



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.andrejaspor.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.andrejaspor.com/perfectus_zalozba

DRŽAVNA SKRB 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 hrbtničnemu 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

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 turbulentno 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 Evropo (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 zmōžnostmi 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/Paneuropski_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 hrbteničnega 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 hrbteničnega 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

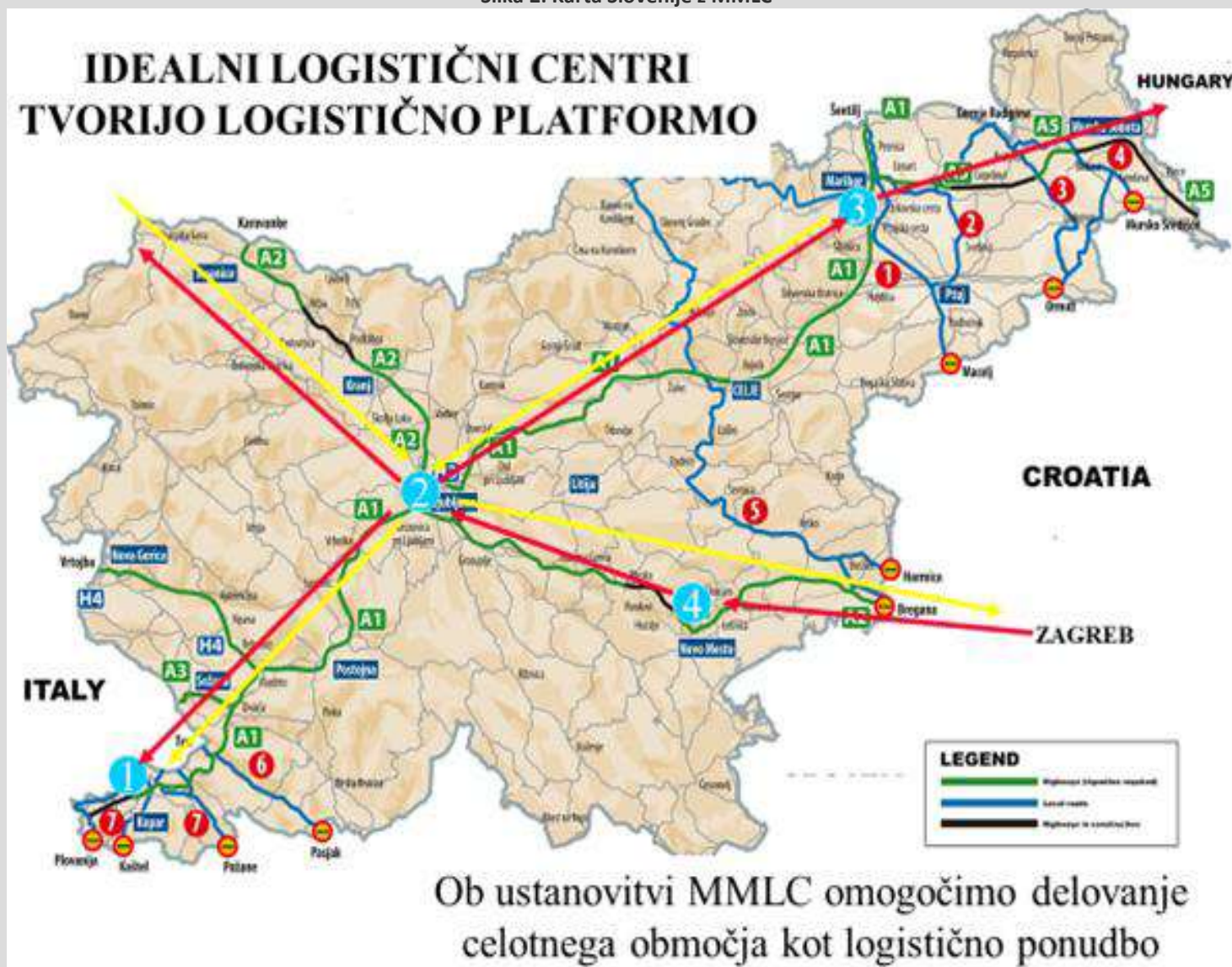
Za pravilno odločitev pri iskanju parametrov ali merljivih podatkov, ki bi nas usmerili v prepoznavanje posameznih smernic skrbi države za mobilnost njenega prebivalstva, gospodarstva, industrije, podjetij in različnih organizacij, smo najprej proučili gospodarsko in splošno stanje v državi. Na to najbolj 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 cenejših delovnih sil 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 in povezavi, 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 Bršljinu 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 pripravljačev razvoja mobilnosti, izgradnji infrastrukture in skrbi za trajnostni razvoj. Pogojev za podvrženo ustrezni organizaciji dela, presojanju rezultatov in vrhunskemu menedžmentu. Država je nosilec in upravljač 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 resursov 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.

Razvojnim projektom na področju cestnega prometa sledi razvoj in posodabljanje slovenskih železnic na relaciji med Koprom 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 tovarnega pa tudi potniškega prometa preusmerjen na cesta in avtocesto, 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 tovarnega 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 progo, 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 prenovu 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 neupravičene 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 države 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 progo 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 Gorizia, 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 nezanemljiv 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.