), reši veliko vprašanj, kot npr., kako v vsakem trenutku priti do zdravnika, pomoč pri gibanju, pri gospodinjstvih opravilih, na katera si starostniki v domačem okolju ne znajo odgovoriti. Z odhodom v dom se marsikateri starostnik ne strinja. To smo ugotavljali tudi ob individualnih razgovorih z njimi, ko smo izvajali anketiranje. Doživeli smo, da je marsikdo zavrnil sodelovanje pri anketiranju tudi zaradi osebnega nezadovoljstva ob dejstvu, da so »moralni« v dom za starejše. Rezultati v empiričnem delu naloge so potrdili, da se veliko starostnikov ob preselitvi v dom za starejše odtuji od lastne družine in svojcev, saj jih označujejo za krivce, ki so od njih tako ali drugače zahtevali, da sprejmejo odločitev, ki je niso želeli, čeprav so te veliko krat tudi upravičene, saj otroci zaradi svojih vsakodnevnih službenih (delovnih) obveznosti ne morejo ustrezno, dovolj kakovostno in v vsakem trenutku izpolnjevati vseh potreb, ki jih imajo starostniki (njihovi starši). Dokler imajo starostniki bolj ali

manj izpolnjene vse pogoje za kakovostno življenje in ni ovir (npr. gibalna oviranost, slabovidnost in naglušnost, ekonomska odvisnost itd.), se lahko vključujejo v aktivnosti, ki so jim na voljo (tudi v okviru vseživljenjskega učenja), je življenje v primarni skupnosti popolnoma sprejemljivo in neposredno ne vpliva na morebitne odločitve o odhodu v dom za starejše. Ko se začnejo pojavljati težave, je odločitev (obojestranska ali enostranska) nujna, saj se svojci zavedajo, da starostniku ne morejo nuditi vsega, kar želijo in potrebujejo.

### *Otroci so dolžni pomagati staršem – tudi v domu za starejše*

O sobivanju in medsebojni pomoči otrok in staršev se v strokovni literaturi pojavlja kar nekaj razlag. Katera izstopa, ni moč z zagotovostjo trditi, a kot navaja tudi Hojnik Zupanc (1997, str. 49–58), so svojci prvi pomočniki starostniku v stiski. Otroci se čutijo moralno odgovorne, da pomagajo svojim staršem, ko so le-ti v stiski. To velja, če živijo skupaj, v razširjeni družini ali če živijo ločeno (starši in otroci živijo zase). Nenazadnje so odgovorni pred zakonom (Zakon o zakonski zvezi in družinskih razmerjih, Ur. l. RS 69/2004 – UPB1), da staršem priskrbijo ustrezno pomoč, če je sami ne morejo zagotoviti. Vzorec družinske povezanosti je odvisen od življenjskega sloga, nastalega v skupnih letih življenja. Najpomembnejša je čustvena opora, ki jo starostniki v tretjem in četrtem življenjskem obdobju veliko krat potrebujejo. V kolikor ni mogoč osebni stik, je v oporo že telefonski pogovor, saj tako starši čutijo, da njihovi otroci bdijo nad njimi in se zato lahko počutijo bolj varne.

Pomoč otroka je starostniku velika opora, saj se lahko otroci dogovarjajo in lažje opravijo vse morebitne obveznosti za pripravo in sodelovanje njihovih staršev/starostnikov v različnih aktivnostih vseživljenjskega učenja.

Izpostaviti moramo, da so eden glavnih izzivov sodobnih družb intenzivne in nepredvidljive demografske spremembe ter z njimi povezano staranje prebivalstva ter organizacija skrbi za starejše. V Sloveniji se prebivalstvo intenzivno stara in ta demografska podoba se seboj prinaša potrebe po spremembi sistemov in politik na področju socialne varnosti, zdravstva in drugih. Za zagotavljanje kakovosti življenja starejših (Filipovič Hrust et. al., 2014) je ključen razvoj oskrbe v skupnosti, saj slednja sledi sodobnim skrbstvenim trendom, ki poudarjajo zmanjševanje institucionalizacije in čim daljše bivanje v domačem okolju. Razvoj storitev v skupnostih, poleg izboljšanja kakovosti življenja starih ljudi, omogoča družinskim članom lažje usklajevanje dela, družine in oskrbe starih družinskih članov ter tako pomembno izboljšuje kakovost življenja ne le starejših oseb, ampak celotne družine.

### *Skrb za varno in kakovostno življenje starostnikov v domu za starejše*

Za starega človeka, ki potrebuje pomoč, kot tudi za svojce, ki mu jo nudijo, je boljše, če živijo v istem gospodinjstvu (partnerja) oz. v isti hiši ali stanovanjski stavbi (Rant, 2013, str. 11–12). Večina starih ljudi želi do smrti živeti v domačem okolju, ki jim je poznano in na katerega so navajeni. Zagotoviti samostojno in varno življenje staremu človeku v domačem okolju je lažje, če skupaj z njim ali vsaj v neposredni bližini živi kdo od svojcev, ki mu je pripravljen nuditi pomoč pri tistih vsakodnevnih opravilih, ki jih sam ne zmore več opravljati. Glede tega je ugodna rešitev, če stari ljudje s svojimi otroki in vnuki živijo v isti hiši ali stanovanjski stavbi. Da zadostijo tudi potrebi po samostojnosti enih in drugih, imajo danes nekateri dve sosednji, med sabo povsem ločeni, stanovanji in gospodinjstvi, ki pa sta toliko povezani, da si med sabo pomagajo, kolikor je smiselno. Ko so otroci majhni, stara starša pomagata svojim otrokom pri skrbi za vnuke, kar lahko zelo razbremeni obremenjeno srednjo generacijo, poleg tega imajo otroci reden stik s starimi starši. Čez nekaj let ali desetletij se stanje spremeni in takrat stari starši potrebujejo vedno več pomoči svojih bližnjih in tudi formalnih programov socialnih mrež za oskrbo starih ljudi. V evropskih državah, ki so po razvoju primerljive s Slovenijo, se med vsemi programi za oskrbo v starostni onemoglosti najhitreje razvijajo in širijo različni programi pomoči in nege na domu. Ta način najbolje odgovarja potrebam in željam ljudi, razvijati pa so se začeli potem, ko so države uredile in z zakonom sprejele sodobne nacionalne sisteme za dolgotrajno oskrbo in nego (Rant, 2013, str. 11–12).

Starostniki in njihovi svojci naj bi imeli redne stike, otroci naj bi spremljali življenje svojih staršev in jim pri tem pomagali, čeprav smo iz razgovorov s starostniki zaznali pri nekaterih nezadovoljstvo in razočaranje, saj marsikateri od njih v dom za starejše ni odšel prostovoljno, razumejo pa vsakodnevne obveznosti, ki jih imajo njihovi otroci. Kar nekaj je bilo tudi takšnih, ki so bili razočarani, ker so morali v dom, čeprav bi lahko bili doma. To so predvsem tisti, ki se še ne srečujejo z zdravstvenimi težavami in so še tako ali drugače družbeno aktivni.

Družina in svojci so ključnega pomena za kakovostno staranje starostnikov, tako z vidika izpolnjevanja psihosocialnih, ekonomskih in zdravstvenih vidikov, pri katerih imamo v mislih pomoč ob bolezni. Prav tako v marsikaterem življenju starostnika njegovi najbližji veliko pripomorejo tudi pri zapolnjevanju prostočasnih aktivnosti starostnika, kakor tudi neposrednega vključevanja v vseživljenjsko učenje. V nadaljevanju predstavljamo del raziskave, ki prikazuje stanje na področju sodelovanja družine in svojcev pri vključevanju starostnikov v tretjem in četrtem življenjskem obdobju v aktivnosti vseživljenjskega učenja v domu za starejše.



## Potek raziskave

Zbiranje kvantitativnih podatkov za raziskavo je potekalo v času od februarja do junija 2015. Vanj so bili vključeni starostniki vseh domov za starejše v Pomurju, ki so starejši nad 65 let. Raziskovalni vzorec je obsegal 390 bivaajočih starostnikov.

Za potrebe raziskave empiričnega dela raziskave smo si zastavili izhodiščno raziskovalno hipotezo tako, da smo predvidevali v:

**H0:** da je vključenost starostnikov v vseživljenjsko učenje povezana z njihovim življenjskim slogom.

Iz nje smo izpeljali še ožjo raziskovalno hipotezo, in sicer smo predvidevali v:

**H1:** da družina pomembno vpliva na življenjski slog starostnikov pri njihovem vključevanju v vseživljenjsko učenje.

Za preverjanje hipoteze H1 smo uporabili multiplo linearno regresijo. Pri tem je bila odvisna spremenljivka: pogostost vključevanja anketiranih v vseživljenjsko učenje (V9).

Neodvisne spremenljivke:

- Posredna spodbuda pri vključevanju anketiranih v vseživljenjsko učenje (faktor 1).
- Neposredne spodbude, motivacija in aktivno vključevanje družine anketiranih v vseživljenjsko učenje (faktor 2).
- Bolje se razumem z ostalimi sostanovalci (V12. 9 vpliv sostanovalcev).
- Strokovni delavci so zelo prijazni pri izvajanju (V11. 5 vpliv strokovnih služb).
- Televizija, družabne igre, časopisi in revije (faktor 1).
- Plesna in gledališka skupina ter ročna dela (faktor 2).
- Klepet z znanci, pevski zbor in internet (faktor 3).

Število aktivnosti vseživljenjskega učenja, katerih se anketirani starostniki udeležujejo (V8).

**Preglednica 1: Povzetek modela pri preverjanju hipoteze H1**

Model Summary

Model	Korelacijski koeficient	Determinacijski koeficient	Popravljeni determinacijski koeficient	Ocena standardne napake
1	,527a	,277	,262	,819

Predictors: (Constant) Število aktivnosti vseživljenjskega učenja, katerih se starostniki udeležujejo, 11.5 Strokovni delavci so zelo prijazni pri izvajanju, Neposredne spodbude, motivacija in aktivno vključevanje družine v vseživljenjsko učenje (faktor 2), Televizija, družabne igre, časopisi in revije, Plesna in gledališka skupina ter ročna dela, 12.9 Bolje se razumem z ostalimi sostanovalci., Posredna spodbuda pri vključevanju v vseživljenjsko učenje (faktor 1), Klepet z znanci, pevski zbor in internet.

Povzetek modela nam prikazuje, da lahko z napovedanimi neodvisnimi spremenljivkami pojasnimo 27,7 % variabilnosti odvisne spremenljivke pogostost vključevanja v vseživljenjsko učenje.

**Preglednica 2: ANOVA pri preverjanju hipoteze H1**

ANOVAa

Model	Vsota kvadratov	Stopinje prostosti	Srednji kvadrat/varianca	F	Sig.
1 Regresija	97,138	8	12,142	18,122	,000b
Preostanek	253,270	378	,670		
Skupaj	350,408	386			

a. Dependent Variable: 9 Kako pogosto se vključujete v vseživljenjsko učenje v domu?

b. Predictors: (Constant), Število aktivnosti vseživljenjskega učenja, katerih se starostniki udeležujejo, 11.5 Strokovni delavci so zelo prijazni pri izvajanju., Neposredne spodbude, motivacija in aktivno vključevanje družine v vseživljenjsko učenje (faktor 2), Televizija, družabne igre, časopisi in revije, Plesna in gledališka skupina ter ročna dela, 12.9 Bolje se razumem z ostalimi sostanovalci, Posredna spodbuda pri vključevanju v vseživljenjsko učenje (faktor 1), Klepet z znanci, pevski zbor in internet.

Iz raziskave izhaja, da znaša vrednost signifikance 0,000 iz česar sledi, da je model kot celota statistično značilen.

Preglednica 3: Koeficienti regresijskega modela spremenljivk pri preverjanju hipoteze H1

Model	Coefficients <sup>a</sup>							
	Nestandardni koeficient		Standardni koeficient	t	Sig.	Korelacije		
	B	Standardna napaka	Koeficient Beta			Zero-order	Delno parcialna korelacija	Delež
(Constant)	,275	,231		1,192	,234			
Posredna spodbuda pri vključevanju v vseživljenjsko učenje (faktor 1)	,087	,066	,074	1,325	,186	,266	,068	,058
Neposredne spodbude, motivacija in aktivno vključevanje družine v vseživljenjsko učenje (faktor 2)	,022	,045	,026	,481	,631	,236	,025	,021
12.9 Bolje se razumem z ostalimi sostanovalci.	,147	,052	,152	2,842	,005	,294	,145	,124
11.5 Strokovni delavci so zelo prijazni pri izvajanju.	-,001	,042	-,001	-,023	,981	,193	-,001	-,001
Televizija, družabne igre, časopisi in revije.	,114	,053	,106	2,156	,032	,304	,110	,094
Plesna in gledališka skupina ter ročna dela.	,326	,069	,239	4,698	,000	,377	,235	,205
Klepet z znanci, pevski zbor in internet.	,176	,072	,136	2,429	,016	,372	,124	,106
Število aktivnosti vseživljenjskega učenja, katerih se udeležujejo starostniki.	,091	,058	,089	1,566	,118	,381	,080	,068

a. Dependent Variable: 9 Kako pogosto se vključujete v vseživljenjsko učenje v domu?

Ob pregledu statistike t in stopnje značilnosti ugotavljamo, da so statistično značilni regresijski koeficienti pri spremenljivkah:

bolje se razumem z ostalimi sostanovalci (X1, B = 0,147);

televizija, družabne igre, časopisi in revije (X2, B = 0,114);

plesna in gledališka skupina, ter ročna dela (X3, B = 0,326);

klepet z znanci, pevski zbor in internet (X4, B = 0,176).

Regresijska enačba ima tako obliko:

$$Y = 0,147X1 + 0,114X2 + 0,326X3 + 0,176X4$$

Na podlagi izvedene multiple linearne regresije ugotavljamo, da je:

**H1**, s katero smo predvidevali, da družina anketiranih pomembno vpliva na življenjski slog anketiranih starostnikov pri njihovem vključevanju v vseživljenjsko učenje – *potrjena*.

## Razprava

Z dobljenimi rezultati smo bili zadovoljni, saj se pričakuje, da domači in svojci pomembno vplivajo na pripravo starostnikov v tretjem in četrtem življenjskem obdobju na odhod v dom za starejše, kakor tudi na pogostost vključevanja v aktivnosti vseživljenjskega učenja. Tukaj je v ospredju predvsem motivacija starostnikov za aktivno prebivanje v domu za starejše.

Starostniki in njihovi svojci naj bi imeli redne stike, otroci naj bi spremljali življenje svojih staršev in jim pri tem pomagali, čeprav smo iz razgovorov s starostniki zaznali pri nekaterih nezadovoljstvo in razočaranje, saj marsikateri od njih v dom za starejše ni odšel

prostovoljno, razumejo pa vsakodnevne obveznosti, ki jih imajo njihovi otroci. Kar nekaj je bilo tudi takšnih, ki so bili razočarani, ker so morali v dom, čeprav bi lahko bili doma. To so predvsem tisti, ki se še ne srečujejo z zdravstvenimi težavami in so še tako ali drugače družbeno aktivni.

Družina in svojci so ključnega pomena za kakovostno staranje starostnikov, tako z vidika izpolnjevanja psihosocialnih, ekonomskih in zdravstvenih vidikov, pri katerih imamo v mislih pomoč ob bolezni. Prav tako v marsikaterem življenju starostnika njegovi najbližji veliko pripomorejo tudi pri zapolnjevanju prostočasnih aktivnosti starostnika, kakor tudi neposrednega vključevanja v vseživljenjsko učenje.

### *Sklepna misel*

Kadar imajo starostniki izpolnjene bolj ali manj vse pogoje za kakovostno življenje in ni ovir (npr. gibalna oviranost, slabovidnost in naglušnost, ekonomska odvisnost itd.), se lahko vključujejo v aktivnosti, ki so jim na voljo (tudi v okviru vseživljenjskega učenja).

Življenje v primarni skupnosti je do takrat popolnoma sprejemljivo in neposredno ne vpliva na morebitne odločitve o odhodu v dom za starejše. Ko pa se pojavijo ovire, se starostniki v dogovoru s svojci (ali sami) odločijo za bivanje v domu za starejše. Tudi v institucionalnem varstvu imajo pod strokovnim vodstvom na voljo več aktivnosti v okviru vseživljenjskega učenja, ki vplivajo na njihov življenjski slog v domu za starejše. Da se starostniki udeležujejo ponujenih aktivnosti, imajo za to zasluge tudi svojci (družina), saj starostnike spodbujajo k temu, da se vključijo v različne aktivnosti.

Ugotavljamo, da je vseživljenjsko učenje tisto, ki starostnikom v obeh obdobjih lahko pomaga, da se osredotočajo na kakovost svojega življenja in morebitno spremembo sloga le-tega, kar pomeni, da lahko usmerijo svoje življenje in potrebe ter želje v aktivnosti, ki jim ohranjajo zdravje, jih delajo srečne in zadovoljne, pri tem pa ostajajo tesno povezani kot aktivni pripadniki družbe ter s svojim znanjem in sposobnostmi dajejo lastni prispevek družbi znanj. Pri tem pa ima pomembno vlogo tudi družina in svojci, ki jim ob skrbi drugih zanje pomagajo, da je njihova starost bolj brezskrbna, mirna in srečna.

### **Viri:**

1. Filipovič Hrast, M. et al. (2014). *Oskrba starejših v skupnosti: dejavnosti, akterji in predstave*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
2. Hojnik-Zupanc, I. (1997). *Dodajmo življenje letom: nekaj spoznanj in nasvetov, kako se smiselno in zdravo pripravljati na starost in jo tako tudi živeti*. Ljubljana: Gerontološko društvo Slovenije.
3. Macuh, B. (2017). *Življenjski slog starostnikov v domovih za starejše*. Maribor: Kulturni center, Frontier.
4. Rant, M. (2013). Sobivanje in samovanje v starosti. *Kakovostna starost* 16(2), 3–12. Ljubljana: Inštitut Antona Trstenjaka za gerontologijo in medgeneracijsko sožitje.
5. Vertot, N. (2010). *Starejše prebivalstvo v Sloveniji*. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije.
6. Zakon o zakonski zvezi in družinskih razmerjih. (2004). *Uradni list RS št. 69/2004 – UPB1*. Pridobljeno s <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200469&stevilka=3093>.

## IZOBRAZBENI RAZVOJ V SEVERNI PRIMORSKI REGIJI SLOVENIJE

*Sašo Murtič, Ingrid Franko Uhernik, Admir I. Beganović*

### *Uvod*

Iskati nek inteligentni razvoj ali stopnjo izobraženosti lokalne skupnosti, pokrajine ali države, je venomer vprašljivo, saj je so tovrstni podatki vezani na statistične podatke uradnih inštitucij, vprašljiva je njihova natančnost, pogosto pa se postavlja vprašanje čemu podatke uporabiti, kdo je njihov upravljalca in ali zakon dovoljuje uporabo takšnih podatkov, v kakšne namene jih lahko koristimo ipd. Statistični urad Slovenije sicer preko Zavoda RS za šolstvo, Zavoda za zaposlovanje, osnovnih, srednjih šol in fakultet sproti dobiva podatke, koliko učencev, dijakov ali študentov imamo vpisanih v tekočem šolskem ali študijskem letu, koliko jih je končalo določeno stopnjo ter kakšne interese imajo zavodi in država. Gre sicer za eksaktne podatke, ki so sicer uporabni, vendar se pogosto postavi vprašanje, komu koristijo razen statistiki in organom, ki jih obdelujejo, predelujejo in iz njih rišejo diagrame ali sestavljajo zapise za lokalno skupnost, državo ali za naročnika. V konkretnem raziskovalnem primeru zunanji ali tuji investitor, skladno z usmeritvami razvoja EU je iskal regijo ali kraj v Sloveniji, kjer bi umestil svojo gospodarsko dejavnost, ki pokriva področje za spremljanje klimatskih sprememb na širšem območju Evrope ter za preverjanje vpliva časa in vremena na okolje in prostor (ugotavljanje in pregled podnebnih sprememb). Šlo je za vseevropski projekt, ki ga naročnik raziskave ni želel niti ni dovolil razkriti, saj je le želel pridobiti podatke o stopnji izobrazbe in intelektualnemu kapitalu v prostoru, na podlagi katerega bi se odločil ali ima dovolj ustreznega kadra, ki bi izvajal zahtevano dejavnost. Ni se zanimal za določene poklice, določeno vrsto izobrazbe, izobraževalne zmožnosti. Želel je pridobiti podatke o številu osnovnih in srednje izobraženih oseb ter število ljudi, ki imajo končano visoko strokovno šolo, fakulteto, magistrski ali doktorski študij. Zanimivo je bilo, da naročnik raziskave ni iskal nobenih podatkov, ki se nanašajo na klimatsko področje ali varstvo okolja. Iz tega je bilo mogoče sklepati, da bo izbrane ljudi pošiljal na področno izobraževanje ter sam skrbel za njihovo rast in usposobljenost. Za naročnikove potrebe smo proučevali stopnjo izobraženosti in pojem inteligenci, kar je verjetno bilo podlaga za pridobivanje podatkov o inteligenčnem kapitalu, vezanem na določeno okolje. Pri spoznavanju njegove zahteve smo proučevali izobraženost in umetno inteligenco ter pri tem ugotovili, da je inteligenca kot predmet proučevanja, v teoriji opredeljena kot zmožnost posameznika razumeti, dojeti, se zavedati, učiti, čustveno prepoznavati, ustvarjati in reševati osebne, poslovne, družbene, kolektivne in druge probleme, spremembe in naloge v ožjem ali širšem okolju. Prepoznali smo jo kot logično sklepanje ali zmožnost zaznavanja, odkrivanja in uporabe pridobljenega znanja v opredeljenem okolju Severne Primorske za osebne, poslovne ali družbene potrebe, potrebe kolektiva in v našem primeru za potrebe prepoznavanja klimatskih sprememb, vpliva časa in vremena na. Spoznali smo, da bi zamudno bilo proučevati področje psihologije ali izvajati psihometrične meritve, saj po naročnikovih usmeritvah nismo imeli potrebe po ugotavljanju humanistične inteligence oz. inteligence posameznika. Naročnika je zanimala številčna stopnja izobrazbe oz. intelektualni kapital kot ekonomska kategorija, ki za njegove potrebe ali za področje klimatskih sprememb in vpliv časa ter vremena na okolje, predstavlja materialne ali nematerialne dejavnike, pomembne za prepoznavanje sprememb in ohranjanje okolja za življenje, gospodarstvo, industrijo pa tudi za razvoj turizma in turistične dejavnosti. Vseeno smo morali pri pojasnitvi stopnje izobraženosti ter ugotavljanju intelektualnega kapitala na splošno pojasniti, kaj predstavlja intelektualni kapital. Na splošno smo omenili, da izobraženost predstavlja intelektualni kapital, ki je kot koncept znanstveno bil pojasnjen šele v 20. stoletju, ko se je zaradi globalizacijskih vplivov, širitve trga, razvoja industrije in tudi drugih dejavnikov pojavila mednarodna gospodarska kriza, ki je zahtevala nujno reševanje gospodarstva, industrije, trga, posebej pa se je pokazala potreba po skupnem interesu varovanja okolja, spremljanje klimatskih sprememb, kar je bil nekakšen nov fenomen v prepoznavanju vzrokov za spremembe družbe, narave, trga, industrije in vsega, kar nas obkroža. Tehnološke, gospodarske, digitalne, politične in druge spremembe, uporaba novih virov energije in mnogi drugi dejavniki so popolnoma transformirali mednarodno gospodarstvo, industrijo, trg, združenja ipd., kar je posledično spreminjalo zračne tokove, oblike naravnih padavin in klimatske spremembe, ki v svojem naravnem delovanju spreminjajo planet. Gre za spremembe, ki se kažejo skozi nov materialni vidik ustvarjanja kapitalne vrednosti (klimatske ali podnebne spremembe vplivajo na gospodarski razvoj), rezultat uporabe znanosti, razvoja prakse in v veliki meri izobraženosti oz. intelektualnega kapitala posameznika, skupnosti, države in celotnih kontinentov.

Ob vsej razlagi ne moremo mimo osnovne opredelitve inteligence posameznika (kategorije so lahko različne po stopnji izobraženosti) in intelektualnega kapitala (v širšem kontekstu gre za seštevke več posameznih inteligenc) kot ekonomske kategorije, saj nas zbir ali seštevke pridobljenih podatkov usmerja v iskanje povezanosti med obema komponentama in vodi k pojasnitvi, kar nam pove, da je izobraženost ali intelektualni kapital sklop znanja posameznikov in ali skupin, ki za potrebe gospodarstva, industrije, trga, skupnosti, države ali širše oblike združenja tvorijo znanje (kar je lahko znanost), ki omogoča nastajanje ali prenos intelektualnega kapitala, ki ima svojo funkcijo in ki ga je mogoče uporabiti v posameznih področjih družbe. Že skozi zbiranje in proučevanje podatkov smo se zavedali, da je ugotavljanje inteligenčne sposobnosti, inteligenčnega količnika ali kvocienta oz. oblike odstotka znanja posameznika ali skupine v stvarni pristojnosti inštitucij, zavodov, inštitutov, akademij, laboratorijev, šol, fakultet in drugih organizacijskih oblik, vendar je v vsem tem treba razumeti, da je preko navedenih organizacijskih oblik pridobljeno znanje, izobrazbo in pridobljeni intelektualni kapital potrebno širiti na druga področja ter iskati vzrode za razumevanje inteligenčnega ali intelektualnega kapitala kot materialne vrednosti, na kar nas v svojih delih opozarjajo tudi mnogi avtorji. V tem smislu je nemogoče ne omeniti M. Muleja (2000), ki v svojih razmišljanjih

opozarja na kapitalne moči gospodarstva, industrije, trga, združenj in širše, na kar smiselno mnogo prej usmerja Sullivan (1998) in ga Mulej povzema (gre za časovno zvezo in transformacijo), tudi v določenem okolju, času, prostoru in v našem primeru regiji, za kar smo po stroki in po zahtevi naročnika imeli popolnoma upravičene, tako strokovne kot teoretično znanstvene povode. Za ugotavljanje, primerjanje, statistično obdelavo, razlago in proučevanje merljivih ali matematičnih podatkov intelektualnega oz. intelektualnega kapitala na raziskovalnem področju smo se odločili na podlagi proučevanja gospodarskih družb, velikih in malih podjetij (idealno sistematično poda Beganović, 2016), ki se kakor koli ukvarjajo z dejavnostmi, ki so niso vezane na klimatske spremembe in smo na podlagi zbranih podatkov želeli naročniku predstaviti, kakšna je stopnja izobraženosti v ožjem ali širšem okolju oz. kakšen je intelektualni razvoj v severni primorski ter kakšne so možnosti za umeščanja naročnikove dejavnosti v ta prostor. Zavedali smo se, do bodo različni pomisleki že ob samem naslovu, še bolj ob razdelitvi skupnega elementa na dele, ki dejansko predstavljajo nek vpliv na okolje, klimatske spremembe in še bolj na izobraženost in intelektualni kapital, ki bi bil potreben za izvajanje zelene dejavnosti. Da bi lahko potrdili našo teorijo, smo upoštevali številna dognanja avtorjev, ki so neposredno ali posredno, organizacijsko ali drugače smiselno proučevali in predstavljali izobrazbo v prostoru in intelektualni kapital ter pri tem omenjali inovacije ali profiliranje vpliva na okolje, vpliva na gospodarstvo, industrijo, trg, turizem, uspeh v menedžmentu, različne druge metode uspehov in razvoja, zaradi tega smo uporabili izsledke v razvojnem obdobju iz prejšnjega stoletja do danes. Postavili smo tezo, da so »Za proučevanje klimatskih sprememb in vpliva na okolje potrebni izobraženi in sposobni ljudje«, kar smo skozi zbiranje podatkov želeli kot predpostavko potrditi ali ovreči, v kar smo ob zaključku bili popolnoma prepričani, da nam je uspelo. Naročnik nas je poučil, da je v prostoru Evrope in članicah Evropske Unije pripravljena mreža proučevanja klimatskih sprememb, v zvezi katere so vsa področja razdelili in iščejo ustrezne ljudi, ki bodo na podlagi svojega znanja in inteligentne sposobnosti lahko opravljali zahtevne naloge.

### *Raziskovalno področje*

Skozi proučevanje številnih teorij in iskanje ustrezne definicije o izobrazbi in intelektualnem kapitalu smo prišli do spoznanja, da je skozi naročnikovo zahtevo potrebno izobrazbo in intelektualni kapital nujno poučevati kot ekonomsko kategorijo ter skozi to proučevanje iskati ustrezno razlago, ki bo pojasnila vlogo in potrebo po posameznih področjih. Pri tem smo pazili, da nas ne zavede enoumje, pri čemer bi se pri opredeljevanju pojma izobrazbe ali intelektualnega kapitala v celoti omejili na definicije posameznih avtorjev, ne glede na to ali gre za gospodarsko ali drugo področje, čeprav so te definicije vodilo in pot prepoznavanja intelektualne sposobnosti posameznika, skupine ali posamezne gospodarske ali druge panoge. Ker nismo vedeli natančnega interesa naročnika, se nismo opirali na definicije posameznih avtorjev, ki s svojega znanstvenega področja (matematike, fizike, kemije, ekonomije, prava, okolja, geografije, zgodovine in drugih področij), ocenjujejo posamezno delo ali sposobnosti posameznika ter na podlagi tega dajo mogoče numerično ali drugo oceno oz. vrednost, ki se da uporabiti kot obseg ali seštevek, ki je podlaga za določanje stopnje inteligence posameznika ali skupine.

Ko govorimo o izobraženosti ali intelektualnem kapitalu kot gospodarskem pojmu in ga poskušamo navezati na dejavnosti proučevanja klimatskih sprememb ter vpliva časa in prostora v določeni regiji, državi ali širše, se vseeno moramo ozreti na ugotovitve in poročanja avtorjev, ki so svoje razmišljanje usmerili v razjasnitev pojma izobrazbe ali intelektualnega kapitala kot ekonomske kategorije. Ali je naročnik to želel ali nas je le zavedel, da tako razmišljamo, tega nismo mogli ugotoviti in tudi potrebe za to ni bilo. Za razjasnitev, skozi čas proučevanega pojma, smo namenoma izpostavili starejše vire, kar je naročnik raziskave sprejel kot pozitivno, saj je prepoznal misli T. A. Stewarta (1997), katerega mnogi povzemajo in teorijo prisvajajo kot svojo, ki je v svojih definicijah izobraženost ali intelektualni kapital predstavljal kot seštevek organizacijskih procesov, veščin, patentov, inovacij, sposobnosti ter predvsem izkušenj posameznika, kot tehnologijo in informacijo o dobaviteljih, odjemalcih in povpraševanih trga ter akumulirano znanje posameznika, pridobljeno v času njegovega razvoja. Stewartovo definicije je skozi znanstveno razmišljanje mogoče smiselno razumeti tako, da izobrazba ali intelektualni kapital predstavlja znanje, ki nastaja znotraj posamezne dejavnosti in ga je mogoče koristiti za pripravo ali ustvarjanje konkurenčne prednosti v gospodarstvu, industriji, na trgu in širše, kar v uporabnem smislu pomeni, da je intelektualni kapital seštevek vsega znanja znotraj gospodarstva, industrije, skupnosti in širše v prostoru, na trgu ali območju, kar lahko določa konkurenčno prednost gospodarstva, industrije, trga ali posamezne panoge. V tem smislu smo razumevajoče raziskave zasledili v knjigi pri avtorju Beganoviću (2016), ki je v svojem delu znotraj industrije, trga in širše predstavljal večja ali manjša podjetja in jim daje pomembno vlogo v gospodarstvu, industrijskem razvoju in izgradnji ekonomske kategorije intelektualnega kapitala. Njegove izsledke je mogoče smiselno uporabiti tudi skozi kakršno koli organizacijo za potrebe spremljanja klimatskih sprememb, ki imajo kot manjša ali velika podjetja velik vpliv in potencial v organizaciji, vodenju in razvoju izobraževanja ali intelektualnega kapitala. Če smo hoteli intelektualni kapital opredeliti kot ekonomsko kategorijo, je bilo nemogoče zaobiti P. H. Sullivana (1998 – zopet smo povzeli starejši vir zato, ker ga kasnejši avtorji le povzemajo in uporabljajo kot lastni vir), ki v svojih delih izobrazbo ali intelektualni kapital posameznika ali kolektiva opredeljuje kot znanje in sposobnosti, ki jih je absolutno mogoče tržiti in z njimi ustvarjati profit zase ali za organizacijo. Sullivan sicer pri svoji definiciji vidi razliko med človeškim kapitalom in intelektualno lastnino ter poudarja, da je človeški kapital (izobrazba) oseben pojem, neprenosljiv in ga ni mogoče deliti med delničarji ali družbeniki ali drugo obliko lastnikov, za razliko pa je ekonomska kategorija intelektualnega kapitala, kot pojem, ravno podlaga za to, na kar posameznik ne more vplivati. Seveda je naše pravno stališča ali stališče pravne stroke drugačno, saj definiramo kapital človeka kot lastno izobrazbeno platformo posameznika in pojasnimo, da je mogoče izobrazbo ali inteligenčni kapital človeka, pod predpostavko, da je zaposlen v industriji, gospodarstvu, trgu, turizmu ali drugje, razvijati s

pomočjo kapitala organizacije in ga uporabiti kot last organizacije, združenja, podjetja vse dokler sta človek in gospodarska družba ali podjetje, kot to navaja Beganović (2016), v medsebojni interesni povezavi (zaposlitev, pogodba o delu, avtorska pogodba, druga oblika – pogled skozi pravno razmerje strank) in dokler organizacija, podjetje, industrija, trg ipd. vlaga vanj. Vse to nam pove, da je treba (ugotovitev Sullivana) izobraženost ali intelektualni kapital razumeti kot znanje, ki je razvojni človeški proces in ki v povezavi z organizacijo (torej skozi zaposlitev, pogodbo o delu, avtorsko pogodbo in drugimi oblikami pravnih razmerij) predstavlja le vrednost, ki je potrebna za uspešno delovanje gospodarstva, gospodarske družbe, podjetja, uprave oz. organizacije.

Skozi raziskavo smo se hitro znašli v določenem vakumskem prostoru razmišljanja, kjer smo iskali odgovore ali pojasnilo, kako in na kak način razumeti intelektualni kapital v kakršnikoli dejavnosti. Najprej smo se lotili sorodnih poklicev in študijskih programov, ki bi lahko pokrili naročnikovo področje, kar sicer ni bilo ključno, saj je po naročilu investitorja bilo pomembno, da ugotovimo stopnjo izobrazbe in število izobraženih oseb, med katerimi bi lahko sam izbral ustrezen kader za svoje potrebe. Skozi evidence in zapise znanosti, stroke, izobraževalnih inštitucij, področnih inštitutov, področnih ustanove, skupine in posameznike, smo dobili potrebno število podatkov in informacij, iz katerih smo ustvarili svoje mišljenje ter jih ustrezno definirali. Po naročnikovih navodilih in smeri potrebe po raziskavi smo postavili hipotezo »Za proučevanje klimatskih sprememb in vpliva na okolje so potrebni izobraženi in sposobni ljudje«, s katero smo opozorili na pomembnost izobrazbe in intelektualnega kapitala ter opredelili njegovo funkcijo v naročnikovi dejavnosti, pri čemer nismo opuščali mnenja in znanstvene izsledke avtorjev, ki so predstavljali razvoj in inovacije. Navajamo M. Muleja (2000), skozi razvoj in inovacije, Lauca (2000) skozi metode družbenega razvoja ter M. Muleja (2013) skozi uspehe in načine menedžmenta v razvoju gospodarstva. Pri G. Hoppeju (2012) smo analizirali potek naravnih sprememb družbe in vpliva na razvoj, pri Kajzerju (1998) pa prestrukturiranje podjetij skozi intelektualni razvoj in pri Beganoviću (2016) inovativnost kot strategija orientacije malih podjetij in drugo. Cilj je bil skozi zapisane starejše in novejše podatke, nekako časovno različno pridobljene podatke in informacije na splošno pojasniti, da bi dobili odgovore, kaj izobrazba ali intelektualni kapital predstavlja za določen kraj, regijo, skupnost, državo ali širše, kaj pomeni za gospodarstvo, organizacijo in konkretno za naročnikovo dejavnost, kako je med seboj povezan in kako ga lahko gospodarstvo, industrija, skupnost država itd. koristno uporabi.

Spoznali smo, da je za opravljanje nalog na področju ugotavljanja klimatskih (podnebnih) sprememb in vpliva časa ter vremena na določen prostor, regijo, državo, celino in svet potrebna izobrazba ali intelektualni kapital, ki naj predstavlja seštevek človeškega znanja, sposobnosti, ustvarjalnosti, veščin, inovativnosti, izkušenj, kulture, motivacije, informacije, baze podatkov, patentov, licenc in drugo, kar človek združuje znotraj neke dejavnosti, dokler za to obstajajo gospodarski, pravni, ekonomski in drugi interesi posameznika, skupine ali širše skupnosti, za kar nismo vedeli ali naročnik to sploh želi ali ne. Vse skupaj pa smo prepoznali kot obvladovanje potrebnih procesov, v smislu izvajanja določene dejavnosti, ali izvajanja določene storitve. Hkrati smo prepoznali, da ravno izobrazba ali intelektualni kapital predstavlja poslovno skrivnost in veliko krat konkurenčno prednost, zaradi česar je v zvezi z njim mogoče postavljati pravne, poslovne ali druge definicije, predpostavke, omejitve ali ukrepe, ki lahko omejujejo posameznika ali organizacijo, dokler med njima obstajajo pravne, naravne ali druge vezi.

### *Hipoteza*

Organizacijsko prepoznavanje izobrazbe ali intelektualnega kapitala temelji na prepoznavanju potrebnih vrst poklicev, stopnje in vrste izobrazbe, dodiplomskega in podiplomskega študija, ki bo v maksimalni obliki oblikoval ekonomski oblik intelektualnega kapitala posamezne organizacije, podjetja, industrije, lokalne skupnosti, regije ali države. Poskusimo lahko s pravno, znanstveno, področno, praktično ali katero koli drugo raziskovalno metodo ali ravni in vedno bomo prišli do spoznanja, da ima za razliko od človeškega izobrazbenega ali intelektualnega kapitala, intelektualni kapital v posamezni dejavnosti svojo strukturo in organizacijo, ki se odraža v stopnji pridobljenega znanja, stopnji izobrazbe, stroki, v usmerjenosti v naravoslovne ali družboslovne smeri, v potencialu, v standardih, avtorskih in sorodnih pravicah, licencah in podobno. Gre za strukturni pogled, ki pokaže, v čem je bistvo izobrazbe ali intelektualnega kapitala na splošno ali v določeni razvojni smeri na naravoslovnem ali družbenem področju. Ta misel nas je vodila k postavitvi hipoteze »Izobrazba je osnova za razvoj in umeščanje določene dejavnosti v prostor«, s čemer smo skušali opravičiti zamisel investitorja, da bi v raziskovalnem področju umestil zamišljeno dejavnost. Cilj je bil poiskati, proučiti, primerjati in oceniti ali obstajajo za to pogoji.

Organizacijski pogled uravnavanja ali koriščenja izobrazbe oz. intelektualnega kapitala, kakor pravi M. Mulej (2013), se kaže v sposobnosti menedžmenta v upravljanju v gospodarstvu, industriji, trgu, podjetništvu, javnih zavodih, agencija in širše, skozi vodenje in usklajevanje delujočih interakcij med vsemi elementi ugotovljenega intelektualnega kapitala na osebni ali ekonomski ravni. Organizacijsko gledano je samo z delujočim in uspešno koordinirajočim izobrazbenimi strukturami in intelektualnim kapitalom mogoče dosegati uspehe v posamezni gospodarski ali ne gospodarski ravni ter slediti razvoju in celotnemu napredku. Pri proučevanju strukture in organizacije intelektualnega kapitala za potrebe naročnika omenjamo inovacije (Štrukelj, 2015), ki v podjetništvu, šolstvu, izobraževanju, trgu in širše omogoča novosti na že obstoječi ravni, iskanju novih možnosti, inovativnostih, strategiji, izboljšanju storitev ali proizvodnje, v programih in inovacijah, dajo dodatno vrednost in nov zagon k novim in inovativnim raziskavam. Iskali smo nekakšne univerzalne oblike odličnosti kot izhodišče vrednostnega primanjkljaja ali dodane vrednosti v prostoru (Bučar, 2009).

## *Izhodišča raziskave*

Izhodišča raziskave smo iskali v preverjanju inovacijskega kapitala v gospodarstvu, industriji, trgu, javni upravi ali mnogo širše, s čemer smo definirali strukturalno sposobnost, kot funkcijsko sposobnost menedžmenta v kvantitativnem in kvalitativnem povečanju dela in uspeha človeka, kot intelektualnega kapitala, ki gospodarstvu daje nove rezultate, kar je avtor Zelenika dobro opisal v organizacijski prepoznavnosti intelektualnega kapitala v informacijskih sistemih in moči upravljanja ter vodenja posameznikov in skupine (Zelenika, 2008). Po njegovih trditvah, je intelektualni kapital mogoče meriti skozi rezultate dela človeka, ki se kaže predvsem v izvedenih operacijah, inovacijah, patentih, novi tehnologiji, razvojnih programih, avtorskih pravicah, dizajnu, know-howu, navodilih za turistično promocijo. Podobnega mišljenja je tudi avtor Beganovič (2016), ki skozi inovacije vidi strateško orientacijo malih podjetij v vlogo intelektualnega kapitala oz. izobrazbe posameznika. Gre za dokumentirano in pravno zaščiteno znanje (Murtič, 2018), ki je v lasti posameznika ali turistične organizacije, kadar je med njima vzpostavljena pravna vez, kar je osnova gospodarskega prava. Pri izobrazbi, pri intelektualnem znanju gre za plod znanja širšega kroga ustanov in inštitucij, kamor prištevamo šolstvo, izobraževanje, mentorstvo, laboratorijske vaje, strokovno vodenje, uporabo organizacijskih sredstev, strokovnih preizkusov, razstave, sejme in tržne promocije. Gre tudi za intelektualno gospodarsko lastnino (pogoj je izpolnjen, kadar je in če je med posameznikom in industrijo vzpostavljena pravna vez), ki jo ni mogoče otipati, zaznavati, določati, kajti ta intelektualni kapital je del korporacijske oz. organizacijske kulture, pomembnosti industrije v prostoru ter drugih neotipljivih dejavnikov, relevantnih za konkurenčni položaj na trgu Slovenije, Evropske unije ali širšega sveta (Murtič in Jankovič, 2019). Ali gre tudi za obliko vrednostnih premikov v sodobni globalizirani družbi, smo prepričani, saj je šlo za poskus prepoznavne razvoja ljudstva v določenem kraju, ki smo ga merili skozi preverjanje stopnje izobrazbe (Tomšič, 2009).

Spoznali smo, da bistveni elementi izobrazbe v organizaciji predstavljajo njen kapital, znanje in usposobljenost posameznika in kolektiva za opravljanje posameznih preprostih, zahtevnih ali najbolj perečih nalog v proizvodnji, transportu, informatiki, izobraževanju ali kjerkoli drugje. Primerjavo lahko najdemo v področju turizma, kjer je na splošno mnenje, da je turizem hitro rastoča in strateška gospodarska dejavnost in ga štejejo med največje industrije, ki predstavlja gospodarsko priložnost predvsem za Slovenijo (Colarič-Jakše, 2017). Ravno turizem je področje, kjer je potrebna široka paleta izobraženih ljudi, ki s svojim znanjem in sposobnostjo tvorijo turistični inteligentni kapital. Za našo raziskavo so bili bistveni tisti elementi, ki lahko vplivajo na različne dejavnosti, zato smo jih prevzeli kot izobrazbo ali intelektualni kapital, ki je pomemben tako za gospodarstvo, industrijo, trg, proizvodno in storitveno dejavnost, kakor za javno upravo in agencijska dela, ki jih javna uprava potrebuje. Ti dejavniki so lahko geo-prometni, gospodarski, tehnični, tehnološki, organizacijski, zgodovinski, religiozni, sociološki, kulturološki, klimatski, v zadnjem razvojnem obdobju pa predvsem izobrazbeni oz. intelektualni. Svet spoznava, da izobrazba ali intelektualni kapital predstavlja posebno kategorijo dejavnikov, ki optimalno pomagajo razvoju gospodarstva, industrije trga, družbe, javne uprave in ki se realizirajo skozi organizacijo in neposredno izvedbo posameznih uslug ali storitev znotraj določene dejavnosti. Skozi to dejavnost se odraža delo posameznika in družbe, tako da lahko govorimo o izobrazbi za določeno področje ali intelektualnem kapitalu, istočasno pa je ta izobrazba ali intelektualni kapital lahko temelj novega ne-tradicionalnega razmišljanja in odločanja, ki omogoča ustvarjanje dodane vrednosti, trajnostni razvoj, spremembe, posledično je strateški cilj odkriti nove načine in postopke ponudbe ter ustvariti nove nivoje storitev stroke. Kaj je cilj izobraževanja populacije v neki družbi? Nedvomno je to cilj povečati ponudbo in izboljšati storitev, povečati obveščenost in osveščenost prebivalstva, obenem pa zmanjšati stroške samooskrbe ali dejavnosti, kar lahko pozitivno vpliva na rast gospodarstva, razvoj industrije, rast in spremembe trga in končno večji zaslužek, boljši standard in boljše življenje ljudi. Pri tem gre za ustvarjanje fluidne (storitvene ali proizvodne) organizacije, ki je sposobna spremeniti zahteve trga, spremeniti trende tržne ponudbe in se prilagoditi spremembam. Izobrazba in z njo intelektualni kapital lahko predstavljata finančno stabilnost v gospodarstvu, industriji, na trgu, če razmišljamo gospodarsko in če razmišljamo okoljevarstveno pa lahko predstavljata temeljne predpogoje za uspešnost spremljanja klimatskih sprememb, razvoj in ohranjanje okolja, razvoj turizma, spremljanje trga in uspešno prilagajanje novim zahtevam.

Pri raziskavi smo spoznali, da je v bistvu izobrazba ali intelektualni kapital edini ustvarjalni in dinamični element v dejavnosti razvoja družbe, kar omogoča hitro prilagajanje novim zahtevam in sistemskim spremembam, ki so nujne. Za boljše razumevanje vloge izobrazbe ali intelektualnega kapitala v splošnem smislu smo morali proučiti mikro- in makro raven gospodarskega ali družbenega razvoja v regiji oz. v urbanem ali ruralnem prostoru in šele nato bi lahko spoznali tiste bistvene elemente, ki bi pojasnili podrobnosti vloge intelektualnega kapitala, kar pa za naročnika raziskave ni bilo pomembno.

## *Metodologija raziskave*

V sklopu raziskave smo sodelovali raziskovalci najvišjega znanja, ki smo proučevali in presojali posamezne elemente izobraževanja, izobraževalnih sistemov, vlogo izobrazbe in intelektualnega kapitala ter ugotovitve razdelili na področja, ki so nujno potrebna, da bi lahko sploh govorili o vrsti izobrazbe, stopnji izobrazbe, pri čemer nismo imeli podatkov, kakšen intelektualni kapital potrebujemo in smo z raziskavo merili na splošnost ter se nismo spuščali v posamičnost. Uporabili smo metodo statističnih podatkov, ki so pokazali, kakšen je intelektualni potencial v regiji v časovnem obdobju med 2005 in 2019. Dobili smo obseg podatkov, ki nam pove, s kakšno izobrazbo regija razpolaga, hkrati pa smo ugotovili, da je večina tega kapitala izkoriščeno drugje in ne v regiji. Nadalje smo uporabili

metodo proučevanja in presojanja merljivih podatkov, ki so nam pojasnili vzroke odstopanja na plus ali minus, s čimer smo dobili relevantno izhodišče za splošna spoznavanje posameznih področij. Pri tem smo iskali izhodišča, kakšen profil kadra naročnik potrebuje za svojo investicijsko profilacijo. Ti podatki so nam bili osnova za splošno prepoznavanje izobrazbe ali intelektualnega kapitala, kar je bilo podlaga za določanje metod obstoječega stanja in metod za izboljšanje stanja. Z empirično metodo smo poskušali vsaj statistično narediti pregled v preteklost, kjer bi dobili podatke, kakšno izobrazbo ali intelektualni kapital je imela regija pred raziskavo in kakšen intelektualni kapital je deloval v času osamosvojitve Republike Slovenije. V tem času je bilo gospodarstvo v Sloveniji in Evropi na visoki razvojni stopnji. To smo primerjali z današnjim stanjem, ko so spremembe gospodarskih proizvodnih sil, spremembe trga, digitalizacija sveta, robotizacija proizvodnje pa tudi robotizacija povzročile nove standarde, zahteve in poučevanje, kar vpliva tudi na planiranje izobrazbe in razvoj intelektualnega kapitala. Seveda je proučevana regija ena od tistih, ki za Slovenijo in tudi za Evropsko Unijo veljajo za bolj gospodarsko razvite regije. Uporabili smo še pravno metodo, skozi katero smo oblikovali posamezne izjave ter pravno formulirali razmerja v procesu delovanja organizacij in dejavnosti (Jankovič in Murtič 2019).

### *Raziskovalni potek*

Nujna je pravna terminologija pojasnjevanja posameznih izhodišč priprave, organizacije in izvedbe posameznih in skupnih dejanj v raziskavi. Vsaj če smo želeli pridobivati posamezne podatke in jih sešteti, proučevati in iz njih pripraviti posamezne merljive podatke, smo morali iti iz splošnega na posamično ter iz abstraktnega na konkretno, s čimer smo dobili odgovor po določitvi vloge posameznika v splošnosti oz. posameznika v podjetju, industriji, organizaciji, družbi, kar predstavlja pravno terminologijo. To nam pove, da gre za definicijo, ki pojasni, da če povzamemo ali če se omejimo na določeno dejavnost v regiji, kar je bil cilj naše raziskave, smo morali smiselno opredeliti izobrazbo ali intelektualni kapital človeka posameznika, pripravili seštevke vseh poklicev, vseh stopenj izobrazbe, dodiplomski in podiplomski študij, nakar smo iz konkretnega števila, dobili splošne podatke, ki so bili potrebni za nadaljnje odločitve investitorja. Raziskovano območje je, glede na geografsko, infrastrukturno, izobrazbeno, gospodarsko, industrijsko, trgovsko, turistično in drugo glede na število prebivalstva mogoče šteti za eno bolj gospodarsko in industrijsko zastopanih območij Slovenije, kar upošteva tudi Evropska unija in regijo prišteva med razvite regije v Sloveniji in Evropi. Ugotovitev je bila podlaga za trditev, da je v gospodarstvu, industriji, trgu, turizmu in širše mogoče prepoznati večji krog izobraženih oseb in razvoja intelektualnega kapitala, ki ga v prostoru producirajo mnoge srednje in poklicne šole, višje in visoke šole, fakultete, akademije, inštituti in druge izobraževalne institucije. Tu je bilo potrebno upoštevati še razvita območja Italije, kjer posamezniki obiskujejo različne oblike izobraževanja, na kar se vključujejo v intelektualni kapital regije. V regiji deluje več srednješolskih in poklicnih centrov, kjer se mladi in odrasli izobražujejo tudi za neposredno delo v regiji (mnoge srednje in višje šole izobražujejo za potrebe kuharstva, strežbe, delo na recepcijah, kot turistične vodnike, ipd.). Po bolonjski spremembi izobraževalnega sistema v Evropski uniji (članice Evropske unije so poenotile sistem izobraževanja po smernicah in navodilih Unije) so bile akreditirane številne višje in visoke šole, ki so gospodarstvu, industriji trgu, upravi in širše zagotovile ustrezno število strokovnega kadra, ki je prinesel novi intelektualni kapital, ustvarjalno in inovativno znanje ter svež gospodarski zagon. K razvoju intelektualnega kapitala severnoprimske regije Slovenije prispevajo tudi druge inštitucije, zavodi, ustanove, podjetja in drugi, ki skozi interno in notranje usposabljanje glede na potrebe organizacije in trga dvigujejo strokovno raven zaposlenih in s tem plemenitijo intelektualni kapital v turizmu. Nikakor ne smemo prezreti še vpliva Univerze v Ljubljani in Univerze na Primorskem, ki preko svojih fakultet in oddelkov v regiji pripomorejo k usposabljanju tistega kadra, ki ga regija nima organiziranega, in sicer so to pravniki, ekonomisti, splošni inženirji, magistri in doktorji znanosti širokega spektra področij in s tem pridobljenih znanj. Za potrebe raziskave smo podatke iskali tudi pri Statističnem uradu Slovenije in Zavodu Republike Slovenije za zaposlovanje. Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje sicer izkazuje podatke o nezaposlenih v regiji, kar je v prvem pogledu za raziskavo nepomemben podatek, saj ne izkazuje nobene uporabnosti, kasneje pa smo ugotovili, da so tudi ti podatki pomembni za pregled sprememb, preobrazbe, spremembe poklica in razvoj intelektualnega kapitala, predvsem v smislu preusmeritve v novo izobraževalno smer, bodisi poklicno, bodisi neko drugo. Na Statističnem uradu so nam ponudili bolj specifične in uporabne podatke, ki smo jih morali pretvoriti v korist raziskave. Večino podatkov smo pridobili neposredno s klici na posamezno gospodarsko ali negospodarsko organizacijo znotraj regije, izobraževalnega sistema, javne uprave, zdravstva in drugod.

**Preglednica 1: Stopnje izobrazbe v regiji v letih 2005, 2012 in 2018 po kraju bivanja**

Primerjava/leto	Doktor znanosti	Magister	Univerzitetna izobrazba	Visoka strokovna izobrazba
2005	22	69	123	181
2012	27	112	167	207
2018	19	117	142	480

Vir: Pridobljeni podatki z osebno simulacijo avtorjev

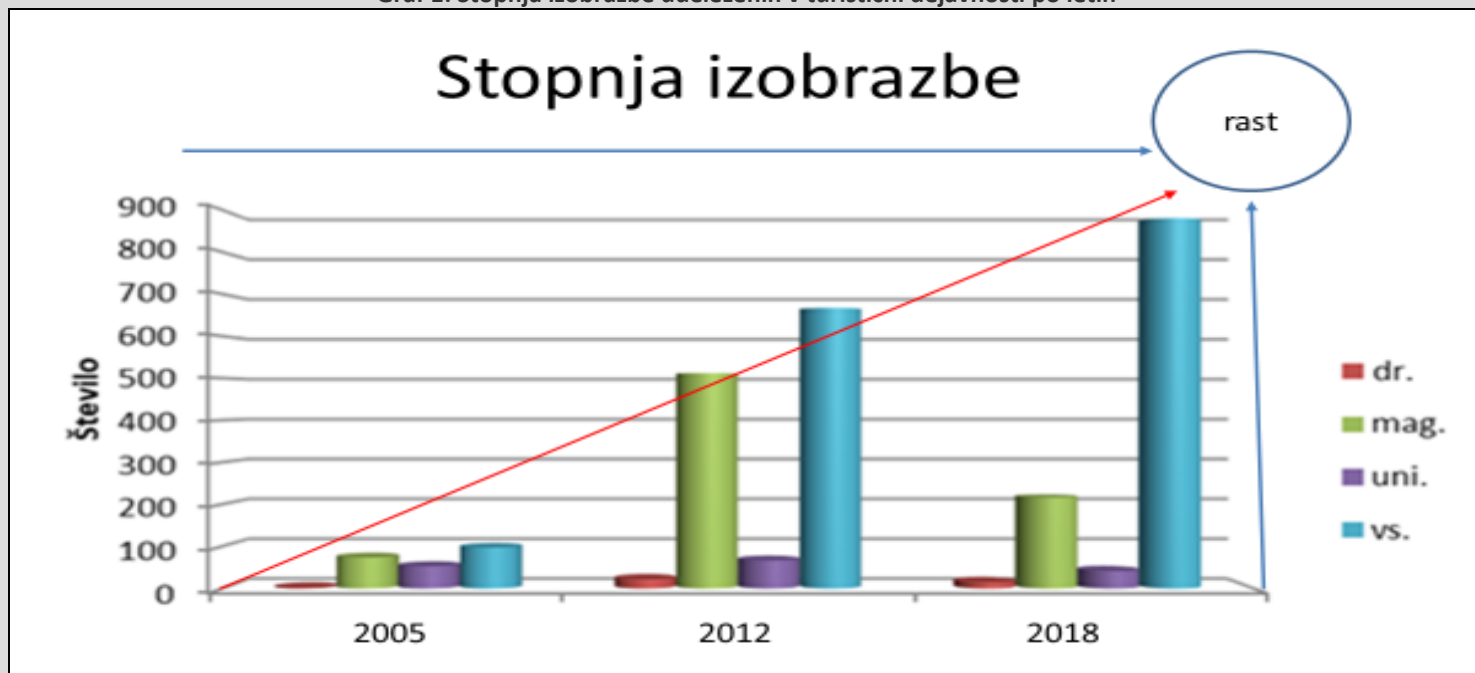
Zbrani podatki kažejo, da je v letu 2018 v izobraževalnem sistemu severno primorske regije Slovenije bilo v različne aktivnosti vključenih 488 doktorjev znanosti, 123 magistrov znanosti, 188 univerzitetno izobraženih in 82 z visoko strokovno izobrazbo, ki so aktivno izvajali poslanstvo inteligentnega kapitala. Gre za podatke, ki kažejo, da te osebe prebivajo na območju regije, številni pa svoje delo združujejo tudi v Italiji, v priobalnih občinah, mnogi pa se v službo vozijo v Ljubljano ali celo dlje, zato jih v preglednici ni bilo mogoče upoštevati. Podatki v spodnji preglednici se ne prekrivajo, kajti imamo podatke prijavljenih in imamo podatke aktivno sodelujočih v regiji, ki je veliko



manjše. V različnih dejavnosti, gospodarskih družbah, zavodih in ustanovah, ki delujejo v raziskovani regiji, je bilo v letu 2018 vključenih 19 doktorjev znanosti, 117 magistrov znanosti, 142 z univerzitetno izobrazbo (še vedno nerazumevajoč podatek, ker so magistri z znanstvenim in magistri s strokovnim predznakom) in 480 z visoko strokovno izobrazbo.

Zbrani podatki so dali zanimiv trend padanja ali rasti izobrazbe ali intelektualnega kapitala udeleženega v aktivnosti znotraj regije. Za primerjavo smo vzeli leto 2012, pri čemer smo ugotovili, da je bilo vključenih 27 mladih doktorjev znanosti, 112 magistrov znanosti, 167 z univerzitetno in 207 z visoko strokovno izobrazbo. Posebej pa je zanimivo leto 2005, ko je v regiji delovalo ali vključeno 22 doktorjev znanosti, 69 magistrov znanosti, 123 z univerzitetno in 181 z visoko strokovno izobrazbo. Primerjava zbranih podatkov na opredeljeno letnico izkazuje nejasna odstopanja, ki so na prvi pogled nerazumevajoča, vendar smo jih v razgovoru z vodstvom različnih organizacij uspeli razjasniti. Na spreminjanje vrste in stopnje izobrazbe ter razvoj intelektualnega kapitala v regiji so skozi čas vplivale tudi družbene spremembe, saj so po osamosvojitvi Slovenije iz skupne države Jugoslavije v Sloveniji delovale povsem druge oblike izobraževanja, ki je sicer še v skupni državi ne bil enoten. Sledila je transformacija in preoblikovanje, lastninjenje in šele nato usmeritev k razvoju gospodarstva, industrije, trga, podjetništva in obrti. Obstoječa industrija se je transformirala in navezala na industrijo razvitega zahoda Evrope, kar je zahtevalo drug način usposabljanja, nove izobraževalne programe in poenotenje Evropski obliki ustvarjanja intelektualnega kapitala. Zbrani podatki kažejo, da je v območju regije v letu 2005 v različnih oblikah gospodarske dejavnosti, industrije, podjetništva, zavodih, agencijah ipd. delovalo 22 doktorjev znanosti, 69 magistrov (znanstveni/strokovni), 123 z univerzitetno izobrazbo in 181 z visoko strokovno izobrazbo. Nemogoče je z gotovostjo trditi, koliko je dejansko bilo živečih v regiji, saj smo podatke dobili neposredno iz gospodarskih družb, podjetjih, zavodih, agencijah ipd. Hiter razvoj gospodarstva, industrije, trga in družbe so zahtevali razvoj in umeščanje izobraževalnih sistemov, ustanov, fakultet in šol v prostor regije ter izobraževanja in razvoj ustreznega kadra, ki bo prevzel vodenje in organizacijo na vseh področjih družbe. Zelo zanimiv podatek je tudi v letu 2012, kjer vidimo, da je v prostoru regije bilo prijavljenih 27 doktorjev znanosti, 112 magistrov, 167 z univerzitetno izobrazbo in 207 z visoko strokovno izobrazbo. V kasnejšem obdobju, po gospodarski krizi in rasti proizvodjalnih sil, rasti industrije, gospodarstva, trga in vseh področjih družbenega življenja, je gospodarstvo Slovenije in gospodarstvo držav članic Evropske unije doseglo svoj vrhunec, saj se je v tem času veliko zaslužilo, veliko se je potovalo, potrošnja je bila skoraj enaka proizvodnji.

Graf 1: Stopnja izobrazbe udeleženih v turistični dejavnosti po letih



Vir: lastna simulacija avtorjev, 2018

Gibanje ljudi se je povečalo v smislu migracije in v smislu naselitve v določeni kraj, regija postane zanimiva tudi za ljudi iz Italije in drugih krajev Slovenije, kar počasi spremeni sliko izobrazbenega statusa regije in poveča intelektualni kapital. Migracije, potreba po boljšem življenju, boljši pogoji dela v tujini, boljši pogoji v članicah Evropske unije so pogojevali tudi odhajanje različnega kadra znotraj regije. Temu primerno je bilo v letu 2018 v regiji manj doktorjev znanosti, dočim se je trend drugih stopenj izobrazbe počasi večal. V raziskovalnem času je v regiji bilo prijavljenih 19 doktorjev znanosti, 117 magistrov, 142 z univerzitetno izobrazbo in 408 z visoko strokovno. Iskali smo vzroke za manjšanje števila doktorjev znanosti, za kar smo dobili odgovor, da je večina odšla v Italijo, Avstrijo ali Nemčijo, kjer so jim ponudili boljše pogoje dela, višje plače, boljši standard in podobno. Seveda je potrebno pri tem upoštevati, da je dnevno v regiji in na različnih delovnih mestih v industriji, podjetništvu, obrtništvu, trgu, turizmu, šolstvu, zdravstvu, družbenih

dejavnosti in mnogo širše, delovalo večje število doktorjev znanosti in drugih, le da so se ti vozili iz drugih krajev Slovenije, torej primorske, ljubljanske kotline nekateri celo od dlje.

Za raziskavo nikakor ni zanemarljiv podatek, da je v različnih dejavnosti regije največ zaposlenih s srednjo poklicno in višjo šolo, ki jih v statističnih podatkih nismo omenjali, vseeno pa tvorijo izobrazbeno strukturo ali intelektualni kapital v regiji, kar je pomemben podatek. Pridobljeni podatki so zaradi varovanja interesov posameznih gospodarskih družb, podjetij, ustanov, izobraževalnih sistemov in drugih delno prirejeni, saj podatki predstavljajo poslovno skrivnost, zato so bili za potrebe naše raziskave primerno prirejeni in uporabljeni v pojasnilih. Znanstveno je treba človeški intelektualni kapital razumeti kot strukturo industrijskega kapitala (industrijo lahko pojmuje kot najširši gospodarski pojem), ki ga je mogoče razvrstiti na človeški, industrijski, inovacijski, nevidni, tržni in med organizacijski ravni.

Številni avtorji poudarjajo, da je pomemben človeški intelektualni kapital, ki zajema »know-how« sisteme sposobnosti za raziskave, različne veščine, številne izkušnje, ustvarjalnost, inovativnost, kulturo in motivacijo posameznika, vključenega v gospodarske, industrijske procese, v trg in tržne dejavnosti, šolstvo, izobraževanje, in vse druge oblike družbenega življenja (Zelenika, 2005). Če sprejememo dejstvo, da je izobraževalna dejavnost vzpostavljena od človeka do človeka in za človeka, lahko zaključimo, da je človeški intelektualni kapital gonilna sila razvoja gospodarstva, industrije, trga in v našem raziskovalnem področju spremljanja in proučevanja podnebnih sprememb. Izobrazba je torej človeški intelektualni kapital. Je kakor tovarna, ki proizvaja znanje, ideje, inovacije, programe, projekte, inovacije, strategije, torije, rešitve, odličnosti, ustvarjalnosti, zakone in zakonitosti posameznih področij in človeških interesov. V definiciji se vidi potencial in vrednost človeškega intelektualnega kapitala, ki ga lahko opredelimo tudi za posamezno regijo, lokalno skupnost, državo ali skupnost držav.

S poglobitvijo v srž raziskovalnega področja smo ugotovili, da je človeško izobrazbo ali človeški intelektualni kapital mogoče razdeliti v tistega, ki ustvarja ideje in predstavlja znanje človeka v gospodarstvu, turizmu, trgu ali kateri koli dejavnosti, zaradi česar njegovo znanje vpliva na razvoj in rast gospodarstva, industrije, trga ali drugega področja družbe. Kot raziskovalci smo človeka obravnavali kot človeški intelektualni kapital, ki je aktiven v pripravah, načrtovanju, snovanju, organizaciji, izvedbi, implementaciji in evalvaciji gospodarstva, industrije, trga, proizvodnje in mnogo širše, obenem je mogoče človeka kot intelektualni kapital uporabiti pri vodenju proizvodnje (menedžmentu), vodenju skupine ali podjetja, vodenju organizacije ali korporacije, v znanosti, v raziskovalnem področju, v stroki in razvoju proizvodnih sil, pri inovacijah in drugih področjih, kjer človek lahko s svojo inteligenco, ustvarjalnostjo, kakovostjo, odličnostjo in samo preseganjem ustvarja intelektualni kapital. V drugi krog smo izobraževanje za potrebe naročnika, kot intelektualni kapital šteli kot sposobnosti človeka za upravljanje različnih sistemov in podsistemov, saj je človek s svojo inteligenco sposoben voditi, se med organizacijsko povezovati (Murtič, 2012), prilagajati organizacijske procese, spreminjati organizacijsko kulturo, voditi in spreminjati poslovno politiko v turizmu, gospodarstvu, industriji in širše, spremljati trg in tržne zakonitosti, uravnati finance in bilance v industriji in širše, skrbeti za trg in uporabnike proizvodov ter druge odjemalce, sklepati pravne posle, spremljati zahteve potrošnikov in njihove želje, slediti potrebam in pričakovanjem prilagajati turistične procese, proizvode in drugo.

## Razprava

Razprava je pokazala, da izobraževanje in organizacija izobraževanja za pridobivanje intelektualnega kapitala v lokalni skupnosti, v regiji, državi ali širše temelji na uporabi informacijske tehnologije, ki spreminja družbo, gospodarstvo, industrijo, skupnost, državo, osebno in drugo raven (Gričar, 2009). Z materialnega vidika je nujno izpostaviti tehnološko informacijski sistem in digitalizacijo sveta, ki nekatere skupnosti, regije ali celo države, skozi tehnologijo in tehnološki napredek, že iz popolnoma manufakturne ureditve in primitivne proizvodnje, spreminja v razvita ali zelo razvita območja in omogoča prehod teh držav, skupnosti in narodov v razviti svet, ne zavedajoč se posledic. Skozi ta materialni vidik izobrazbe in skozi razvoj intelektualnega kapitala spoznamo, da gre za hud tehnološki, miselni, gospodarski, tržni, ekonomski, finančni in kulturni preskok, ki spreminja ljudi, družbo, obliko proizvodnje, obliko porabe, infrastrukturno povezovanje in mednacionalno mešanje sistemov, kultur, nacij, jezikov in vsega, kar je nujno, sicer bi družba stagnirala ali gospodarsko zaostajala. V tem materialnem pogledu vidimo, da gre za nujne sociološke, kulturne, gospodarske, politične, družbene in druge spremembe, ki omogočajo spreminjanje celotnega planeta, čemur se ni mogoče izogniti. Po Zeleniki, Beganoviču, Muleju in drugih ta proces hitrega razvoja omogoča odpiranje in spoznavanje tistih območij, urbanih področij, civilizacij, krajev, kultur, navad in drugih neznank, ki privlačijo vedno nove radovedneže, ki želijo odkriti, spoznati in doživeti ta novi svet. Istočasno gre za spreminjanje načinov in oblike industrijske in druge proizvodnje, proizvodnje hrane in človeških potrebščin, kar vpliva na ekološka in okoljevarstvena območja, ki se jim je treba prilagajati in jih primerno tudi varovati. Materialni vidik bogati posameznika, skupnost, regijo državo in celotno človeško populacijo, kar je treba upoštevati, spoštovati, nagrajevati in dajati pobude za novejša in novejša izobraževalna procese.

Naše raziskovanje je temeljilo na pridobljenih številkah, ki so sicer merljive in jih je mogoče uporabiti v različne oblike študij, analiz, primerjav itd. Skozi interesna področja smo iskali primerljivosti, kjer bi lahko na podlagi teh merljivih podatkov predlagali izobrazbeno strukturo ali intelektualni kapital na področju spremljanja podnebnih sprememb. Redke so družbe, regije ali skupnosti, ki bi načrtovali razvoj izobrazbe in nastajanje intelektualnega kapitala, so pa zaznani primeri, ko je država za potrebe industrije, gospodarstva, javne uprave, trga in podobno, namensko ustanovljala šole, fakultete, s programi, ki pokrivajo zahtevano področje in namensko za potrebe

navedenih deležnikov. Zdravstvo, šolstvo, kultura, industrija, podjetništvo in druge veje gospodarstva ali negospodarstva, so različno zastopana, zato jih je težje obravnavati kot posamezne faktorje. Za primerjavo smo vzeli turizem, ki je v času raziskave bil v razcvetu in je bil primerljiv, v večini držav Evropske unije pa predstavljal pomembno gospodarsko dejavnost, zato je bil idealno izhodišče za primerjavo zbranih podatkov. Po mnenju strokovnjakinje Colarič-Jakše (2017), je bila turistična dejavnost pomembna in primerljiva, saj se je širila na območje, kjer turizem ni bil turistična tradicija. Za primerjavo in prepoznavnost smo povzeli splošno definicijo o turizmu, pod katero smo razumeli načrtovanje potovanj za ljudi zaradi razvedrila, oddiha, zabave, okrevanja, izboljšanje duha ter njegove spremljajoče dejavnosti, ki vse to popestri. Katere vrste izobrazbe rabi to področje, je lahko odgovoriti, saj že same aktivnosti povedo. Tudi po Zeleniki (2008), ki razmišlja kot profesor logistike, ekonomije, turizma in širše, ki je turizem razložil kot splet pojavov in medčloveških odnosov, povezanih z aktivnostjo oseb, ki potujejo in bivajo v krajih zunaj svojega domicilnega (stalnega) prebivališča za določen čas oz. kot to predvidevajo pravne norme, neprekinjeno do največ enega leta, zaradi preživljanja prostega časa, zabave, oddiha pa tudi zaradi poslovnih zadev (sl.wikipedia.org/wiki/Turizem), dejavnost potrebuje vrsto različnih poklicev in znanj, da uspešno pokrivajo področja. Prepoznali smo, da se turizem razvija v krajih, kjer je dobro razvita splošna gospodarska dejavnost, industrija, infrastruktura, kapacitete, trgovine, kjer so vzpostavljeni ustrezni pogoji za življenje in dejavnosti, ki dajejo pogoje za ponudbo teh dobrin tudi drugim, ki si želijo ogleda, doživetij, okušanj in postrežbe. Po tej definiciji za potrebe iskanja intelektualnega kapitala za potrebe ugotavljanja klimatskih sprememb smo povzeli severnoprimosko regijo Slovenije. Ugotovili smo, da ima regija vse pogoje za razvoj različnih dejavnosti, njena lega in umeščenost v prostoru pa nudita idealne pogoje za spremljanje podnebnih sprememb. Vsi ti parametri in ugotovljena dejstva izkazujejo potrebo po pridobivanju ustrezne izobrazbe in ustvarjanju intelektualnega kapitala, ki bo omogočil delovanje kakršne koli dejavnosti, po danem vzorcu pa bi lahko na področju spremljanja podnebnih sprememb prepoznali poklice in stopnjo izobrazbe, ki naj bi bila ustrezna potrebam in zahtevam dejavnosti.

Če smiselno govorimo o uporabi in upravljanju intelektualnega kapitala, se moramo opreti na intelektualno, materialno in upravljaljsko podporo. Ali lahko govorimo o menedžmentu izobraževalnih sistemov, je odvisno od števila pridobljenih podatkov, učinkovitih deležnikov in interesa naročnika. Že sama definicija (Beganović, 2016) upravljanja v organizacijah, korporacijah, velikih ali malih podjetjih pa tudi upravljanje posameznika, ki se ukvarja z gospodarsko dejavnostjo nam pove, da med različnimi dejavnostmi, lastniki in izvajalci gospodarske ali negospodarske dejavnosti obstaja trdna vez in prepletenost različnih pravnih, ekonomskih, organizacijskih, izobraževalnih, inovacijskih in drugih sistemov, ki lahko predstavljajo splet aktivnosti menedžmenta. Po naših ugotovitvah je temeljna vloga intelektualnega kapitala v menedžmentu in njegovi transformaciji človeškega kapitala skozi gospodarsko proizvodnjo, ponudbo in povpraševanje po proizvodih ali storitvah. Če izobrazbo ali intelektualni kapital merimo ali analiziramo skozi kapitalne poglede organizacije, podjetja ali širše, pa pridemo zopet od Zelenike in Beganoviča, ki pojasnita, da je gospodarska dejavnost navadno organizirana tako, da je strukturalni intelektualni kapital v njeni lasti. Kako in zakaj nam pojasnita, da so organizacije, korporacije, velikega ali malega podjetja, posamezniki lastniki tistega intelektualnega kapitala, ki je zaposlen pori njih in lahko s tem intelektualnim kapitalom upravljajo, kot individualnim znanjem ter ga zato lahko prodajajo ali kupijo, prisvojijo ali odsvojijo, prenašajo ali prodajo, pri čemer je treba spoštovati, da je človeški intelektualni kapital last posameznika. Če pogledamo njihovo notranje razmerja skozi pravno lupo pa ugotovimo, da so človeška razmerja praviloma pravno urejena skozi notranje akte organizacije, zato je upravljanje človeškega intelektualnega v organizaciji mogoče preko sklenjene pogodbe o zaposlitvi, podjemne pogodbe, avtorske pogodbe in drugo (Jankovič, Murtič, 2019), kjer človek v istem interesu z istimi cilji, kot jih ima podjetje, organizacija, gospodarska družba ipd., svoje znanje in intelektualni kapital potrebuje in uporablja za izboljšanje proizvoda, rast in razvoj dejavnosti in obvladovanje trga. Spoznali smo, da lahko po enakem vzorcu organizacije ali njihove dejavnosti v regiji Severne primorske upravlja intelektualni kapital posameznika, ki svoje znanje združuje v korist različnih organizacij v regiji.

### *Razprava o prednosti in produktivnosti izobrazbe*

V razmišljanju o prednostih ali produktivnosti izobrazbe ali intelektualnem kapitalu v regiji moramo pojasniti, da se izobraženost ali intelektualni kapital kaže v vrsti in obsegu ponudbe izobrazbe ali intelektualnega kapitala, kar je mogoče videti skozi različne statistične podatke. Če hočemo vrednotiti ta intelektualni kapital, ga moramo primerjati skozi ustvarjanje proizvodov ali storitev v industriji, gospodarstvu, družbenih dejavnostih in širše, po vrst in oblik proizvoda, širini in obsegu trga, ponudbi in povpraševanju na koledarski ravni. Gospodarski podatki za Slovenijo kažejo, da Severna Primorska velja za bolj razvito regijo v državi glede na število zaposlenih, glede na vrsto industrijske proizvodnje in glede na zastopanost proizvoda regije na slovenskem, evropskem in širšem trgu. Skozi te predpostavke smo iskali produktivni izobrazbeni ali intelektualni kapital, ki se kaže v ponudbi gospodarstva, industriji, podjetništvu in na številnih drugih področjih, ki pokrivajo zdravstvo, kulturo etno-gastronomijo, naravno in kulturno dediščino, različna doživetja na rekah, športno-rekreacijski danosti in širše. Če bi iskali podatke za primerjavo, bi zopet bilo smiselno uporabiti področje turizma, ki je v regiji zelo razvit, kajti že iz vrste in količine proizvodov prisotnih na širokem trgu je mogoče sklepati, da v turistični panogi v Severni Primorski sodeluje močan človeški intelektualni, strukturalni in industrijski intelektualni kapital, ki omogoča raziskave, ustvarja nove potrebe, proizvaja nove proizvode in odpirajo novi trg proizvodnje, ki potrebuje človeški, strukturalni in industrijski vodeni intelektualni kapital. Iz tega lahko sklepamo, da je znanost temeljni dejavnik intelektualnega kapitala v vseh dejavnostih, kar lahko razumemo, da brez znanosti ni ne človeškega ne strukturalnega ne potrošniškega intelektualnega kapitala, ne v gospodarstvu, ne v industriji in ne drugje. Brez znanja, sporazumevanja, raziskav, analiz in znanstvenih zakonitosti ni mogoče pridobivati intelektualnega kapitala ni mogoče

upravljati z njim, ni mogoč gospodarski razvoj in ni mogoč razvoj družbe in človeštva na sploh. Produktivni intelektualni kapital v družbi temelji na interdisciplinarni in multidisciplinarni znanosti, ki širi obzorja, omogoča razvoj in bogati intelektualni kapital. To je bistveni element, ki ga je skozi raziskavo iskal naročnik raziskave in mu predstavlja izhodišče za pregled izobrazbene strukture, ki bo eklatantni element v iskanju ustreznega intelektualnega kapitala v bodoči dejavnosti spremljanja klimatskih sprememb.

### *Razprava o razvojnih možnosti izobrazbene strukture*

Zanimajo nas razvojne možnosti izobrazbene strukture, načrtovanje izobrazbe po vrsti in stopnji. Vse to je odvisno od številnih dejavnikov, ki so prisotni ali ki delujejo v sami regiji. Če smo za primerjavo naši raziskavi vzeli turizem, smo v navedenih aktivnosti v turistični dejavnosti in v letnem bilančnem stanju dobili podlago za oceno in načrtovanje aktivnosti posamezne turistične dejavnosti, turistične zveze in njihovih lastnikov. Ugotovimo, da na razvoj vpliva število obiskov na turističnem prostoru in število prodanih produktov ali proizvodov, kar predstavlja podatke, ki turističnim organizacijam kot indikator turizma daje impute za poklicno usmerjenost, oblike potrebnega kadra po stroki, stopnji izobrazbe oz. daje podatke za razvoj tiste turistične dejavnosti, ki v naprej pove, da bo imela svojo podlago. Gre za podatke, ki so istočasno indikatorji za pripravo poslovnih načrtov na gospodarskem področju za prihodnje leto ali za določeno obdobje. Primerjava je ustrezna, saj bi za področje ugotavljanja in spreminjanja klimatskih razmer v regiji ali mnogo širše, lahko uporabili enak sistem. Pri tem je treba upoštevati še sodobni tehnološki napredek, globalizacijo svetovnega trga, digitalizacija sveta, sodobni razvoj vseh oblik infrastrukture, hitro gibanje ali migracije prebivalstva sveta, vse večje zahteve potrošnikov in mnogo širše dejavnike, ki močno vplivajo na načrtovanje, razvoj in financiranje številnih dejavnosti. Gre za ugotovitev, ki nam pojasni, da je intelektualni kapital, tako človeški kot strukturalni in potrošniški, osnova za načrtovanje in financiranje gospodarske ali druge dejavnosti (Sullivan, 1998), istočasno pa pove, da potrebno sprotno vlaganje v izobraževanje kadra oz. v intelektualni kapital. Skozi slovenski izobraževalni sistem ugotavljamo, da je sicer naravnano na razvoj potrebnih kadrov v gospodarstvu, industriji, turizmu in širše, vendar gre za splošno ali specifično izobraževanje, ki sicer ponudi teoretično in formalno zgrajeno in intelektualno usposobljeno osebo, vprašanje pa je, ali te oblike izobraževanja ustrezajo vsem potrebam gospodarstva, industrije, turizma, šolstva itd., zato je potrebno nadaljnje izobraževanje, izpopolnjevanje, licenciranje in drugo, kar ustvarja intelektualni kapital. To so izkazi, ki zahtevajo od organizacij, da določen del svojih sredstev namenjajo načrtovanju in financiranju internega izobraževanja in usposabljanja znotraj stroke oz. za lastne potrebe. Vsakršno vlaganje v izobrazbo in intelektualni kapital povečuje možnosti za izboljšanje ponudbe, storitev ali dejavnosti. Na primerjalni gospodarski veji smo ponazorili potrebo po izobraževanju in ustvarjanju intelektualnega kapitala. Ker je naročnik imel lastne interese, ki so temeljili na ugotavljanju oblike in stopnje izobrazbe ter na številu izobraženih oseb, skozi katere je ugotavljal stopnjo intelektualnega kapitala, ki bi ga lahko uporabil v svoji dejavnosti, smo bili vezani na njegove usmeritve in kriterije za ocenjevanje obstoječega stanja. Treba je tudi opozoriti, da gre za razvojno dokaj bogato območje Slovenije, ki je primerno za bivanje in gospodarski razvoj in obenem gre za območje ali regijo, ki je zaradi podnebnih sprememb zanimivo za umeščanje dejavnosti, kakršna je spremljanje klimatskih sprememb. Nemogoče pa je konkretizirati in na podlagi ugotovljenih dejstev kar določiti obliko ali stopnjo izobrazbe oz. intelektualnega kapitala, ki bi za naročnika kar bil primeren. Razvojne možnosti so velike, spremembe in spreminjanje je prisotno, zato je v prihodnje pričakovati tudi nove oblike izobraževanja in usposabljanja.

### *Zaključek ali sklepna misel*

V zvezi s področjem turizma bi pojasnili, da predstavlja enega največjih ekonomskih sektorjev na svetu, njegov pomen pa še narašča, kar je posledica številnih dejavnikov, od preobrazbe industrije v storitvene dejavnosti do rasti srednjega razreda, ki vodi tudi v spremembo navad uporabnikov, oblike produktov ali proizvodov na področju, navade potovanj in podobno. Ali je tako tudi na drugih področjih, ne moremo trditi, saj teh podatkov nismo zbirali. Bili smo zavezani k iskanju podatkov, kakršne je želel naročnik. Kadar pa govorimo o vplivu novih predpisov in tehnologij, ki lahko vplivajo na spremembe preferenc ponudnikov ali povpraševalcev ali nekega konkretnega interesa, moramo vedno iskati možnosti za pridobivanje novih kompetenc, čim bolj kakovostno načrtovanje, merjenje in spremljanje podatkov na določenem področju. Razvoj gospodarstva, industrije in drugih dejavnosti ali razvoj turizma po turističnih prostorih in državah je primerjalno različen, kar je treba upoštevati pri doseganju zastavljenih ciljev. To vodi k uspešni rasti in razvoja gospodarskega ali drugega področja (Colarič-Jakše, 2015).

Ugotovili smo, da izobrazbena struktura ali intelektualni kapital v Severno Primorski regiji predstavlja tisti prepoznavni del prostora, ljudi in proizvodov, ki so zanimivi za uporabnike. V njem prepoznamo osnovo gospodarskega razvoja, v katerega v prvo vrsto postavljamo človeka, njegovo znanje, sposobnosti, hotenje, veščine, izobrazbo in mnogo drugih dejavnikov. Seveda pri naši pojasnitvi govorimo o neotipljivem kapitalu, shranjenem v človeku oz. posamezniku, ki je sicer pravno formalno urejen skozi pridobljeno diplomu, spričevalo, potrdilo, listino ali licenco, in ki ga človek oz. posameznik na podlagi pravno urejenega razmerja (pogodba o zaposlitvi, podjema pogodba, avtorska pogodba ali drugo pravno formalno razmerje). Kadar gre za oblike združenja, lahko govorimo o obliki razpolaganja z izobrazbo oz. intelektualno strukturo, ki je koristna organizaciji in upravljavskim sistemom, ki z njim obvladujejo področja in dejavnost, katero razvijajo ali ustvarjajo ponudbe in produkte.

Kot so v povezavi z izobrazbo in intelektualnim kapitalom razpravljali Stevart (1997), Klein (1994), Sullivan (1998), Zelenika (2005), je mogoče izobrazbo oz. intelektualni kapital (popolnoma enak termin je mogoče koristiti za logistiko, robotiko ali za druge procese) v gospodarstvu, industriji, turizmu ali drugi dejavnosti opredeliti kot seštevek organizacijskih procesov, patentov, veščin, izkušenj posameznika, tehnologijo, informacije o dobaviteljih in odjemalcih, individualno akumulacijo znanja in know-how, ki kot intelektualni kapital predstavljajo znanje, za gospodarstvo, industrijo, javno dobro in mnoge druge organizacije. Lahko bi rekli, da je krona vsemu uspešen menedžment (Mulej, 2013), ki omogoča med organizacijsko usklajevanje, povezovanje in iskanje rešitev, kar posledično omogoči vse druge procese, ki dajo končni rezultat uporabe intelektualnega kapitala.

Zaključimo lahko, da je izobrazba ali intelektualni kapital v gospodarstvu, industriji in širše v Severno Primorski regiji usmerjen v razvoj gospodarstva, industrije, malega obrtništva, infrastrukture, trga in drugih dejavnosti, ki so potrebne za delovanje in funkcioniranje regije. Gre za oblike in stopnje izobraževanja, ki ga mora regija, gospodarstvo, industrija, lokalna skupnost in država podpirati in vanj vlagati čim več sredstev, ki bodo omogočila nadaljnji razvoj. Z našo raziskavo smo potrdili tezo, da »Za proučevanje klimatskih sprememb in vpliva na okolje potrebni izobraženi in sposobni ljudje.«

## Viri:

1. Beganović, I. A. (2016). *Inovativnost strategijska orijentacija malih poduzeća*. Novi Sad: Europromet.
2. Colarič-Jakše, L.-M. (2017). *Sodelovalno mreženje in izraba inovacijskega potenciala v turističnem prostoru*. Novo mesto: Fakulteta za organizacijske študije.
3. Colarič-Jakše, L.-M. (2015). *Vpliv dejavnikov socialnega kapitala na inovacije v turistični dejavnosti*. [Doktorska disertacija, Fakulteta za organizacijske študije v Novem mestu].
4. Gričar, J. (2009). Izrabljanje informacijske tehnologije za inovativno medorganizacijsko povezovanje. V B. Bukovec, U. Pinterič, A. Pandiloska (ur.) *Uveljavljanje univerzalne odličnosti kot odgovor na izzive sedanjosti in prihodnosti/21. mednarodni forum odličnosti in mojstrstva in Konferenca zmagovalcev, 21. in 22. maj 2009, na Otočcu* (str. 123–136). Novo mesto: Fakulteta za organizacijske študije.
5. Hoppe, G. (2012). Before Nature takes the final Bill. *CR Navigator*, 43–51.
6. Lauc, A. (2000). *Metodologija društvenih znanosti*. Osijek: Sveučilište J. J. Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet.
7. Mulej, M. et al. (2000). *Dialektična in druge mehkosistemske teorije: podlage za celovitost in uspeh managementa*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
8. Mulej, M. et al. (2013). *Dialectical Systems Thinking and the Law of Requisite Holism Concerning Innovation*. Litchfield Park: Emergent Publications.
9. Murtič, S. (2012). *Sodobna paradigma medorganizacijskega obvladovanja logističnih procesov*. [Doktorska disertacija, Fakulteta za uporabne družbene študije Nova Gorica].
10. Murtič, S., Murgelj, J., Vidiček, M. (2009). *Osnove prava v logistiki: učbenik*. Nova Gorica: Littera Picta.
11. Murtič, S., Jankovič, P. (2018). *Osnove gospodarskega prava: učbenik za študente visokih in univerzitetnih programov*. Rogaška Slatina: Alerma, Visoka šola za regionalni menedžment.
12. Stewart, T. A. (1997). *Intellectual Capital: The new Wealth of organizations*. London, Naperville (Ill.): N. Brealey.
13. Sullivan, P. H. (1998). *Profiting from Intellectual Capital – Extracting Value from Innovation*. New York: Wiley & Sons.
14. Štrukelj, T. (2015). *Dialektični sistem vidikov za inoviranje upravljanja in vodenja tranzicijskega podjetja*. [Doktorska disertacija, Univerza v Mariboru, Ekonomsko-poslovna fakulteta].
15. Zelenika, R. (2005). *Logistički sustavi*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet.
16. Zelenika, R. (2008). *Logistički sustavi*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet.

## DRŽAVNA SKRB ZA RAZVOJ MOBILNOSTI

*Andrej Raspor, Sašo Murtič, Ingrid Franko Uhernik*

### *Uvod*

Mobilnost, oblike mobilnosti, oblike infrastrukture, oblike organizacije in trajnostnega razvoja mobilnosti, so skrb države in njenih lokalnih skupnosti. Z znanstvenega in strokovnega pogleda je treba trajnostni razvoj mobilnosti razumeti kot potrebo po oskrbi in razvoju družbe, skozi katere zadovoljujemo trenutne družbene potrebe, ne da bi pri tem povzročili nepotrebne škode naravi in prihodnjim generacijam oz. našim zanamcem (Our Common Future, Oxford University Press 1987, str. 43). Definicijo razumemo kot skrb za gibanje, za mobilnost za razvoj, za zadovoljevanje trenutnih potreb, za iskanje možnosti za rabo in vključevanja različnih dobrin, ne da bi pri tem puščali nepotrebne posledice v prostoru. Pogled v preteklost in nastajanje Slovenije kot države, nam pove, da sta mobilnost in trajnostni razvoj, nekako sočasno prodirala v naš prostor predvsem zaradi splošnega dejstva, da je slovensko ljudstvo skozi zgodovino lastnega razvoja bilo dolgo pod vplivom tujcev ter trpelo tujo nadvlado, tujo moč in tuje interese. Zaradi je sicer bilo deležno različnih kultur, običajev, jezikov, gospodarskih, političnih in mnogih drugih vplivov, ki so na ljudstvo in posebej na slovenskem ozemlju dolgoročno pustili različne posledice. Po eni strani tako ljudstvo kot državo to bogati, po drugi strani pa ljudstvo in država nista imela možnosti dolgotrajnega razvoja. Z vidika trajnostnega razvoja lahko rečemo, da je zgodovinski razvoj pustil tudi pozitivne posledice, zagotovo je tudi veliko različnih argumentov, zaradi katerih je te vplive mogoče presoјati kot negativne (infrastruktura). Gre za prelomne in razvojne čase, katere bi lahko primerjali med seboj. Ugotovili bi, da je slovensko ljudstvo skozi svoj gospodarski razvoj in v svojem razvojnem času in prostoru imelo zelo turbolentno zgodovino. Pomešana je bila z vojnami, okupacijami, različnimi verskimi, političnimi in drugimi vplivi. Navkljub vsemu je vedno ohranjalo svojo obstoj, geografski položaj v kraju in prostoru ter ohranjalo obliko in možnosti lastnega gospodarskega in obrtnega razvoja, ki je značilno za lastno slovensko identiteto. V naši raziskavi so lahko definicije ali sodbe o razvoju države, razvoju mobilnosti, razvoju infrastrukture sicer različne in prepuščene posameznemu razlagalcu, posameznemu interpretatorju, vendar je treba na koncu le poudariti, da je slovensko ljudstvo skozi različna razvojna obdobja, pokazalo določeno vztrajnost, vzpon, hotenje po lastni državi, lastnemu razvoju, lastni identiteti in nenazadnje po lastni mobilnosti in trajnostnemu razvoju.

V praksi lahko vidimo, da mnoga evropska ljudstva, velike evropske države, bogate korporacije in drugi subjekti slovensko ljudstvo in Slovenijo obravnavajo kot manj pomemben faktor, predvsem zaradi njene ozemeljske majhnosti in števila prebivalcev. Slovenija vseeno ima pomembno vlogo, vsaj kadar gre za enakopravno odločanje v organih Evropske unije, kadar gre za gospodarske povezave, infrastrukturo, mobilnost, enotnost ekološkega gibanja, mobilnosti, trajnostnega razvoja in mnogo širše. Iz tega izhaja, da Slovenija ni majhen, temveč pomemben element, pomemben faktor v družbenem dogajanju skupne Evropske unije, njena krajevna in geografska umeščenost pa ji daje še večji pomen, kajti čez ozemlje Slovenije se križajo mnoge cestne, železniške, zračne in tudi pomorske poti, ki so velikega pomena za mobilnost Slovenije in celotne Evrope (beri Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije) (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2). Te poti vplivajo na razvoj Slovenije in hkrati zahtevajo skrb vseh državnih organov, organov lokalne skupnosti in ljudstva za varno in smotrno rabo prostora, skrb za primerno mobilnost, gibanje in ohranjanje dobrin za prihodnje rodove.

Globalizacijski tokovi, globalizacija industrije in globalizacija svetovnega trga so vplivali na povezovanje slovenskih majhnih in večjih gospodarskih družb v svetovne organizacije, v svetovne industrijske in trgovske korporacije, kar je bilo določeno gospodarsko izhodišče Sloveniji, da se je s svojimi gospodarskimi zmožnostmi povezala in vključila v razvojne tokove znotraj Evropske unije (o globalizaciji beri Stigliz, 2002 in Damijan, 2001). Danes ocenjujemo, da je to bila pravilna pot gospodarskega, mobilnega, infrastrukturnega in trajnostnega razvoja, prava pot med organizacijskega povezovanja in gospodarskega uspeha (Murtič in Jankovič, 2019). Teorije o tem dajejo različne izsledke, vendar je treba vedeti, da je Slovenija z osamosvojitvijo dobila možnost samostojnega odločanja, ne samo na političnem, temveč tudi gospodarsko tržnem področju, kar je v veliki meri izkoristila ter tako postala del industrije in trga bogatih držav Evrope in sveta. Teorija sicer postavlja vprašanje, ali je uspeh in uspešen preboj Slovenije, slovenskega gospodarstva in slovenske industrije, glede na trenutno rast BDP, mogoče pripisati slovenski politiki, gospodarstvu, ali pa je to posledica nekaterih gospodarskih in političnih vezi, ki so zgodovinsko nastajale že prej.

### *Raziskovalno področje*

Raziskovalno področje vidimo skozi iskanje ustreznih parametrov, ki nas napotujejo na skrb države in lokalnih skupnosti za mobilnost v državi. Da bi dobili boljši vpogled v razvojne smernice mobilnosti, infrastrukture in trajnostnega razvoja v področju mobilnosti, predvsem pa skrbi države za mobilnost, smo pogledali razvojne možnosti, katerih pregled pokaže, da je delovanje Slovenije znotraj mednarodnih integracijah, predvsem v NATO, Evropski uniji, monetarni in varnostni politiki odprlo možnosti sodelovanja v močnih mednarodnih organizacijah, ki ji omogočajo nemoten pretok kapitala, pretok delovne sile, razvoj gospodarstva, varnost, enotno denarno valuto in

vrsto drugih ugodnosti, ki jih sicer ne bi bila deležna. Torej je Slovenija v evropskem in v svetovnem prostoru dosegla nekaj uspehov, kar je mogoče pripisati določenim fizičnim in pravnim osebam, ki s svojim uspešnim delom, nastopom ali vplivom predstavljajo Slovenijo. Vendar je težko povedati ali je mogoče uspešen preboj v mednarodne organizacije v mednarodni gospodarski prostor pripisati slovenski politiki, slovenskemu gospodarstvu ali pa so temu prispevali športniki in drugi subjekti, ki so s svojim uspehom omogočili večjo prepoznavnost Slovenije. Slovenija je sicer s svojo geografsko lego, geografskim položajem, po reliefu in umeščenosti v prostor kar ključen faktor v razvoju in delovanju Evrope, čeprav ni mogoče govoriti o mobilnosti ali o infrastrukturnih povezavah, ki bi za Evropo predstavljali nek hrbtenični sistem mobilnosti, gibanja ljudi, transportu tovora ali kapitala.

Skica 1: Panevropski koridor X, ki povezuje Slovenijo z Evropskimi državami



Vir: [https://hr.wikipedia.org/wiki/Panevropski\\_prometni\\_koridor\\_X](https://hr.wikipedia.org/wiki/Panevropski_prometni_koridor_X) (internet, 2018)

Če za prepoznavno raziskovalnega področja mobilnosti vzamemo infrastrukturo, gospodarske in proizvodne potenciale, pridemo do spoznanja, da gre za pomembne vrednostne premike v sodobni globalizirani Evropi, predvsem pa se kaže podoba odličnosti in

prizadevanja ali skrbi države za razvoj mobilnost (Tomšič, 2009). Slovenija je za potrebe povezovanja, za potrebe mobilnosti, v sklopu evropske mobilnosti z železniško in cestno infrastrukturo povezala številna mesta in države, ki našo infrastrukturo uporabljajo kot sestavni dela hrbtencičnega mobilnega sistema Evrope. Obenem je vzpostavila pogoje za nastajanje gospodarskih, podjetniških, proizvodnih, med organizacijskih povezav, ki omogočajo skladno menjavo blaga, kapitala, storitev, delovne sile, intelektualnega kapitala in mnogo širše. V skupnem delovanju in med organizacijskem povezovanju se učinkovito izrabljajo informacijske tehnologije, kar pospešuje mobilnost in obenem državi in njeni lokalni skupnosti daje signale za ustrezno skrb v nadaljnjem razvoju mobilnosti (Gričar, 2009). Tudi znani hrvaški znanstvenik in teoretik Zelenik (2010) v svoji teoriji ekonomika prometne industrije opisuje možne in pravilne poti za mobilnosti skozi gospodarska gibanja in medsebojne povezave različnih držav, kar je prepoznati v sistemu razvoja Slovenije.

Slovenija je v svojem osamosvojitvenem obdobju naredila ogromen korak v razvoju mobilnosti in je izgradila avtocestni kri, ki neposredno povezuje Slovenijo od pristanišča Luke Koper na vzhod do Madžarske, Ukrajine, Rusije in širše ter od Jesenic do Bregane, v smeri Hrvaške, Srbije, Bolgarije Turčije in je na ta način Slovenijo povezala z razvito zahodno Evropo, kakor z zemljami tretjega sveta, v čemer se vidi njena skrb za mobilnost.

Ob upoštevanju, da je Slovenija v tem obdobju prenovila ali še prenavlja obstoječe železniško progo, ki je še bolj sestavni dela hrbtencičnega omrežja Evrope, smo se nekako s koridorjem V. in X. povezali in omogočili mobilnost ljudi, tovora, kapitala, gospodarstva, industrije, trga, proizvodov in storitev na vse strani. Ravno v tem se kaže skrb države za mobilnost, ki z javno infrastrukturo vzpostavlja pogoje za nemoteno gibanje, razvoj in povezovanje s svetom. Ta prizadevanja se nadaljujejo z umeščanjem drugega tira od Divače do Kopra in z umeščanjem avtoceste tretje razvojne osi med Slovenj Gradcem in Vinico na južnem delu Slovenije.

### *Hipoteza*

Za pravilno odločitev pri iskanju parametrov ali merljivih podatkov, ki bi nas usmerili v prepoznavanje posameznih smernic skrbi države za mobilnost njenega prebivalstva, gospodarstva, industrije, podjetij in različnih organizacij, smo najprej proučili gospodarsko in splošno stanje v državi. Na to najbolj vplivajo oblike informiranja in seznanja ljudi, pri čemer zaznavamo, da slovenski mediji pogosto stanje v gospodarstvu povzamejo iz različnih statistično neobdelanih in strokovno nepreverjenih informacij, včasih v javnost pridejo tudi podatki, ki v državi povzročajo zmedo, zunanjemu opazovalcu pa dajejo namig, da je čas za nastop na slovenskem trgu za prodor in prevzemanje gospodarskega ali tržnega področja, za prevzemanje infrastrukture in podobno. Kljub temu pa država v cilju razvoja mobilnosti izvaja projekte, ki so evropskega ali celo mednarodnega pomena, kar jo sicer zavezuje k podrejanju predpisom, ki niso ugodni, vendar so obvezujoči. V sklopu razvoja mobilnosti in skrbi države za mobilnost je država pogosto transfer sredstev za izvedbo mednarodnih projektov, s čemer vpliva na mednarodne projekte in uravnava gospodarsko stanje, poskuša izboljšati zaposlenost, izboljšati standard, izboljšati mobilnost. Ta ugotovitev nas je vodila k postavitvi hipoteze »Država s svojimi projekti skrbi za mobilnost in trajnostni razvoj«. Želeli smo skozi pregled informacij in posameznih projektih v področju infrastrukture, prepoznati dejavnike, ki izkazujejo skrb države za mobilnost. Žal smo prišli do podatkov, ki nam dajo informiranje o projektih, ki so bili napačno izvedeni, ali za katere je treba vračati denar ali celo plačevati predpisane kazni, kar je vprašljivo, če smo želeli priti do podatkov o neposredni skrbi države za mobilnost. Glede na čas po krizi, ko naj bi se gospodarsko stanje izboljševalo v vseh državah Evropske unije in Evrope pa je s strokovnega, še manj z znanstvenega pogleda nemogoče oceniti, kaj se v resnici v državi dogaja. Občutek je, da mediji s svojimi nekonstruktivnimi in nepremišljenimi informacijami, z nepravilnim obveščanjem ljudi in poročanjem namensko izkrivljajo informacije, kar posledično podaljšuje razvoj, mobilnost, povzroča novo gospodarsko krizo, širi nezaupanje ter dvome o kredibilnosti države, kar je opisoval tudi Mencinger (2009) v svojem orisu razvojnih trendov po krizi ali med krizami v družbi.

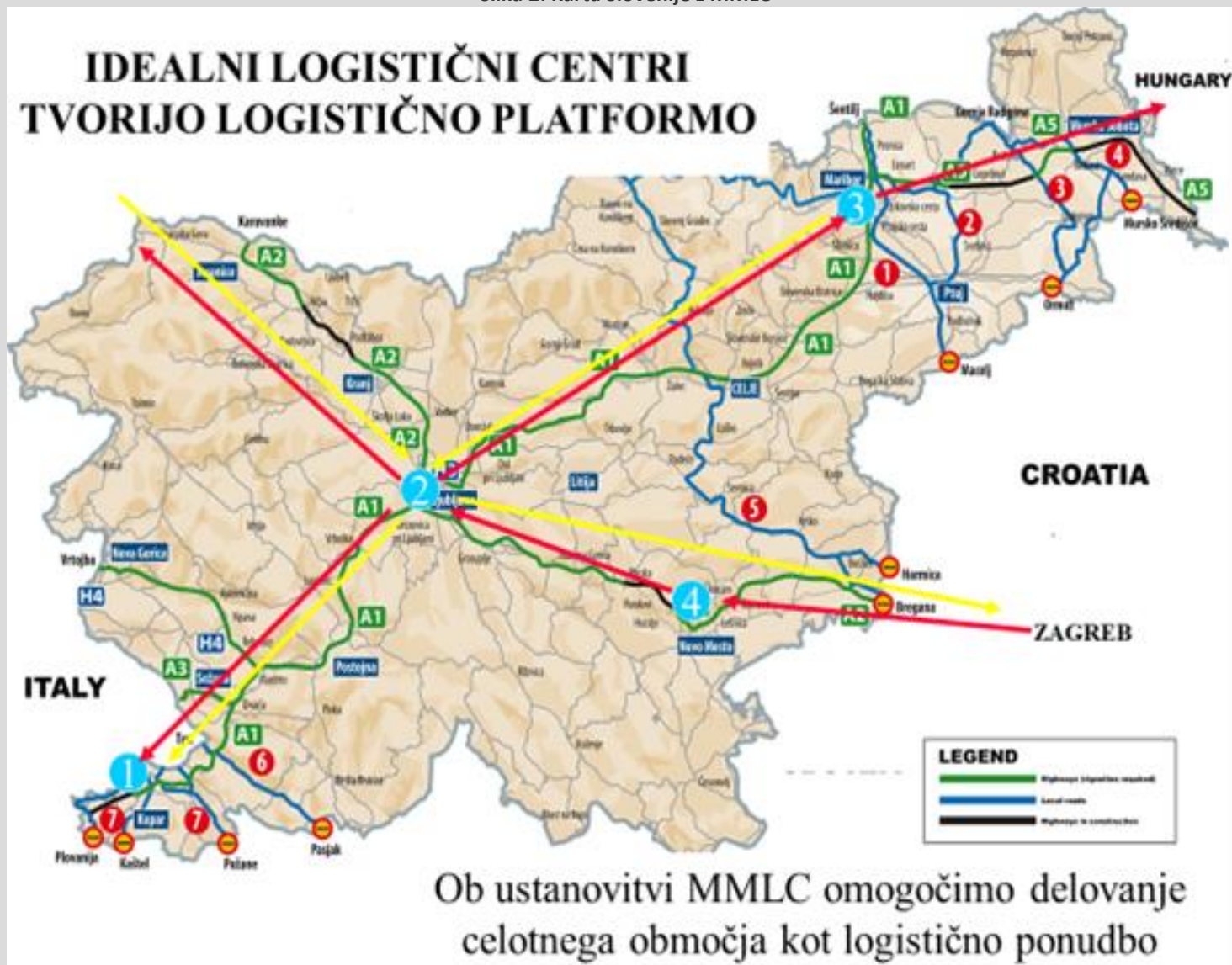
### *Izhodišča raziskave*

Zbrani podatki kažejo, da je država s svojim delovanjem in skrbjo za mobilnost in trajnostni razvoj mobilnosti omogočila slovenskemu gospodarstvu preboj na evropske in mednarodne trge. Hkrati je z infrastrukturnimi koridorji omogočila tranzit skozi Slovenijo, kar je poleg industrije omogočilo še trženje storitvenih dejavnosti. Značilna je predvsem velika povezava na industrijo motornih vozil, lesno industrijo, kemično industrijo, farmacijo in še nekatere druge gospodarske veje, kar je sicer mogoče pripisati predvsem, že prejšnjem dolgoletnemu sodelovanju slovenskih podjetij ter kakovosti slovenskih izdelkov kar slovenska podjetja ohranja na trgu. Govorimo o rasti bruto družbenega produkta (v nadaljevanju: BDP), ki jo predstavlja slovenski statistični urad (UMAR) in je spodbudna. Nekaj let nazaj je veljalo splošno mnenje, da Slovenija tujim prevoznikom, tujim investitorjem nudi slabe infrastrukturne pogoje, da nima razvite železnice, nima ustreznih cest, nima ustreznih logističnih zmogljivosti, zaradi česar nas prehitevajo sosednje države. Zaradi teh neustreznih pogojev naj bi se tuje gospodarske družbe umikale s prostora Slovenije. Tudi nekatere uspešne slovenske gospodarske družbe naj bi zapustile slovenski prostor (primer so dali Pipistrel, se je delno preselil v Italijo). Slovenija sicer zamuja z umeščanjem drugega tira med Divačo in Koprom, zaradi česar veliki mednarodni dobavitelji, uporabniki Luke Koper zapuščajo naš prostor in se povezujejo z Italijo ali Hrvaško. Številni podatki, številne mednarodne konference, globalizacija proizvodnje, globalizacija trga (Stiglitz, 2002), povezovanje držav in kontinentov, iskanje cenejše delovne sile za proizvodnjo, razvoj sodobne tehnike in tehnologije, sodobno obvladovanje logističnih



procesov, pravno urejanje razmerij in mnogo tega kaže na ponovno potrebo po razvoju železnice, predvsem po njenem posodabljanju in vključevanju v transport. Evropa in evropski trg potrebuje hitre dostope do pristanišč na rekah in morjih, kar je vodilo mnogim državam ob morju, da svoje transportne potenciale in razvoj infrastrukture usmerijo k pristanišču, da povečajo kapacitete pristanišč, da vzpostavijo ustrezne multimodalne logistične centre (v nadaljevanju: MMLC), gradijo avtoceste, železnice in razvijajo zmogljivosti zračnega prometa. Slovenski odziv je, vsaj po ugotovitvah s katerimi razpolagamo, prepočasen, ne transparenten, kar je povezano z mednarodno menjavo, varnostnimi ukrepi. Kvotami in podobno.

Slika 2: Karta Slovenije z MMLC



Vir: priredili avtorji po splošni karti Slovenije (MZI, 2018)

Kljub prepoznavnemu prizadevanju Slovenije za mobilnost in trajnostni razvoj je treba omeniti, da je Slovenija zamudila s postavljanjem MMLC, kar so izkoristili v Italiji in so na meji pri obeh Goricah zgradili veliki MMLC. Enako je storila Avstrija v kraju Gradcu in Hrvaška pri Zagrebu. V teh prizadevanjih je sicer vidno, da so 2009 na Ministrstvu za promet razvili idejo o Sloveniji kot logistični platformi. Država je javnosti dala veliko podatkov o državnih naložbah v prometno infrastrukturo, čemur so pričale številne konference v Mariboru, Ljubljani in Portorožu. Na vseh srečanjih je bil dan poudarek na razvoju mobilnosti, povezanosti MMLC z avtocesto in železnico. Delegacije iz Šanghaja, Hong Konga, Malezije, Kitajske in drugod so nudile sodelovanje. Vzpostavljene so bile številne povezave in obiski tujih držav, ki so omogočile prihod tujih investorjev. Predvideli so štiri MMLC, in sicer po vzoru Luke Koper še v Ljubljani, Mariboru in Novem mestu. Določitev MMLC je bila skrbno načrtovana in je temeljila na obstoječi infrastrukturi, ki omogoča pretok blaga, ljudi in kapitala. Po vzoru Luke Koper je bilo predvideno, da država z DPN načrtuje in umesti štiri MMLC, načrtuje njihovo infrastrukturo in povezave na avtocesto, železnico, letališča in morje. Država je v sklopu tega programa naredila nekaj korakov ter z DPN omogočila poglobljanje morja v pristanišču Luke Koper. Pripeljala je železnico v pristanišče in uredila priključke na obstoječo avtocesto. V navezavi z DPN je država

sprejela dokumentacijo za umeščanje drugega tira železnice med Divačo in Koprom, ki bi omogočil večji pretok kontejnerskega blaga po železnici. Žal je menjava oblasti projekt "Slovenija logistična platforma za osrednjo in jugovzhodno Evropo" popolnoma ustavila. Država je sicer nadaljevala z delnimi in skrčenimi projekti in je pripravila DPN za preusmeritev železniške proge iz smeri Kopra, skozi Vič, mimo pivovarne Union, v smeri Kranja in Jesenic ter pripravila dokumentacijo za priključitev avtoceste na ranžirno železniško postajo Ljubljana Zalog. Pripravljen je projekt umeščanja tretje razvojne osi in tunela Karavanke. Projekti so bili potrjeni, dokumentacija pripravljena, sredstva v proračunu naj bi bila zagotovljena. Projekt MMLC Ljubljana naj bi zajemal celotno Ljubljano, ki je povezana z avtocestnim obročem, železnico in letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana. Ljubljana že sedaj funkcionira kot velika logistična platforma in kot državno središče, v katerem delujejo velike trgovske korporacije, ki oskrbujejo prebivalstvo, ljubljansko industrijo in druge veje gospodarstva in družbe (Logožar, 2002).

Slika 3: Organizacija MMLC, mobilnost v Novem mestu



Vir: Priredili avtorji po splošni karti MONM; učno gradivo pri predmetu Logistika (2018)

Projekt MMLC Maribor je bil zanimiv kot tretji v nizu logistične platforme za osrednjo in jugovzhodno Evropo. V sklopu njega je letališče Edvarda Rusjana Maribor, območje logističnega centra Tezno in Center Maribora. Država je v sklopu tega MMLC zgradila nov in obnovila stari potniški terminal (terminal je bil obnovljen 2014), obnovila hangar in spremljajoče objekta (delo je bilo zaključeno 2015). V pripravi je DPN za letališče Edvarda Rusjana Maribor, v sklopu katerega je predviden večji logistični center, namenjen predvsem delovanju letališča in kargo podpori. Logistični center je umeščen v prostor med avtocesto, železnico in letališčem. Prostorski dokument je predvidel priključitev železnice do objekta terminala na letališču, in sicer dva tira, ki prihajata z železniške proge iz smeri Tezno in Cetra Maribora. DPN za letališče Edvarda Rusjana Maribor predvideva logistični center, ki bo v povezavi z logističnim centrom Tezno in Center Maribora tvoril enoten MMLC, ki se bo v nizu raztezal od reke Drave do letališča in bo omogočil nove investicije, gospodarsko rast ter zaposlitev večje števila ljudi. Četrty MMLC je predviden v Novem mestu, ki stoji na pol poti med Ljubljano in milijonskim mestom Zagrebom v Republiki Hrvaški. Novo mesto je že nekaj časa gospodarsko najbolj razvita občina v Sloveniji. Ima razvito avtocestno povezavo, sprejeti so tudi prostorski akti za umestitev avtocestnega obroča okoli mesta in tretja razvojna os, kot navezava na Belo Krajino (Mestna občina Novo mesto je OPN sprejela leta 2010). Skozi Novo mesto poteka druga najdaljša železniška proga, ki povezuje Ljubljano z Republiko Hrvaško in premore večjo ranžirno postajo v Bršljino in drugo v avli tovarne avtomobilov Revoz. Je strateško mesto, ki povezuje večji del Slovenije, ima povezave na vse strani in je gospodarsko razvito, zato je bilo premišljeno uvrščeno v projekt

Slovenija logistična platforma za osrednjo in jugovzhodno Evropo. Država je v sklopu razvoja avtocestnega križa z DPN pripravila dokumentacijo za obvoznico. Ima vse potenciale za razvoj sodobnega MMLC, v katerega lahko vključi avtocesto, železnico in letališče. Predvideni razvoj infrastrukture in umeščanje MMLC v prostor nedvomno sodijo v trajnostni razvoj, ki bo omogočil nadaljnjo oskrbo prebivalstva, razvoj gospodarskih dejavnosti in smotrno rabo dobrin. Z njim bo zagotovljena boljša prihodnost za nove generacije.

### *Metodologija raziskave*

S sodobno metodologijo smo iskali merljive podatke, ki bi nam skozi matematičen način ali skozi merljive grafe pokazali, kakšna je skrb države za mobilnost. Ker je naša naloga temeljila na logističnih prepoznavah mobilnosti in se nismo spuščali v merljive podatke, ki bi tabelarično ali kakovostno predstavljali prizadevanje države za mobilnost in trajnostni razvoj, smo se omejili na zbrane podatke Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije, Luke Koper, letališča Edvarda Rusjana Maribor, Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in OPN Mestne občine Novo mesto. Skozi državne prostorske načrte smo lahko prepoznali prizadevanja države za izgradnjo in posodabljanje avtoceste še v smislu preusmeritve osrednjega tovora iz Avstrije skozi Velenje, Celje, Novo mesto in naprej proti hrvaški oz. nasprotno proti Avstriji. Vsi navedeni podatki so povzeti iz različnih dokumentov države, občin ali gospodarskih družb, veliko podatkov pa je bilo mogoče dobiti neposredno pri DARS, ki upravlja slovensko avtocestno omrežje.

Metodologija raziskave je bila zasnovana na branju, primerjanju, analiziranju in oceni pridobljenih podatkov, ki smo jih lahko primerjali s podatki od osamosvojitve do danes. Na voljo smo imeli tudi podatke iz prejšnje skupne države, vendar smo ocenili, da sama metodologija raziskave ne zahteva, da bi se tako globoko spuščali v analizo ali primerjanje podatkov, saj niso bili relevantni in tudi niso bili primerljivi, ker v Sloveniji prej nismo imeli avtocest ali vsaj zelo malo, železnice pa so bile v zelo slabem stanju.

Uporabili smo metode proučevanja in presojanja posameznih elementov logistike in logističnih procesov ter skozi posamezne značilnosti poskušali priti do spoznanja, kakšna je vloga in kakšna so prizadevanja države pri uvajanju sodobnih mobilnosti. Pri tem smo upoštevali uporabno infrastrukturo in opredelili območja, ki bi kot logistični centri omogočili izvajanje posameznih raziskovalnih aktivnosti.

K raziskavi smo pristopili z izhodiščem, da je država že po svoji pristojnosti, vsebini, ustroju in namenu organizator in pripravljavec razvoja mobilnosti, izgradnji infrastrukture in skrbi za trajnostni razvoj. Pogojev za podvrženo ustrezni organizaciji dela, presojanju rezultatov in vrhunskemu menedžmentu. Država je nosilec in upravljalca javne infrastrukture, zato je dolžna skozi proračun Republike Slovenije skrbeti za stalni razvoj mobilnosti in pogojev za njeno vzpostavljanje. Na tem temelji gospodarski razvoj, razvoj družbe in vseh virov v državi.

### *Potek raziskave*

V raziskavi smo spoznali, da je sprejemljiva rešitev trajnostnega razvoja mobilnosti in skrbi Slovenije za mobilnost v razvoju projektov, ki bodo obnovili gospodarske zmogljivosti, omogočili gospodarsko rast in razvoj. Za mobilnost Slovenije in njen trajnostni razvoj je pomembna infrastruktura, zato si mora prizadevati za razvoj tiste infrastrukture, ki je v določenem času nujno potrebna. Vlada Republike Slovenije je v postopku posodabljanja in razvoja letalstva in slovenskih državnih letališč sprejela vrsto sklepov, ki omogočajo pripravo DPN za letališče Portorož, letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in letališče Edvarda Rusjana Maribor. Na področju razvoja avtocest je zgradila avtocestni križ, ki pokriva celotno Slovenijo in jo povezuje z vzhodom na Madžarsko in Avstrijo, na zahodu z Italijo in Avstrijo ter na jugu z Hrvaško. Država je sprejela DPN za umestitev tretje razvojne osi v prostor, sledijo urejanja v samem prostoru in izgradnja avtoceste, ki bo Slovenijo povezala še na določene mednarodne koridorje.

Razvojnimi projekti na področju cestnega prometa sledi razvoj in posodabljanje slovenskih železnic na relaciji med Koprno in Madžarsko ter med Jesenicami in Dobovo. V sklopu strategije je Slovenija sprejela Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96 in 75/16 – ReNPRP30). V uvodnih določilih nacionalnega programa je ugotovljeno, da je slovenska železnica slaba, da ima preveč krivin, preveč nivojskih križanj (27 %) tako, da s svojimi parametri in zmogljivostmi ne ustreza sodobnim transportnim potrebam. Ne more razvijati potrebne hitrosti, ni dovoljene obremenitve, prevelike so gostote vlakov, udobnost potnikov je slaba itn. Nacionalni program sicer predvideva dinamiko finančnih sredstev za obnovo železnice med Trstom in Ljubljano ter med Ljubljano in Zagrebom, vendar ne definira oblike niti virov obnove. Število prevoženih kilometrov in obseg prevoženega blaga ter potnikov je zanemarljiv glede na mednarodna merila, zaradi česar je velik del tovornega pa tudi potniškega prometa preusmerjen na ceste in avtoceste, kar obremenjuje ceste in dodatno onesnažuje okolje. Glede na tržni delež Slovenije, če jo primerjamo z 10 državami zahodne Evrope ugotovimo, da sodi v sam rep zmogljivosti in kakovosti izvedenega transporta, zato so je zahodne države, vsaj kar se tiče tovornega prometa, izogibajo. Že Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železnicah – AGC, ki ga je sprejela Ekonomska komisija Združenih narodov – UN ECE 1985 vključuje, za Slovenijo pomembne železniške proge, in sicer E – 65, ki povezuje Jesenice, Ljubljano, Pivko in Reko, E – 67, ki povezuje Šentilj in Zidani Most, E – 69, ki povezuje Pragersko, Zidani Most, Ljubljano in Koper ter E – 70, ki povezuje Trst z Ljubljano in naprej proti Zagrebu. Gre za železniške proge, ki skozi Slovenijo povezujejo države Evrope z vzhodom in

Bližnjim vzhodom. Kako je danes in ali so ti koridorji še v planu, je zelo vprašljivo pa tudi če so v planu je vprašljivost tehnike in tehnologije obnove stare in zastarele železnice, ki tudi po obnovi, zaradi lege, prostora in konfiguracije zemljišča, ne bo izpolnjevala določenih zahtev in predpisov EU. Navedeni dokumenti kažejo, da so slovenske proge po mednarodnih predpisih uvrščene med proge najnižjega standarda infrastrukture. Ali je država to prepoznala in ali se niso spremenili pogoji za spremembo mednarodnih predpisov, ob upoštevanju drugačnih prometnih potreb za delovanje pristanišča Luke Koper in prometa, ki ga je mogoče izvajati po slovenskih železnicah (glej tabelo 2/1: Tehnične prometne proge po evropskem sporazumu o najpomembnejših železniških progah). Dokument sicer v svojem 4.0 poglavju "Razvoj slovenskih železniških infrastruktur" nekoliko spreminja mednarodne usmeritve in poudarja geostrateški položaj in vliv Slovenije v prostoru Srednje Evrope. Navaja, da Slovenija ne more biti le koridor za mednarodne transportne linije in želi biti aktiven udeleženec v mednarodni menjavi blaga in storitev. Vse obstoječe proge naj bi bile obnovljene in naj bi prihajale v Ljubljano, kot glavno vozlišče v tem srednje evropskem prostoru. Program predvideva obnovo obstoječih prog, dograditev obstoječih prog, za kar država oz. Ministrstvo za infrastrukturo RS in Direktorat RS za infrastrukturo že sprejema potrebno dokumentacijo in pripravlja prostorske dokumente.

### *Razprava*

Vprašljiva je mobilnost in trajnostni razvoj na področju gradnje železniških prog visoke hitrosti. Ni povsem jasno, kaj je država s tem želela doseči. Razumeti je, da gre za obstoječe proge, v katere bodo vložili državna in sredstva skladov Evropske unije ter najete kredite, kar že v štartu pove, da te proge nikoli ne bodo primerne za doseganje zahtevanih hitrosti. Podatki kažejo, da je program bil zasnovan na finančni študiji do leta 2005, ki je bila zaradi izgubljenega časa novelirana do 2010, vendar v tem kasnejšem času ni bilo sprememb. Država je v času med 2015 in 2020 sprejela različico umestitve drugega tira med Divačo in Koprom. Potekajo postopki izbire izvajalca, s čimer se le izkazuje prizadevanje za mobilnost. Pripravljen in sprejet je DPN za hitro železniško proggo, ki naj bi Ljubljano, ob avtocesti, povezovala s Kranjem in Jesenicami, z navezavo na Italijo in Avstrijo. Prav tako je sprejeta prostorska dokumentacija za izgradnjo obvoza oz. koridorja, ki bi omogočil neposredno nadaljevanje vlakov iz smeri Kopra proti Šiški in naprej proti Kranju (vse je mogoče pogledati na portalu MZI). S tem koridorjem slovenske železnice bodo razbremenile železniško postajo Ljubljana in ranžirni postaji Ljubljana Zalog. Sredstva v proračunu so zagotovljena, poslovni učinki se bodo pokazali z izgradnjo.

V sklopu razvoja železnice gre za prostorske izboljšave gre za odpravo ovinkov, za odpravo nivojskih križanj, kar sicer sodi v področje zagotavljanja varnosti v železniškem prometu. Vprašljiva je nova zmogljivost slovenskih železnic in predvsem njena hitrost. Tudi novi prostorski dokumenti o obnovi, dograditvi in izboljšavi slovenskih železnic v mnogočem odražajo preslikavo prejšnjih, starejših načrtovanj, ni videti novih predlogov in predvsem ni videti novih vključevanj v hitrejše mednarodne blagovne tokove. Tako kot na področju postavljanja MMLC po Sloveniji, država zamuja in gradnjo sodobnih hitrih železniških prog prelaga na neki bodoči čas. Nevarnost je v tem, da bo Slovenija nek pozabljeni žep v osrednjem delu Evrope, ker bodo železnico zgradili drugod. Vprašanje je, ali ima država dovolj strokovnega osebja za pripravo Master plana – glavnega načrta razvoja sodobnih železnic, ki bi ob izboljšanju pogojev in ugodnosti postavljanja uvedli sodobno paradigmo obvladovanja logističnih procesov vezanih na menjavo blaga in transport po železnici.

Podatki razvoja in posodabljanja slovenskih železnic, s katerimi razpolaga Ministrstvo za infrastrukturo RS in katere uporablja DRSI, kažejo na posodobitev obstoječe mreže železniških prog v Sloveniji. Ni jasno ali gre za kozmetične popravke, ali gre v celoti za prenavo železniških tirov, pragov, mostov, elektrifikacije, signalnih naprav, prometne signalizacije itd. Če gre za kozmetične popravke, odpravo nivojskih križanj, zamenjavo pragov ali določenih tirnic, potem je to izguba časa in neupravičena poraba proračunskih sredstev, čeprav gre za transferna sredstva. V kolikor gre za celotno menjavo tirov in nosilne podlage, je to še večji nepotreben strošek, saj bomo dobili sodobno in obnovljeno železniško infrastrukturno mrežo, ki bo prevoz ljudi in blaga izboljšala za 20 do 30 %. To ponovno pomeni, da Slovenija ne izpolnjuje več kot minimum mednarodnih zahtev v železniškem prometu. Ob obravnavi pregledanih, analiziranih in ocenjenih podatkov moramo potrditi, da je kljub vsemu zaznati močna prizadevanja države za razvoj mobilnosti in trajnostnega prometa v Sloveniji.

### *Sklepna misel*

Pregled stanja prizadevanja države za mobilnost in trajnostni razvoj na področju prometne mobilnosti in infrastrukture v Sloveniji pokaže, da je Slovenija sicer v zadnjih desetletjih naredila velike korake v razvoju infrastrukture. Izgradili smo sodobno avtocesto, uredili slovensko pristanišče, sprejeli ustrezne dokumente za urejanje slovenskih državnih letališč in zadnje čase država Slovenija vse napore usmerja v posodabljanje slovenskih železnic. Slediti razvoju železnice in železniške infrastrukture Evropske unije in Evrope za Slovenijo pomeni, da mora nujno zgraditi drugi tir od Divače do Kopra ter zagotoviti nemoten pretok blaga iz Luke Koper v vse države Evrope. Z gledišča prizadevanja za mobilnost in trajnostni razvoj gre za nacionalni interes, ki je višji od interesa posamezne krajevne skupnosti ali občine. Zaradi tega mora Slovenija v čim krajšem času zgraditi hitro železniško proggo med Ljubljano, Kranjem in Jesenicami in jo povezati na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Obnova železniške proge iz smeri Ljubljane proti Dobovi v smeri Zagreba je zagotovo nujna, saj povezuje mednarodne koridorje in omogoča pretok blaga in ljudi iz osrednje in zahodne Evrope proti Bližnjemu vzhodu in nazaj. Ta

proga glede na območja in prostor, v katerega je umeščena, pa nima ne tehničnih ne tehnoloških možnosti za doseganje zahtevanih hitrosti, saj so prostorske in reliefne možnosti takšne, da večjih hitrosti ne omogočajo.

Žal Evropska unija in Evropa opozarjata Slovenijo na razvoj hitrih železnic, ki dosegajo velike hitrosti in so bolj varne kot letalski promet. Slovenija se na opozorila ne odziva dovolj hitro. Odgovorne osebe, ministri in njihovi uradniki premalo naredijo, da bi Slovenija bila vključena v te razvojne projekte. O hitrih železniških progah, o velikih MMLC v državah, ki mejijo s Slovenijo, je z vidika trajnostnega razvoja pisal tudi strokovnjak za infrastrukturo J. P. Damjan (Neskončni porodni krči izgradnje drugega tira Koper–Divača petek, 17. julij 2015, 19:30). Opozoril je na nekatere nesmiselne korake ministra za infrastrukturo. Nekateri dejavniki v družbi pa so zahtevali ministrov takojšnji odstop s položaja ministra. Napake so bile narejene, vključitev v projekte zamujena, zato je sedaj treba iskati poti kako naprej, in kot navaja J. P. Damjan, je treba narediti popravni kolokvij in nosilce umeščanja hitre železniške proge med Dunajem in Rimom, (Avstrijo in Italijo). Potrebno je prositi za možnost priključitve hitre železniške proge iz smeri Ljubljane, Kranja in Jesenic na progo za Dunaj in Rim in se vsaj na ta način revitalizirati v prostoru ter vključiti v mednarodne tokove hitre železniške proge. Prav tako bi bilo treba nadaljevati pogovore z Republiko Hrvaško in Republiko Srbijo, da bi hitro železniško progo iz Beograda preko Zagreba navezali na Ljubljano in tako sklenili krog hitrih železnic Evrope. Nova hitra železniška proga bi morala teči ob avtocesti iz smeri Ljubljane proti Zagrebu. Obstoječa železniška proga bi služila svojemu namenu in omogočala predvsem prevoz blaga in tistega potniškega prometa, ki ni neposredno vezan na daljše mednarodne linije. Na nesmiselnost delovanja in brezskrbnost države Slovenije je na logistični konferenci TIP – Transborder integrated Platform, ki je potekala 05. 06. 2014 v prostorih slovenskih železnic v Ljubljani (konferenco so organizirali Sdag, Comune di Goricia, Občina Šempeter Vrtojba, DARS, program čezmejnega sodelovanja Slovenija Italija, Ministero dell'Economia e delle Finance, Ministrstvo za infrastrukturo RS in Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo RS in drugi), opozorila predstavnica Italije in predsednica Julijske Furlanije Italije. Prosila je, naj se Slovenija že začne pogovarjati za umeščanje hitre železniške proge iz smeri Beograda, Zagreba, Ljubljane proti Trstu in naprej proti Parizu. Razumljivo je, da če se hoče Slovenija vključiti v mednarodne tokove hitrega železniškega prometa, bo morala poiskati sredstva ali investitorje, ki bodo železniško progo zgradili in omogočili hiter pretok ljudi med zahodno in osrednjo Evropo in Bližnjim vzhodom, sicer bo Slovenija nek nezanimiv prometni žep za Evropo in se bo v prometne tokove vključila šele tedaj, ko bodo prometni resursi izkoriščeni in bo nastal presežek ponudbe v železniškem prometu. To bi v najslabšem primeru pomenilo zaviranje mobilnosti in trajnostnega razvoja v škodo prihodnjih generacij.

Kljub vsemu smo med raziskavo in pregledom vse pridobljene dokumentacije ugotovili, da se država prizadeva za razvoj mobilnosti, razvoj infrastrukture in skrbi za trajnostni razvoj, zaradi tega menimo, da je postavljena teža v konkretnem primeru potrjena. Seveda se ta prizadevanja ne ustavijo, kar kažejo podatki o pričetku izgradnje druge cevi Karavanškega predora, začetek izgradnje prvega dela avtoceste tretje razvojne osi, obnovljena je železniška proga Ljubljana Kočevje, sprejeti so bili številni DPN za ceste in železnico, v postopku so priprave DPN za letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, letališče Edvarda Rusjana Maribor in letališče Portorož. V sklopu pristanišča Luke Koper so bili posodobljeni navigacijski sistemi za mobilnost pomorskega prometa in izvaja se priključevanje avtoceste z še enim priključkom v Luko Koper.

Raziskovalci menimo, da so prizadevanja države vidna, hkrati se zavedamo, da je nemogoče pričakovati hiter in viden premik. To prepuščamo drugim raziskavam in drugim avtorjem, ki bodo dali svoje mnenje o mobilnosti in prizadevanju države za čim boljšo mobilnost v Sloveniji.

## Viri:

1. Članek v reviji o mobilnosti: *Our Common Future*, Oxford University Press 1987, str. 43
2. Damijan, A. (2001, 13. januar). Obe plati globalizacije. *Nedeljski dnevnik*.
3. *Globalizacijska kriza je globlja, kot se zdi, prizadela bo tudi Slovenijo, a z zamikom*. Evropska unija. Pridobljeno dne 17. 02. 2009. Novice. Dnevnik, si Novice/.
4. Gričar, J. (2009). Izrabljanje informacijske tehnologije za inovativno medorganizacijsko povezovanje. V B. Bukovec, U. Pinterič, A. Pandiloska (ur.) *Uveljavljanje univerzalne odličnosti kot odgovor na izzive sedanjosti in prihodnosti/21. mednarodni forum odličnosti in mojstrstva in Konferenca zmagovalcev, 21. in 22. maj 2009, na Otočcu* (str. 123–136). Novo mesto: Fakulteta za organizacijske študije.
5. Logožar, K. (2002). *Organiziranje logističnih procesov*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
6. Murtič, S. (2012). *Sodobna paradigma medorganizacijskega obvladovanja logističnih procesov*. [Doktorska disertacija, Fakulteta za uporabne družbene študije v Novi Gorici].
7. Mencinger, J. (2009). Oris prihodnjih trendov ali kaj po krizi. V B. Bukovec, U. Pinterič, A. Pandiloska (ur.) *Uveljavljanje univerzalne odličnosti kot odgovor na izzive sedanjosti in prihodnosti/21. mednarodni forum odličnosti in mojstrstva in Konferenca zmagovalcev, 21. in 22. maj 2009, na Otočcu* (str. 107–122). Novo mesto: Fakulteta za organizacijske študije.
8. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture. (1996). *Uradni list RS, št. 13/1996*.
9. Stiglitz, J. E. (2002). *Globalization and its discontents*. London: Allen Lane.
10. Strategija razvoja prometa v Sloveniji do leta 2030 (2015). Pridobljeno s <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>
11. Tomšič, M. (2009). Vrednotni premiki v sodobni globalizirani družbi in odličnost. V B. Bukovec, U. Pinterič, A. Pandiloska (ur.) *Uveljavljanje univerzalne odličnosti kot odgovor na izzive sedanjosti in prihodnosti/21. mednarodni forum odličnosti in mojstrstva in Konferenca zmagovalcev, 21. in 22. maj 2009, na Otočcu* (str. 47–71). Novo mesto: Fakulteta za organizacijske študije.
12. Zelenika, R. (2010). *Ekonomska prometna industrija*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet.

## MOBILNOST IN ŽELEZNIŠKA PODPORA INDUSTRIJI

*Sašo Murtič, Milorad Čupurdija, Admir I. Beganović, Patricija Jankovič,  
Aleš Janžovnik, Domagoj Rožac*

### Uvod

Če smo želeli dobiti podatke o mobilnosti železnice v slovenskem prostoru in posebej njeni vlogi pri oskrbi industrije, podjetij, organizacij, trga in širše smo morali najprej predstaviti njen pomen in namen na splošno, kasneje pa smo se lotili tudi nekaterih definicij, ki so vezane na železnico kot storitev in železniški transport kot proces logistike.

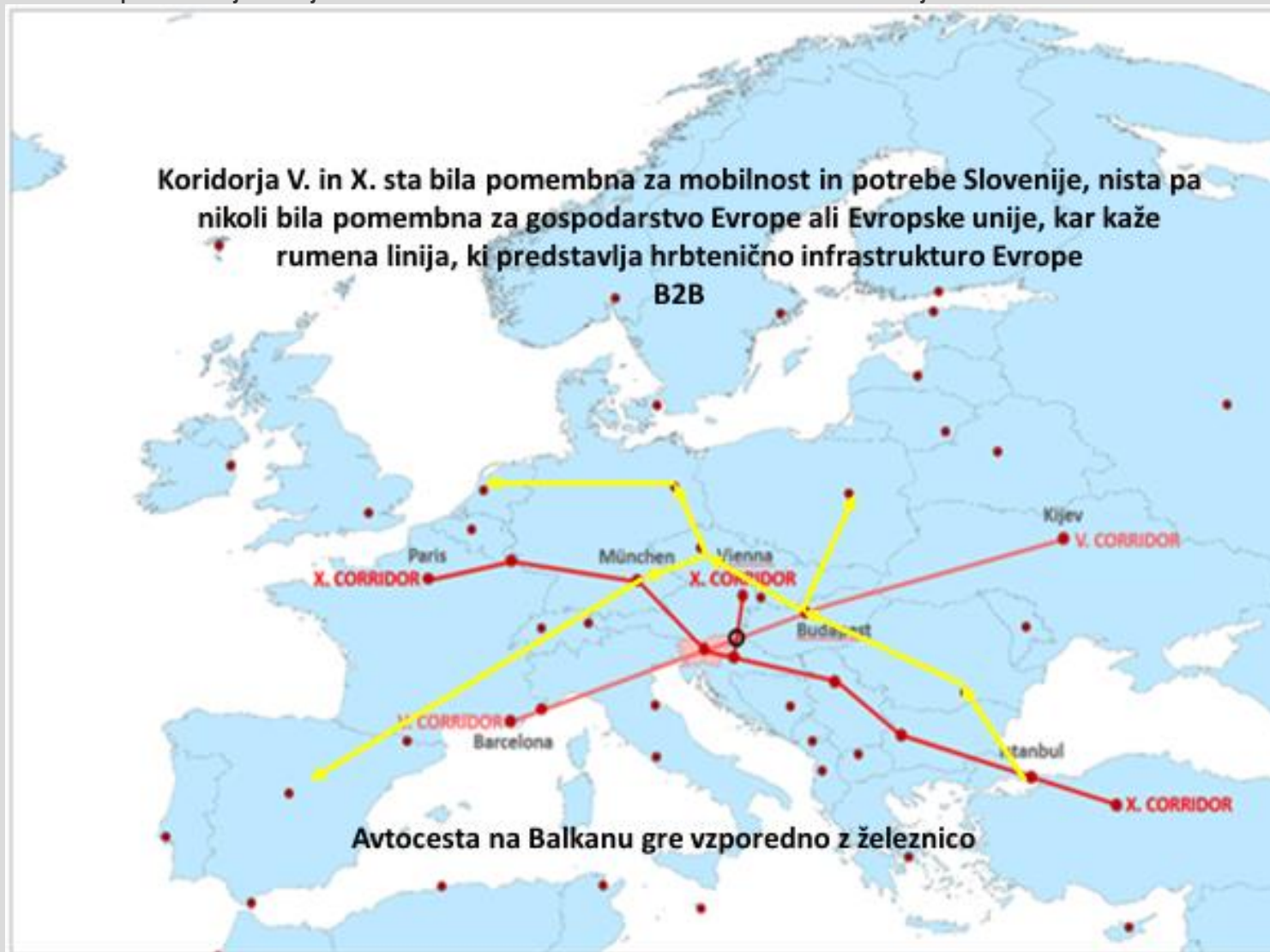
Številni podatki v že zapisanih knjigah, učbenikih, arhivih, projektih in tudi tekoči korespondenci železnice in širše nam povedo, da je železnica kot oblika infrastrukture že od samega začetka svojega uveljavljanja v prostoru, ponujala številne prednosti, ki so državam z železnico, njeni industriji, širšemu gospodarstvu in vsem nudile možnosti prevoza ljudi (potnikov), transporta tovora (blaga), pošte (pisma in paketi) in vsega, kar je bilo treba pripeljati iz pristanišč v notranjost posameznih državah ali obratno. Trenutno stanje železnic v Republiki Sloveniji, Evropi in svetu je v fazi posodabljanja, obnavljanja in uvajanja sodobnih informacijskih, navigacijskih sistemov in novih kompozicij, obenem je železnica v sistemskem preoblikovanju in ekonomskem razvoju. Številne Evropske države in mesta so v področju prevoza ljudi, transporta tovora, pošte, tekočin, plinov, naftnih derivatov, prehrane in mnogo širše videle ogromne prednost v železnici, ki je za razvojem gospodarstva obetala večji pretok blaga in manjše zastoje. Železnici primerno se je prestrukturirala tudi industrija in gospodarstvo, ki je svoje materiale za proizvodnjo in tudi končne izdelke preusmerila predvsem v transport z železnico, ali so svoje proizvodne kapacitete gradili neposredno v dostopu železnice ali pa so s tiri naredili navezo na železnico. Šlo je za sodobno mobilnost ali sinergijo medsebojnega povezovanja in podpore, ki je že pred mnogimi leti dosegala visoko stopnjo medsebojnega povezovanja in zaupanja. Seveda je pri tem treba pojasniti, da železnica ima določene nefleksibilnosti, ki se kažejo predvsem v nezmožnosti pripeljati tovor do vseh industrijskih in gospodarskih objektov oz. proizvodnje, vendar so se mnoge industrijske panoge prilagodile železniški infrastrukturi tako, da smo tudi danes priča umeščanju železnice med različnimi ranžirnimi postajami železnice v same industrijske in proizvodne prostore (vsaka večja tovarna v Sloveniji ima tirno povezavo na železnico, primer: Revoz Novo mesto). Industrializacija in z njo povezana potreba po učinkoviti dostavi materialov za proizvodnjo, menjavi blaga, trgovini med posameznimi mesti, območji in regijami, selitvi in migracija delovne sile, je pripeljalo do razvoja industrije in širitve mest ter krepitve medsebojnega sodelovanja. Šlo je za potrebo mobilnosti in sinergijo medsebojnega povezovanja in podpore v proizvodnji, transportu in izvedbi različnih logističnih procesov, ki omogočajo in industrijsko proizvodnjo in transport blaga, obenem pa je šlo za razvoj človeškega okolja in dostopnosti dela in doma. Nedvomno je v industrijskem razvoju globalizacija proizvodnje, trga, oskrbe in širše imela svoj vpliv tako na mobilnost, železnico kakor na razvoj industrije kot tudi na razvoj splošne infrastrukture, mednarodna gibanja, trgovino, obvladovanje ekonomskih in finančnih transakcij, gibanje ljudi in kapitala. Po stabilizaciji trga, po ponovni vzpostavitvi razmerja ponudbe in povpraševanja, po razdelitvi interesnih območjih ipd. so se pojavili ponovne zahteve po ponovni oživitvi in širitvi železniškega prometa, kar je bilo mogoče zaznati na vseh nivojih (Stigliz, 2002), zato niti ne preseneča, da je bila na nivoju Evropske unije sprejeta spodbudna nova transportna politika vezana na razvoj transnacionalnih evropskih transportnih koridorjev, v sklopu katere je bila sprejeta tudi Uredba (EU-LEX 32013R1315, št. 1315/2013) glede smernic EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Gre za dejstvo, da Uredba na nivoju celotne Evrope uvaja usklajen razvoj prometnega omrežja, ki je predvidel posodabljanje in nadgrajevanje obstoječih železniških sistemov, gradnjo manjkajočih delov omrežja, odpravo nivojskega križanja, s hkratnim uvajanjem nove logistike in logističnih procesov, ki bodo omogočili čim večjo učinkovitost posameznih sistemov ter njihovo povezljivost v enoten učinkovit sistem. Vzpostavljen je bil nov sistem mobilnosti in medsebojnega povezovanja držav Evropske Unije, Evrope in širše.

### Raziskovalno področje

Slovenija je zaradi svoje lege, že v svojem zgodovinskem razvoju, imela prednosti in slabosti, ki so se kazale v splošni mobilnosti, vseeno pa je poskušala slediti evropskemu razvoju. Zgodovinski podatki kažejo, da je prvo železniško povezavo s preostalimi Evropo Slovenija dobila že leta 1846, ko je bila pod Avstro-Ogrske monarhijo, in sicer z železnico vzpostavljena povezavo med Gradcem in Celjem. Od vzpostavitve prve železniške proge do I. svetovne vojne so bili s Trstom, Zagrebom, Reko, Celovcem, Beljakom in Trbižem povezani tudi nekateri drugi slovenski kraji, na teritoriju Slovenije pa je bila v tem času zgrajena tudi večina današnjih lokalnih železniških povezav. Z vidika povezljivosti slovenskega prostora s preostalimi deli Evrope je zagotovo ena pomembnejših tako imenovana Južna železnica Dunaj-Trst (zametek današnje V. koridorja), ki je bila dokončana leta 1857 (Wikipedija, marec 2016). Podatki nam povedo, da je razvoj železnic na slovenskem doživel nov prepod v času skupne države Jugoslavije (prej še Kraljevine SHS), ko so čez ozemlje Slovenije zahodno in osrednjo Evropo povezali z Bližnjim vzhodom – zametek X. koridorja. V tem času so med Parizom, Ljubljano, Zagrebom, Beogradom in Istanbulom redno vozili vlaki med katerimi je bil najbolj znan Orient Express (nočni skok). Spremenjene geopolitične razmere so vplivale tudi na železniški promet, saj so se z ustanovitvijo Evropske Unije in razpadom Jugoslavije spremenili tudi prometni

tokovi, kar je ustavilo razvoj železnic. V tem času so bile na planu nove oblike mobilnosti, saj je bil dan poudarek na razvoju cestnega prometa, kar je močno ustavilo in mobilnost in razvoj železnic, posledično zaradi upada prometa in nerentabilnosti pa so bile ukinjene določene železniške proge, s čimer je bila z vidika enakomerne oz. trajnostnega razvoja našega prostora, ponekod storjena nepopravljiva škoda.

Slika 1: Evropski koridorji znotraj transverzale Balkan tu Baltik in se vidi navezava V. in X. koridorja



Vir: priredili avtorji za potrebe raziskave (povzeto po Murtič, 2012)

Za raziskovalno področje smo povzeli državna prizadevanja za vključitev Slovenije v mednarodne gospodarske tokove, mobilnost in umeščanje multimodalnih logističnih centrov v prostor (v nadaljevanju MMLC). Gre za prizadevanja, ki so stara že nekaj desetletij, zgodba o povezovanju pa se je začela že v trajnostnem razvoju naše skupne države. Podatki nam povedo, da se Slovenija se nekako že v fazi polnega razvoja industrije 3.0, gre za zgodnja sedemdeseta in osemdeseta leta prejšnjega stoletja, pričela povezovati s številnimi državami gospodarsko razvite zahodne in severne Evrope, s čimer je omogočila industrijsko proizvodnjo na področju avtomobilske industrije (Revoz Novo mesto, Adria, TPV), elektronike (Iskra), farmacije (Krka in LEK), telekomunikacij, medijev in številnih drugih področij, ki so bili z vidika gospodarstva pomembna za razvoj mobilnosti in gospodarstva za Slovenijo pomembni. Ravno ta zgodnja povezanost Slovenije z zahodom je omogočala, da se je industrija posodabljala in lahko vključevala v različne gospodarske tokove industrijskega razvoja 4.0 ter tako spontano povezovala industrijsko razviti zahod z Balkanom in vzhodnimi državami. Rezultat tega povezovanja pokazalo, da je Slovenija napredna gospodarska družba, kar je kasneje pripomoglo, da je slovensko gospodarstvo imelo lažji prehod iz samoupravnega v razviti kapitalistični sistem. Vprašanje je sicer bilo, kako in v kolikšni meri je Slovenija lahko sledila spreminjanju Evrope in Evropske unije oz. kakšne so in kakšne bodo posledice dosedanjih političnih odločitev na področju mobilnosti. Evropa je kmalu spoznala, da potrebuje za dvig konkurenčnosti s svetom tudi dobre povezave ter hitre dostope do pristanišč in letališč, zato ne preseneča, da so številne evropske države prepoznale lastne transportne potenciale ter začele svoj razvoj usmerjati v infrastrukturne projekte in povečevanje kapacitet parkirišč in letališč, v sklopu katerih so se začeli nastajati tudi logistični centri. Novi

globalni izzivi, zlasti spoznanje, da je za prihodnost našega planeta ključen trajnosten razvoj, je pripeljal tudi do novih paradigem v smislu transporta, zato ne preseneča, da se v novi perspektivi Evrope za obdobje 2013–2020 velik poudarek daje predvsem nizko-ogljivi oblikam transporta (železnice), povezovanju različnih oblik transporta (multimodalnost), celotnim prometnim strategijam in pametni specializaciji v sklopu katere se daje poudarek tudi na oblikovanju pametnih mest (podobno ugotovitev sta predstavila profesor Čupurdija, za področje Hrvaške in Beganović za področje BiH, kjer je železnica v zelo podobnem stanju). Cilj je ohraniti čisto okolje, zagotoviti čisto vodo in zrak in obenem zagotoviti trajnostni razvoj ter ohraniti kapacitete energije za prihodnje rodove.

### *Hipoteza*

Skozi raziskavo smo ugotavljali mobilnost v prostoru, stanje v obstoječi infrastrukturi in skrb Republike Slovenije za prizadevanja in podporo gospodarstvu, industriji, podjetništvu, proizvodnim organizacijam, trgi in oskrbi prebivalstva. V tem raziskovalnem področju smo sicer proučevali tudi oblike in stopnjo gibanja ter transporta skozi Slovenijo, vendar smo že v osnovi podali poudarek na poslovanje, logistiko, menedžment in ekonomska izhodišča v razvoju celotnega gospodarstva in države. Zanimalo nas je predvsem, kako država skrbi za mobilnost, razvoj tranzita in gibanja v prostoru, oblike in vrste infrastrukture ter mednarodne povezave. Za izhodišče merljivih podatkov smo imeli mednarodne povezave, ki so nam dane preko infrastrukturnih koridorjev V. in X., kar nam je predstavljalo osnovo za našo raziskavo. Da bi združili našo raziskovalno in ciljno temo, smo skozi dosegljive in uporabne podatke poskušali dognati, kaj vse je potrebno, da bi prepoznali mobilnost države in njene skrbi za pomoč industriji. Iskali smo kredibilne projekte in aktivnosti države, ki bi osvetlili našo raziskavo in bi bili podpora našim predlogom za izboljšanje. Prepoznali smo elemente, ki nam povedo, da država potrebuje spremembe in nove projekte, za kar smo postavili hipotezo »Slovenija potrebuje MMLC, s katerimi bo nudila mobilnost in storitvene usluge, ki bodo v podporo delu v industriji«. Zbrani podatki nam dajo vpogled v tranzit blaga, v povezovanje pristanišča Luke Koper z vzhodom, osrednjo Evropo in jugovzhodnim delom Evrope. Ti podatki pričajo o številu tovora, ki ga prevozniki prevažajo s tovornimi vozili, z železniškimi vagoni in ladjami, obenem pa nas opozorijo na pomanjkljivosti, ki se kažejo v ponudbi storitvenih dejavnosti na ozemlju Republike Slovenije. Storitve, ki bi jih lahko v ekvivalentu kakovosti ponudili v Sloveniji, zaradi pomanjkanja MMLC, nudijo tik za mejo, zaradi česar tuji tovor, tuji kapital, tuja prevozna sredstva le uporabljajo slovensko infrastrukturo in ne dobimo dodane vrednosti.

### *Izhodišča raziskave*

Izhodišča raziskave smo iskali v pregledu dostopnih podatkov MZI, upravljavca železnice in industrije, ki so nam pokazali, da se je Slovenija na nastale spremembe prepočasi odzivala, prepočasi prepoznava potrebe gospodarstva, prepočasi prepoznava potrebe po obnovi železniške infrastrukture. V tem časovnem zamiku, ko Slovenija ponovno išče svojo vlogo v vseevropskem prostoru in zgolj razmišlja o svojih političnih prioritetah in interesih, Republika Hrvaška uspešno gradi ceste in železniškega omrežja pospešeno, razvija svoji dve največji pristanišči v Reki in Zadru ([www.cpa-zadar.hr/luke](http://www.cpa-zadar.hr/luke)). Istočasno Italija, kot ena od najuspešnejših evropskih držav pri pridobivanju evropskih sredstev, pospešeno prenavlja železnice, avtoceste, pristanišča, letališča oz. celotno svojo prometno infrastrukturo, se povezuje z Avstrijo in v naši neposredni bližini gradi velike multimodalne logistične centre (v nadaljevanju MMLC), s čimer nam jemlje možnosti vključevanja v mednarodno blagovno menjavo in prodajo logističnih storitev. Slovenija se sicer vključuje v številne mednarodne infrastrukturne projekte, vendar nima razdelane strategije razvoja infrastrukture, ki bi povezovala železnico, cesto, pristanišče in letališča ter s tem omogočila velike gospodarske premike. Projekt »Slovenija logistična platforma za osrednjo in jugovzhodno Evropo« je obetal razvoj, vendar projekti ni dobil zadostne podpore, da bi zaživel v praksi. Obetal se je razvoj in tuja vlaganja v prostor Republike Slovenije, s čimer bi Slovenija svoj logistični razvoj usmerjala v štiri celovita in gospodarsko zaokrožena območja, ki so povezana s koridorji železnice, avtoceste, zraka in morjem, in sicer: Koper (Luka Koper), Ljubljano (Zalog–Polje), Novo mesto ter Maribor (Letališče Edvarda Rusjana). Določitev teh območij je temeljila na prepoznavi že obstoječe povezave železnice in avtocestnega križa z industrijsko razvitimi območji, ki že delujejo. Avtocestni in železniški križ v prostoru Slovenije (koridorja V. in X.) so povezani z mednarodnimi koridorji in dajejo realne možnosti za pretok blaga, ljudi in kapitala, pristanišče in državna letališča pa so v podporo in omogočajo odlične povezave ter gospodarsko rast. Tudi slovenska mesta, predvsem velika slovenska mesta, določajo prioritete in zahteve za določene procese, istočasno pa omogočajo veliko delovno silo, gospodarsko rast, veliko porabo in potrošnjo, kar vse skupaj vpliva na možnosti razvoja.

### *Metodologija raziskave*

V sklopu raziskave smo sodelovali raziskovalci in doktorski kandidati (doktoranti), ki smo proučevali in presojali posamezne elemente mobilnosti, infrastrukture, vlogo MMLC v prostoru, transport in medsebojno povezovanje ter ugotovitve razdelili na področja, ki so nujno potrebna, da bi lahko sploh govorili o mobilnosti, skrbi države za infrastrukturno podporo industriji, gospodarstvu, podjetništvu, proizvodnim in drugim organizacijam in celotni družbi. Uporabili smo metodo statističnih podatkov, ki so pokazali, kakšno je stanje na področju mobilnosti in kakšna je podpora države industriji, katero obliko mobilnosti država podpira, kjer so možne izboljšave. Nadalje smo uporabili metodo proučevanja in presojanja merljivih podatkov, ki so nam pojasnili vzroke odstopanja na plus ali minus, s čimer smo dobili relevantno izhodišče za splošna spoznavanje posameznih področij, pri čemer smo iskali izhodišča, kakšno obliko mobilnosti bi

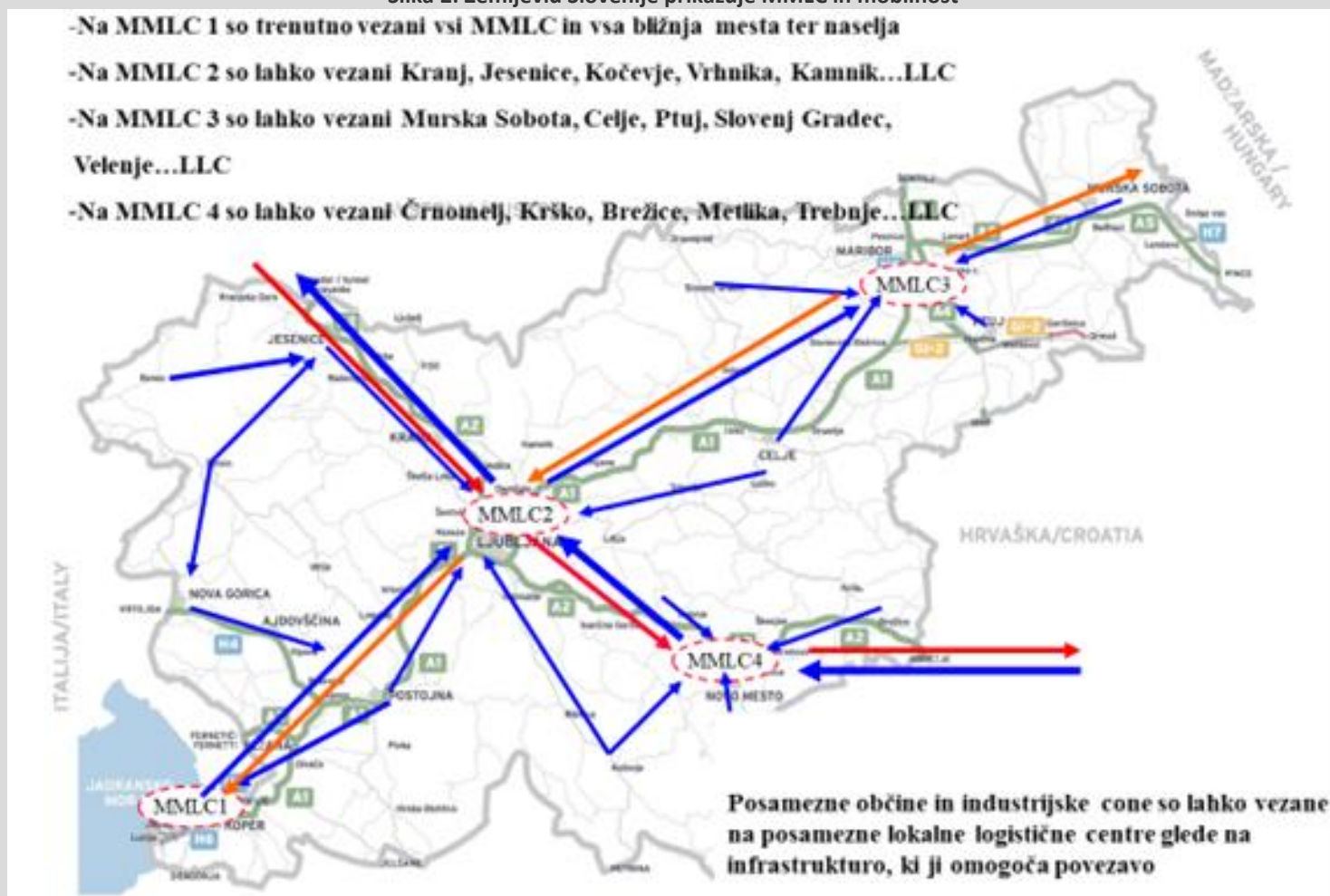


morali preferirati, da bi Slovenija imela večjo mobilnost. Ti podatki so nam bili osnova za splošno prepoznavanje kazalnikov mobilnosti, uporabnosti, podpore in obnem so nam dali usmeritev za iskanje vzvodov ali tehnologije ali ukrepov, ki bi pokazali smernice za nadaljnji razvoj. Z empirično metodo smo poskušali vsaj statistično narediti pregled v preteklost, kjer bi dobili podatke, kakšno je stanje mobilnosti bilo v določenem obdobju, pri čemer smo se opredelili za kriterij razvoja industrije 3.0 in industrije 4.0. Vedeli smo, da je skozi razvojna obdobja industrije mogoče ocenjevati mobilnost in aktivnost posameznih držav pri prizadevanju ter nujenju pomoči industriji v njenem razvoju. Sodoben razvoj v Sloveniji in Evropi smo proučevali skozi spremembe gospodarskih proizvodnih sil, spremembe trga, digitalizacijo sveta in robotizacijo proizvodnje. Nova tehnologija, uvajanje robotizacije, sožitje naravne in umetne inteligence so dejavniki, ki so povzročili nove standarde, zahteve in poučevanje, kar vpliva tudi na planiranje izobrazbe in razvoj intelektualnega kapitala, razvoj mobilnosti in sredstev, ki mobilnost omogočajo.

### Potek raziskave

Pristanišče Luko Koper smo vzeli za primerno urejen MMLC – Državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet Koper, ki je bil sprejet leta 2011 (Ur. l. RS, št. 48/11), ki je lahko vzorec za pripravo naslednjih. S projektom je bilo predvideno, da Republika Slovenija z državnimi prostorskimi načrti (v nadaljevanju DPN) načrtuje in umesti še MMLC Ljubljana 2, Maribor 3 in Novo mesto 4 oz. da z njihovo umestitvijo načrtuje tudi njihovo infrastrukturo navezano na državno prometno omrežje, ki naj bi sledilo evropskemu (glej skico). Podatki MZI sicer izkazujejo, da Slovenija v sklopu načrtov posodobitve in širitve Luke Koper ter ureditve predvidenih MMLC z Zakonom o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18), uredila umestitev drugega tira železnice med Divačo in Kopro, ki naj bi povečal pretočnost železnice na tem odseku, omogočil prevoz večje količine predvsem kontejnerskega blaga iz našega pristanišča v smeri Evrope, predvsem zagotovil konkurenčnost storitev v tem delu Evrope.

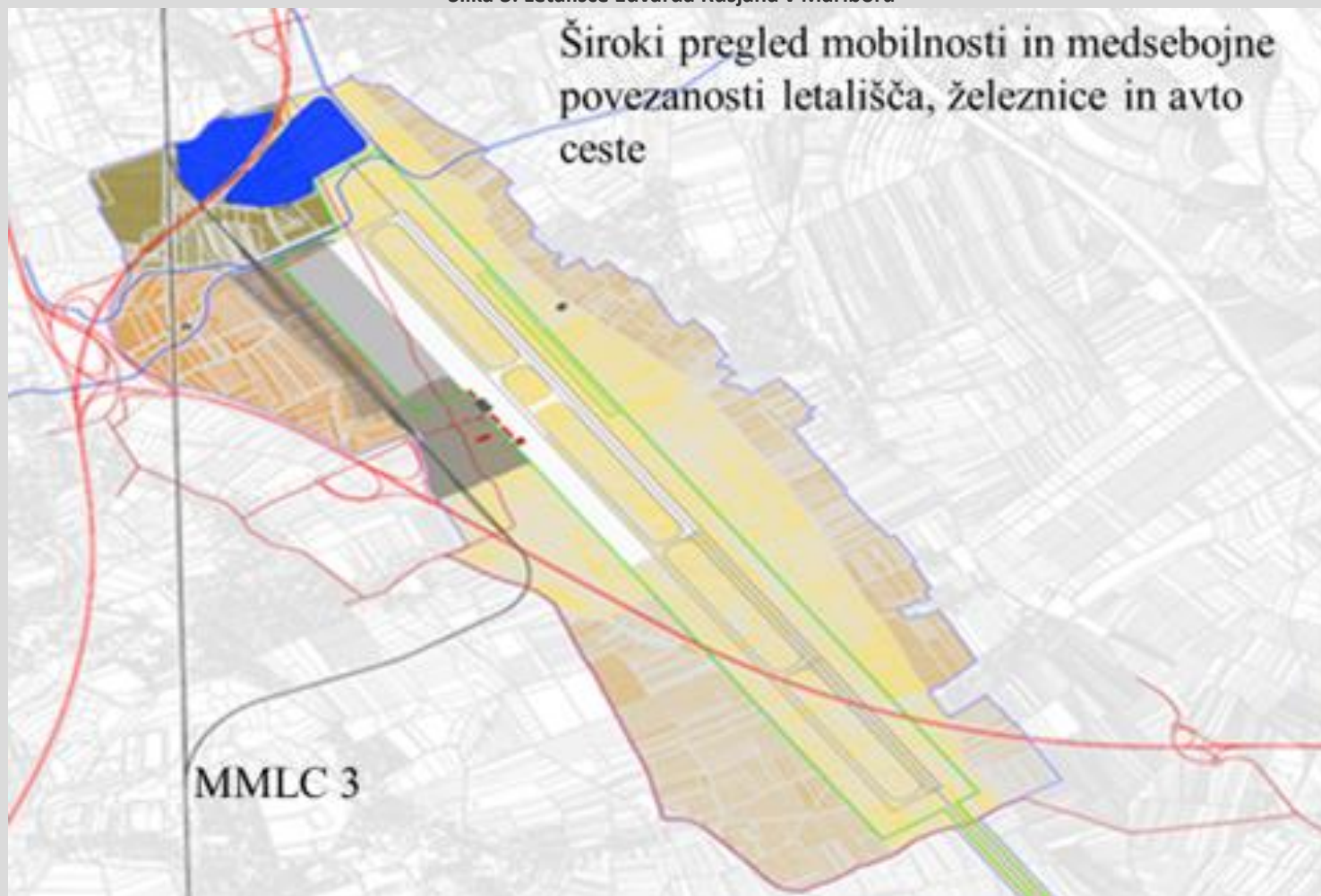
Slika 2: Zemljevid Slovenije prikazuje MMLC in mobilnost



Vir: Pripravili avtorji (prirejeno po Murtič, 2012).

V razvoju mobilnosti je, žal, menjava politike ustavila projekt »Slovenija kot logistična platforma« ustavila, pri čemer aktivnosti v zvezi z vzpostavitvijo MMLC in razvoje železnice niso zamrle. Skladno z razvojnimi možnostmi in sprejetimi prostorskimi akti so z aktivnostmi v smeri razvoja MMLC nadaljevale občine same. Med njimi je bila najbolj aktivna Mestna občina Ljubljana, ki je izvedla več različnih študij o pretoku prometa skozi Ljubljano, pretoku tovora po železnici, cesti in v letalskem prometu in ki je v dogovoru z vodstvom BTC Ljubljana pripravila zasnovo za ureditev obstoječih železniških tovornih terminalov v Zalogu in Polju ter njihovo nadgradnjo v MMLC. Znanstveno podlago za razvoj in razvojne načrte Mestne občine Ljubljana je na konferenci Transborder Intergrated Platforms, ki je potekala 05. 06. 2014, v stekleni dvorani Slovenskih železnic v Ljubljani, predstavil vodja Oddelka za urbanizem na Mestni občini Ljubljana. Projekt MMLC Ljubljana poleg železniškega tovornega terminala z ranžirno postajo Ljubljana-Zalog je zajemal celotno Ljubljano v okviru avtocestnega obroča. Projekt je predvidel izgradnjo hitre železniške proge Ljubljana, Kranj, Jesenice, ki naj bi bila navezana na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (navezava je bila v letu 2016, zaradi stroškov, opuščena). MMLC naj bi železnico povezal z avtocestnim obročem in Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana v sklopu katerega se s pobudo za DPN predvideva širitev letališča, podaljšanje obstoječe vzletno pristajalne steze, gradnja dodatne vzletno pristajalne steze, ureditev prometa in navezave na obstoječo avtocesto ter navezava hitre železnice na omenjeno letališče (Pobuda DPN LJPL).

Slika 3: Letališče Edvarda Rusjana v Mariboru



Vir: pripravil soavtor Aleš Janžovnik (E-GRUS, 2014).

Iz podatkov raziskav mestne občine Ljubljana v obdobju 2010–2014 je razvidno, da mesto Ljubljana, kot državno središče in glavno mesto, že sedaj funkcionira kot veliki MMLC znotraj predvidene logistične platforme. Znotraj MMLC poslujejo in trgujejo številna podjetja ter številne svetovne korporacije, ki oskrbujejo ljubljansko in slovensko prebivalstvo, industrijo ter druge veje gospodarstva in družbe. Ljubljano obkroža avtocestni križ, tudi železniška povezava, pa je mogoča v vse smeri. Prvotni projekt MMLC Ljubljana je bil sicer pripravljen drugače, kot je bilo sprva načrtovano, saj ima družba BTC d.d. svoje lastne interese, ki niso v celoti poenoteni z interesi Mestne občine Ljubljana oz. države. Primerjalni pogledi med Ljubljano in drugimi mesti v Sloveniji nam povedo, da je MMLC Ljubljana za razvoj zanimiv zaradi svoje strateške lege na vozliščih pomembnih prometnih koridorjev Evrope, MMLC Koper vitalnega pomena zaradi obmorske lege ter neposredne povezave na železniško in avtocestno omrežje, MMLC Maribor zanimiv predvsem zaradi letališča ter neposredne navezave na avtocesto in železnico, dane so še njegove možnosti razvoja zaradi prostorskih danosti. Za razliko Letališča

Jožeta Pučnika Ljubljana, katerega razvoj je zaradi njegove lege nekoliko omejen (Alpe, poselitev, požarni gozdovi, naravne vrednost ...), so razvojne možnosti Letališča Edvarda Rusjana skoraj neomejene. Če pri tem upoštevamo še dejstvo, da ima letališče neposredno možnost navezave na železniško in avtocestno omrežje, ter da je v neposredni bližini tudi plovna reka Drava (rečni promet), se zdi razvoj MMLC v sklopu omenjena letališča povsem logičen. Z namenom razvoja MMLC oz. logistične platforme je država obnovila in za 2-krat povečala obstoječi potniški terminal (Terminal obnovljen 2014) ter prenovila spremljajoče objekte in obstoječi hangar (dela zaključena 2015). Razvoj MMLC predvideva tudi Pobuda za državni prostorski načrt za Letališče Edvarda Rusjana Maribor, ki je trenutno v fazi analize smernic.

V procesi iskanja skrbi države za mobilnosti smo kot posebnost opredelili MMLC Maribor, ki je v neposredni medsebojni povezavi avtoceste, železnice in letališča, katerih naravne danosti dajejo najboljše možnosti za med organizacijsko obvladovanje logističnih procesov (Murtič, 2012). Ta se kaže predvsem v možnosti kombinirane mobilnosti z letalih na železnico in avtocesto ter obratno iz avtoceste in železnice na letala. Takšne možnosti nimajo drugi MMLC po Sloveniji in prav tako ne drugod v zračnem prostor 500 km okoli MMLC Maribor. Letališče Edvarda Rusjana Maribor omogoča vzletanje in pristajanje največjih letal na svetu, ker ni hribov ali naselij, ki bi omejevale vzletanje ali pristajanje in tudi povzročeni hrupi ne vpliva na zdravje ali počutje prebivalstva ob letališču. Posebnost je tudi v navezavi avtocestnih in železniških koridorjev, ki so neposredno vezani na MMLC Maribor in omogočajo transport blaga in ljudi v vse smeri Evrope in širše.

**Slika 4: Maketa možne ureditve - Idealni MMLC LERM**



Vir: pripravil soavtor Aleš Janžovnik (E-GRUS, 2014).

Mobilnost in skrb države za oskrbo industrije se kaže tudi z vidika razvoja MMLC, in sicer v sklopu projekta Slovenija logistična platforma za osrednjo in jugovzhodno Evrop, ki bil umeščen v Novo mesto. Novo mesto je od nekdaj pomembno vozlišče, ki se nahaja na pol poti med Ljubljano in milijonskim mestom Zagrebom v sosednji Republiki Hrvaški. Novo mesto je trenutno gospodarsko ena najbolj razvitih občin v Sloveniji. Mestna občina ima odlično navezavo na avtocestno omrežje, sprejeti pa so tudi že vsi prostorski akti, ki omogočajo izgradnjo tretje razvojne osi kot navezave avtoceste z Belo Krajino ter ureditev cestnega obroča okoli Novega mesta. Skozi Novo mesto poteka tudi druga najdaljša železniška proga, ki povezuje Ljubljano z Republiko Hrvaško in premore dve večji ranžirni postaji v Bršljinu in v preddverju tovarne avtomobilov Revoz. Znotraj tega omrežja je tudi 10 km železniške proge, ki v smeri juga, proti Straži in Dolenjskim toplicam povezuje logistični center robne rezerve Slovenije, lesni center Straža, letališče Novo mesto, carinski center, športni center, tovarno Adria d.d, Krka d.d. in tovarno izolacijskih materialov. Kombinacija cestnih povezav in železnice in omenjenih logističnih centrov predstavlja odlično mobilnost in odličen potencial za razvoj MMLC.

## Razprava

Nedvomno je za Slovenijo in njen nadaljnji gospodarski razvoj pomemben usklajen in enakomeren razvoj prometne infrastrukture na vseh nivojih, tako pomorske, cestne, železniške kot tudi letališče. Republika Slovenija oz. njena politika si mora prizadevati, da v smislu s potrebami podpira in razvija tisto infrastrukturo, ki jo v danem času najbolj potrebuje. Pridobljeni podatki kažejo, da je po osamosvojitvi bil razvoj pretežno usmerjen v gradnjo in posodobitev cestnega omrežja. Zgrajen je bil avtocestni križ, ki povezuje celotno Slovenijo od Madžarske na vzhodu do Italije na zahodu ter od Avstrije na severu do Hrvaške na jugu. Z izjemo dela hitre ceste 3. razvojne osi med mejo z Avstrijo in Slovenj Gradcem, Velenjem in avtocesto A1 ter avtocesto A1 in avtocesto A2 je s prostorskimi akti umeščenih tudi večina hitrih in glavnih cest, ki bodo z omrežjem avtocest in hitrih cest enakomerno povezale vsa večja in pomembnejša mesta ter kraje v naši državi. Država je z namenom večjega gospodarskega razvoja uspešno umestila ključne ureditve za razvoj Luke Koper, načrtno pa je pristopila tudi k posodabljanju vseh glavnih slovenskih letališč. Za osrednje slovensko letališče Jožeta Pučnika v Ljubljani je Vlada RS sprejela sklep o začetku priprave DPN. Za letališče Edvarda Rusjana v Mariboru je Ministrstvo za infrastrukturo pripravilo Pobudo, v sklopu katere je bil izdelan tudi DIIP za pripravo prostorske dokumentacija, za letališče v Portorožu pa je Vlada sprejela sklep o pripravi državnega prostorskega načrta. Na letališču v Cerkljah ob Krki se infrastruktura uspešno posodablja skladno s sprejetim Državnim lokacijskim načrtom za Letališče Cerklje ob Krki (Ur. l. RS, 73/08) in Državnim prostorskim načrtom za gospodarsko središče Feniks v Posavju (Ur. l. RS, 23/12), ki sodi med 10 prioriteten projektov Republike Slovenije.

V navedenem razvoju so bile železnice vse skozi zapostavljane in kot take danes predstavljajo nekakšno ozko grlo, ki zavira gospodarski razvoj, vsaj kar se tiče železnice kot gospodarske dejavnosti in železnice, ki naj bi povezovala Evropo, omogočila pretok blaga, ljudi in kapitala. Pridobljeni podatki kažejo, da so Evropski varnostni predpisi na področju zagotavljanja železniškega prometa za potrebe prevoza potnikov in tovora pokazali, da so slovenske železniške proge zastarele, da so na določenih odsekih nevarne in ne zagotavljajo zadostne pretočnosti prometa za večje meddržavne oz. mednarodne transporte. Kot kaže glavni problem predstavljajo predvsem nizke hitrosti ter majhne možne osne obremenitve. To potrjuje tudi država oz. njene službe, ki so v sklopu Nacionalnega program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Ur. l. RS, 13/96 z dopolnitvami) ugotovile, da je slovenska železniška infrastruktura slaba, da ima preveč krivin in preveč nivojskih križanj (27 %), tako da s svojimi parametri in trenutnimi zmogljivostmi ne ustreza sodobnim transportnim potrebam. Zaradi značilnosti in poteka železnic zato na progah ni mogoče razviti dovolj visokih hitrosti, osne obremenitve na določenih delih pa so prenizke, da bi omogočale transport večje količine blaga. Veliko težavo predstavlja dejstvo, da na večjem delu železniškega omrežja ni možno srečevanje dveh vlakov v dolžini (razen potniških), zato je nujna posodobitev železniškega omrežja ter gradnja dodatnih tirov zlasti v povezavi z MMLC. Prav dejstvo, da je železniško omrežje slabo razvito je razlog, da sta število prevoženih kilometrov ter obseg prevoženega blaga in potnikov, glede na mednarodna merila, na slovenskih železnicah zanemarljiva in da je zaradi tega velik del transporta, ki bi lahko potekal po železnicah (tuji prevozniki so se izognili Sloveniji in koristijo boljše in zmogljivejše železniške proge Italije in Avstrije) preusmerjen na cestno omrežje, kar dodatno obremenjuje ceste, dodatno onesnažuje okolje ter povečuje okoljska tveganja. Zaradi slabega železniškega omrežja se je promet na slovenskih cestah povečal preko predvidenega obsega. Glede na tržni delež Slovenije, če jo primerjamo z 10 državami zahodne Evrope, ugotavljamo, da Slovenija sodi na sam rep zmogljivosti in kakovosti izvedenega transporta po železnicah, zato se je zahodne države upravičeno, vsaj kar se tiče tovarnega prometa, izogibajo. Pridobljeni podatki kažejo, da so slovenske proge, po mednarodnih predpisih uvrščene med proge najnižjega standarda. Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železnicah – AGC, ki ga je sprejela Ekonomska komisija Združenih narodov (UN ECE, 1985) je v svoje dokumente vključila tudi, za Slovenijo pomembne železniške proge, in sicer: E-65, ki povezuje Jesenice, Ljubljano, Pivko in Reko, E-67, ki povezuje Šentilj in Zidani Most, E-69, ki povezuje Pragersko, Zidani Most, Ljubljano in Koper ter E-70, ki povezuje Trst z Ljubljano in naprej proti Zagrebu. Gre za pomembne železniške proge, ki skozi Slovenijo povezujejo države Evrope z vzhodom in bližnjim vzhodom. Pri tem se poraja ključno vprašanje, ali je naša država prepoznala potencial in v kolikšni meri bo nadaljnji razvoj železniškega omrežja lahko sledil zahtevanim standardom in mednarodnim predpisom in s tem omogočil normalno delovanje in razvoj Luke Koper ter ostalih predvidenih MMLC. Podobna je situacija v področju Republike Hrvaške, ki še vedno ima posledice dolgo let trajajoče vojne, ki je popolnoma ustavila železniški promet. V zadnjem času je posodobila veliko železniških prog in jih povezala s pristanišči Reka, Zadar in Split ter se povezala z zahodno in severno Evropo. V BiH so še vedno v nekakšnem političnem nesoglasju, zaradi česar imajo aktivnih cca 47 % železniških prog, ki jih uporabljajo. Njihovo stanje je zelo slabo in neuporabno, imajo pa še vedno več kilometrov železnice, ki je minirana zaradi posledic vojne in se nihče ne ukvarja s temi problemi.

Zagotovo si Slovenija in njeno gospodarstvo želi biti aktiven udeleženec v mednarodni menjavi blaga in storitev, zato mora skrbeti, da naj bi se v bližnji prihodnosti obnovile vse obstoječe proge, zlasti tiste, ki naj bi Ljubljano, kot je glavno vozlišče v tem delu Evrope povezovala s svetom. Program posodobitve železniškega omrežja predvideva obnovo in posodobitev obstoječih prog ter dograditev obstoječih prog, kjer ta ni zadostna, za kar država oz. Ministrstvo RS za infrastrukturo in Direktorat Republike Slovenije za infrastrukturo že pripravila in sprejela ustrezno prostorsko dokumentacijo.

Kljub dejstvu, da se z veliko zamudo postopoma obnavlja obstoječe železniško omrežje, ostaja nedoročeno in nerešeno vprašanje hitrih železnic (kaj sploh država hoče razumeti po hitro železnico), saj država v tem pogledu nima jasne strategije. Pravna podlaga in predpisi, ki pokrivajo področje železnic, že sedaj govorijo o hitrih železnicah in njihovi klasifikaciji znotraj države ter o vključevanju na mednarodne

koridorje. Vprašanje je, ali ta pravna podlaga zadošča za kritje mednarodnih zahtev na področju razvoja in posodabljanje železniške infrastrukture še bolj, kadar govorimo o hitrih železnicah in pri tem mislimo na sodobne hitre železnice, ki razvijajo velike hitrosti in velike razdalje premagujejo v zelo kratkih časih. Že danes je povsem jasno, da s posodobitvijo obstoječih železnic, kljub velikim finančnim vložkom, ne bomo mogoče doseči zelenih učinkov glede hitrosti ter količine prevoženega blaga. V luči nove strategije Evropske unije, ki se prizadeva z bolj trajnim in okolju prijaznim oblikam transporta, je bistveno, da se po vzoru avtocestnega programa v prostor začnejo umeščati tudi hitre železnice. Pri tem je ključno, da se med seboj povežejo ključna regijska središča, območja, ki so nosilci MMLC ter druga večja mesta. Država je v tem času pripravila nekaj različic drugega tira med Divačo in Koprom, vendar se zaradi političnih pritiskov z nobeno ni izpostavljala, kar pridno izkoriščajo sosednje države, ki pospešeno gradijo svoje hitre železnice. Zaradi počasnosti in neodločnosti obstaja celo bojazen, da nas bo Evropa z vidika železniškega prometa zaobšla. V postopku priprave dokumentacije DPN za hitro železniško progo med Ljubljano in Jesenicami je predvidena navezava Italijo in Avstrijo. DPN predvideva novo progo ob avtocesti, ki naj bi se z dodatnim tirom navezovala na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, vendar je v letu 2016, zaradi prodaje letališča Fraportu, gospodarski družbi Nemčije, ta del načrta prepoznan kot nepotreben. Podatki Ministrstva za infrastrukturo izkazujejo, da je v pripravi DPN – prostorska dokumentacija za izgradnjo obvoza dvotirne železniške proge, ki bi omogočal direktno nadaljevanje poti vlakov iz Kopra v smeri proti Ljubljana–Šiška in naprej proti Kranju. S tem koridorjem želi država v smislu tranzitnega transporta razbremeniti glavno železniško postajo Ljubljana ter ranžirni postaji Ljubljana–Zalog, Ljubljana–Polje. Sredstva v proračunu so zagotovljena, poslovni učinki bodo znani kasneje.

Novi investicijski programi države na področju razvoja slovenskih železnic ne kažejo nič novega in nič spodbudnega. V smislu investicij gre pretežno za tehnične izboljšave oz. odpravo ovinkov in nivojskih križanj, s čimer se predvsem izboljšuje prometna varnost v potniškem prometu. Pridobljena statistika prevoza potnikov in tovora je zanemarljiva, je na vpogled na portalu Slovenskih železnic, zato jeni bilo smiselno ponavljati. Kljub predvidenim izboljšavam ostaja nerešeno vprašanje zmogljivosti slovenskih železnic. Tudi novi programski in razvojni dokumenti države o obnovi, dograditvi in izboljšavi slovenskih železnic v mnogočem odražajo zgolj preslikavo prejšnjih, starejših usmeritev, saj iz dokumentov niso razvidni novi predlogi, predvsem pa iz njih ni mogoče razbrati novih vključevanj v hitrejše mednarodne blagovne tokove. Tako kot na področju urejanja MMLC, država zamuja tudi z ureditvijo sodobnih hitrih železniških povezav, njihovo gradnjo pa prelaga na kasnejši, za državo bolj ugoden čas, s čimer se nehote oddaljuje od vizije razvoja tovrstne infrastrukture kot jo vidi Evropa. Obstaja relativna nevarnost, da bo Slovenija prav zaradi tega postala pozabljeni žep v osrčju Evrope. Zato je pomembno, da država sledi trende razvoja, analizira stanje, predvidi prometne tokove in sodeluje v skupnem razvoju. Država mora s strokovnimi kadri celovito pristopi k posodabljanju slovenskih železnic, ne le z vidika zagotavljanja večje prometne varnosti, boljše elektrifikacije in signalizacije, temveč tudi v smislu gradnje sodobnega železniškega prometa, ki lahko prevoz ljudi in tovora izboljša vsaj za 20–30 % in s tem bistveno pripomore k večji blaginji države ter boljšemu bivalnemu okolju ljudi.

### *Sklepna misel*

Če pogledamo skozi znanstveni zorni kot, če naredimo strokovni pregled stanja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji in ga primerjamo z razvito Evropo, ugotovimo, da je naša država v zadnjih desetletjih naredila določene korake v razvoju infrastrukture, vendar so ti koraki in za znanost in za stroko premajhni. Slovenija je sicer izgradila sodobno avtocestno omrežje, uredila glavno slovensko morsko pristanišče, sprejela ustrezne dokumente za urejanje slovenskih državnih letališč in se počasi lotila tudi posodabljanja zastarelega železniškega omrežja. Da bi vsaj delno sledila razvoju infrastrukture, posebej železniške infrastrukture Evropske unije, preostale Evrope in sveta, mora nujno zgraditi drugi tir od Divače do Kopra ter s tem zagotoviti nemoten pretok blaga iz Luke Koper v smeri Evrope. Vse študije in izračuni kažejo, da gre v tem primeru za projekt nacionalnega pomena, katerega realizacija bi zgolj na podlagi povečanega prometa v Luki Koper pomenila 5 % dvig BDP države (Damijan, 2015). Poleg omenjenega drugega tira mora Slovenija čim prej zgraditi hitro železniško progo med Ljubljano in Jesenicami ter jo povezati na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Nujna je tudi obnova železniške proge iz Ljubljane proti Dobovi in Zagrebu, saj je ta ključna v povezavi koridorja predvidene hitre železnice Zagreb–Beograd–Istanbul. Izboljšava oz. umestitev hitre železnice med Ljubljano in Dobovo bo zagotovo predstavljala eden največjih izzivov, saj zaradi prostorskih omejitev in reliefnih značilnosti možnosti za tehnične izboljšave na obstoječi železniški progi ni. Nujno bo torej iskanje alternativnih rešitev, ki jih bo mora ponudila tudi gradnja načrtovane verige hidroelektrarn na srednji Savi. Za razvoj Slovenije ter predvidenih MMLC pa je pomembno tudi posodabljanje železnice iz Zidanega mosta v smeri proti Pregarskem in naprej proti Mariboru in Republiki Avstriji.

Evropska unija in Evropa Slovenijo že nekaj časa opozarjata, da so projekti v razvoj hitrih železnic nujni, saj ti zagotavljajo hiter in varen transport ljudi in najrazličnejšega blaga. Slovenski zaostanek nam z znanstvenega pogleda pove, da Slovenija na izvaja normativnih zahtev EU, odgovorne osebe, pristojni ministri in njihovi državni sekretarji pa naredijo bistveno premalo, da bi se Slovenija vključila v mednarodne razvojne infrastrukturne projekte. O hitrih železniških progah ter o velikih MMLC v državah, ki mejijo s Slovenijo, je v enem od svojih člankov opozarjal tudi J. P. Damijan (2015), ki je opozoril na nekatere nesmiselne korake naših pristojnih ministrstev. Kljub dejstvu, da so bile storjene določene napake in da določeni ključni projekti zamujajo, je treba kot navaja J. P. Damijan iskati pot naprej in se čim prej priključiti projektu umeščanja hitre železnice med Dunajem in Rimom in si z načrtovano progo Ljubljana–Jesenice pridobiti možnost priključevanja na hitro železnico med Dunajem in Rimom in se tako vključiti v mednarodne tokove. Prav tako bi bilo treba

nadaljevati pogovore z Republiko Hrvaško in Republiko Srbijo, da bi hitro železniško progo iz Beograda, preko Zagreba navezali na Ljubljano. Pri tem bi bilo smiselno razmisliti tudi o direktni povezavi Zagreba, Maribora in Dunaja, s čimer bi bil sklenjen krog hitrih železnic v tem delu Evrope. Nova hitra železniška proga iz Ljubljane proti Zagrebu bi morala potekati v koridorju obstoječe avtoceste in bi kot taka služila predvsem hitremu transportu tovora in blaga ter mednarodnemu prometu potnikov s čimer bi se vzpostavile hitre povezave med regijskimi središči in večjimi kraji: ... Slazburg–Villach–Jesenice–Kranj–Ljubljana–Novo mesto–Brežice–Zagreb itd. Na nesmiselnost delovanja in brezskrbnost države Slovenije je na logistični konferenci TIP – Transborder integrated Platform, ki je potekala 05. 06. 2014 v prostorih Slovenskih železnic v Ljubljani in so jo organizirali SDAG, Comune di Goricia, Občina Šempeter Vrtojba, DARS, program čezmejnega sodelovanja Slovenija Italija, Ministero del Economia e delle Finance, Ministrstvo za infrastrukturo in Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, idr. Opozorilo več predavateljev in predstavnikov različnih inštitucij. Predstavnica Italije in predsednica dežele Furlanije Julijske krajine (Italija) je v svojem nagovoru pozvala in prosila pristojne v Republiki Sloveniji, ki se konference žal niso udeležili, da naj Slovenija s sosedami vendarle začne pogovarjati o umeščanje hitre železniške proge iz smeri Beograda, Zagreba in Ljubljane proti Trstu.

Zaključimo lahko, da je problematika mobilnosti, aktivnega sodelovanja železnice pri razvoju industrije v Sloveniji, vključevanja slovenske železnice v mednarodno ključne in hrbtnične koridorje, menjavo blaga in širše, v slabi organiziranosti železnic, v zastareli tehniki in tehnologiji, ki jo železnica uporablja, v neprimerni infrastrukturi in v neprimerni strojni opremi. Slovenija nima organiziranih MMLC, kjer bi nudila storitveno dejavnost pretoku blaga ter tako ustvarila dodano vrednost v mobilnosti in delu slovenske in evropske industrije. Če se želi Slovenija vključiti v mednarodne tokove hitrega železniškega prometa in zagotavljati hitro mobilnost ljudi, tovora, blaga, kapitala, bo morala poiskati sredstva ali investitorje, ki bodo zgradili manjkajočo železniško progo, zgradili velike MMLC ter tako omogočili hiter pretok med zahodno in osrednjo Evropo ter Bližnjim vzhodom. V kolikor tega ne bo naredila v zelo kratkem času, bo izločena iz pomembnih mednarodnih tokov, kar bo zagotovo slabo vplivalo na njen nadaljnji razvoj. Prepoznavna vseh teh merljivih in pomembnih podatkov nam pove, da smo skozi raziskavo potrdili našo hipotezo, da Slovenija potrebuje hitro železnico in velike MMLC, s katerimi bo transportu in tranzitu ponudila storitve kot dodano vrednost in s tem Evropi in širše pokazala, da smo enakovreden partner v razvoju mobilnosti, industrije, prometa blaga, kapitala, transporta in potovanj. Nekateri podatki so nam, žal, dali vtis, da se je Slovenija s svojo mobilnostjo in z železnico umaknila ali uklonila iz gospodarskega prostora, kar nismo mogli v celoti dognati, saj smo ugotovili, da imamo zgrajeno železniško omrežje, ki je sicer zastarelo, vendar ga je mogoče sanirati in vključiti v aktivno uporabo. Imamo izurjene ljudi, ustrezno tehniko, se železnica vseeno premalo vključuje v mednarodne tokove menjave blaga. Zagotovo bi umeščanje MMLC v Ljubljani, Mariboru in Novem mestu aktivneje vključili železnico. Iskanje rešitev in iskanje vzrokov za premajhno vključevanje železnice v mednarodno menjavo blaga nas je pogosto pripeljalo do odločitev oblasti, kar nam pove, da država še vedno močno vpliva na delo železnice in obenem usmerja njen razvoj.

## Viri:

1. Čižman, A., Urh, M. (2008). *Izboljšanje konkurenčnosti podjetij z optimizacijo logističnih procesov*. V M. Fošner, T. Kramberger, A. Čurin (ur.) Proceedings of the 5th International Conference on Logistics & Sustainable Transport 2008/5th International Conference on Logistics & Sustainable Transport 2008, Celje, November 20 (str. 22–30) [Elektronski vir]. Celje, Krško: Faculty of Logistics.
2. Članke, J. P. Povezovanje luke Koper; promet v Luki Koper pomeni 5 % dvig BDP države (Damijan, 2015).
3. Članek, O hitrih železniških progah ter o velikih MMLC v državah, ki mejijo s Slovenijo, je v enem od svojih člankov opozarjal tudi J. P. Damijan (2015).
4. Državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet Koper, ki je bil sprejet leta 2011 (Ur. l. RS, št. 48/11).
5. Državni lokacijski načrt za Letališče Cerklje ob Krki (Ur. l. RS, 73/08).
6. Damijan, A. (2001, 13. januar). Obe plati globalizacije. *Nedeljski dnevnik*.
7. Damjan, J. P. (2009) *Globalizacijska kriza je globlja, kot se zdi, prizadela bo tudi slovenijo, a z zamikom*. Evropska unija, torek 17. 2. 2009, Novice. Dnevnik, si Novice/
8. Državni prostorski načrt za gospodarsko središče Feniks v Posavju (Ur. l. RS, 23/12).
9. Ferligoj, A., Leskovšek, K., Kogovšek, T. (1995). *Zanesljivost in veljavnost merjenja*. (Metodološki zvezki). Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
10. Gajšek, B. (2007). *Osnove transportne tehnologije* [e-gradivo]. Celje: Fakulteta za logistiko.
11. Jakomin, L., Zelenika, R., Medeo, M. (2002). *Tehnologija prometa in transportni sistemi*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo.
12. Južna železnica Dunaj-Trst (zametek današnje V. koridorja), ki je bila dokončana leta 1857 ([www.andros.si/doc/D16-juzna-proga.pdf](http://www.andros.si/doc/D16-juzna-proga.pdf) · PDF file, marec 2016).
13. Logožar, K. (2002). *Organiziranje logističnih procesov*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
14. Murtič, S. (2012). *Sodobna paradigma medorganizacijskega obvladovanja logističnih procesov*. [Doktorska disertacija, Fakulteta za uporabne družbene študije v Novi Gorici].
15. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (1996). *Uradni list RS*, št. 13/96.
16. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Ur. l. RS, 13/96 z dopolnitvami).
17. Ogorelec, A. (2004). *Mednarodni transport in logistika*. Maribor: Univerza v Mariboru, Ekonomsko-poslovna fakulteta.
18. Pavliha, M., Vlačić, P. (2007). *Prevozno pravo*. Ljubljana: GV založba.
19. Pavliha, M., Simoniti, S. (2007). *Zavarovalno pravo*. Ljubljana: GV založba.
20. Republika Hrvaška uspešno gradi ceste in železniškega omrežja pospešeno, razvija svoji dve največji pristanišči v Reki in Zadru ([www.cpa-zadar.hr/luke](http://www.cpa-zadar.hr/luke)).
21. Strategija razvoja prometa v Sloveniji (2015). Pridobljeno s <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>
22. Stiglitz, J. E. (2002). *Globalization and its discontents*. London: Allen Lane.
23. Uredba (EU-LEX 32013R1315, št. 1315/2013) glede smernic EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.
24. Zelenika, R. (2005). *Logistički sustavi*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet.
25. Zakon o železnicama Bosne in Hercegovine. Pridobljeno s [www.msb.gov.ba/PDF/Zakon o železnicama BiH.pdf](http://www.msb.gov.ba/PDF/Zakon%20o%20zeljeznicama%20BiH.pdf) (Službeni glasnik BiH", broj 7/03)
26. Zakon o železniškem prometu (ZZeP). SOP 1999-01-4349. EVA 1999-2411-0086. EPA 0364-II [www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1614](http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1614).
27. Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18).

## MULTIMODALNI LOGISTIČNI CENTER NOVO MESTO V FOKUSU GOSPODARSKEGA RAZVOJA JUGOVZHODNE SLOVENIJE

*Sašo Murtič, Andrej Lisec*

### *Uvod*

Splošni pregled področja nam pojasni, da je razviti svet, predvsem razvite države Evrope, Amerike in ne Azije v letih globalizacije spoznal, da je delovanje industrije in celotnega gospodarstva zastarelo, vsaj kar se tiče povpraševanja na trgu. Nekateri proizvodi so bili prepoznani za neuporabne. Trg je postal zasičen z neuporabnimi artikli (zastarela tehnika televizorjev), istočasno pa se je začel ekspanzijski razvoj industrije in gospodarstva v državah, ki so doslej imele dolgoletno gospodarsko stagniranje. Na evropsko in ameriško tržišče je nekontrolirano vse bolj prodiralo poceni izdelano blago s Kitajske, Indije, Tajske, Turčije in iz drugih držav z vzhoda. Prodor tekstila in tekstilnih izdelkov z vzhoda je zdesetkal tekstilno industrijo v Evropi, kar Evropa in Evropska unija nista zmogli nadzirati. Pri tem so proizvajalci tekstila spoznali, da je ceneje uvažati gotove izdelke s Tajske, Kitajske in iz Turčije oz. drugod ter jih prodajati pod lastno znamko, kar je dodatno otežilo nadzor kakovosti blaga na trgu. Nekateri proizvajalci v Sloveniji so svojo proizvodnjo selili v države s cenejšo delovno silo, nekateri pa so iz svoje proizvodnje izločili logistiko in številne logistične procese, njihove usluge pa so kupovali na prostem trgu. Prišlo je do spremenjene proizvodnje in do velike globalizacije (Stiglitz, 2002), ki je zajela predvsem Združene države Amerike, posledično pa vse države, ki so z njimi poslovali. Pričenja se digitalizirani svet in informacijsko prepoznavanje potrebe po nadzoru trga. V industriji prihaja do počasnega sodelovanja umetne in naravne inteligence, kar je predstavljalo nekako vrhunec industrijskega obdobja industrije 4.0. Nagle spremembe so povzročile povečano gibanje blaga, kapitala in ljudi, kar so države s težavo nadzirale, še manj so nadzirale varstvo okolja in zdravja ljudi. Države niso uspevale nadzirati pretoka blaga, proizvodnje in menjave, kar je pomenilo tudi neučinkovito obdavčevanje in manj finančnih sredstev za delo državnih služb. Države so pričele sklepati sporazume o menjavi blaga. Določene so bile kvote in države uvoznice so se prilagodile novim trgovskim razmeram v Evropi, Ameriki in širše. Pozitivna stran razvoja se je kazala v naglem razvoju Kitajske, Indije in drugih držav Azije in Afrike, kar je omogočilo odprtje novih tržišč za evropsko in ameriško avtomobilsko industrijo. Velike količine pripeljanega blaga na tržišča so pogojevale nove oblike in postopke transporta, skladiščenja, ohranjanja produktov. Razvil se je kontejnerski transport, ki v 75 % potuje z ladjami po morjih in večjih rekah, le manjši del (25 %) po kopnem, še manjši del pa v zračnem prostoru (Ogorelec 2004). Nova oblika menjave blaga je povezala svetovno industrijo, svetovni trg in velike mednarodne korporacije, posledično pa se je oblikovala logistika in logistični procesi (Zelenika, 2001), ki so omogočali varno mednarodno menjavo blaga. Razvil se je turizem ter gibanje ljudi in kapitala (Logožar, 2004). Trgovske organizacije so spoznale, da morajo med seboj sodelovati. To je pogojevalo oblikovanje povsem novega modela menjave blaga in obvladovanja tržnega območja na posameznih celinah oziroma v posameznih državah. Na področju avtomobilske industrije je bil narejen velik korak na področju dizajna in konstruiranja vozil. Pojavila so se sodobna vozila na električni pogo, prav tako so v vozila pričeli vgrajevati elektronsko opremo, ki omogoča boljši nadzor nad vozilom, samodejno parkiranje in avtopilote, ki so pritegnili kupce in uporabnike. Razvil se je množični industrijski inženiring, ki je omogočil nove patente, nove in izboljšane sklope vozil in druge tehnike, pri čemer je znanost ponovno naredila velik korak v razvoju sodobne tehnike in tehnologije povezovanja naravne in umetne inteligence. V tej fazi že lahko govorimo o začetkih uvajanja avtonomnih naprav v industrijo, kjer delavec in stroj sodelujeta v proizvodnji. Gibanje blaga, kapitala in ljudi je povzročilo izgradnjo velikih pristanišč, velikih logističnih centrov in sodobnejše infrastrukture. Države so nekako med seboj pričele tekrovati v pridobivanju ladjedelniškega transporta (Hrvaška – Split, Zadar, Reka) gradile velika pristanišča in velike logistične centre (Slovenija – Luka Koper). V pristanišča so pripeljali železnico in gradili veliko ranžirno postajo, tudi avtocesto so pripeljali do letališč in pristanišč. Posledično so se razvile nove transportne tehnologije (Gajšek 2007) in sodobni logistični centri, ki nudijo različne oblike storitev.

### *Področje raziskave (znanstvena problematika)*

Strategija razvoja prometa v Sloveniji (Sklep Vlade RS, št. 37000-3/15/8), Nacionalni program razvoja železniškega prometa v Sloveniji (Uradni list RS, št. 13/96, 75/16 – ReNPRP30), Resolucija o Nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva (Uradni list RS, št. 113/06 in 33/09), Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30, str. 10524) in predpisi EU so Sloveniji, članici EU, narekovali spremljanje gospodarskega in infrastrukturnega razvoja Evrope ter povezovanje v vseevropske koridorje in hrbtnično infrastrukturno omrežje. Ugotavljamo, da so se razvite države Evrope hitro prilagodile gospodarskim in tržnim spremembam, razvile in posodobile so že razvita pristanišča, širile obstoječo letališko infrastrukturo ter uvajale nove hitre oblike železnice in posodabljale obstoječe. V področju transporta ljudi in tovora so videli prednost v železnici, vendar so še vedno ohranjale in posodabljale avtoceste, saj omogočajo velike in hitre pretoke blaga, kapitala in ljudi (Murtič, 2012). V Sloveniji po osamosvojitvi in njeni poti, žal, ni bilo veliko vlaganj v infrastrukturo. Šele kasneje so bili vidni premiki v izgradnji avtocestnega križa, ki je povezoval pristanišče Luko Koper z Ljubljano in naprej proti Madžarski, Ukrajini, Rusiji ter proti Avstriji in naprej. Zgrajena je bila

avtocestna povezava v smeri Hrvaške in naprej, ki je povezala Slovenijo z osrednjo in jugovzhodno Evropo ter omogočila cestni transport širših razmer. Vojne in dogodki na Balkanu so železnico ustavili v njenem razvoju, zaradi česar je bila dokaj zapostavljena, povezava z osrednjo in jugovzhodno Evropo pa je bila prekinjena. Po umiritvi razmer je na nivoju Evropske Unije bila sprejeta nova transportna politika vezana na razvoj transnacionalnih evropskih transportnih koridorjev, v sklopu katere je bila sprejeta tudi Uredba (EU-LEX 32013R1315, št. 1315/2013) glede smernic EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Uredba na nivoju Evrope uvaja usklajen razvoj prometnega omrežja, ki predvideva posodabljanje in nadgrajevanje obstoječih železniških sistemov, gradnjo manjkajočih delov omrežja, odpravo nivojskega križanja, s hkratnim uvajanjem novega inženiringa in novih logističnih procesov, ki bodo omogočili čim večjo učinkovitost posameznih sistemov ter njihovo povezljivost v enoten učinkovit sistem. Pri tem je bilo ključno podpreti združevanje posameznih prometnih sistemov znotraj posameznega transportnega koridorja, saj se s tovrstnim združevanjem zmanjšujejo vplivi na okolje in okoljska tveganja za Slovenijo in Evropo. Koridorji avtoceste, železnice in pristanišč so se povezali in se dopolnjujejo ter omogočajo umeščanje multimodalnih logističnih centrov (MMLC) v prostor Slovenije. Raziskava je pokazala, da je Slovenija zaradi svoje lege v zgodovinskem razvoju morala slediti evropskemu razvoju cestnega in železniškega omrežja.

Kratek pregled nam pove, da je Slovenija svojo prvo železniško povezavo s preostalo Evropo dobila že leta 1846, ko je bila v sklopu Avstro-Ogrske monarhije, in sicer z železnico vzpostavljeno povezavo med Gradcem in Celjem. Ob vzpostavitvi prve železniške proge do I. svetovne vojne so bili s Trstom, Zagrebom, Reko, Celovcem, Beljakom in Trbižem povezani tudi nekateri drugi slovenski kraji, na teritoriju Slovenije pa je bila v tem času zgrajena tudi večina današnjih lokalnih železniških povezav. Z vidika povezljivosti slovenskega prostora s preostalim delom Evrope je zagotovo ena pomembnejših tako imenovana Južna železnica Dunaj–Trst (zametek današnje V. koridorja), ki je bila dokončana leta 1857 (Wikipedija, 2016). Razvoj železnic na slovenskem je doživel nov preporod v času skupne države Jugoslavije (prej še Kraljevine SHS), ko so čez ozemlje Slovenije zahodno in osrednjo Evropo povezali z Bližnjim vzhodom – zametek X. koridorja. V tem času so med Parizom, Ljubljano, Zagrebom, Beogradom in Istanbulom redno vozili vlaki, med katerimi je bil najbolj znan Orient Express (nočni skok). Spremenjene geopolitične razmere so vplivale tudi na železniški promet, saj so se z ustanovitvijo Evropske unije in razpadom Jugoslavije spremenili tudi prometni tokovi. To je pripeljalo do zaviranja razvoja železnic in današnjega stanja na področju železniškega prometa v državi. S poudarkom na razvoju cestnega prometa, predvsem na veliko vlaganje in izgradnjo avtocestnega križa Jesenice–Brežice in Murska Sobota–Koper, se je močno ustavil razvoj železnic. Posledično so bile zaradi upada prometa in nerentabilnosti ukinjene določene železniške proge, s čimer je bila z vidika enakomernega oziroma trajnostnega razvoja našega prostora ponekod storjena nepopravljiva škoda. S prostorskim razvojem določenih krajev so bili namreč pozidani koridorji obstoječih železnic, s čimer je bil trajno izgubljen dragocen prostor. Osrednja evropska lega in strateški položaj Slovenije, kjer se križajo mnoge cestne, železniške in zračne poti ter dostop do morja, dajejo obsežne možnosti za razvoj naše države, zato je ključno, da Slovenija v svoji strategiji in razvoju sledi ciljem razvoja Evropske unije na področju posodabljanja transnacionalnih omrežij transportnih koridorjev. S tem se omogoči večjo povezanost gospodarstva Slovenije z osrednjo in jugovzhodno Evropo. Vse to daje Sloveniji priložnost, da ob dobro umeščeni infrastrukturi zgradi velike multimodalne logistične centre (v nadaljevanju MMLC), ki bodo omogočili pretok blaga, ljudi in kapitala. S tem bi Sloveniji omogočili postati pomembna država v Evropski uniji, ki razvija in podpira gospodarske tokove osrednje in jugovzhodne Evrope (Murtič, Janžovnik, Blatnik, 2016).

## *Multimodalni logistični center kot znanstvena hipoteza*

Potrebe po prilagoditvi in sodelovanju v razvoju Evrope in Evropske unije so Slovenijo in slovensko gospodarstvo pripeljali do nujne spoznave, da je logistika kot znanstveni pojem, kot definicija in kot uporabna dejavnost za državo in njeno gospodarstvo pomemben dejavnik. Podatki kažejo, da so prizadevanja za vključitev Slovenije v mednarodne gospodarske tokove stara že nekaj desetletij. Njeno povezovanje z državami zahoda so se sicer začela že v trajnostnem razvoju prej skupne države. Slovenija se je v zgodnjih sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja povezovala s številnimi državami razvite zahodne in severne Evrope, s čimer je že tedaj omogočila industrijsko proizvodnjo že v industriji 3.0 in kasneje v industriji 4.0, predvsem na področju avtomobilizma (Revoz Novo mesto, Adria in TPV), elektronike (Iskra, Gorenje, LTH), farmacije (Krka in LEK), telekomunikacij, medijev in številnih drugih področij, ki so bili z vidika gospodarstva pomembna za razvoj države. Skozi gospodarske povezave se je razvijala tudi logistika in logistični procesi, ki so s svojimi postopki in operacijami omogočali industrijsko proizvodnjo in med organizacijsko sodelovanje gospodarstev več držav v EU. Pojavila se je nova paradigma med organizacijskega obvladovanja logističnih procesov in delitve dela med posameznimi fazami industrijske proizvodnje. Kljub vidnim povezavam Slovenije in gospodarstva z državami razvitega zahodnega dela Evrope se je postavljalo ključno znanstveno vprašanje, kako in v kolikšni meri Slovenija v sodobnih razvojnih časih lahko sledi spreminjanju sveta, Evrope in Evropske unije. Prav tako se je pogosto postavljalo vprašanje, ali je Slovenija lahko spremljala spreminjanje na področju logistike in logističnih procesov. To smo želeli raziskati ter podati ugotovite glede možnosti za umeščanje MMLC v posamezne regije. Iz ugotovitve, da je Evropa kmalu spoznala, da je za dvig konkurenčnosti v svetovnem trgovinskem prostoru potrebno imeti tudi dobre cestne in železniške povezave ter hitre dostope do pristanišč in letališč, ne preseneča dejstvo, da so številne evropske države prepoznale lastne transportne potenciale ter začele svoj razvoj usmerjati v infrastrukturne projekte in povečevanje kapacitet parkirišč in letališč, v sklopu katerih so nastajali logistični centri.

Postavili smo hipotezo: »MMLC v jugovzhodni Sloveniji bi povezal gospodarstvo Slovenije z državami tretjega sveta.«



Čemu bi služili novi MMLC, če ne pretoku blaga, kapitala in ljudi, hkrati pa bi ponudili logistične storitve, ki omogočajo razvoj gospodarstva in trgovine (vsa infrastruktura gre v MMLC). Novi globalni izzivi, zlasti spoznanje, da je za prihodnost našega planeta ključen trajnosten razvoj, je tudi v Sloveniji pripeljal do novih paradigem v smislu transporta, skladiščenja itd., zato ni presenečenje, da se v novi perspektivi Evrope velik poudarek daje predvsem nizkoogljčnim oblikam transporta (ceste – električna vozila, železnice – elektrifikacija, pomorske poti in letališča), povezovanju različnih oblik transporta (multimodalnost), celotnim prometnim strategijam in pametni specializaciji, v sklopu katere se daje poudarek tudi na oblikovanju pametnih mest in umeščanju MMLC v prostor. Dostopni podatki opozarjajo, da se je Slovenija na nastale spremembe prepočasi odzivala. Prepočasi je prepoznala potrebe gospodarstva, potrebe po prestrukturiranju določenega dela gospodarstva in ni sledila razvoju pristanišča, železnice (drugi tir Divača–Koper) ter razvoju MMLC. Ponoven zagon gospodarstva in prepoznavanje dejstva, da je trgu potrebno ponuditi kakovostne izdelke in kakovostne storitve, je Slovenijo prisililo k iskanju lastne podobe v vseevropskem prostoru. V tem času so v sosednjih državah pohiteli z gradnjo cest in železniškega omrežja, pospešeno razvijajo pristanišča in letališča, v neposredni meji s Slovenijo gradijo velike MMLC in slovenskemu gospodarstvu jemljejo delo. Slovenija, žal, nima razdelane strategije razvoja logistične platforme za osrednjo in jugovzhodno Evropo in nima povezanih MMLC, ki bi povezovali železnico, cesto, pristanišče in letališča, čeprav ima vse naravne in gospodarske predpogoje.

Umeščenost industrije v prostoru kaže potrebo po sodobnih centrih, ki bi nudili logistiko in logistične procese, ki jih industrija v svoji dejavnosti nima.

### *Izhodišča raziskave*

Skozi prizmo vizije gospodarstva Slovenije lahko ugotovimo, da so v preteklosti bili poskusi priprave vizije razvoja v obliki projektov za celotno ozemlje Slovenije, vendar so ti projekti bili politično pogojeni. V letu 2009 je bila na Ministrstvu za promet razvita ideja o projektu »Slovenija logistična platforma za osrednjo in jugovzhodno Evropo« (Jakomin 2009). Organizirane so bile znanstvene in strokovne konference v Mariboru, Ljubljani in Portorožu, na katerih so poudarjali pomen in potrebo po umeščanju MMLC v prostor Slovenije. Izvedene so bile številne naložbe, zlasti v cestno infrastrukturo (Novice, 27. 11. 2009 – Hotel Kranjska Gora), ki so spodbudile zanimanje tujih investorjev (Ferligoj, Leskovšek, Kogovšek 1995). Prihajale so številne delegacije iz Šanghaja, Hong Konga, Malezije in drugih pomembnih gospodarsko razvitih držav, vzpostavljene so bile številne politične in gospodarske meddržavne povezave (Čizman 2007). S tem se je obetal razvoj in tuja vlaganja v gospodarstvo, infrastrukturo, MMLC in prostor Republike Slovenije. Z načrtnim razvojem in vlaganjem tujega kapitala naj bi Slovenija svoj logistični razvoj usmerjala v štiri celovita in gospodarsko zaokrožena območja: Koper (Luka Koper), Ljubljano (Zalog-Polje), Novo mesto z okolico ter Maribor (Letališče Edvarda Rusjana). Določitev MMLC so temeljili na prepoznavi že obstoječe povezovalne infrastrukture in že obstoječih industrijsko razvitih območij, ki še delujejo ali ki imajo vse potencialne za ponoven zagon in vključitev v trajnostni razvoj. Obstoječi avtocestni in železniški križ sta povezana v mednarodne infrastrukturne koridorje in prostoru Slovenije dajeta realne možnosti za dober pretok blaga, ljudi in kapitala, pristanišče in državna letališča pa so v podporo železnici in cesti ter omogočajo odlične povezave ter spodbujajo gospodarsko rast. Tudi večja slovenska mesta (Ljubljana, Maribor, Koper ...) so podprla gospodarski razvoj in umeščanje s projektom predvidene platforme, vendar je vse ostalo samo pri tem. Vizija razvoja sicer ima svetlejšo prihodnost. Vlada Republike Slovenije in slovensko gospodarstvo si prizadeva za izgradnjo drugega tira med Divačo in Koprom, umeščanjem gospodarske družbe Magna d.d. v prostor ob letališču Edvarda Rusjana Maribor, ki že tvori določeno obliko MMLC, povezanosti železnice in ranžirne postaje v Ljubljani z BTC in posebej z umeščanjem MMLC Novo mesto z okolico, ki vključuje gospodarstvo Dolenjske, Posavja in Bele Krajine, kjer se povezuje logistični center Feniks v Cerkljah na Dolenjskem z industrijo Novega mesta in okolice. Z umeščanjem MMLC v prostor Novega mesta z okolico bi bilo mogoče industrijo in druge gospodarske veje Dolenjske, Posavja in Bele Krajine povezati z osrednjo in jugovzhodno Evropo ter osrednjo in jugovzhodno Evropo z razvitim delom Evrope.

V iskanju ustreznih rešitev za slovensko gospodarstvo je Vlada Republike Slovenije načrtovala in sprejela številne strategije razvoja infrastrukture, industrije in posameznih gospodarskih vej. Povezovala je slovensko industrijo in gospodarstvo s sorodnimi v Evropi in zunaj nje, poiskala investitorje, ki bi bili pripravljeni vlagati v prostor ter iz proračuna financirala tiste veje gospodarstva, ki so bile nujne, ali so kazale možen hiter napredek. V sklopu vizije razvoja Slovenije je Vlada RS za MMLC Luka Koper sprejela državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet Koper, in sicer leta 2011 (Ur. l. RS, št. 48/11). Po vzorcu Luke Koper, ki je že delovala kot urejen MMLC, je s projektom urejanja logističnih con bilo predvideno, da Republika Slovenija z državnimi prostorskimi načrti (v nadaljevanju: DPN), načrtuje in umesti v prostor MMLC Ljubljana, Maribor in Novo mesto. Na umeščene MMLC bi povezala obstoječo infrastrukturo in tako omogočila delovanje celotnega gospodarstva, mednarodni pretok blaga in storitev, mednarodno povezovanje industrije in drugega gospodarstva ter tako sledila razvoju Evropske unije. Skladno z razvojnimi možnostmi in sprejetimi prostorskimi akti so z aktivnostmi umeščanja MMLC nadaljevale mestne občine Ljubljana in Maribor. Mestna občina Ljubljana je pripravila več različnih študij o pretoku prometa skozi Ljubljano in jih prostorsko tudi ureja. V postopku je priprava DPN za hitro železniško progo Ljubljana Jesenice v smeri Italije, s povezavo na letališče Jožeta Pučnika ter odsek železniške proge iz smeri Kopra skozi Vič in s povezavo na Šiško v Ljubljani (<http://www.dpa.mop.gov.si/?izbira=dpa&opt=priprava>). MMLC Maribor je zanimiv predvsem zaradi letališča ter neposredne povezave na avtocesto in železnico, dane pa so še njegove možnosti razvoja zaradi prostorskih danosti (v postopku je sprejem DPN za letališče Edvarda Rusjana Maribor, ki je v zaključni fazi priprave Pobude, sledi sklep Vlade RS o pričetku

priprave – vpogled na isti internetni strani Ministrstva za infrastrukturo). Za razliko Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, katerega razvoj je zaradi njegove lege nekoliko omejen (Alpe, poselitev, požarni gozdovi, naravne vrednost ...), so razvojne možnosti Letališča Edvarda Rusjana skoraj neomejene. Pri tem je treba upoštevati dejstvo, da ima letališče neposredno možnost povezave na železniško in avtocestno omrežje, ter da je v neposredni bližini tudi plovna reka Drava (rečni promet), se zdi razvoj MMLC v sklopu omenjenega letališča povsem logičen. MMLC Novo mesto je v primerjavi z Ljubljano ali Mariborom povsem drugačen, obenem pa ima vse afinitete, ki dajejo prednosti in upravičene ekonomske možnosti za umestitev v prostor. Novo mesto ima cca 37.000 prebivalcev in cca 42.000 delovnih mest, kar Mestno občino Novo mesto uvršča v sam gospodarski vrh v Republiki Sloveniji. Za območje umeščanja MMLC Novo mesto sodi letališče Cerklje ob Krki, v okviru katerega je Vlada Republike Slovenije maja 2008, pod št. 6081, sprejela Uredbo o državnem prostorskem načrtu za Letališče Cerklje ob Krki, v okviru katerega je v prostor letališča umeščena logistična cona FENIX. Sprejeta je bila tudi trasa DPN za III. razvojno os, ki povezuje mesto Celje z Novim mestom. Novo mesto, ki povezuje gospodarstva južne in jugovzhodne Slovenije (Dolenjske, Posavja in Bele krajine), tako daje vse možnosti za uspešno umeščanje MMLC v prostor.

Iz predstavljenih aktivnosti je možno sklepati, da je država na območju predvidenega MMLC v Novem mestu naredila korenite gospodarske korake, ki bodo v prihodnje pripomogli k večjemu povezovanju slovenskega gospodarstva z osrednjo in jugovzhodno Evropo in regijami, kar je v prid tako gospodarstvu v regiji še bolj v področju povezovanja in nudenja logističnih storitev.

### *Metodologija raziskave*

Glede na postavljeno hipotezo o potrebi umeščanja MMLC v Prostor Novega mesta, ciljno v prostor jugovzhodne regije Slovenije, ki zajema Dolenjsko, Posavje in Belo krajino, smo tehnično proučevanje možnosti umeščanja MMLC v prostor ter pridobivanje podatkov, ki bi upravičevali sam postopek zastavili na zbiranju, opazovanju in merjenju podatkov. Ti podatki naj bi podali empirične in merljive dokaze za eksperimentiranje ter oblikovanje postavljene hipoteze o potrebi in vlogi MMLC v Novem mestu. Nujna je bila uporaba znanstvene metode, ki bo dala nova spoznanja, ali bo ovrgla našo trditev. Želeli smo opisati potrebo po logističnih centrih v Republiki Sloveniji, nato smo postavili hipotezo, da Slovenija in njen jugovzhodni del potrebuje sodoben MMLC, ki bo imel povezovalno vlogo v gospodarstvu Slovenije, osrednje in jugovzhodne Evrope. Zavedali smo se, da so pridobljeni podatki spremenljivi glede na čas in gospodarsko gibanje, zato smo našo hipotezo postavili v širše časovno obdobje. Uporabili smo tudi metodo opazovanja, kot znanstveno metodo, kjer smo časovno, v natančno določenih obdobjih opazovali prihode in odhode tovornih vozil v in iz Novega mesta, določili smo uporabne vzorce in jih časovno razporedili po dnevih, mesecih in letu, vezano na gospodarske spremembe in industrijsko aktivnost v regiji. Pridobljene podatke smo proučili. Analizirali in eksperimentirali smo časovno rast, povečanje ali zmanjšanje industrijske in druge proizvodnje v Novem mestu in regiji ter tako dobili uporabne podatke, ki so nam časovno opravičevali našo hipotezo in s tem potrebo po umeščanju MMLC v prostor. Osnovni namen umeščanja MMLC v prostor je bil industrijo in gospodarske dejavnosti v regiji in v celotni državi dvigniti na višjo gospodarsko raven, ki bo pokazala, da je v Sloveniji, osrednji in jugovzhodni Evropi potrebna oblika in metodološko dovršen MMLC, ki opravičuje svoj obstoj. V ta namen smo raziskali pojave in aktivnosti, ki vplivajo na gospodarski razvoj, industrijo, pretok blaga in materialov ter jih predstavili kot kriterije, ki opravičujejo umeščanje MMLC v sam prostor. Čeprav so nam podatki služili bolj kot pogoji, pod katerimi je mogoče aplicirati znanstvene teorije v prakso, so bili ti podatki zadosten argument, ki opravičuje vlogo in pomen med organizacijskega obvladovanja logistike in logističnih procesov v postopku gospodarskega sodelovanja Slovenije, osrednje in jugovzhodne Evrope. V članku smo na preprost način odgovorili na vprašanje, kako MMLC funkcionira v prostoru in v kolikšni meri lahko prispeva h gospodarski rasti Slovenije in njenih sosednjih regij. Hkrati smo dokazali, da MMLC lahko prispeva k napredku industrije in industrijski znanosti. S hipotezo smo izhajali iz prepričanja, da je potencialni prispevek znanosti sicer posreden in da zadeva probleme, na katere je že v preteklosti opozarjala znanost in praksa, čeprav so ti gospodarski problemi v absolutni domeni države in ne znanosti pa vendarle ne država, ne lokalna skupnost tega ne prepoznajo. Vezano na industrijo, na gospodarstvo, se je znanost osredotočila na razvoj tehnike in tehnologije industrijskih oziroma gospodarskih procesov znotraj proizvodnje, robotizacijo in digitalizacijo posameznih proizvodnih postopkov in zunanjo logistiko ter logistične procese pa prepustila času. Osrednje vodilo članka predstavlja koncept gospodarske potrebe po uravnavanju, spodbujanju in povezovanju logistike in logističnih procesov v gospodarstvu, v regiji in širše ter izkazuje potrebe po mednarodnem povezovanju in iskanju znanstvenih in praktičnih metod, ki bodo pripomogle h gospodarski rasti.

V sedANJI strukturi delovanja industrije in gospodarstva v Sloveniji in širše je čutiti praznino, ki se kaže predvsem v ne izrabi znanosti in ustreznih metod delovanja, ki bi pripomogle k hitrejši gospodarski rasti, mednarodni menjavi in k večji uveljavitvi Slovenije in slovenskega gospodarstva v širšem svetovnem krogu. Razumeti je, da ne država in ne lokalne skupnosti v Republiki Sloveniji ne prepoznajo geopolitične vloge države, še manj potrebe po umeščanju MMLC v prostor in temu vprašanju ne namenja dovolj interesov.

### *Potek raziskave*

**Pomembni kazalniki MMLC v Sloveniji in širše** – Smiselnost opredelitve Novega mesta z okolico, kjer bi bilo mogoče umestiti MMLC, je bila predvsem v spoznanju, da je Mestna občina Novo mesto, s svojimi štirimi gospodarskimi giganti, gospodarsko najbolj stoječa občina, kjer je več delovnih mest, kot prebivalcev. Oskrba novomeške industrije Krka, Tovarna zdravil, d.d., Novo mesto, Revoz, Tovarna

motornih vozil, d.d., Novo mesto, TPV, Tovarna posebnih vozil, d.d., Novo mesto in Adria, Tovarna avtomobov, prikolic in počitniških hišic, d.d., zahteva izvajanje logistike, številne Transporte in izvedbo številnih logističnih procesov, ki ekonomsko opravičujejo svoje postopke. Poleg navedene industrije se je v preteklosti v neposredni okolici razvila močna lesnopredelovalna industrija, tovarna obutve, tovarne elektronike in izolacijskih materialov, pojavile pa so se še številne druge stroke in obrati. Novo mesto je prestolnica Dolenjske, ki je umeščena v jugovzhodni del Slovenije, kjer s Posavjem in Belo krajino stoji na sredini poti, saj je na zahodu oddaljeno 70 km od Ljubljane, Slovenskega glavnega mesta in na vzhodu 70 km od Zagreba, glavnega mesta Republike Hrvaške. Ravno ta umeščenost Novega mesta na sredini poti med dvema velikima mestoma, kjer se pretaka velika količina blaga, kapitala in giblje veliko število ljudi, daje izjemne poslovne možnosti za umeščanje MMLC. Poleg obstoječe industrije, ki je s svojim potencialom in proizvodnjo vezano na oba mesta (trgovina in prodaja izdelkov industrije v oba mesta, gibanje delovne sile in zaposlovanje stroke in delavcev iz obeh mest v industriji v Novem mestu), se razvijajo številne trgovske, turistične, industrijske in storitvene dejavnosti. Pomembni kazalniki, ki opravičujejo namen članka, je dejstvo, da skozi Novo mesto poteka avtocestni križ, ki povezuje zahodno in osrednjo Evropo z jugovzhodnimi in bližnjevzhodnimi državami. Skozi Novo mesto poteka tudi druga najdaljša in najpomembnejša železniška proga, ki povezuje glavno mesto Ljubljano z Novim mestom, Črnomljem, Metliko in naprej s Karlovcem v Republiki Hrvaški. Gre za železniško progo, ki gospodarsko povezuje Slovenijo s Hrvaško v smeri morja in hrvaških pristanišč. Gre za železnico, ki lahko v kritičnih trenutkih zamenja ali prevzame določen pretok blaga iz Hrvaške v Slovenijo in obratno. Železnica v Novem mestu razpolaga z nekaj ranžirnih postaj in ima železniško povezavo v območja, kjer je največ lesa in lesne surovine za oskrbovanje slovenske in evropske lesne industrije. Ima tudi letališče, ki sicer deluje kot športno-rekreativno in panoramsko letališče, vendar je v preteklosti že bilo namenjeno za mednarodno vojaško in poslovno delovanje. V neposredni bližini je tudi civilno vojaško letališče Cerklje ob Krki, v sklopu katerega je zgrajena logistična cona FENIX, ki je sposobna nuditi logistične ter druge storitve za vojaške in civilne namene. Ob avtocesti v smeri Ljubljane je zgrajen logistični center, v katerem deluje italijanska tovarna, ki izdeluje posamezne sklope za tovarno avtomobilov Revoz, v občini Črnomelj pa tovarna počitniških hišic. Podatki kažejo, da posamezne veje industrije, veje gospodarstva itd., logistiko in logistične procese kupujejo na trgu neusklajeno, brez sodelovanja med posameznimi vejami. To povzroča več stroškov ter neskladno izrabo infrastrukture in prostora. Močna industrija, velike možnosti za razvoj trgovine, velike možnosti za storitvene dejavnosti, velike možnosti za nadaljnjo širitev industrije, izjemna infrastrukturna povezava (cesta, železnica in zračni prostor) so kazalniki, ki so dali izhodišča, za preverjanje ekonomske upravičenosti umeščanja MMLC v prostor Novega mesta z okolico. Posebnost MMLC Novo mesto z okolico je v neposredni medsebojni povezavi avtoceste, železnice in letališča, katerih naravne danosti dajejo najboljše možnosti za med organizacijsko obvladovanje logističnih procesov širokega obsega (Murtič, 2012). Ta se kaže predvsem v možnosti kombiniranega transporta z železnico in avtocesto ter obratno iz avtoceste in železnice. Z manjšim vlaganjem v letališče Novo mesto in uporabo letališča Cerklje ob Krki, bi bila dana možnost še za kombinacijo za poslovne lete pa tudi turizem, pošto in manjše pošiljke. Gre za pomembne kazalnike, ki opravičujejo namen, saj opozarjajo na možnosti vseslovenskega in mednarodnega sodelovanja, ki posledično opravičujejo geopolitični položaj Slovenije v prostoru in njeni vlogi storitvenih nalog za potrebe trga.

**Zbiranje, analiza in ocena logistike v Novem mestu in okolici** – Izhodišča za zbiranje in potrjevanje relevantnih podatkov, ki bi ekonomsko upravičili umeščanje MMLC v Novo mesto z okolico, so bili transport in storitve, ki so neposredno vezane na industrijo v Novem mestu ter transport za oskrbo prebivalstva v širšem novomeškem območju. Odločili smo se za neposredno ugotavljanje podatkov na terenu tako, da smo določili prometne točke na obeh vpadnicah z avtoceste v Novo mesto ter na regionalnih cestah, ki povezujejo Novo mesto z mesti in naselji v regiji in širše. Zbiranje podatkov smo opravili v letu 2010, 2011 in 2012, v trimesečnem zaporedju, in sicer en teden v aprilu, en teden v maju in en teden v juniju. Popisovalci na terenu so v času med 06.00 in 18.00 uro, na izstopno vstopni Ljubljanski cesti na avtocesto, v smeri Ljubljane, na izstopno vstopni Adrijaničevi cesti, v smeri Zagreb, popisovali tovorna vozila, ki so vstopala v območje Novega mesta. Drugi popisovalci so na regionalni Belokranjski cesti v smeri Metlike, na Topliški cesti, v smeri Dolenjskih toplic in na Šentjernejski cesti, popisovali vozila, ki so nadaljevala pot v smeri Metlike, Šentjerneja ali Dolenjskih Toplic ali vozila, ki so prihajala iz teh smeri. Kazalniki, ki so bili relevantni v raziskavi, so bila tovorna in kombinirana vozila, ki so namenjena za prevoz tovora, saj smo lahko na podlagi popisa teh vozil prišli do relativno točnih podatkov o oskrbi in delovanju industrije, gospodarstva in trgovine v regiji. Istočasno so popisovalci na obeh vstopnih točkah z avtoceste beležili število tovornih vozil, ki so se gibala po avtocesti v smeri Ljubljane in v smeri Zagreba. Za popis smo si zastavili tabelarični zapis, v katerega smo navedli vozila, ki so prihajala iz smeri Ljubljane v Novo mesto (to so bila predvsem vozila, ki so oskrbovala novomeško industrijo), vozila, ki so prihajala iz smeri Zagreba (to so vozila, ki so oskrbovala novomeško industrijo in obenem odvažala gotove proizvode). Popis vozil, ki so potovala (tranzit) v smeri Ljubljane ali v smeri Zagreba, so bila za evidenco, ki je bila podlaga za oceno, koliko vozil potuje (tranzit) in kakšne bi bile možnosti ponudbe logističnih storitev, če bi v Novem mestu deloval večji logistični center. Prihod in odhod tovornih vozil po dnevih v tednu smo popisovali po dejanskem številu prihodov ali odhodov. Za prikaz smo uporabili povprečje, kar nam pove, da je seštevek vseh popisanih vozil v majhnem razponu deset ali nekaj več vozil na točno določene dneve v tednu. Pridobljene podatke smo ovrednotili in statistično obdelali s programskim paketom SPSS 19.0. Rezultati so pokazali zanimive podatke, iz katerih je mogoče narediti številne variante in usmeritve.

Tabela 1 predstavlja število tovornih vozil, ki so iz avtoceste vstopili v Novo mesto iz smeri Ljubljane in iz smeri Zagreba. Vzporedno pokaže podatek, koliko vozil je isti dan izstopilo iz Novega mesta v smeri Ljubljane in Zagreba. Podatki so zbrani po dnevih, začevši s ponedeljkom in nadaljevanje do petka v tednu.

Tabela 2 predstavlja število vseh tovornih vozil, ki so vstopila v ali izstopila iz Novega mesta na avtocesto.

Tabela 3 pa predstavlja število tovornih vozil, ki tedensko potujejo (tranzit) mimo Novega mesta v smeri Ljubljane in v smeri Zagreba.

**Tabela 1: Pregled prihoda in odhoda tovornih vozil iz smeri Ljubljane in Zagreba v Novo mesto.**

	LJUBLJANA	ZAGREB	SKUPAJ	OPOMBE 13 % je tranzitiralo skozi novo mesto v smeri Metlike, Dolenjskih Toplic In Šentjerneja.
PONEDELJEK	380	100	480	
TOREK	420	120	540	
SREDA	380	90	470	
ČETRTEK	420	120	540	
PETEK	360	100	460	
SKUPAJ	1960	530	2490	

Vir: Lastna simulacija zbranih in obdelanih podatkov

**Tabela 2: Skupno število vseh vozil, ki so vstopila ali izstopila iz Novega mesta.**

PONEDELJEK		TOREK		SREDA		ČETRTEK		PETEK	
odhodi	prihodi	odhodi	prihodi	odhodi	prihodi	odhodi	prihodi	odhodi	prihodi
480	450	540	540	470	440	540	540	460	430

Vir: Lastna simulacija zbranih in obdelanih podatkov

**Tabela 3: Tranzit tovornih vozil skozi Novo mesto v smeri Ljubljane in Zagreba po dnevih**

	PONEDELJEK	TOREK	SREDA	ČETRTEK	PETEK	SKUPAJ
LJUBLJANA	3100	3300	3000	3300	2800	15500
ZAGREB	2800	3500	2850	3650	4100	16900
SKUPAJ	5900	6800	5850	6950	6900	32400

Vir: Lastna simulacija zbranih in obdelanih podatkov

Cilj pridobivanja podatkov je bil v relativno enakem časovnem obdobju pridobiti podatke (kazalnike), ki nam bodo pokazali, kakšen je promet tovornih vozil v Novem mestu, ali ta vozila potujejo skozi Novo mesto, ali ta vozila oskrbujejo novomeško industrijo, trg in prebivalstvo in kakšne so obstoječe logistične kapacitete, ki oskrbujejo ta vozila. Popis je bil izveden v treh intervalih. Opravili smo jih tako, da smo v letu 2010 popis opravili v tretjem tednu v mesecu aprilu. Naslednje leto 2011 smo popis opravili na istih točkah, in sicer v tretjem tednu v mesecu maju, v letu 2012 pa na istih točkah, in sicer v prvem tednu v mesecu juniju. Ocenili smo, da bodo podatki, ki so pridobljeni v treh letih zaporedoma, v približno enakih časovnih in vremenskih pogojih in v različnih mesecih, v približno enakem gospodarskem razvoju in zahtevi trga, podali dovolj podatkov, za oceno koliko tovornih vozil prihaja v Novo mesto, s kakšnim namenom in koliko časa se zadržujejo. Pri tem smo upoštevali, da je to še vedno čas, ko je novomeška industrija poslovala s polno kapaciteto in ko recesija v celoti še ni zajela ne trga ne industrijske proizvodnje v Sloveniji. Pregled podatkov nam je pokazal, da je v času popisa v povprečju v Novo mesto ob ponedeljkih, iz smeri Ljubljane in iz smeri Zagreba, prihajalo 480 tovornih vozil in odhajalo 450. Razlika 30 tovornih vozil je v tovornih vozilih, ki so vstopili v Novo mesto in so pot nadaljevali v smeri Metlike, Črnomlja, Dolenjskih toplic. Nekaj teh vozil je potovalo (tranzit) v smeri Karlovca v Republiko Hrvaško, druga vozila pa so oskrbovala industrijo, trg in prebivalstvo v širši regiji in jih pri njihovi vrnitvi nismo popisovali. Za vozila, ki so ostala v Novem mestu, nismo sledili, kam in v katero od tovarn so vozila, vendar je iz vrste vozila (pokrita, ne pokrita, vozila za prevoz razsutega tovora, vozila za prevoz motornih vozil ipd.) in napisu na vozilu bilo mogoče sklepati, da so v Novo mesto vstopili točno z določenim namenom. Ob torkih je v Novo mesto vstopilo v povprečju 540 in izstopilo 540 tovornih vozil. Ob sredah je vstopilo 470 in izstopilo 440, ob četrtek je vstopilo 540 in izstopilo 540 tovornih vozil in ob petkih je vstopilo 460 in izstopilo 430 tovornih vozil. Vidi se neenako število, glede na dneve prihoda in odhoda. Zanimiv je torek in pa četrtek, kjer je vidno, da vstopi in izstopi enako število tovornih vozil, v sredo in petek je teh vozil bilo nekoliko manj. Podatki, ki smo jih preverjali v novomeški industriji, so nam pokazali, da približno 120 tovornih vozil vsak dan pride v tovarno motornih vozil Revoz d.d. in pripeljejo dele vozil ter odpeljejo končne izdelke oziroma izdelana vozila za trg (to je bil čas, ko je Revoz deloval v treh ali celo štirih izmenah in na trg dnevno pošiljal med 650 in 900 motornih vozil). Druga vozila so oskrbovala tovarno posebnih vozil TPV d.d., tovarno avto-prikolic in mobilnih hišic Adria d.d., tovarno zdravil Krka d.d., drugo industrijo, trg in prebivalstvo v Novem mestu. Še en podatek kaže, da so v nekaterih tovarnah procesi nakladanja in prekladanja ter izvedbe drugih logističnih procesov potekali v istem dnevu. Drugje je ta proces trajal en dan ali več, vendar je v zaporedju dobave materialov in odvoza končnih izdelkov, na videz bil enak in navzven neopazen. Prav tako je opazen podatek, da je več vozil prihajalo in odhajalo iz smeri Ljubljane, kar pojasnjuje popolno povezanost avtomobilske industrije z zahodnimi državami. V smeri Zagreba so prihajala in odhajala predvsem vozila, ki so za potrebe širšega trga prihajali po končne izdelke novomeške industrije za vzhodne trge. Videla se je precejšnja povezanost novomeške industrije in gospodarstva s sosednjimi državami in državami jugovzhodne Evrope. Pregled vozil, ki po avtocesti in z njo povezanimi regionalnimi cestami potuje (tranzit) čez ozemlje Republike Slovenije, je po popisu DARS-a, v povprečju bil med 9.000 in 10.000 tovornih vozil dnevno. Avtocestni križ med Ljubljano in Zagrebom je bolj obremenjen, vsaj povezuje celoten osrednji in jugovzhodni del Evrope ter Bližnji vzhod. Med popisom podatkov, so popisovalci ob avtocesti zapisali, da je ob ponedeljkih v poprečju iz smeri Zagreba proti Ljubljani vozilo 3.100 in v nasprotni

strani 2.800 tovornih vozil. Ob torkih je v smeri Ljubljane vozilo 3300 in nasprotno stran 3.500 tovornih vozil, ob sredah 3.000 v smeri Ljubljane in 2.850 v smeri Zagreba, ob četrtek 3.300 v smeri Ljubljane in 3.650 v Zagreba ter ob petkih 2.800 v smeri Ljubljane in 4.100 v smeri Zagreba. Glede na vrsto in obliko ter namen tovornih vozil v potuje je sklepati, da gre za tovorna vozila vseh držav osrednje in jugovzhodne Evrope ter Bližnjega vzhoda. Danes je ta številka v porastu in se še dviguje v obe smeri. Če pogledamo različno število vozil v smeri in po dnevih ugotovimo, da je v ponedeljek, torek in četrtek več vozil, ki prihajajo iz smeri Zagreba in obratno v torek, četrtek in petek je več tovornih vozil, ki vozijo v smeri Zagreba. To je mogoče obrazložiti s tranzitom za namene oskrbe zahodnega trga z izdelki z osrednje in jugovzhodne Evrope in obratno oskrba teh delov z artikli z zahoda (predvsem z oskrbo z motornimi vozili, tehnično opremo ipd.).

Pridobljeni podatki so tako nazorni in pregledni, da jih ravno zaradi razumevanja bralcu nismo prikazali v odstotkih ali v matematičnih izračunih, kot jih prikaže programski paket SPSS19.0.

## *Razprava*

Vpliv na marko ekonomijo v Slovenije ali gospodarsko regijo Novo mesto z okolico se kaže v globalnem vprašanju razvoja industrije in gospodarstva, razvoju infrastrukture in zaposlitvi ljudi in razvoju trga v samem prostoru. Gre za del Slovenije in tudi del Evrope, kjer več desetletij deluje avtomobilska industrija (Industrija motornih vozil Revoz), predelava lesa in proizvodnja lesnih izdelkov (prej Novoles s svojimi obrati), kar je s pogleda makro ekonomije mogoče oceniti kot ustaljeno obliko industrije, ki se v znanstvenem in ekonomskem pogledu vertikalno razvija, posodablja in spremlja potrebe na trgu, spremlja kupce in potrošnike. Ker je na evropskem in tudi svetovnem trgu konkurenca huda (ponudba je večja od povpraševanja), je na mikro ravni zaznati potrebo po zmanjševanju stroškov proizvodnje in storitev, stroškov logistike in logističnih procesov ter drugih stroškov, ki neposredno vplivajo na industrijski in gospodarski razvoj. V skupnem med organizacijskem obvladovanju logistike in logističnih procesov ter v povezovanju proizvodnje in storitev, je mogoče v organizirani obliki vplivati na stroške, na razvoj in na konkurenco. Če trdimo, da so znanje, inovacije in izobraževanje glavni vzvod za rast produktivnosti v industriji in gospodarstvu, potem je treba na mikro ravni sklepati, da je Novo mesto z okolico, ob upoštevanju tehnologije obstoječe industrije, ob robotizaciji proizvodnih procesov, elektronskem poslovanju, digitalizaciji notranjih postopkov in ob upoštevanju, da v območju delujejo trije srednješolski centri in da v območju deluje osem fakultet, ki pokrivajo v industriji in gospodarstvu potrebne izobraževalne procese je sklepati, da so na mikroravni podani vsi pogoji, ki vplivajo na rast in razvoj gospodarstva jugovzhodne regije in celotne Slovenije. Vlaganja v industrijo, vlaganja države v infrastrukturne povezave, boljši pogoji dela, mednarodno povezovanje in med organizacijsko obvladovanje logistike ter logističnih procesov močno vplivajo na makroravni gospodarske regije ter izboljšujejo mednarodno konkurenco, odpirajo trg in mednarodno industrijo povezujejo na skupnih točkah. Če upoštevamo definicijo makroekonomije regije v fokusu gospodarstva Slovenije vidimo, da ta povečuje zaposlenost, kar je v regiji pozitivno (Novo mesto ima več delovnih mest kot prebivalcev). Cene so primerljive evropskim, bruto družbeni produkt je višji od povprečja in dviguje skupno kupno moč na nivoju države. Smiselno temu je primerna kupna moč in potrošnja prebivalstva v regiji in mnogo širše. V novejšem času so mednarodni trendi gospodarskega razvoja prepoznali bistvo potrebe po kakovostnih izdelkih (poseben poudarek je na kakovosti motornih vozil), kar je industrija sprejela in je iz svoje osnovne dejavnosti izločila postopke logistike in logističnih procesov za pripravo proizvodnje in oskrbo trga in te storitvene dejavnosti prepustila zunanemu izvajalcu. To so kazalniki, ki v praksi kažejo potrebo po umeščanju MMLC v prostor, ki bo omogočil širšo izvedbo logistike in vseh tistih logističnih procesov, ki bodo omogočili nemoteno industrijsko proizvodnjo, gospodarsko rast in razvoj regije in države. Opisani vplivi na makro in mikro ravni gospodarstva v jugovzhodni Sloveniji nam na znanstven in praktičen način potrdi našo idejo o umeščanju MMLC v Novem mestu z okolico, v katerem vidimo idealne pogoje za izvedbo storitvenih dejavnosti za osrednjo in jugovzhodno Evropo. S pravnega pogleda umeščanje MMLC v prostor Novega mesta z okolico vidimo skozi določila Ustave Republike Slovenije, ki v svojem tretjem poglavju podaja temeljne podlage za gospodarsko in socialno delovanje, v svojih 67., 68., 71., 74., in 79., členu pa ureja osnovne postopke delovanja gospodarskih družb in nenehnega delovanja in razvoja gospodarskih in korporacijskih združenj. Zakon o gospodarskih družbah pa določa temeljna statusna korporacijska pravila ustanovitve in poslovanja gospodarskih družb, samostojnih podjetnikov, povezanih oseb in gospodarskih interesnih združenj za uspešno delovanje na ozemlju Republike Slovenije. Slovenija je z vstopom v Evropsko unijo v svojo zakonodajo vnesla številne Direktive, ki dopolnjujejo zakon in ki omogočajo razvoj gospodarstva in gospodarskih dejavnosti. Zakon o obligacijskih razmerjih pa določa oblike poslovanja, medsebojnega povezovanja in pravno varstvo opravljenih poslov. Na umeščanje MMLC v prostor Mestne občine Novo mesto vpliva tudi Občinski prostorski načrt, ki ga je Mestna občina Novo mesto s sklepom občinskega sveta sprejela in potrdila leta 2009. V Občinskem prostorskem načrtu so že zajeta določena gospodarska območja in logistične cone, ki že delujejo kot del MMLC in jih je treba z enotnim pravnim aktom povezati in združiti v enoten MMLC, ki bo omogočil nadaljevanje gospodarskega razvoja v Novem mestu. Iz predstavljene pravne podlage je razumeti, da obstajajo vse pravne relevantne možnosti (Pavliha, 2007) za umestitev MMLC v območje Novega mesta in obstaja pravna podlaga za regijsko gospodarsko delovanje in vključitev MMLC v logistično platformo za osrednjo in jugovzhodno Evropo.

## *Sklepna misel*

Pregled problematike na področju obvladovanja logističnih procesov v prostoru Republike Slovenije nam z znanstvenega in strokovnega pogleda da jasne podatke, da je Slovenija skozi svoje razvojno obdobje (povzeli smo obstoječe stanje po osamosvojitvi, s kratkim zgodovinskim pregledom) zamujala z razvojem in umeščanjem MMLC v prostor. To so upravičeno izkoristile sosednje države, ki so prepoznale potencialne razvojne možnosti in ki so ob meji z Republiko Slovenijo zgradile sodobne MMLC ter tako Sloveniji in slovenskim gospodarskim družbam omejile gospodarsko delovanje. Ali je to razlog za kritiziranje oblasti, ali je to razlog za okrcanje gospodarstva, ali za iskanje odgovornih oseb je v danem trenutku nepotrebno ocenjevati. Dejstvo je, da je Slovenija še vedno geografsko in prostorsko umeščena v tržno in transportno zanimiv prostor, skozi katerega dnevno vozi veliko število tovornih vozil, kapitala in ljudi in ravno to dejstvo pove, da bi Slovenija še vedno lahko v svojem okolju, po vzoru Luke Koper, v regije umestila obvladljive MMLC in temu pretoku blaga, kapitalu in ljudem ponudila logistiko in logistične storitve. Pri tem je treba upoštevati, da morajo te storitve, pogoji in postopki ponudbe in izvedbe posameznih logističnih procesov, biti bolj odprti, bolj kakovostni in cenejši od obstoječe konkurence v sosednih državah (Murtič, Smodej, 2016).

Pregled zbranih podatkov tako znanstveno kot strokovno izkazuje, da je Novo mesto z okolico (jugovzhodna Slovenija), glede na vrsto industrije, vrsto gospodarskih dejavnosti, glede na območje in drobno gospodarstvo, glede na mednarodne povezave, infrastrukturne povezave, glede na število tovornih vozil, ki prihajajo in odhajajo v njen prostor, glede na število ljudi, ki so zaposleni v industriji in gospodarstvu ter ljudi, ki se giblje skozi Slovenijo in glede na številne druge dejavnike, primerno za umeščanje sodobnih MMLC. Mestna občina Novo mesto je z Občinskim prostorskim načrtom (OPN Novo mesto 2009) določila območja industrijskega razvoja in logističnih centrov, ki jih je mogoče povezati z infrastrukturo (cesto, železnico in letališčem), vendar ti ne zadoščajo za logistično oskrbo vseh vozil, ki prihajajo v Novo mesto (logistiko in logistične procese zanje opravljajo delno znotraj posamezne tovarne, večino drugih procesov pa opravljajo različne gospodarske družbe izven Novega mesta z okolico ali v tujini). Umestitev sodobnega MMLC v Novem mestu z okolico bi pomenilo, da bi ta center lahko skrbel za vsa tovarna vozila, ki prihajajo v prostor Novega mesta z okolico in za precejšen del vozil, ki po avtocesti potujejo (tranzit) v smeri Ljubljane ali v smeri Zagreba.

Novo mesto razpolaga s širokim gospodarskim območjem, ima močno gospodarsko zaledje z naravnimi viri, ima odlično povezavo z regijo in osrednjim delom države in ima gospodarski potencial za povezovanje osrednje in jugovzhodne Evrope. Kakovost železnice in železniških storitev omogoča klasično in kontejnersko obliko transporta in je povezana s cestnim in avtocestnim križem. Tako bi MMLC imel možnosti izvajati storitvene procese, kot so oskrba s pogonskimi gorivi, popravila vozil in oskrba z rezervnimi deli za tovarna vozila, nakladanje in razkladanje tovora, embaliranje, pakiranje in transport. Nuditi vse možnosti predelave, obdelave, dodelave, sortiranja in drugih procesov, ki so potrebni za oskrbo trga in prebivalstva. MMLC bi lahko ponudil široko paleto logističnih in storitvenih dejavnosti in bi lahko bil v pomoč vsem, ki tovor, kapital in ljudi prevaža v tem delu osrednje Evrope. Zbrani in preverjeni podatki kažejo, da v enem tednu v Novo mesto vstopu in izstopi 24.900 tovornih vozil, katerim bi lahko MMLC ponudil različne logistične storitve, poleg tega števila vozil. Mimo Novega mesta v enem tednu potuje (tranzit) 32.400 tovornih vozil, ki bi jih bilo mogoče, z ustreznim obvestilom, z ustrežno ponudbo pripeljati v MMLC Novo mesto z okolico. To pove, da je umeščanje MMLC v prostor Novega mesta popolnoma upravičen, za kar obstajajo relevantni ekonomski, pravni, gospodarski upravičeni razlogi in upravičeni argumenti.

Analiza makro in mikro vplivov na gospodarstvo, na regijo in državo izkazuje, da so izpolnjeni kriteriji varstva konkurence, razvoj industrije, zaposlovanje, izobraževanja in inovacij.

Ugotavljamo, da smo potrdili postavljeno hipotezo, da Slovenija v jugovzhodnem delu, na območju Novega mesta z okolico potrebuje sodoben MMLC, ki bo v prihodnje povezoval Slovenijo in slovensko gospodarstvo z osrednjo in jugovzhodno Evropo.

**Viri:**

1. Čižman, A., Urh, M. (2008). Izboljšanje konkurenčnosti podjetij z optimizacijo logističnih procesov. *5. mednarodna logistična konferenca*. Celje.
2. Davidović, B. (2000). *Suvremena tehnologija kombinovanog transporta*. Beograd: Ekonomski fakultet Beograd. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96).
3. Ferligoj, A., Leskovšek, K., Kogovšek, T. (1995). *Zanesljivost in veljavnost merjenja*. (Metodološki zvezki). Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
4. Gajšek, B. (2007). *Osnove transportne tehnologije*. Celje: Fakulteta za logistiko.
5. Jakomin, I. (2009). *Slovenija logistična platforma za Srednjo in Jugovzhodno Evropo*. <http://fgserver6.fg.um.si/tec/attachments/article/167/02-Jakomin.pdf>
6. Jakomin, I., Zelenika, R., Medeot, M. (2002). *Tehnologija prometa in transportni sistemi*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo.
7. Logožar, K. (2002). *Organiziranje logističnih procesov*. Maribor: Ekonomsko poslovna fakulteta Maribor.
8. Logožar, K. (2004). *Poslovna logistika – elementi in podsistemi*. Ljubljana: GV Ljubljana.
9. Murtič, S. (2012). *Sodobna paradigma medorganizacijskega obvladovanja logističnih procesov*. (Doktorska disertacija). Nova Gorica: Fakulteta za uporabne družbene študije v Novi Gorici.
10. Murtič, S., Janžovnik, A., Blatnik, D. (2016). Koridorske proge – gospodarski umik ali železniški uklon. *Urbani izzivi, DUPPS, 27. Sedlarjevo srečanje*.
11. Murtič, S., Smodej, V. (2016). *Tehnologija v dobi trajnostnega razvoja*. (Znanstvena monografija). Novo mesto: Fakulteta za industrijski inženiring.
12. *Obligacijski zakonik*. Uradni list RS, št. 83/2001 z dopolnitvami.
13. Ogorelec, A. (2004). *Mednarodni transport in logistika*, Ekonomsko poslovna fakulteta Maribor, Maribor.
14. Damjan, A. (2001). *Obe plati globalizacije*. Nedeljski dnevnik, 13. 1. 2001.
15. *DPN za hitro železniško progo Ljubljana Jesenice z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana*. (2016). Pridobljeno s spletne strani <http://www.dpa.mop.gov.si/?izbira=dpa&opt=priprava>.
16. Pavliha, M., Vlačič, P. (2007). *Prevozno pravo*. Ljubljana: GV založba.
17. Pavliha, M., Simoniti, S. (2007). *Zavarovalno pravo*. Ljubljana: GV založba.
18. Stiglitz, J. E. (2002). *Globalization and its discontents*. London: Penguin Books.
19. *Strategija razvoja prometa v Sloveniji*. Vlada Republike Slovenije, 29. 7. 2015.
20. *Ustava Republike Slovenije*. Uradni list RS, št. 33/1991 z dopolnitvami.
21. Zelenika, R., Pupovac, D. (2001). *Suvremeno promišljanje osnovnih fenomena logističnih sustava*. Ekon. pregl., 2001, god. 52, br. ¾, str. 354–378.
22. *Zakon o gospodarskih družbah*. Uradni list RS, št. 65/2009 z dopolnitvami.

