



Strukturni skladi EU v Sloveniji



---

REPUBLIKA SLOVENIJA

SLUŽBA VLADE RS ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN REGIONALNO POLITIKO

# **Strokovne podlage za umeščanje projektov Posavske gospodarske platforme (PGP) v prostor**

**(Strateška študija – 1. vmesno poročilo)**

Naročnik:

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko

**Dokument je nastal s finančno podporo Evropske unije in sicer v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj.**

Odgovorni predstavniki naročnika:

Dražen Levojevič (SVRSLSRP)

Naloga:

Strokovne podlage za umeščanje projektov Posavske gospodarske platforme (PGP) v prostor

Številka pogodbe:

SVLR: CI536-07M800003

Omega Consult: 02/07

Izdelovalec:

Omega Consult, projektni management, d.o.o. Ljubljana

Odgovorni vodja projekta:

Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.

Člani projektne skupine:

mag. Jure Miljevič, univ. dipl. inž. grad.  
mag. Marko Kristl, univ. dipl. ekon.  
Robert Rupar, univ. dipl. inž. grad.  
Nikolaj Alexander Taylor, univ. dipl. ekon.

Predmetne oznake:

Gesla: Regionalni razvoj, poslovne cone, poslovni načrt  
Keywords: Regional development, industrial zones, business plan

Šifra naloge:

104/06-RN-SL

Odgovorni nosilec projekta:  
Bruno Bensa

Direktor:  
Bruno Bensa

**Ljubljana, maj 2007**

Copyright © Republika Slovenija, Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko, 2007.

(Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.)

**KAZALO VSEBINE**

<b>1</b>	<b>UVOD.....</b>	<b>1</b>
1.1	IZHODIŠČA.....	1
1.2	NAMEN IN CILJI NALOGE.....	2
1.3	PODROBNA VSEBINA IN NAČIN IZDELAVE PROJEKTA .....	3
<b>2</b>	<b>METODOLOŠKO IZHODIŠČE ŠTUDIJE .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>IDENTIFIKACIJA PROJEKTA.....</b>	<b>6</b>
3.1.1	<i>Predmet in cilji projekta.....</i>	6
3.1.2	<i>Makrolokacija .....</i>	6
3.1.3	<i>Mikrolokacija .....</i>	7
3.1.4	<i>Lokacijske prednosti Posavske regije.....</i>	9
<b>4</b>	<b>ANALIZA STANJA.....</b>	<b>11</b>
4.1	OPIS REGIJE .....	11
4.2	PREGLED EKONOMSKEGA STANJA REGIJE .....	12
4.3	PREGLED NACIONALNIH INVESTICIJSKIH PRIORITET .....	13
4.3.1	<i>Strategija razvoja Slovenije .....</i>	13
4.3.2	<i>Državni razvojni program.....</i>	14
4.3.3	<i>Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih.....</i>	15
4.3.4	<i>Regionalni razvojni program regije Posavje .....</i>	16
4.3.5	<i>Ugotovitve pregleda nacionalnih investicijskih prioritet .....</i>	17
4.4	ANALIZA INFRASTRUKTURNE OPREMLJENOSTI, POSELITVE IN RAZVOJNIH OMEJITEV V PROSTORU .....	18
4.5	TRG ZEMLJIŠČ ZA INDUSTRIJSKO GRADNJO .....	20
4.5.1	<i>Ponudba .....</i>	20
4.5.2	<i>Povpraševanje .....</i>	25
4.6	TRG LOGISTIČNIH STORITEV .....	28
4.6.1	<i>Slovenski logistični trg .....</i>	29
4.6.2	<i>Napovedi .....</i>	32
4.7	RAZVOJ ZRAČNEGA POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA .....	33
4.7.1	<i>Obseg letališkega prometa v EU.....</i>	33
4.7.2	<i>Napovedi rasti zračnega prometa v svetu in v širši Evropi.....</i>	35
4.8	NEPOSREDNE TUJE INVESTICIJE V SLOVENIJO.....	37
4.9	SWOT ANALIZA.....	40
4.9.1	<i>Gospodarske prednosti.....</i>	40
4.9.2	<i>Gospodarske pomanjkljivosti .....</i>	40
4.9.3	<i>Gospodarske priložnosti.....</i>	41
4.9.4	<i>Gospodarske nevarnosti.....</i>	41
<b>5</b>	<b>VIZIJA IN CILJI RAZVOJA REGIJE .....</b>	<b>42</b>
<b>6</b>	<b>NAČRT GLC CERKLJE/DRNOVO .....</b>	<b>43</b>
6.1	SPLOŠNO O LOKACIJSKIH MOTIVIH INVESTITORJEV .....	43
6.1.1	<i>Ključni uporabniki prostora.....</i>	43
6.1.2	<i>Ekonomski motivacijski faktorji lokacije v bližini letališča.....</i>	45
6.1.3	<i>Motivacija za neposredne tuje investicije (NTI).....</i>	47
6.1.4	<i>Motivi tujih investorjev za investiranje v Slovenijo.....</i>	48
6.2	PROSTORSKI NAČRT CONE .....	49
6.2.1	<i>Organizacija prostora.....</i>	49
6.2.2	<i>Vrste in obseg dejavnosti v coni.....</i>	51
6.3	NAČRT INFRASTRUKTURE.....	52
<b>7</b>	<b>OCENA UČINKOV .....</b>	<b>53</b>
7.1	FINANČNI UČINKI .....	53
7.1.1	<i>Ocena prihodkov in dodane vrednosti v coni.....</i>	53
7.2	EKONOMSKI UČINKI .....	56
<b>8</b>	<b>VSEBINA NASLEDNJIH FAZ .....</b>	<b>57</b>



9	<b>VIRI</b> .....	58
10	<b>SEZNAM PRILOG</b> .....	61



## SEZNAM KRATIC

BDP	Bruto domači proizvod
DRP	Dolgoročni razvojni program 2007-2013
EK	Evropska Komisija
EMU	Evropska monetarna unija
EU	Evropska unija
JAPTI	Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije
LC	Logistična cona
MG	Ministrstvo za Gospodarstvo
RNRP	Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023
NTI	Neposredne tuje investicije
PGP	Posavska gospodarska platforma
RRA	Regionalna razvojna agencija
RRP	Regionalni razvojni program regije Posavje 2007-2013
RS	Republika Slovenija
SRS	Strategija razvoja Slovenije
SURS	Statistični Urad Republike Slovenije
SVR	Služba vlade RS za razvoj
SVLR	Služba vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko
TP	Tehnološki park



## SLOVAR UPORABLJENIH IZRAZOV

BDP	bruto domači proizvod je najpomembnejši agregat nacionalnih računov in najboljše merilo celotne ekonomske aktivnosti
greenfield	novο določeno zemljišče za ustanovitev poslovnih con oz. gradnje industrijskih objektov
SWOT	SWOT analiza je marketinška analiza prednosti, pomanjkljivosti, priložnosti in nevarnosti (ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), ki se uporablja predvsem v podjetništvu za načrtovanje strategij ali pred začetkom projektov

## 1 UVOD

Zaradi svoje geostrateške lege predstavlja regija Posavja pomembno razvojno perspektivo Slovenije in Evrope. V obdobju 2007 – 2013 namerava Posavska regija s pomočjo države, kohezijskih in strukturnih sredstev EU, ter občinskih in sredstev gospodarstva zgraditi tako imenovano Gospodarsko platformo Posavja (v nadaljnjem besedilu: PGP). Ta obsega razvoj človeških virov (visokošolskih ustanov in programov izobraževanja), ureditev civilnega in gospodarskega dela letališča v Cerkljah ob Krki, ter poslovnih con in podpornih institucij inovativnega okolja ter medmestno cestno povezavo med Krškim in Brežicami. V okolici samega letališča in ob izvozu iz avtoceste na Drnovem namerava dolgoročno opremiti okrog 400 ha zemljišč namenjenih gospodarski in logistični dejavnosti. Program PGP je bil predstavljen vladi Republike Slovenije, podjetnikom in medijem in bil dobro sprejet, kot primerna osnova za nadaljnje delo. PGP je v skladu z lizbonsko strategijo in Strategijo razvoja Slovenije (v nadaljnjem besedilu: SRS).

Služba vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko (v nadaljnjem besedilu: SVLR) je odgovorna za evropsko kohezijsko politiko ter za pripravo Državnega razvojnega programa 2007-2013 (v nadaljnjem besedilu: DRP) ter tako neposredno tudi za PGP. Načrt priprave DRP je sprejela vlada sredi leta 2004. Najširši okvir za pripravo DRP predstavlja SRS, ki jo je junija 2005 sprejela vlada ter opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije. V skladu s prakso priprave strateških razvojnih programov, bo DRP služil kot podlaga za pogajanja Slovenije z Evropsko komisijo (v nadaljnjem besedilu: EK) o prihodnji finančni perspektivi in bo s svojim naborom investicijskih prioritet ter konkretnih projektov in programov predstavljal osnovo za srednjeročno programiranje celotne razvojne politike države, tudi programiranje izvajanja kohezijske politike Evropske Unije (v nadaljnjem besedilu: EU) v Sloveniji v obdobju 2007-2013.

Poleg DRP, je ključnega pomena za strateški državni razvoj tudi Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih<sup>[1]</sup> za obdobje 2007-2023 (v nadaljnjem besedilu: RNRP), za katero je odgovorna Služba vlade RS za razvoj (v nadaljnjem besedilu: SVR). Za doseg prve razvojne prioritete SRS, ki je bolj konkurenčno gospodarstvo in višja gospodarska rast, RNRP izpostavlja med drugimi prioritetami izgradnjo gospodarskega središča PHOENIX (v sklopu PGP), kot temeljni projekt, ki podpira realizacijo državne vizije.

### 1.1 IZHODIŠČA

Posavska gospodarska platforma obsega razvoj regije Posavje v najširšem smislu, in sicer skozi naslednje podprograme:

- razvoj gospodarske infrastrukture,
- razvoj mreže visokošolskih izobraževalnih institucij in programov,
- razvoj mreže podpornih institucij /inovativno okolje (inkubatorjev, tehnoloških centrov in parkov in drugih razvojnih institucij),
- organiziranje sodelovanje institucij znanja in gospodarstva za zagotovitev tehnološkega razvoja v okviru Tehnološkega centra Posavja.

Za utemeljevanje strategije razvoja in odobritev evropskih sredstev za razvoj PGP so nujno potrebne strokovne gospodarske podlage. Naročnik želi z pridobitvijo strokovnih podlag za umeščanje projektov PGP v prostor utemeljiti načrt razvoja, ki ima poleg regionalnega tudi ključni nacionalni ter evropski pomen.



V sklopu strokovnih podlag je za utemeljevanje Posavskega gospodarskega središča in pridobitev evropskih kohezijskih sredstev za njegov razvoj potrebna strateška študija, ki bo vsebovala sledeče elemente:

- pripravo osnovne infrastrukture za ustanovitev poslovnih con, premestitev poslovnih obratov in vzpostavitev centrov za vzpodbujanje ustanavljanja novih podjetij;
- lokacijo projekta, razpoložljive površine za poslovno cono, velikost in dejavnost ciljnih podjetij, servisne dejavnosti in gravitacijska območja projekta;
- tržno analizo ponudbe in povpraševanja po poslovnih conah s časovnega vidika, oceno rasti podjetij v ciljnih dejavnosti, oceno tržnega deleža cone, oceno podjetij, oceno servisnih dejavnosti;
- dimenzioniranje projekta z vidika poslovnih prostorov, potrebnih površin, infrastrukture za zagotavljanje mobilnosti in za navezave na omrežja, skupnih objektov, ocena stroškov;
- finančno analizo z določitvijo izhodiščne cene opremljenega zemljišča, oceno finančnih tokov, točke preloma, predvidenih virov financiranja, finančni kazalniki; ter
- ekonomsko analizo z vidika novo ustvarjenih delovnih mest in drugih koristi.

## 1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

V okviru izdelave projekta morajo biti uresničeni naslednji cilji:

1. Opredelitev ciljev projekta:
  - priprava osnovne infrastrukture za ustanovitev poslovne cone,
  - priprava osnovne infrastrukture za premestitev poslovnih obratov iz naselij,
  - vzpostavitev centrov za vzpodbujanje ustanavljanja novih podjetij in pomoč obstoječim (tehnološki parki, inovacijski centri).
2. Identifikacija projekta:
  - makro in mikro lokacija projekta,
  - opredelitev razpoložljivih površin za poslovno cono,
  - velikost ciljnih podjetij (obrniki, mala in srednja podjetja, velika podjetja),
  - dejavnost ciljnih podjetij,
  - servisne dejavnosti, ki se navezujejo na ciljna podjetja,
  - opredelitev gravitacijskega območja projekta (gravitacijsko območje je za različna podjetja oziroma dejavnosti različno).
3. Tržna analiza:
  - razpoložljive površine poslovnih con v regiji oziroma vplivnem območju projekta (v preteklosti, sedaj in načrtovana ponudba), izkoriščenost in tržni deleži obstoječih con,
  - ocena povpraševanja po zemljiščih v poslovnih conah,
  - ocena rasti podjetij v ciljnih dejavnostih (vrednostni in fizični obseg realizacije) na gravitacijskem območju poslovne cone,
  - ocena tržnega deleža cone,
  - ocena podjetij po številu, velikosti, vrsti dejavnosti, obsegu dejavnosti (izraženo v št. zaposlenih, fizičnem in vrednostnem obsegu dejavnosti),
  - ocena obsega servisnih dejavnosti, ki se navezujejo na razvoj osnovnih dejavnosti,
  - časovni vidik povpraševanja.

**4. Dimenzioniranje projekta:**

- ocena števila in velikosti poslovnih prostorov (proizvodni, skladiščni, pisarniški, drugi),
- ocena potrebnih površin zemljišč in razdelitev na parcele,
- infrastruktura za zagotavljanje mobilnosti (navezava na zunanjo infrastrukturo: letališče, cesta, železnica; zagotavljanje notranje infrastrukture),
- infrastruktura za navezave na omrežja (vodovod, kanalizacija, čistilne naprave, električna energija, plinovod, telekomunikacijski sistemi, varnostni sistemi) in vzpostavitev infrastrukture notranjih omrežij,
- število in velikost skupnih objektov (poslovne storitve, logistika, restavracija, ipd.),
- ocena investicijskih in obratovalnih stroškov poslovne cone.

**5. Finančna analiza:**

- določitev cene m<sup>2</sup> opremljenega zemljišča v coni,
- ocena finančnih tokov v življenjski dobi investicije,
- analiza točke preloma,
- predvideni viri financiranja (poslovni model realizacije programa),
- finančni kazalniki (statični, dinamični).

**6. Ekonomska analiza:**

- dodatna delovna mesta, ter druge koristi in stroški.

### 1.3 PODROBNA VSEBINA IN NAČIN IZDELAVE PROJEKTA

Postopek izvedbe projekta je določen s projektno nalogo, ki predvideva izvršitev v treh fazah. Projektna naloga je v Prilogi 1.

Pri izvedbi naloge je potrebno upoštevati njen namen, to je jasna opredelitev strategije za doseganje postavljenih ciljev. Izdelava strokovnih podlag za PGP bo služila kot »poslovni zemljevid«, oziroma bo pripomogla naročniku z smernicami pri organiziranju njegovih planskih dejavnosti tako, da bo nudila teoretično podlago oziroma praktične napotke za izvajanje vseh potrebnih aktivnosti.

Naloga bo izvedena v treh fazah, kot sledi:

**• faza 1:**

- pregled nacionalnih investicijskih prioritet in povezave izhodišč in ciljev programa »Posavska gospodarska platforma« z njimi;
- analiza osnovnih razvojnih potencialov regije in potreb države, regije in lokalne ravni ter prostorskih možnosti za doseg sinergijskih učinkov razvoja;
- analiza infrastrukturnih kapacitet z opredelitvami osnovnih usmeritev po posameznih vrstah infrastrukture (prometna, energetska, komunalna, ...),
- analiza poselitve,
- analiza gospodarske infrastrukture,
- analiza območja z omejitvami za razvoj v prostoru;
- usmeritve za načrtovanje razvojnih programov;
- priprava in posredovanje vmesnega poročila o izvedbi faze.

**• faza 2:**

- zasnova potrebne infrastrukture na območju predvidenih poslovnih con, logističnih centrov, letališča;
- strokovne podlage prometne navezave na 3. razvojno os iz smeri Samobora;
- priprava in posredovanje vmesnega poročila o izvedbi faze.

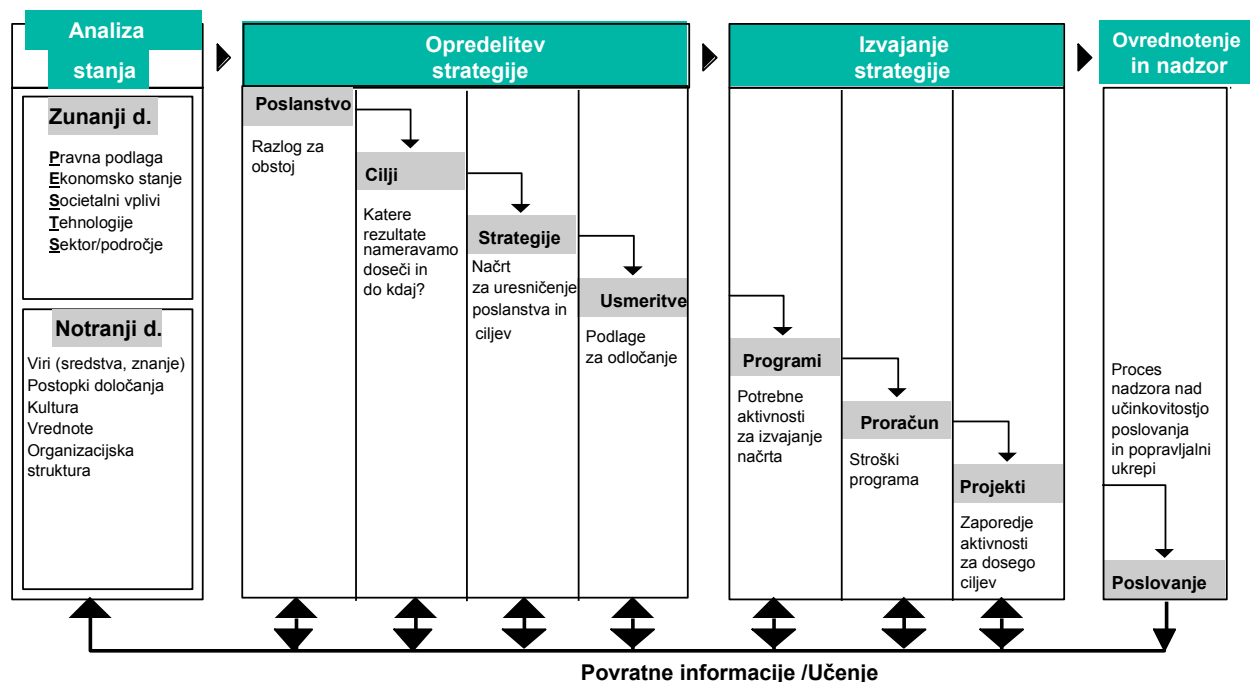


- **faza 3:**
  - opredelitev predvidenega modela za realizacijo celotnega programa (razvojno partnerstvo za izvedbo programa);
  - opredelitev pričakovane dinamike realizacije programa in predvidenih virov financiranja;
  - navedba potrebnih korakov za pripravo dokumentacije;
  - priprava in posredovanje končnega poročila o izvedbi faze.

## 2 METODOLOŠKO IZHODIŠČE ŠTUDIJE

Kompleksnost, veliki obseg vloženih sredstev in dolgoročni učinki projekta razvoja PGP terjajo strateški pristop k načrtovanju PGP v vseh fazah življenjskega cikla. Strateški pristop oziroma model strateškega planiranja vključuje dobro poznavanje obstoječega stanja, opredelitev strategije, njeno izvajanje in vrednotenje oziroma nadzor nad učinkovitostjo in uspešnostjo postavljene strategije.

Slika 2.1: Proces strateškega planiranja



Ključni elementi procesa strateškega planiranja so:

- analiza stanja, ki zajema analizo zunanjega in notranjega okolja organizacije oziroma projekta (analiza preteklega poslovanja, analiza trendov, izdelava napovedi, SWOT analiza – analiza prednosti in slabosti organizacije ter nevarnosti in priložnosti iz okolja);
- opredelitev vizije oziroma poslanstva (zasnova nove in zaželene prihodnosti organizacije oziroma projekta);
- opredelitev ciljev (realistični, merljivi in časovno določeni cilji – SMART) ter fizični in finančni kazalniki doseganja ciljev;
- strategija za uresničevanje ciljev (cilji, opredeljeni programi aktivnosti, indikativni finančni načrt, predhodna napoved učinkov, prikaz skladnosti ciljev z državnimi razvojnimi prioritetami, institucionalni okvir in organizacija izvajanja, vrednotenja in nadzora);
- oblikovanje programov za izvajanje strategij (program investicijskih, organizacijskih in kadrovskih ukrepov);
- vodenje projektov (izvedba operativnih študij in raziskav, pridobivanje projektne, prostorske in investicijske dokumentacije ter dovoljenj, nadzor nad izvajanjem projekta);
- merjenje učinkovitosti in uspešnosti (projekta, programa, strategije; vidik kupcev, vidik notranjih procesov, vidik učenja in rasti ter finančni vidik).

Predmet te študije sta prvi dve stopnji življenjskega cikla in sicer analiza stanja in opredelitev strategije.

### 3 IDENTIFIKACIJA PROJEKTA

#### 3.1.1 Predmet in cilji projekta

Predmet projekta sta razvoj letališča Cerklje ob Krki z izgradnjo civilnega letališča in razvoj poslovno-industrijsko-logističnih območij v neposredni bližini letališča Cerklje. Osnovni cilj projekta je z razvojem poslovnih con, ki koristijo transportne poti skozi regijo, postaviti eno glavnih razvojnih središč tega dela Evrope.

Posavska regija je za prednostna področja razvoja določila logistiko, energetiko in turizem. Za razvoj teh dejavnosti je treba v regiji dvigniti raven izobrazbe. V Krškem že deluje fakulteta za logistiko, v postopku ustanavljanja pa sta še fakulteta za energetiko in fakulteta za turizem v Brežicah. Ustanovljenih in delujočih je vrsta tehnično in tehnološko visoko razvitih podjetij, ki so izrazito izvozno usmerjena. V regiji je predvidena izgradnja centralnega logističnega središča Slovenskih železnic, poleg tega pa je načrtovan razvoj predelovalne in dodelavne industrije v sodelovanju s tujimi partnerji, Slovenskimi železnicami ter železnicami Italije in Francije. Na ta način je Posavje kot regija že prepoznalo in utemeljilo celotno tehnološko infrastrukturo platformo, v katero se poleg fakultet umeščajo tudi tehnološki park, regionalni mrežni podjetniški inkubatorji, mreže visoko tehnoloških proizvodnih in storitvenih podjetij ter velika poslovno-industrijsko-logistična cona, ki bo privabljala investicije.

Center gospodarsko-razvojno-logističnega središča v Posavju bo zgrajen na območju letališča Cerklje ob Krki. Zanj je predvidenih več kakor 400 ha opremljenih površin. Na tem območju so avtocesta (X. koridor), železnica in letališče, kar omogoča optimalno izvajanje logističnih dejavnosti. Neposredna bližina meje s sosednjo Hrvaško, ki je hkrati tudi Šengenska meja, predstavlja še dodatno priložnost.

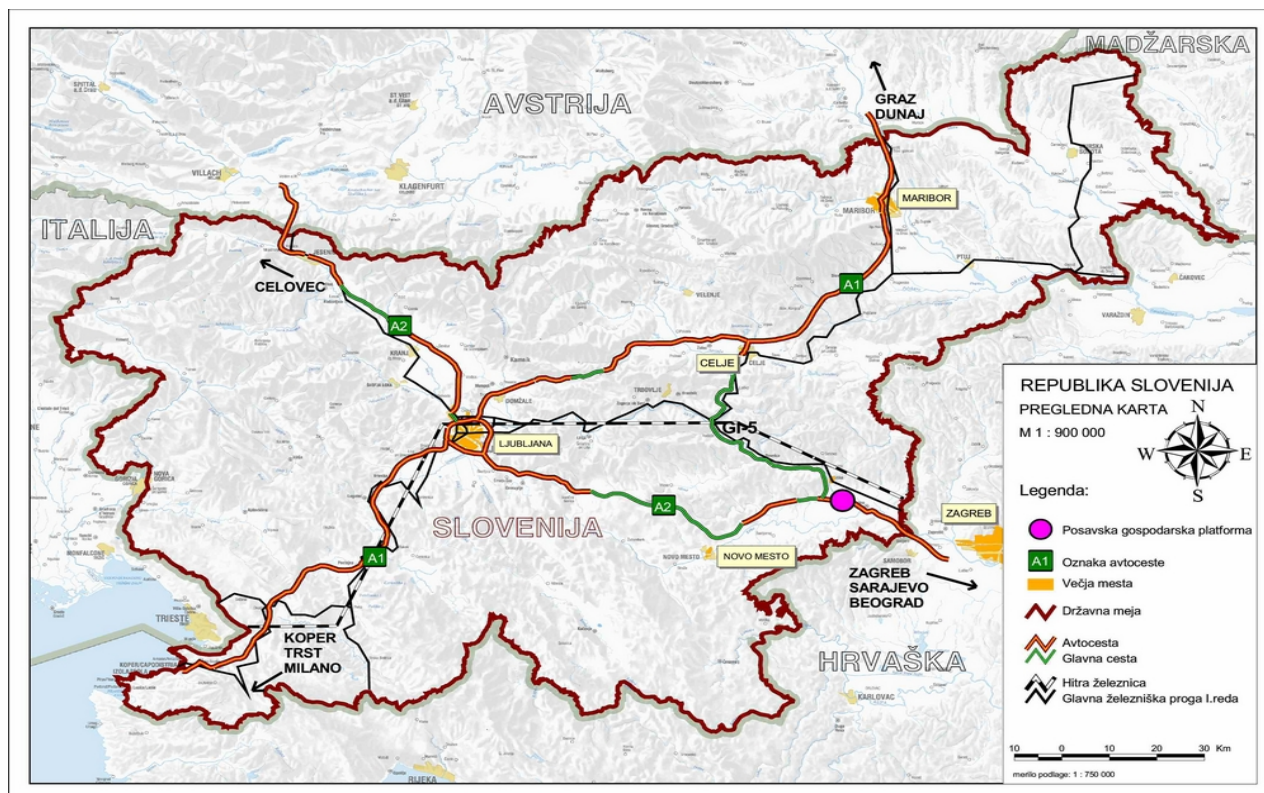
Gospodarsko razvojno logistično središče posavske regije bo zaradi svoje lege most med Evropsko unijo in jugovzhodno Evropo in preko nje do Azije. Kot tako bo središče najpomembnejši pokazatelj razvoja celotnega območja jugovzhodnega dela Slovenije in bo izkoristilo vse danosti regije ter omogočilo njen dejanski razvoj. Posavsko razvojno središče bi na ta način lahko bistveno prispevalo k prepoznavnosti naše države kot prodorne, bogate z znanjem, visoko tehnično in tehnološko usmerjene in hkrati prijazne in gostoljubne skupnosti.

#### 3.1.2 Makrolokacija

Pojem makrolokacija pove, v katerem mestu ali kraju je nepremičnina. Kot že omenjeno je geostrateško PGP locirana v neposredni bližini glavnih prometnih poti Slovenije in v osrčju Evrope, kar je ena od večjih konkurenčnih prednosti takega gospodarskega središča. Posavje leži na stečišču trgovskih in blagovnih poti med JV Evropo, Balkanom in Zahodom Evrope. Preko Balkana in JV Evrope pa je regija povezana neposredno tudi z Azijo. Glavni prometni žili, na kateri se navezuje Posavje, sta V. koridor (z Lyonom, Trstom, Koprom, Ljubljano in Budimpešto) in X. koridor, ki povezuje Sever in Jug Evrope. Posavje seka tudi tretja razvojna os, ki povezuje regionalna središča Koroške, Savinjske-Šaleške regije, Posavja, Dolenjske in Bele Krajine.

Makrolokacija gospodarskega središča PHOENIX je predstavljena na sliki 3.1. Ena od večjih geostrateških prednosti PGP je njena lokacija manj kot 30 minut vožnje do Zagreba.





Slika 3.1: Makrolokacija PGP<sup>[8]</sup>

### 3.1.3 Mikrolokacija

Mikrolokacija pove nekaj o neposredni okolici, kjer se nepremičnina nahaja kot na primer infrastruktura in njena urbanistična ureditev. Pri mikrolokaciji je treba presoditi, kakšne značilnosti ima zemljiška parcela, kot je sestava tal, strmine, hudourniki, objekti v neposredni bližini, parcele sosedov in na njih zgrajeni objekti. Zemljišča na močvirnatih tleh, na strmih terenih zahtevajo dodatno sanacijo, kar je povezano z dodatnimi stroški. Dobro se je pozanimati o višini podtalnice, o elektromagnetnem sevanju na tem območju, pa tudi o geoloških in podzemnih formacijah.

Z geomorfološkega vidika leži območje okrog Drnovega in ob letališču Cerklje na robu aluvialne savske ravnj. Severno, severovzhodno in zahodno se relief dviga v gričevje in hribovje, na severovzhodu pa v krško antiklinalo. Območje je prekrito z mlajšimi pleistocenskimi nanosi prod in peska, ki sta jih tukaj odlagali Sava in Krka s svojimi pritoki. Glede seizmike, območje leži na področju seizmične aktivnosti VII. stopnje po lestvici Mercalli-Cacan-Sieberg. Hidrološke razmere nam kažejo, da na območju ni površinskih vodotokov, pojavlja pa se podtalnica. Relief celotnega območja je raven teren. V naravi so to kmetijske površine, ki so ob hitri cesti že degradirane. Na območju ni evidentiranih varovanih naravnih vrednot.

Z infrastrukturnega vidika se območje nahaja ob hitri cesti Ljubljana-Obrežje (severno in južno od nje) in ob glavni cesti G1-5 Celje-Drnovo. V bližini poteka 20 kV daljnovidno omrežje ter magistralni plinovod. Zadostne količine pitne vode so v neposredni bližini. Območje meji na letališče Cerklje, kjer se načrtuje tudi odvijanje civilnega in gospodarskega prometa.

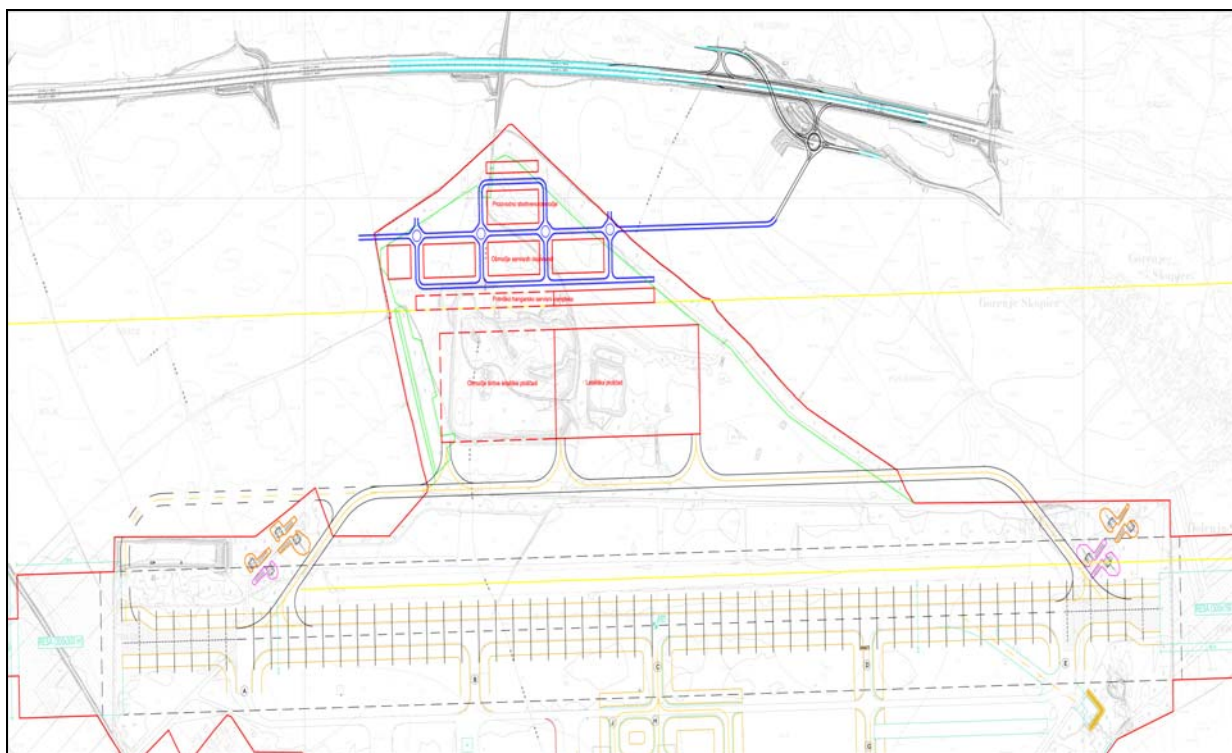
Mikrolokacija PGP s predvidenimi fazami urejanja prostorskih pogojev za realizacijo projekta je predstavljena na sliki 3.2.



**Slika 3.2: Mikrolokacija PGP (vir: RRA Posavje)**

Prvo fazo realizacije projekta predstavlja izdelava in sprejem državnega lokacijskega načrta za območje letališča Cerklje. V okviru urejanja te lokacije je predviden razvoj civilnega dela letališča, razvoj prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter tudi že del poslovne cone. Navedene ureditve predstvaljajo enega od ključnih vhodov za načrtovanje obravnavane poslovne cone. Podrobnejši pregled načrtovanih ureditev na in ob letališču Cerklje je predstavljen na sliki 3.4.





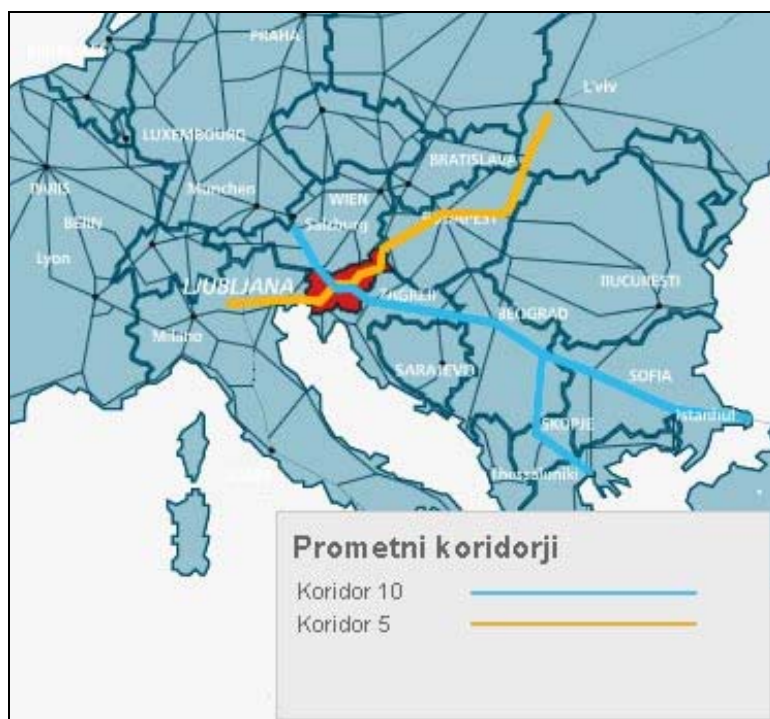
**Slika 3.4: Podrobnejši pregled načrtovane površine letališča Cerklje (vir: LUZ)**

### 3.1.4 Lokacijske prednosti Posavske regije

Podatki o lokacijskih prednostih Posavja so povzeti po dokumentu *Strateške možnosti vzpostavitve gospodarskega središča Posavje (RRA Posavje)*. Spodnjeposavska regija meji s sosednjo Republiko Hrvaško. Cilj internacionalizacije in gospodarskega razvoja je spodbujanje prekomejnega, regionalnega in evropskega sodelovanja ter izboljšanje dostopnosti in učinkovitosti prometne in informacijske strukture. Internacionalizacija poslovanja podjetij v času globalizacije ne predstavlja v tem okolju samo izziv, temveč je nujna predhodna in predvsem pravočasna usposobitev, na podlagi katere bo možno izvesti nadaljnje aktivnosti razvoja gospodarstva celotne regije. Ta regija bo sedaj na prepihu med nekdanjim vzhodnim delom in na drugi strani zahodnoevropskim delom – t.i. Šengensko mejo, ki je bila do sedaj na avstrijskem in italijanskem obrobju.

Ena od bistvenih konkurenčnih prednosti tega območja je geografska lega. Območje leži neposredno ob 10. koridorju, ki povezuje sever in jug Evrope in ki je že opremljen z zmogljivo cestno in železniško infrastrukturo. Priključek pri Krškem predstavlja pomemben razcep v državnem prometnem omrežju. Tu se od jugovzhodnega kraka državnega cestnega križa odcepi glavna povezava za Celje in s tem navezava na V. prometni koridor. Območje se nahaja na 3. razvojni osi, ki povezuje regionalna središča Koroške, Savinjsko-Šaleške regije, Posavja, Dolenjske in Bele Krajine. Poleg prometne infrastrukture za kopenski promet se na tem območju vzpostavlja tudi infrastruktura za zračni potniški in tovorni promet. Grafični prikaz prometnih koridorjev V. in X. v neposredni bližini Posavske regije je predstavljen na sliki 3.2.





**Slika 3.2: Prikaz V. in X. prometnih koridorjev v neposredni bližini Posavske regij (vir: RRA Posavje)**

Iz geografskega vidika pa je pomembna še lega ob meji z Republiko Hrvaško, tako zaradi dostopnosti nabavnih in prodajnih trgov kot tudi zaradi izvajanja storitev pri prehajanju t.i. schengenske meje. Pri Brežicah nastaja mednarodni obmejni terminal, ki po vstopu Slovenije v Evropsko Unijo predstavlja pomemben mejni prehod med EU in Jugovzhodno Evropo.

Zaradi omenjenih prednosti prometnih povezav z širšo Evropo je Posavje primerna lokacija za logistično dejavnost, za sama posavska podjetja in širše za Slovenijo in EU, za globalne procese distribucije blaga in storitev proti vzhodu in v prekomorske dežele, ter obratno iz daljnega vzhoda proti EU. Za Posavsko regijo so zanimivi predvsem inovativni logistični procesi z visokimi standardi, ki zahtevajo specializirano znanje.

Regija želi postati najpomembnejše področje za logistiko, logistiko z dodano vrednostjo (ang. *added value logistics*) v Sloveniji in v tem delu Evrope, z logističnimi centri, kjer se bo dobavljeno blago dodelalo, zmontiralo, sodobno pakiralo ter distribuiralo naprej po EU. Primer takšne logistike je Grieshaber, nemško podjetje, ki je prvo ugotovilo prednosti Posavja za evropski prostor. Na ta način bo najbolj izkoriščena lokacija ter njena obstoječa papirno-predelovalna ter embalažna industrija in druge storitvene dejavnosti.

## 4 ANALIZA STANJA

### 4.1 OPIS REGIJE<sup>1</sup>

Regija Posavje leži v jugovzhodnem delu Slovenije ob spodnjem toku reke Save in meji na sosednjo Hrvaško. Po površini je druga najmanjša regija v Sloveniji, saj meri le 885 km<sup>2</sup> in pokriva 4,4% površine Slovenije. Sosednji regiji sta Savinjska na severu, ki je dva in pol-krat večja in regija Jugovzhodna Slovenija na zahodu, ki je od Posavja trikrat večja. Leta 2003 je po statističnih podatkih v regiji živel 70.262 prebivalcev, kar je bilo le 3,5% vsega prebivalstva Slovenije, že vse od začetka osemdesetih let pa je za regijo značilno upadanje števila prebivalstva. Regija je razmeroma redko poseljena, saj povprečno na kvadratnem kilometru živi 79 prebivalcev, kar je skoraj 20 prebivalcev manj kot v slovenskem povprečju. Prebivalstvo je razporejeno v 409 naseljih. Posavsko regijo sestavljajo tri občine, Brežice, Krško in Sevnica. V postopku je tudi formiranje nove občine – Občina Kostanjevica ob Krki.

Zaradi majhnega teritorialnega obsega in skromnega števila prebivalstva ima regija šibko gravitacijsko zaledje, zato se v regiji ni uspelo razviti večje regionalno središče, ampak si danes to funkcijo delita občinski središči Krško in Brežice. V primerjavi s sosednjimi regijami »neobstoj«<sup>1</sup> uradnega regionalnega središča pomeni za Posavje šibko točko, to pa dodatno povečuje še velikost urbanih središč, ki so v regiji precej majhna in se med mesta oz. urbana naselja lahko uvrščajo le tri občinska središča: Krško, Brežice in Sevnica; med naselja z mestnim značajem pa se uvrščajo še: Senovo, Leskovec pri Krškem in Brestanica. Stopnja urbanizacije je tako v Posavju zelo nizka. Če pri izračunu upoštevamo le urbana naselja z več kot 3000 prebivalci in upoštevamo podatke popisa prebivalstva, potem je urbanega prebivalstva v Posavju le 27%. V primeru, da v izračun zajamemo vsa mestna naselja: Krško, Brežice, Sevnico, Senovo, Leskovec pri Krškem in Brestanico, se ta delež poveča na tretjino urbanega prebivalstva, kar pa je od slovenskega povprečja, kjer živi v mestih več kot polovica vsega prebivalstva, še vedno dosti nižje. Vsa ostala naselja so podeželska naselja, za katera so značilna majhna velikost in njihova teritorialna razpršenost. Posavje tako večinoma tvori podeželsko območje, ki zajema ves hribovit in gričevnat svet, kjer so naselja razložena na vrhu položnih slemen, kopastih vrhov in po pobočnih policah.

Predvidene infrastrukturne spremembe bodo v prihodnosti Posavski regiji omogočile povezanost in oskrbo urbanih in podeželskih območij ter povezanost domačega omrežja z evropskimi infrastrukturnimi sistemi. Boljše prometne povezave bodo v dolgem roku tudi prispevale k bolj policentričnemu razvoju omrežja mest. Načrtovane spremembe v obliki nadgradnje avtoceste ter koristi razvoja letališča Cerklje bodo med drugim prispevale tudi bolj kvalitetnemu razvoju in privlačnosti mest ter drugih naselij ter prispevale k skladnemu razvoju območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi.

Predstavitvena karta Posavske regije z prikazom treh sedanjih občin: Sevnica, Krško, ter Brežice je predstavljena na sliki 4.1.

<sup>1</sup> Vir: Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 – 2013.



Slika 4.1: Predstavitvena karta Posavske regije z občinskimi mejami<sup>[8]</sup>

## 4.2 PREGLED EKONOMSKEGA STANJA REGIJE<sup>2</sup>

Ekonomsko stanje regije prikazujemo z nekaj značilnimi kazalniki razvoja. BDP na prebivalca doseže v Posavju samo 84,6% slovenskega povprečja. Dodatno informativen je podatek o delovnih mestih na aktivne prebivalce, ki doseže v Posavju samo 91,6% slovenskega povprečja. Še najbolj izstopa podatek o primerjalni stopnji brezposelnosti, ki je za 22,6% višja od statističnega povprečja v državi.

Predhodne analize stanja regije kažejo na nizek nivo izobrazbene strukture ter visoko strukturno brezposelnost kot posledico zapiranja podjetij tekstilne in celulozne industrije. Opazen je tudi t.i. beg možganov oziroma trend zaposlovanja mladih strokovnjakov izven regije. BDP je nižji kot v Sloveniji, kar je posledica nižje tehnološke razvitosti in posledično nižje produktivnosti dela. Danes je samozaposlenih in zaposlenih v Posavski regiji več kot drugod po Sloveniji, čeprav je to pravzaprav razvojna priložnost v smislu pospeševanja podjetništva.

Drugi pomembni statistični podatki o Posavski regiji so predstavljeni v tabeli 4.1. V regiji spada 100 % površin med območja s posebnimi razvojnimi problemi. 54 % regije pokriva gozd, 41 % kmetijska zemljišča, 3,0 % pozidane površine in 1,1 % ceste. Za slovenske razmere ima podpovprečen delež gozdnih površin in nadpovprečen delež kmetijskih površin. Posavska regija

<sup>2</sup> Vir: Strateške možnosti vzpostavitve Gospodarskega središča Posavje.



ima v primerjavi z drugimi nižji BDP na prebivalca (13.378 EUR v primerjavi z 15.942 EUR), in nižjo plačo na zaposlenega, ki je približno 90% slovenskega povprečja. Kot že omenjeno, je stopnja brezposelnosti v regiji izrazito nadpovprečna (13,0% v primerjavi z 10,6%).

**Tabela 4.1: Statistični indikatorji Posavske regije<sup>[1]</sup>**

<b>SPODNJEPOSAVSKA statistična regija</b>	<b>Vrednost</b>	<b>V % SLO=100</b>	<b>Indeks SLO=100</b>	<b>V % regija=100</b>	<b>Rang</b>	<b>SLOVENIJA vrednost</b>
Površina (km <sup>2</sup> )	885	4,4			11	20.273
Območja z razvojnimi problemi (km <sup>2</sup> )	885			100	1/2/3	12.129
Prebivalstvo	70.117	3,5			10	1.997.004
Gostota naseljenosti – preb/km <sup>2</sup>	79				8	98,5
BDP na prebivalca (SKM) - EUR	13.378		84		7/8	15.942
Bruto plača na zaposlenega - SIT	241.028		90		9	267.571
Stopnja brezposelnosti (%)	13,0				4	10,6
Stopnja zaposlenosti (%)	53,8				8	55,7

## 4.3 PREGLED NACIONALNIH INVESTICIJSKIH PRIORITET

### 4.3.1 Strategija razvoja Slovenije

Strategija razvoja Slovenije je krovna nacionalna razvojna strategija Republike Slovenije, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Strategije razvoja Slovenije je najširši okvir za pripravo drugih nacionalnih razvojnih programov in opredeljuje vizijo ter cilje razvoja Slovenije. SRS se ne osredotoča samo na gospodarska vprašanja, ampak na celovito blaginjo državljanov. Zaradi takšne postavitve ciljev predstavlja SRS tudi strategijo trajnostnega razvoja Slovenije. SRS je z praktičnega vidika konceptualni okvir za razvoj države v obdobju naslednje finančne perspektive Evropske Unije 2007 – 2013. SRS je Vlada sprejela junija 2005.

#### 4.3.1.1 Razvojne prioritete

Vlada RS je v SRS predstavila pet razvojnih prioritet. Od teh je za namen naloge najbolj relevantna prva od petih razvojnih prioritet: doseganje konkurenčnosti gospodarstva in hitrejše gospodarske rasti. V sklopu prve razvojne prioritete SRS poudarja spodbujanje podjetniškega razvoja in povečanje konkurenčnosti ter povečanje prilivov razvojno spodbudnih domačih in tujih naložb.

Pri spodbujanju podjetniškega razvoja in povečanju konkurenčnosti SRS izpostavlja spodbujanje naložb in strateških projektov, ki so razvojno naravnani in s povezovalnimi mrežami pozitivno učinkujejo na regionalni ali mednarodni ravni. PGP je zelo dober primer ravno takšnega strateškega projekta in bo zadovoljil kriterije. SRS izpostavlja tudi spodbujanje podjetniškega povezovanja na nosilnih gospodarskih področjih (elektronske komunikacije in informacijska tehnologija, farmacija, kemična industrija, električna in optična oprema, logistika). V PGP se bodo vzpostavili pogoji za ustanovitev podjetij iz prav teh uspešnih panog.

SRS predvideva tudi vzpostavljanje industrijskih/tehnoloških con na atraktivnih lokacijah, ki odpravljajo problem zemljišč (razpoložljivosti in cene) in administrativnih omejitev za tuje in

domače investitorje. Za spodbujanje regionalnega razvoja SRS izpostavlja spodbujanje neposrednih tujih investicij (v nadaljnjem besedilu: NTI) v visoko/srednje visoko tehnologijo in v kakovostna delovna mesta ter zagotavljanje ustreznih pogojev za spodbujanje »greenfield« NTI. Posavska gospodarska platforma je dober primer prav take »greenfield« investicije, namen katere je pritegniti razvojno spodbudne domače in tuje naložbe.

#### 4.3.1.2 Temeljni cilji

Vlada RS je v SRS predstavila poleg razvojnih prioritet tudi štiri temeljne cilje SRS. Za namen naloge je najbolj pomemben tisti, ki predvideva v roku desetih let doseganje povprečne ravni gospodarske razvitosti EU (merjeno z BDP na prebivalca v pariteti kupne moči) in povečanje zaposlenosti v skladu s cilji Lizbonske strategije. V skladu z razvojno vizijo strategije sta višja stopnja gospodarske razvitosti in zaposlenosti osnova, ki bo omogočila izboljšanje socialne varnosti, zmanjšanje socialnih tveganj za najbolj ranljive skupine, hitrejši razvoj najbolj zaostalih regij in povečanje kakovosti okolja. Vse to bo omogočilo boljšo kakovost življenja in človekov razvoj. Uresničitev gospodarskega razvojnega cilja zahteva bolj korenite reforme za povečanje globalne konkurenčnosti gospodarstva, večjo institucionalno prilagodljivost in inovativnost celotne družbe. Slovenska konkurenčna prednost naj bi z uresničevanjem strategije postala ekonomsko dinamična, socialno dobro organizirana in prilagodljiva država.

#### 4.3.2 Državni razvojni program

Za razliko od SRS, ki je »konceptualni dokument«, katerega poudarek je na oblikovanju vizije dolgoročnega razvoja države, je DRP »izvedbeni dokument«, ki natančneje opredeli razvojno-investicijske prioritete potrebne za uspešno realizacijo SRS. DRP je torej instrument za »prevedbo« strateških usmeritev, vsebovanih v SRS, v konkretne in s proračunskimi možnostmi skladne razvojne-investicijske programe. V skladu s prakso priprave strateških razvojnih programov, bo DRP služil kot podlaga za pogajanja Slovenije z Evropsko komisijo o prihodnji finančni perspektivi in bo s svojim naborom investicijskih prioritet ter konkretnih projektov in programov predstavljal osnovo za srednjeročno programiranje celotne razvojne politike države, tudi programiranje izvajanja kohezijske politike Evropske Unije v Sloveniji v obdobju 2007-2013. Priprava DRP poteka na podlagi strateških smernic in predlagane usmeritve Evropske Komisije da naj bi članice kar 60 % vseh kohezijskih sredstev v obdobju 2007 - 2013 namenile za doseganje ciljev Lizbonske strategije.

Prva razvojno-investicijska prioriteta, ki izhaja iz SRS<sup>[28]</sup>, izpostavlja konkurenčno gospodarstvo in hitrejšo rast, ki bo prispevala k izpolnjevanju ekonomskih ciljev Lizbonske strategije in s tem izboljšala konkurenčne sposobnosti podjetij. Prioriteta je namenjena večji povezanosti gospodarstva z znanostjo, spodbujanju podjetništva in vlaganja v človeške vire z namenom povečanja konkurenčne sposobnosti in inovativnosti podjetij. Ob tem pa stremi k spodbujanju vlaganj tako tujih podjetij v Sloveniji kot tudi vlaganj slovenskih v tujini. Prioriteta je usmerjena tudi v razvoj podeželja.

Za doseganje prve razvojno-investicijske prioritete DRP izpostavlja sledeče cilje: spodbujanje podjetništva, povečanje inovativnosti, obsega domačih in tujih naložb v gospodarstvu, vključno z razvojem človeških virov ter spodbujanje internacionalizacije slovenskih podjetij za povečanje konkurenčnosti. Druge smernice iz DRP, ki podpirajo oz. utemeljujejo izgradnjo Posavske gospodarske platforme, so izboljšanje konkurenčnih sposobnosti podjetij z razvojem gospodarstva in inovativnosti, spodbujanje domačih in tujih razvojnih naložb s spodbujanjem razvoja poslovno-industrijskih con (kot je gospodarsko središče PHOENIX) ter učinkovita transportna infrastruktura z ustrežno cestno ter letališko infrastrukturo.

Pod ciljem razvoja gospodarstva in inovativnosti, DRP izpostavlja med drugimi možnimi specifičnimi aktivnostmi razvoj in delovanje univerzitetnih (visokošolskih) podjetniških

inkubatorjev, razvoj in delovanje tehnoloških parkov in podjetniških inkubatorjev, vzpostavitev slovenskega centra za prenos inovacij vključno z borzo inovacij, promocija in uvajanje evropskega modela odličnosti ter drugih modelov, spodbujanje aplikativnih razvojnih projektov podjetij, ukrepi različnih politik za pospeševanje podjetniških vlaganj v regionalni razvoj ter spodbude za ustanavljanje domačih in tujih visokotehnoloških in inovativnih podjetij. Skoraj vse navedene aktivnosti predstavljajo pobudo in utemeljujejo izgradnjo in financiranje Posavske gospodarske platforme.

#### 4.3.3 Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih

Poleg DRP je ključnega pomena za strateški državni razvoj tudi Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007-2023 temelji na SRS, ki jo je junija 2005 sprejela vlada. RNRP je usmeritev in orodje za načrtovanje javnih financ na eni strani ter resornih programov in strategij na drugi. Tako je osnova za izvajanje dolgoročne razvojne politike in dolgoročnega proračunskega načrtovanja (v smeri razvojnega prestrukturiranja proračuna). Daje tudi jasno znamenje regijam, lokalnim skupnostim in razvojnim partnerstvom, v katere vsebine na projektni ravni namerava država prednostno vlagati v naslednjem srednjeročnem obdobju. Gre za partnerski razvojni načrt, pripravljen po eni strani na podlagi razvojnih pobud posameznih ministrstev (od zgoraj navzdol), po drugi strani pa na podlagi pobud regionalnih in lokalnih razvojnih partnerstev in drugih deležnikov (od spodaj navzgor).

Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007-2023 zajema ključne (velike) razvojno-investicijske projekte, pri uresničitvi katerih bo sodelovala država. Gre za tiste projekte, katerih izvedba bo na državni, pa tudi regionalni ravni osredotočila razvojne pobude in sredstva ter z njimi dosegla razvojni preboj države kot celote. Namen resolucije je z jasno postavitvijo prednostnih državnih razvojnih projektov od leta 2007 do leta 2023 zagotoviti hitrejši doseganje ciljev SRS in DRP. Za doseg prve razvojne prioritete SRS, ki je konkurenčno gospodarstvo in višja gospodarska rast, RNRP izpostavlja izgradnjo gospodarskega središča PHOENIX (v sklopu Posavske gospodarske platforme), kot temeljnega projekta, ki podpira realizacijo državne vizije.

##### 4.3.3.1 Smernice povezane z PGP

RNRP izpostavlja določene smernice, povezane z razvojem Posavske gospodarske platforme: pospeševanje državne gospodarske rasti, internacionalizacija slovenskega gospodarstva ter povečanje zaposlenosti.

V letu 2004 se je gospodarska rast RS povečala na 4,2 odstotka. S tako stopnjo rasti Slovenija bistveno presega povprečje EU-25 (1,6 % v letu 2005), vendar zaostaja za baltskimi državami, Češko, Slovaško in Luksemburgom. Danes dosega 80 odstotkov BDP na prebivalca po kupni moči glede na povprečje EU, kar je največ med novimi državami članicami EU razen Cipra. Po napovedih Eurostata bo Slovenija v letu 2007 dosegla 84 odstotka povprečja EU-25 in bo skupaj s Ciprom delila 15. mesto. S 1. januarjem 2007 je stopila v ekonomsko in monetarno unijo (v nadaljnjem besedilu: EMU). V primerjavi z obstoječimi državami članicami EMU je v letu 2005 glede na višino realne stopnje rasti BDP zasedala 3. mesto, glede na višino BDP na prebivalca v standardih kupne moči pa 12. mesto.

RNRP vsebuje tudi konstruktivno kritiko glede internacionalizacije slovenskega gospodarstva, katera poteka predvsem po zunanjetrgovinskih tokovih, precej manj pa z NTI. Zlasti skromne vhodne NTI kažejo na nizko konkurenčnost Slovenije kot investicijske lokacije in na neizkoriščenost razvojnih možnosti, ki jih ponujajo vhodne NTI. V obdobju 2000–2004 je delež NTI v BDP stalno zaostajal za povprečjem EU-25 za več kakor deset odstotnih točk pri vhodnih in za več kakor 30 odstotnih točk pri izhodnih NTI.

RNRP poveže tudi povečanje gospodarske razvitosti z povečanjem zaposlenosti in ustvarjanjem kakovostnih delovnih mest, ki je osnovni gospodarski razvojni cilj tako SRS, kot tudi Lizbonske strategije.

#### 4.3.3.2 Predstavitev projektov resolucije

Za doseganje prve razvojne prioritete SRS, ki je konkurenčno gospodarstvo in višja gospodarska rast, RNRP izpostavlja izgradnjo gospodarskega središča PHOENIX (v sklopu Posavske gospodarske platforme), kot temeljnega projekta, ki podpira realizacijo državne vizije.

Predmet projekta sta razvoj letališča Cerklje ob Krki z izgradnjo civilnega letališča in razvoj poslovno-industrijsko-logističnih območij v neposredni bližini letališča Cerklje. Osnovni cilj projekta je z razvojem poslovnih con, ki koristijo transportne poti skozi regijo, postaviti eno glavnih razvojnih središč tega dela Evrope.

Posavska regija je za prednostna področja razvoja določila logistiko, energetiko in turizem. Za razvoj teh dejavnosti je v regiji potrebno dvigniti raven izobrazbe. V Krškem že deluje Fakulteta za logistiko, v postopku ustanavljanja pa sta še Fakulteta za energetiko in Fakulteta za turizem v Brežicah. Ustanovljenih in delujočih je vrsta tehnično in tehnološko visoko razvitih podjetij, ki so izrazito izvozno usmerjena. V regiji je predvidena izgradnja centralnega logističnega središča Slovenskih železnic, poleg tega pa je načrtovan razvoj predelovalne in dodelavne industrije v sodelovanju s tujimi partnerji, Slovenskimi železnicami ter železnicami Italije in Francije. Na ta način je Posavje kot regija že prepoznalo in utemeljilo celotno tehnološko infrastrukturo platformo, v katero se poleg fakultet umeščajo tudi tehnološki park, regionalni mrežni podjetniški inkubatorji, mreže visoko tehnoloških proizvodnih in storitvenih podjetij ter velika poslovno-industrijsko-logistična cona, ki bo privabljala investicije.

Center gospodarsko-razvojno-logističnega središča v Posavju bo zgrajen na območju letališča Cerklje ob Krki. Zanj je predvidenih več kakor 400 ha opremljenih površin. Na tem območju so avtocesta (X. koridor), železnica in letališče, kar omogoča optimalno izvajanje logističnih dejavnosti. Neposredna bližina meje s sosednjo Hrvaško, ki je hkrati tudi Šengenska meja, predstavlja še dodatno priložnost.

Učinki projekta bodo (med drugim) 2.000 novo ustanovljenih kakovostnih delovnih mest v regiji. Gospodarsko razvojno logistično središče posavske regije bo zaradi svoje lege most med Evropsko unijo in jugovzhodno Evropo ter preko nje do Azije. Kot tako bo središče najpomembnejši pokazatelj razvoja celotnega območja jugovzhodnega dela Slovenije in bo izkoristilo vse danosti regije ter omogočilo njen razvoj. Posavsko razvojno središče bi na ta način lahko bistveno prispevalo k prepoznavnosti naše države kot prodorne, bogate z znanjem, visoko tehnično in tehnološko usmerjene ter hkrati prijazne in gostoljubne skupnosti.

#### 4.3.4 Regionalni razvojni program regije Posavje

Regionalni razvojni program regije Posavje 2007-2013 (RRA Posavje, 2007) predstavlja strategijo razvoja spodnjeposavske regije, ki vključuje sledeče strateške cilje:

- ustvariti dinamično gospodarstvo, katerega rast bo temeljila na endogenih razvojnih potencialih in neposrednih investicijah, ki bo globalno konkurenčno zaradi javnih in zasebnih vlaganj v R&R ter v nove produkte in storitve z visoko dodano vrednostjo;
- ustvariti nova delovna mesta s poudarkom na delovnih mestih z visoko dodano vrednostjo, ki bodo ustvarila pogoje za zaposlovanje aktivnih domačih kadrov ter priliv visoko izobraženih kadrov iz drugih okolij;
- vzpostaviti povezavo med gospodarstvom in izobraževanjem;

- zagotoviti vsem nosilcem projektov podporo za uspešno pripravo, ter
- vodenje projektov in učinkovito črpanje sredstev EU na vseh programskih nivojih.

#### **4.3.4.1    Razvojne smernice**

Razvojne smernice Regionalnega razvojnega programa regije Posavje so:

- z ukrepi spodbujanja tehnološkega razvoja, izobraževanja in usposabljanja zaznavati in podpreti področja, kjer imamo konkurenčne prednosti ter dopustiti razvoj novih potencialno uspešnih področij;
- spodbujati investicije in strateške projekte, ki so razvojno naravnani in s povezovalnimi mrežami pozitivno učinkujejo na regionalni ali mednarodni ravni;
- spodbujati podjetniško povezovanje na nosilnih gospodarskih področjih (elektronske komunikacije in informacijska tehnologija, farmacija, kemična industrija, električna in optična oprema, logistika);
- pospeševati razvoj nosilnih storitvenih dejavnosti (turizem, poslovne, finančne in informacijske storitve, storitve na visokotehnoloških področjih);
- razviti instrumente za skupna vlaganja države in zasebnega sektorja v obliki koncesijske izgradnje infrastrukture;
- razviti podjetništvu prijazno podporno okolje in podjetniško kulturo;
- spodbujati in razvijati inovativno okolje in inovativnost.

#### **4.3.4.2    Investicijske smernice**

Investicijske smernice Regionalnega razvojnega programa regije Posavje so:

- vzpostaviti industrijske/tehnološke cone na atraktivnih lokacijah, ki odpravljajo problem zemljišč (razpoložljivosti in cene) in administrativnih omejitev za tuje in domače investitorje ter spodbujajo razvoj v konkretnih regijah;
- spodbujati širitev že obstoječih tujih podjetij v Sloveniji in spodbujati integracijo podjetij s tujim kapitalom v slovensko gospodarstvo;
- spodbujati NTI v visoko/srednje visoko tehnologijo in v kakovostna delovna mesta;
- zagotavljanje ustreznih pogojev za spodbujanje "greenfield" NTI.

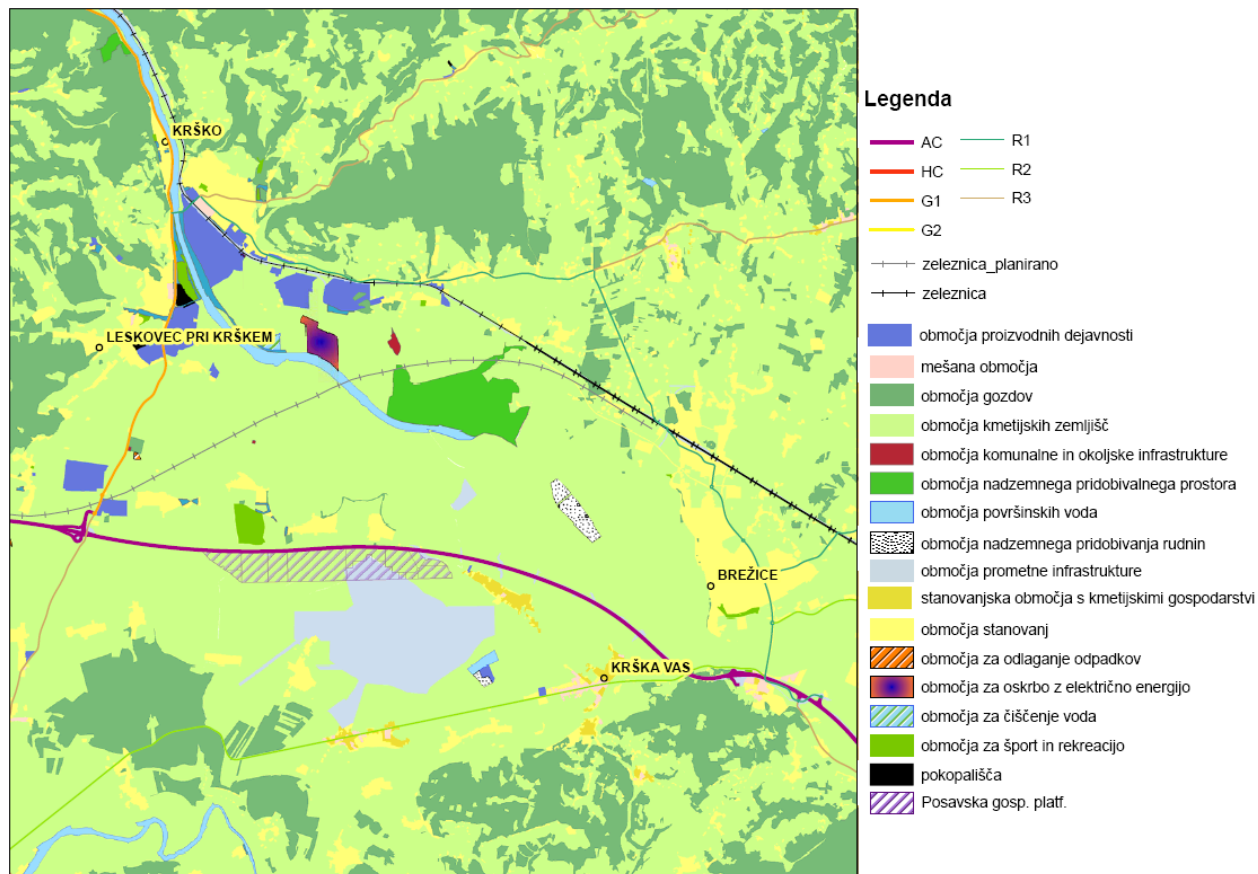
### **4.3.5    Ugotovitve pregleda nacionalnih investicijskih prioritet**

Program Posavske gospodarske platforme je skladen z lizbonsko strategijo in strategijo razvoja Slovenije ter na njem temelječem DRP. Posavska gospodarska platforma je kot projekt PHOENIX tudi vključena v RNRP, tako da lahko ugotovimo, da cilji programa PGP v celoti skladni nacionalnimi razvojnimi oziroma investicijskimi prioritetami.



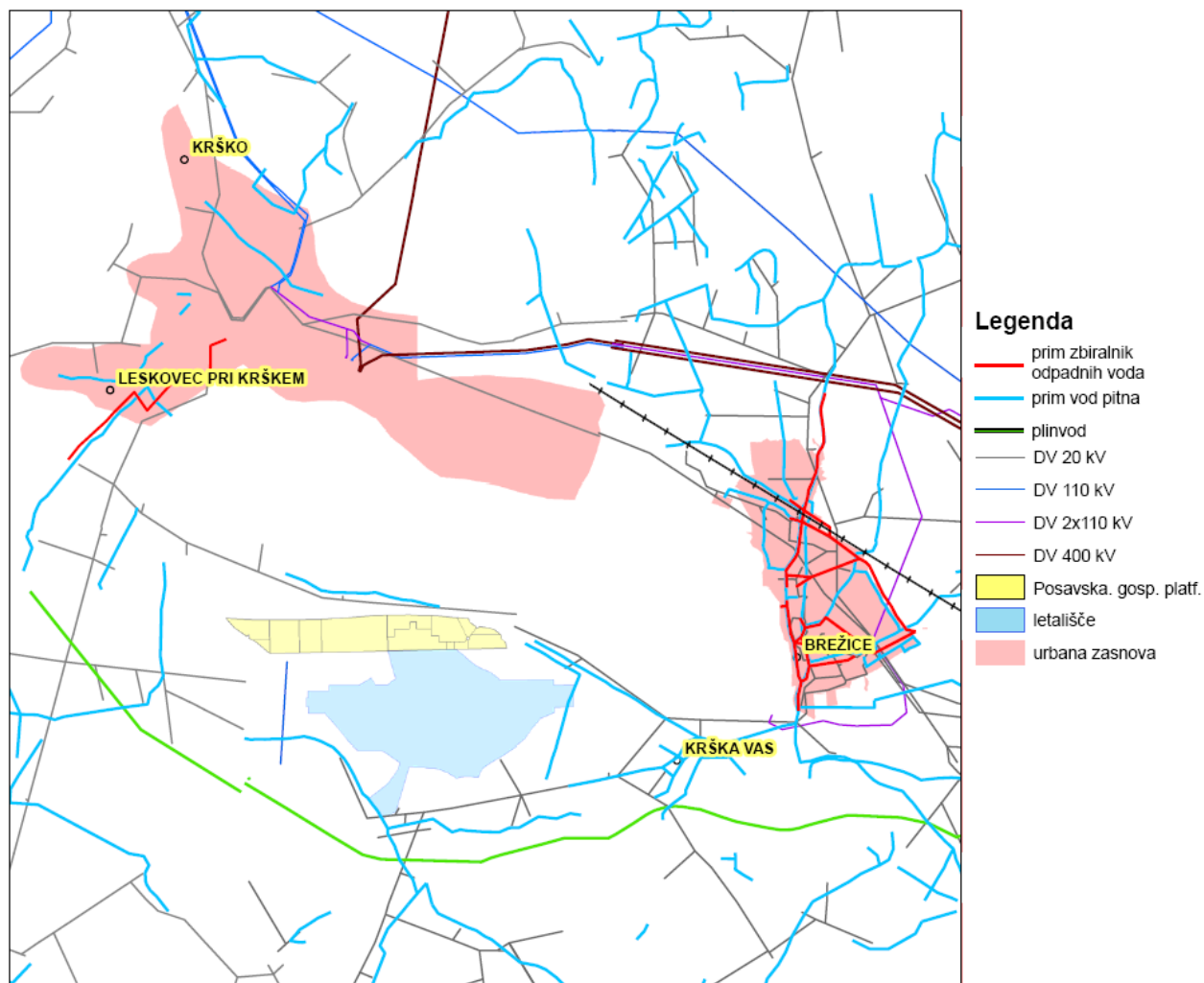
#### 4.4 ANALIZA INFRASTRUKTURNE OPREMLJENOSTI, POSELITVE IN RAZVOJNIH OMEJITEV V PROSTORU

Na neposrednem območju Posavske gospodarske platforme – Phoenix, ki se razteza na območju občin Brežice in Krško, smo raziskali obstoječe stanje namenske rabe prostora, energetske, komunalne in prometne infrastrukture in območja z omejitvami. Vir podatkov so občinski dokumenti o namenski rabi prostora in razvojni plani.



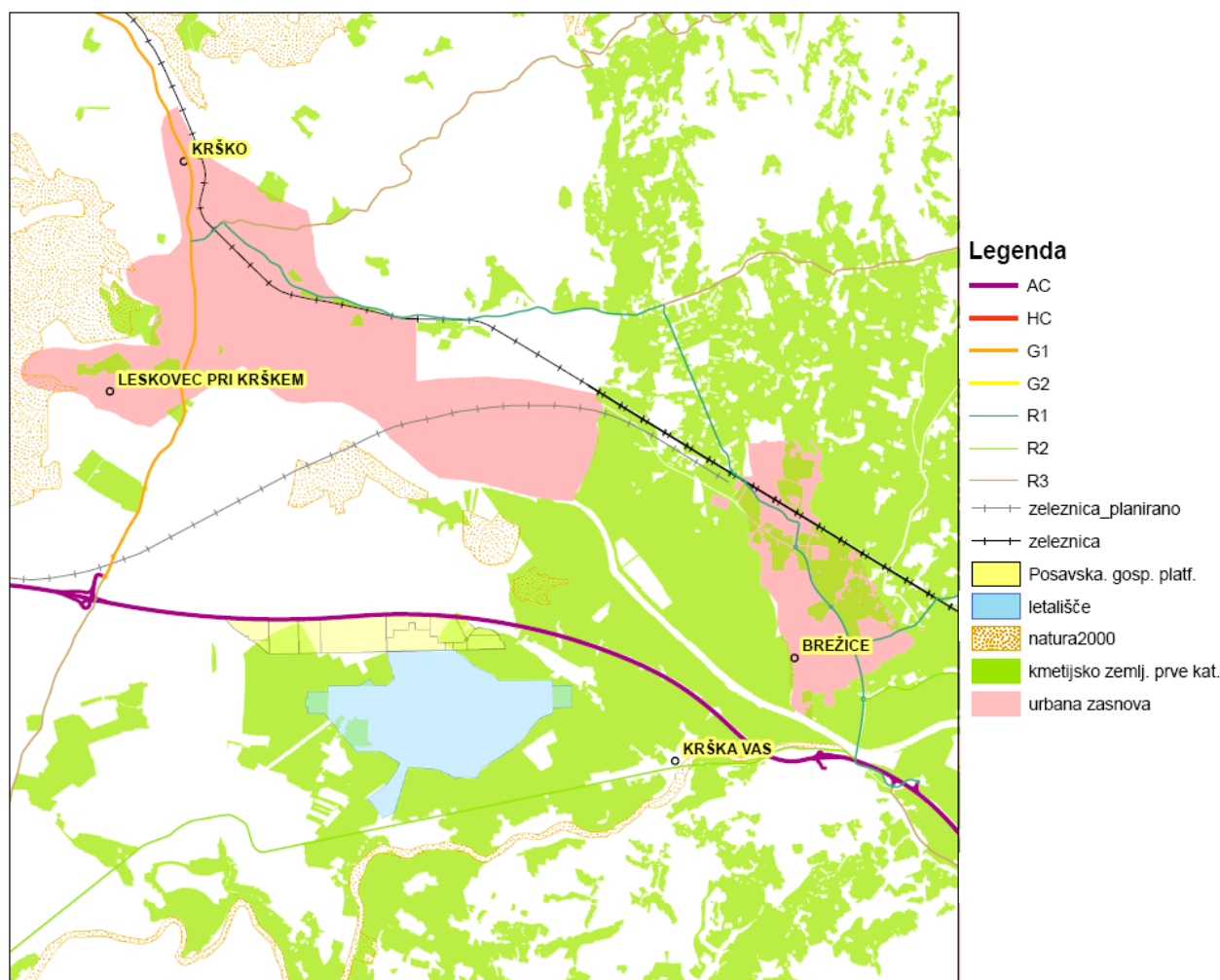
**Slika 4.1: Namenska raba prostora in prometna infrastruktura**

Območje PGP/Phoenix se nahaja na območju kmetijskih zemljišč in v neposredni bližini območij prometne infrastrukture, ki jo predstavljata avtocestna povezava in letališče. V neposrednem zaledju sta tudi večji strnjeni urbani naselji, Krško in Brežice, z območji stanovanj, mešanimi območji in območji proizvodnih dejavnosti ter manjša naselja s stanovanjskimi površinami in kmetijskimi objekti. Mimo obravnavanega območja se nahaja tudi trasa predvidene železniške povezave v smeri proti Novemu mestu.



**Slika 4.2: Energetska in komunalna infrastruktura**

V neposredni bližini PGP/Phoenix poteka naslednja energetska infrastruktura: 20 kV in 110 kV daljnovodi in tranzitni plinovod. V bližini je tudi komunalna infrastruktura, napeljava primarne pitne vode in na urbaniziranem območju tudi primarni zbiralnik odpadnih voda.



**Slika 4.3: Območja z omejitvami**

V občinskih dokumentih namenske rabe prostora so opredeljena tudi območja varovanj, ki predstavljajo območja z omejitvami za razvoj v prostoru. Tako območje predstavljajo kmetijska zemljišča prve kategorije, ki obsegajo okrog 30% območja PGP/Phoenix.

## 4.5 TRG ZEMLJIŠČ ZA INDUSTRIJSKO GRADNJO

### 4.5.1 Ponudba

V Sloveniji je trenutno načrtovanih 3.375,9 hektarjev novih poslovnih površin, v obliki poslovno-gospodarskih središč, poslovnih con, logističnih con ali obrtnih con. Predviden rok izvedbe je večinoma v roku 2007-2023, ali v roku 16 let. Od teh je že prodanih 162,5 ha, tako da je trenutna oziroma bodoča ponudba primerljivih »greenfield« zemljišč v resnici malo nižja, in sicer 3.213,4 ha. Če delimo površine na razpolago z pričakovanim časom realizacije 16 let, dobimo približno 200 hektarjev ponudbe industrijskih površin letno.

Po podatkih Statističnega Urada Republike Slovenije (v nadaljevanju: SURS), najvišji BDP na prebivalca glede na slovensko povprečje, ali 144,1% dosegajo v Osrednjeslovenski regiji, drugi najvišji, ali 103,4% v Obalno-kraški regiji ter tretji najvišji, ali 95,4% na Goriškem. Najnižji BDP z samo 68,5% slovenskega povprečja na prebivalca dosegajo v Pomurju, drugega najnižjega na Notranjsko-kraškem z 76,4% ter tretjega najnižjega, ali 79,0% na Koroškem.

Največ novih poslovno industrijskih površin je načrtovanih v Goriški regiji, kjer je predvideno skoraj 670 hektarjev novih poslovnih površin. Na drugem mestu je Spodnjeposavska regija (predmet poročila) s 645,5 ha načrtovanih poslovno industrijskih površin, na tretjem mestu pa Gorenjska s 523,5 ha načrtovanih poslovno industrijskih površin. Sledijo Pomurje s 329,9 ha, Savinjska regija z 295,0 ha, Koroška z 250,0 ha, Podravje s 180,0 ha, Osrednjeslovenska regija s 153,0 ha, Jugovzhodna Slovenija s 152,0 ha, Notranjsko-Kraška regija s 123,0 ha in Obalno-Kraška regija s 55,0 ha.

Ponudba trenutno načrtovanih primerljivih »greenfield« zemljišč v celotni Sloveniji je predstavljena v tabeli 5.1, v vrstnem redu po največjih načrtovanih zemljiščih. V tabeli je predstavljeno tudi prebivalstvo v regiji (vir: SURS) in BDP na prebivalca izraženo kot odstotek povprečja v Sloveniji.

**Tabela 5.1: Ponudba primerljivih »greenfield« zemljišč v celotni Sloveniji**

Statistična regija Slovenije	Prebivalstvo	BDP na prebivalca, izraženo kot odstotek povprečja v SLO	Površine zemljišč, v ha
<i>Goriška</i>	<b>119.622</b>	<b>95,4%</b>	<b>669,0</b>
<i>Spodnjeposavska</i>	<b>69.826</b>	<b>79,9%</b>	<b>645,5</b>
<i>Gorenjska</i>	<b>198.342</b>	<b>86,9%</b>	<b>523,5</b>
<i>Pomurska</i>	<b>122.717</b>	<b>68,5%</b>	<b>329,9</b>
<i>Savinjska</i>	<b>256.752</b>	<b>88,8%</b>	<b>295,0</b>
<i>Koroška</i>	<b>73.839</b>	<b>79,0%</b>	<b>250,0</b>
<i>Podravska</i>	<b>319.114</b>	<b>83,3%</b>	<b>180,0</b>
<i>Osrednjeslovenska</i>	<b>496.675</b>	<b>144,1%</b>	<b>153,0</b>
<i>Jugovzhodna</i>	<b>139.095</b>	<b>90,2%</b>	<b>152,0</b>
<i>Notranjsko-kraška</i>	<b>51.032</b>	<b>76,4%</b>	<b>123,0</b>
<i>Obalno-kraška</i>	<b>105.029</b>	<b>103,4%</b>	<b>55,0</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.952.043</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.375,9</b>

Ponudba zemljišč v conah v Goriški regiji je predstavljena v tabeli 5.2.

**Tabela 5.2: Ponudba zemljišč v conah v Goriški regiji**

Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Novih delovnih mest	Površina (ha)
<i>Goriška</i>	119.622	IN PRIME		Več lokacij	Več lokacij	2.500	<b>650,0</b>
<b>BDP SLO: 95,4%</b>			Poljubinj	32 km	3 km		<b>19,0</b>
<b>SKUPAJ</b>							<b>669,0</b>

Ponudba zemljišč v conah v Posavski regiji je predstavljena v tabeli 5.3.

**Tabela 5.3: Ponudba zemljišč v conah v Posavski regiji**

Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Logistična cona	Obrtna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Površina (ha)
<i>Spodnjeposavska</i>	69.826	PHOENIX		Letališče Cerklje		1 km	5 km	<b>400,0</b>
			Drnovo			1 km	4 km	<b>50,0</b>
			Vrbina			7 km	1 km	<b>70,0</b>
			Brezina			3 km	0 km	<b>43,0</b>
			Krmelj			13 km	2 km	<b>60,0</b>
<b>BDP SLO: 79,9%</b>					INES	22 km	2 km	<b>12,5</b>
SKUPAJ								<b>645,5</b>

Ponudba zemljišč v conah v Gorenjski regiji je predstavljena v tabeli 5.4.

**Tabela 5.4: Ponudba zemljišč v conah v Gorenjski regiji**

Regija	Prebivalstvo	Poslovno-gosp. središče	Poslovna cona	Logistična cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Novih del. mest	Površina (ha)
<i>Gorenjska</i>	198.342	Škofja Loka			11 km	2 km	2.200	<b>250,0</b>
				Letališče Brnik	2 km	10 km		<b>100,0</b>
			Trata		10 km	0 km		<b>36,0</b>
			Naklo		0 km	2 km		<b>87,5</b>
<b>BDP SLO: 86,9%</b>			Jesenice		1 km	1 km		<b>50,0</b>
SKUPAJ							2.200	<b>523,5</b>

Ponudba zemljišč v conah v Pomurju je predstavljena v tabeli 5.5.

**Tabela 5.5: Ponudba zemljišč v conah v Pomurju**

Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Obrtna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Novih delovnih mest	Površina (ha)
<i>Pomurska</i>	122.717	OKO		SOIC	Več lokacij	Več lokacij	1.500	<b>72,5</b>
			Lendava		20 km	1 km		<b>158,0</b>
			Murska Sobota		5 km	0 km		<b>52,5</b>
			Ljutomer		12 km	1 km		<b>27,7</b>
<b>BDP SLO: 68,5%</b>			Dve druge		Več lokacij	Več lokacij		<b>19,2</b>
SKUPAJ							1.500	<b>329,9</b>

Ponudba zemljišč v conah v Savinjski regiji je predstavljena v tabeli 5.6.

**Tabela 5.6: Ponudba zemljišč v conah v Savinjski regiji**

Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Novih delovnih mest	Površina (ha)
<i>Savinjska</i>	256.752	TEHNOPOLIS +				1.800	<b>110,0</b>
			Celje	2 km	1 km		<b>27,0</b>
			Žalec	3 km	0 km		<b>40,0</b>
			Prebold	5 km	4 km		<b>30,0</b>
			Vojnik	5 km	8 km		<b>20,0</b>
<b>BDP SLO: 88,8%</b>			Polzela	2 km	0 km		<b>18,0</b>
SKUPAJ			Druge skupaj	Več lokacij	Več lokacij		<b>295,0</b>

Ponudba zemljišč v conah v Koroški regiji je predstavljena v tabeli 5.7.

**Tabela 5.7: Ponudba zemljišč v conah v Koroški regiji**

Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovno-gospodarsko središče	Novih delovnih mest	Površina (ha)
<i>Koroška</i>	73.839	NOORDUNG	Slovenj Gradec, Dravograd, Ravne na Koroškem, Radlje ob Dravi	1.000	<b>250,0</b>
<b>BDP SLO: 79,0%</b>					
SKUPAJ					

Ponudba zemljišč v conah v Podravski regiji je predstavljena v tabeli 5.8.

**Tabela 5.8: Ponudba zemljišč v conah v Podravski regiji**

Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Logistična cona	Obrtna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Novih delovnih mest	Površina (ha)
<i>Podravska</i>	319.114	OREH		Letališče MB	Ormož	1 km/ 27 km	1 km/ 0 km	3.200	<b>128,0</b>
			Lenart			13 km	12 km		<b>27,0</b>
<b>BDP SLO: 83,3%</b>			Slovenska Bistrica			1 km	4 km		<b>25,0</b>
SKUPAJ									<b>180,0</b>

Ponudba zemljišč v conah v Osrednjeslovenski regiji je predstavljena v tabeli 5.9.

**Tabela 5.9 Ponudba zemljišč v conah v Osrednjeslovenski regiji**

Regija	Prebivalstvo	Poslovna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Površina (ha)
<i>Osrednjeslovenska</i>	496.675	Komenda	5 km	4 km	<b>93,0</b>
<b>BDP SLO: 144,1%</b>		Šiška	1 km	3 km	<b>60,0</b>
SKUPAJ					<b>153,0</b>

Ponudba zemljišč v conah v JV Sloveniji je predstavljena v tabeli 5.10.



**Tabela 5.10: Ponudba zemljišč v conah v JV Sloveniji**

Regija	Prebivalstvo	Poslovno-gospodarsko središče	Poslovna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Novih delih mest	Površina (ha)
Jugovzhodna Slovenija	139.095	Novo mesto		3 km	1 km	1.300	<b>40,0</b>
			TRIS-Kanižarica	18 km	2 km		<b>100,0</b>
<b>BDP SLO: 90,2%</b>			Trebnje	1 km	1 km		<b>12,0</b>
SKUPAJ						1.300	<b>152,0</b>

Ponudba zemljišč v conah v Notranjsko-kraški regiji je predstavljena v tabeli 5.11.

**Tabela 5.11: Ponudba zemljišč v conah v Notranjsko-kraški regiji**

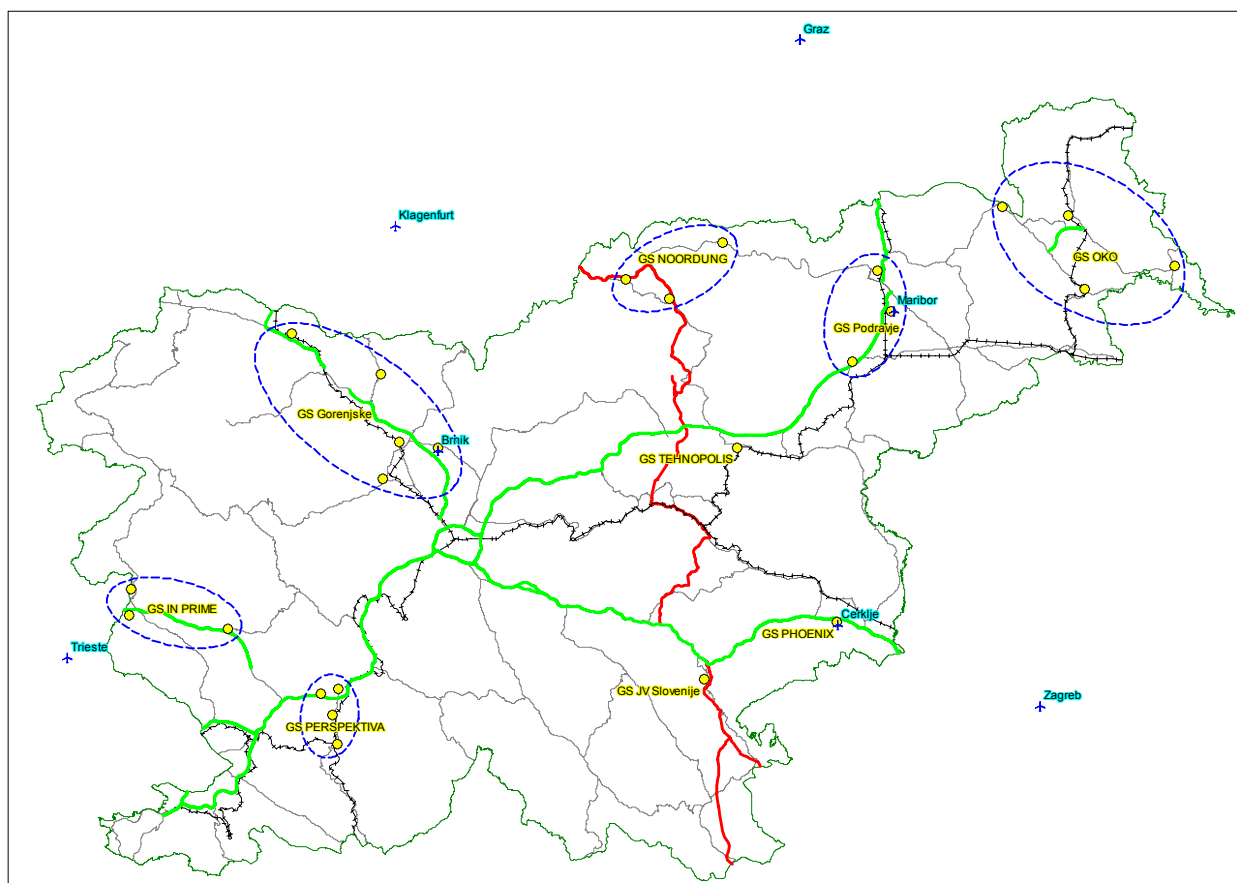
Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Logistična cona	Obrtna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Površina (ha)
Notranjsko-kraška	51.032	PERSPEKTIVA		pri Pivki	Veliki otok	Več lokacij	Več lokacij	<b>80,0</b>
					Prestranek	4 km	1 km	<b>20,0</b>
<b>BDP SLO: 76,4%</b>			Studenec			0 km	5 km	<b>23,0</b>
SKUPAJ								<b>123,0</b>

Ponudba zemljišč v conah v Obalno-kraški regiji je predstavljena v tabeli 5.12.

**Tabela 5.12: Ponudba zemljišč v conah v Obalno-kraški regiji**

Regija	Prebivalstvo	Poslovna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Površina (ha)
Obalno-kraška	105.029	Hrpelje/Kozina	2 km/0 km	1 km/1 km	<b>5,0</b>
<b>BDP SLO: 103,4%</b>		Sežana	1 km	1 km	<b>50,0</b>
SKUPAJ					<b>55,0</b>

Predvideno gospodarsko središče PHOENIX je eno izmed devetih gospodarskih središč, ki so opredeljena z Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih. Lokacije teh devetih načrtovanih gospodarskih središč in njihova lege glede na glavne prometne infrastrukturne objekte (avtoceste, železnica, letališča) so prikazana v spodnji sliki.



Slika 4.4: Načrtovana gospodarska središča

#### 4.5.2 Povpraševanje

Za oceno povpraševanja po novogradnjah oz. primerljivih »greenfield« zemljiščih, so bili uporabljeni podatki Statističnega Urada Republike Slovenije o izdanih gradbenih dovoljenjih za industrijske objekte po vrsti dovoljenja.

SURS zbira podatke o izdaji gradbenih dovoljenj ločeno po treh kategorijah: novogradnja, povečava, ter sprememba namembnosti. Za namen naloge so najbolj pomembni podatki o novogradnji, čeprav so podatki o povečavi in spremembi namembnosti še vedno koristni, ker nam še vedno podajo sliko o povpraševanju po industrijskih površinah, merjeno v kvadratnih metrih.

Iz podatkov se jasno kaže, da se je povpraševanje po industrijskih objektih v zadnjih sedmih letih (1999-2006) bistveno povečalo. Dodatno zanimivo je, da se je število dovoljenj za spremembo namembnosti bistveno zmanjšalo, medtem ko so se dovoljenja za novogradnjo in povečavo povečala. Ta podatek kaže, da se je relativno povpraševanja po prenovi objekta v industrijsko vrsto zmanjšalo, medtem ko se več podjetij odloča za novogradnjo ali povečavo obstoječih prostorov.

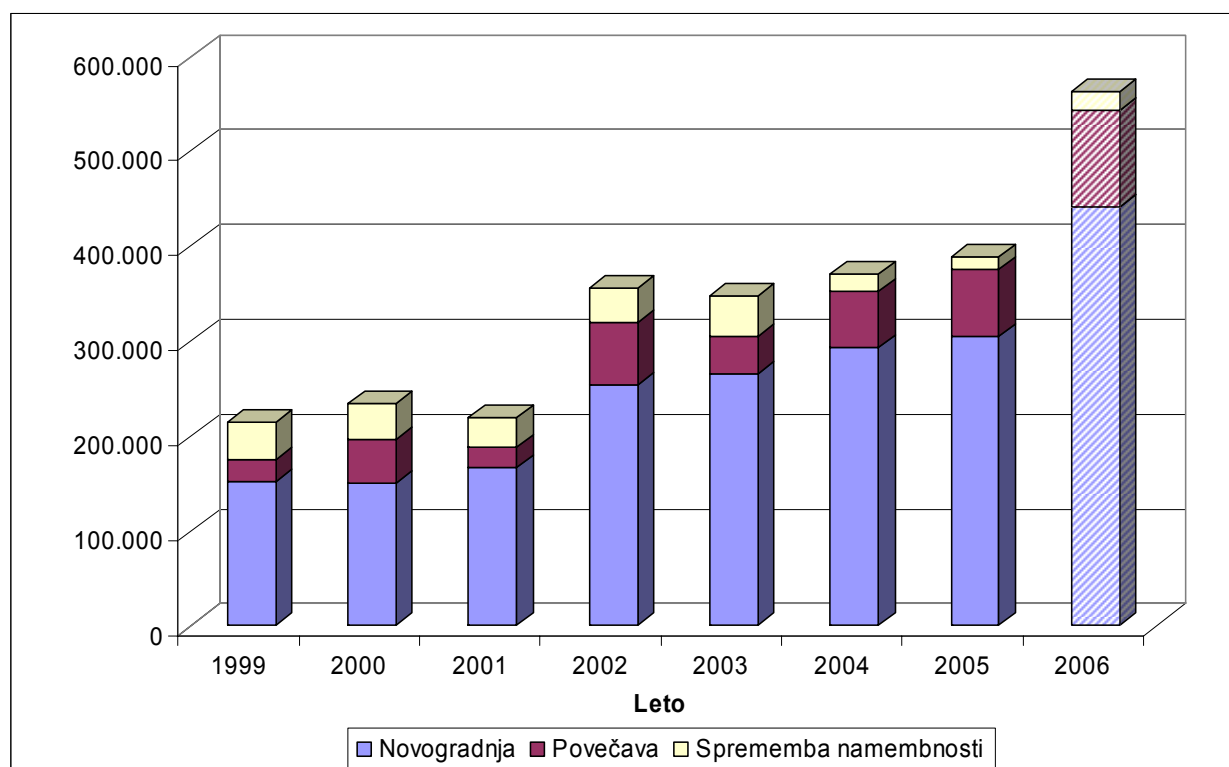
Izdaja gradbenih dovoljenj za industrijske objekte po vrsti dovoljenja v m<sup>2</sup> stavb je predstavljena v sliki 5.1. Od leta 1999 se je skupna izdaja gradbenih dovoljenj za industrijske objekte povečala od približno 20 ha do več kot 56 ha leta 2006<sup>3</sup>. Povprečna letna stopnja rasti površine industrijskih objektov v izdanih gradbenih dovoljenjih je znašala 14,8 %. Še hitreje pa je

<sup>3</sup> Podatek za leto 2006 je preliminarne; pri strukturi površin za leto 2006 je predpostavljeno enako razmerje med novogradnjami, povečavami in spremembami namembnosti kot v letu 2005.



naraščala povprečna površina na izdano gradbeno dovoljenje: iz 558 m<sup>2</sup> v letu 1999 se je povečala na 1703 m<sup>2</sup> v letu 2006; povprečna letna stopnja rasti je znašala kar 17,3 %. Podatek kaže na to, da se vedno v večji meri gradijo večje stavbe.

Pri interpretaciji podatkov je potrebno opozoriti, da se podatki o izdanih gradbenih dovoljenjih nanašajo na etažno površino stavb, neposredno pa ne kažejo površine zemljišč, na katerih stojijo. Po eni strani iz podatkov ni razviden povprečni faktor etažnosti (povprečno število etaž industrijskih stavb) niti faktor bruto oziroma neto površine gradbene parcele (delež parcele, ki ni pokrita s stavbo). V nadaljevanju predpostavljamo, da znaša povprečna etažnost industrijskih stavb 1, medtem ko znaša faktor bruto površine gradbene parcele prav tako 1 (na vsak m<sup>2</sup> površine industrijske stavbe pride še 1 m<sup>2</sup> zelenih, prometnih in drugih površin).



**Slika 4.5: Izdana gradbena dovoljenja za industrijske objekte po vrsti dovoljenja v m<sup>2</sup> stavb (Vir: SURS)**

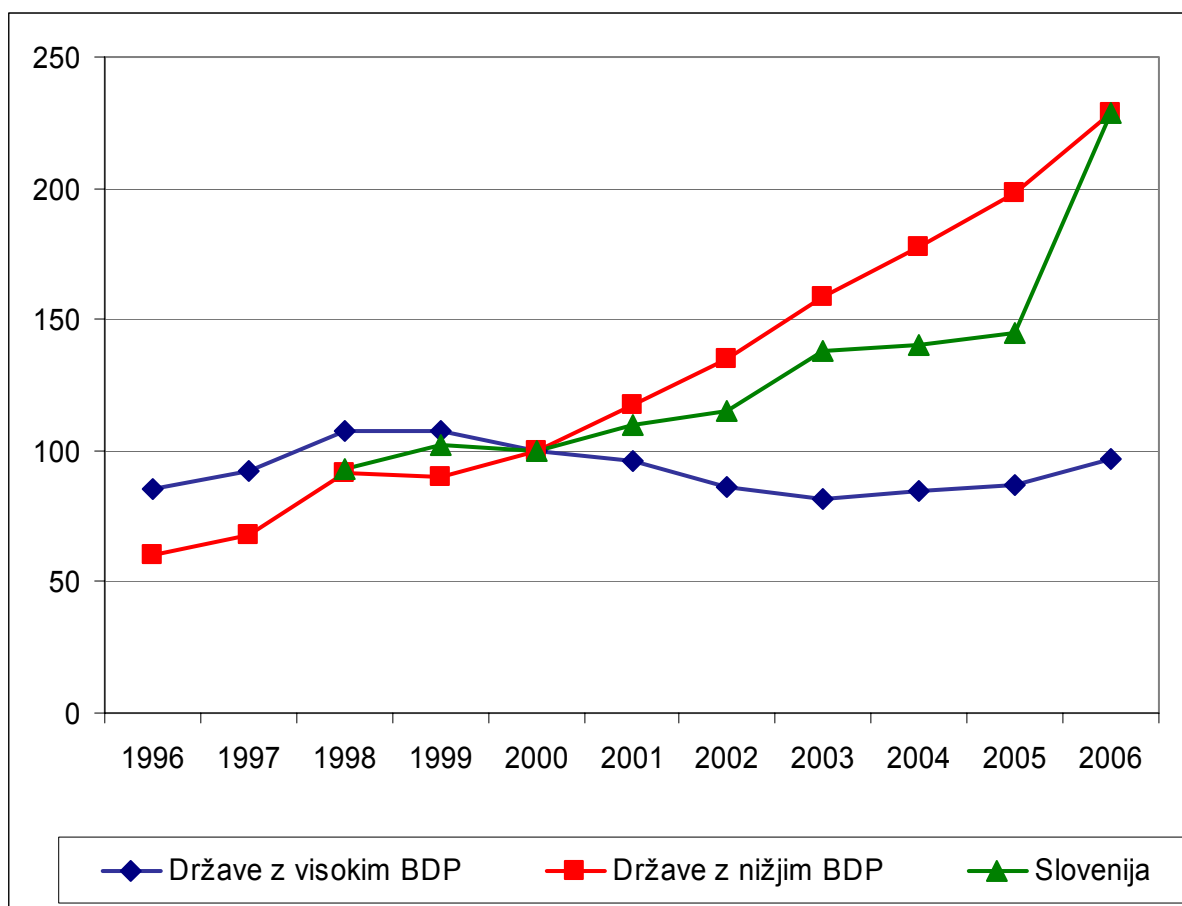
**Tabela 4.2: Izdana gradbena dovoljenja za industrijske objekte po vrsti dovoljenja (v m<sup>2</sup> stavb)**

Leto	Vrsta gradb. dovoljenja				Število stavb	Povprečna površina
	Novogradnja	Povečava	Sprememba namembnosti	Skupaj		
1999	151.798	22.530	40.608	214.936	385	558
2000	150.964	45.353	38.517	234.834	406	578
2001	167.664	20.184	31.279	219.127	329	666
2002	253.831	65.215	36.281	355.327	333	1.067
2003	264.939	40.810	41.789	347.538	381	912
2004	293.583	59.162	18.516	371.261	331	1.122
2005	305.327	69.941	14.114	389.382	318	1.224
2006	441.914	101.229	20.428	563.571	331	1.703
p.l.s.r.	16,5%	23,9%	-9,3%	14,8%	-2,1%	17,3%

Vir: SURS.

Statistična analiza časovne vrste podatkov o izdanih gradbenih dovoljenjih kaže visoko korelacijo s časovno vrsto podatkov o BDP Slovenije. Korelacijski koeficient za časovno obdobje 199 – 2006 znaša kar 0,96. Podatek kaže, da lahko pri napovedovanju povpraševanja po zemljiščih uporabimo linearni regresijski model, v katerem je neodvisna spremenljivka napoved BDP, odvisna spremenljivka pa površina stavb v gradbenih dovoljenjih za industrijske stavbe.

Za države EU so na razpolago podatki o indeksu izdanih gradbenih dovoljenj za industrijske objekte, izraženo z m<sup>2</sup> površine teh objektov. Države smo grupirali v dve skupini in sicer države z višjim BDP (države severne in zahodne Evrope: Belgija, Nemčija, Francija, Nizozemska, Finska, Švedska) in države z nižjim BDP (države srednje, vzhodne in južne Evrope: Češka, Estonija, Grčija, Španija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Poljska, Portugalska, Romunija in Slovenija). Slika 4.2 prikazuje povprečni indeks izdanih gradbenih dovoljenj v zadnjih 11 letih za dve skupini držav. Iz slike lahko izberemo tipični razvojni vzorec. V državah z višjim BDP je povpraševanje po zemljiščih precej stabilno, države so velike izvoznice kapitala, kar pomeni precej TNI investicij v tujini. V državah z nižjim BDP pa smo priča visoki rasti BDP, ki se odraža v visokem povpraševanju po zemljiščih. Države so v glavnem tudi neto uvoznice kapitala, kar pomeni, da privabljajo tudi precej NTI. S približevanjem gospodarski razvitosti prve skupine držav lahko pričakujemo postopno zmanjševanje visokih stopenj rasti povpraševanja po zemljiščih v skupini držav z nižjim BDP. Iz slike je še razvidno, da Slovenija dokaj natančno sledi razvojnemu vzorcu druge skupine držav.



**Slika 4.6: Povprečni indeks za izdana gradbena dovoljenja za industrijske objekte v m<sup>2</sup> stavb, 2000=100 (Vir: EUROSTAT)**

#### 4.6 TRG LOGISTIČNIH STORITEV

Zaradi svoje geostrateške lege predstavlja regija Posavje pomembno razvojno perspektivo Slovenije in Evrope. Regija želi postati najpomembnejše področje za logistiko z dodano vrednostjo (ang. *added value logistics*), tako v Sloveniji kot tudi v tem delu Evrope. Eden od glavnih ciljev Posavske gospodarske platforme je vzpostavitev multi-modalnega logističnega centra, kjer se bo dobavljeno blago dodelalo, zmontiralo, pakiralo ter distribuiralo naprej po EU in Balkanu. Za Posavsko regijo so zanimivi inovativni logistični procesi z visokimi standardi, ki zahtevajo specializirano znanje. Primer takšne logistike je Grieshaber, nemško podjetje, ki je prvo ugotovilo prednosti Posavja za evropski prostor.

V obdobju 2007 – 2013 namerava Posavska regija urediti čez 400 ha zemljišč namenjenih gospodarski in logistični dejavnosti, vključno z razvojem poslovno-industrijsko-logističnih območij v neposredni bližini letališča Cerklje. Na tem območju so avtocesta (X. koridor), železnica in letališče, kar omogoča optimalno izvajanje logističnih dejavnosti. Neposredna bližina meje s sosednjo Hrvaško, ki je hkrati tudi Šengenska meja, predstavlja še dodatno priložnost. Osnovni cilj projekta je z razvojem poslovnih con, ki koristijo transportne poti skozi regijo, postaviti eno glavnih razvojnih središč tega dela Evrope.

Zaradi omenjenih prednosti prometnih povezav in obmejnega območja je Posavje ustrezna lokacija za logistično dejavnost, za sama posavska podjetja in širše za Slovenijo in EU, za globalne procese distribucije blaga in storitev proti vzhodu in v prekomorske dežele, ter obratno

iz daljnega vzhoda proti EU. Do zdaj neizkoriščeni potencial za rast logistične dejavnosti nedvomno obstaja.

V nadaljevanju so na kratko opisani trendi na evropskem in slovenskem trgu logističnih storitev ter stanje in napovedi za trg zračnih prevozov.

#### 4.6.1 Slovenski logistični trg

##### 4.6.1.1 Obseg trga prevozov

V spodnjih tabelah je prikazan obseg trga prevozov v cestnem in železniškem prometu ter blagovni promet na letališčih v Sloveniji. Podatki kažejo na najvišjo rast v cestnem blagovnem prometu, nekaj nižjo v železniškem prometu, negativno rast pa izkazuje blagovni promet na letališčih. Za cestni blagovni promet je značilno podaljševanje povprečne prevožene razdalje, saj se tonski kilometri povečujejo precej hitreje od prepeljanih ton. To pomeni, da cestni prevozniki pridobivajo tržne deleže v mednarodnem blagovnem prometu.

Obratno sliko izkazuje blagovni promet na letališčih, saj je povprečna letna stopnja rasti obsega prometa v preteklih 5 letih negativna, -2,1 %. Podatki kažejo, da slovenska letališča izgubljajo konkurenčni boj z drugimi bližjimi evropskimi letališči, saj npr. letališča v Avstriji v istem obdobju beležijo 16 % rast, na Madžarskem 5 %, v Italiji 11 %, v Nemčiji 7 % in na Češkem 9 % (vir: EUROSTAT).

**Tabela 4.3: Blagovni prevoz po vrstah prevoza (v 000 t)**

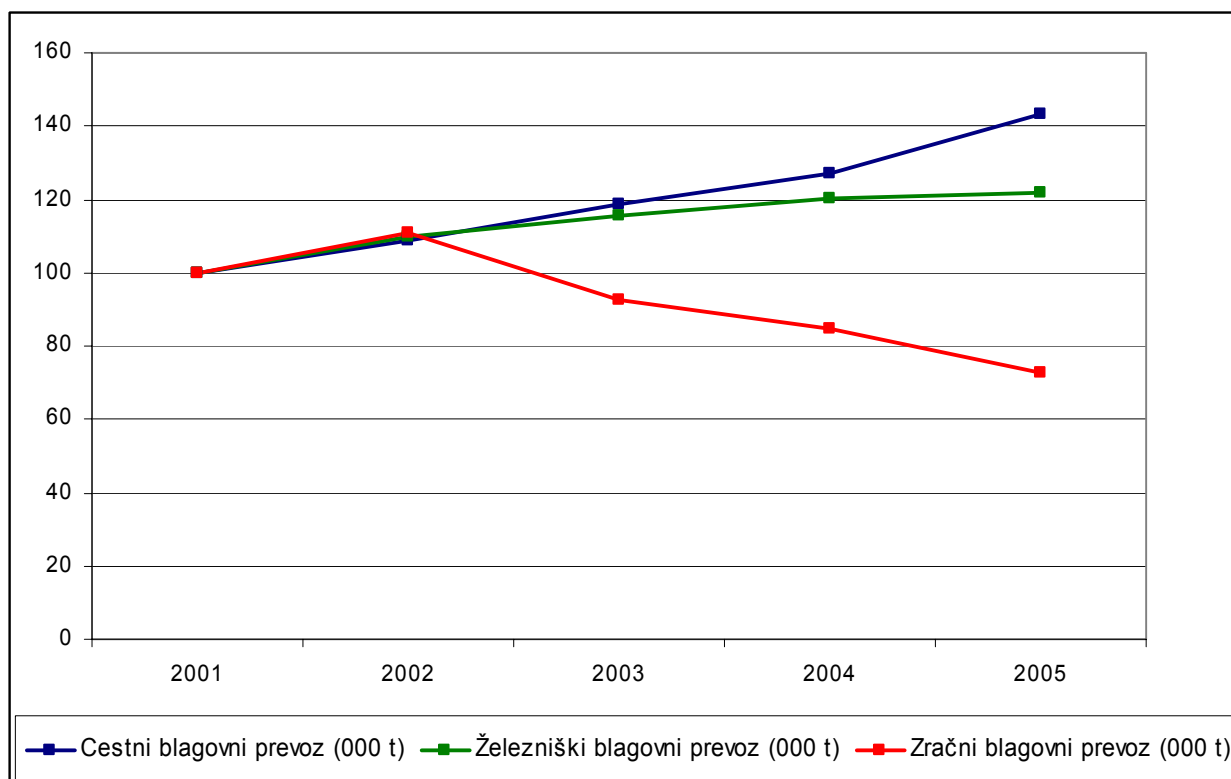
Vrsta prevoza	2001	2002	2003	2004	2005	p.l.s.r.
Cestni blagovni prevoz	57809	62957	68520	73577	82750	9,4%
Železniški blagovni prevoz	14887	16309	17239	17884	18105	5,0%
Promet na letališčih	7,3	6,6	6,3	6,1	6,7	-2,1%

Vir: SURS, SZ.

**Tabela 4.4: Blagovni prevoz po vrstah prevoza (v mio tkm)**

Vrsta prevoza	2001	2002	2003	2004	2005	p.l.s.r.
Cestni blagovni prevoz	7035	6609	7040	9007	11032	11,9%
Železniški blagovni prevoz	2837	3078	3274	3463	3579	6,0%

Vir: SURS, SZ.



**Slika 4.7: Blagovni prevoz po vrstah prevoza – indeks (2000=100)**

#### 4.6.1.2 Poslovanje ponudnikov storitev

Analiza poslovanja ponudnikov logističnih storitev je izvedena na ravni dejavnosti. Dejavnosti, ki pomenijo logistiko v ožjem smislu, so:

- I 63.1 Prekladanje, skladiščenje (npr. BTC);
- I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu (npr. Aerodrom Ljubljana, Luka Koper);
- I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij (npr. Schenker, DHL logistika);
- I 60.240 Cestni tovorni promet<sup>4</sup> (npr. Viator Vektor, Intereuropa transport).
- I 60.100 Železniški promet (npr. Slovenske železnice).

Vendar pa so logistična podjetja registrirana tudi v drugih dejavnostih, predvsem predelovalnih in posredniških dejavnosti. Tako je npr. Grieshaber d.o.o. registriran pod dejavnostjo DJ 28.512 Druga površinska in toplotna obdelava kovin, Cenšped pa pod G 51.190 Posredništvo pri prodaji raznovrstnih izdelkov. Vendar pa ne glede na to ocenjujemo, da rezultati poslovanja ožje logističnih podjetij dobro odražajo dogajanja v širše pojmovani logistični dejavnosti, saj se dinamika njenega razvoja odraža v obsegu dejavnosti ožje logističnih podjetij (npr. prevoznikov blaga).

Podatki o številu zaposlenih za zadnjih 5 let kažejo zelo visoko rast zaposlenosti pri cestnih prevoznikih, zmerno rast v dejavnostih prekladanja, skladiščenja ter drugih pomožnih dejavnosti v prometu ter upadanje zaposlenosti v dejavnosti prometnih agencij.

<sup>4</sup> Zajete so samo gospodarske družbe. Pri izvajanju cestnega blagovnega prevoza velik del dejavnosti izvedejo tudi samostojni podjetniki, vendar so podatki o gospodarskih družbah za namen te študije dovolj indikativni.

**Tabela 4.5: Število zaposlenih v logističnih dejavnostih**

ZAPOSLENI	2001	2002	2003	2004	2005	p.i.s.r.
I 63.1 Prekladanje, skladiščenje	1644	1694	1585	1680	1857	3,1%
I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu	694	944	559	679	806	3,8%
I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij	4384	4353	4291	3683	3445	-5,8%
I 60.240 Cestni tovorni promet (gd)	4985	5256	5773	6334	6948	8,7%
I 60.100 Železniški promet		2089	1991	1937		-3,7%

Vir: AJPES, SZ.

Obseg sredstev kot kazalnik povečevanja fizičnih zmogljivosti podjetij kaže, da so se ta v preteklih letih najhitreje povečevala pri cestnih prevoznikih ter v dejavnosti prekladanja, skladiščenja ter drugih pomožnih dejavnosti v prometu.

**Tabela 4.6: Obseg sredstev v logističnih dejavnostih (EUR)**

SREDSTVA	2001	2002	2003	2004	2005	p.i.s.r.
I 63.1 Prekladanje, skladiščenje	587.565.714	654.282.480	658.683.469	696.949.342	724.601.141	5,4%
I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu	105.976.108	109.742.708	107.224.242	121.466.195	139.784.602	7,2%
I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij	422.756.946	446.660.594	458.958.766	430.020.560	460.766.510	2,2%
I 60.240 Cestni tovorni promet (gd)	355.966.515	408.279.569	456.225.333	529.025.081	631.772.735	15,4%

Vir: AJPES

Rast obsega kapitala je bila nižja od rasti obsega sredstev, kar pomeni, da gre pri obravnavanih dejavnostih za razvijajoče se dinamične panoge, ki se financirajo s posojili, kar je značilno za rastoče panoge. Izjema je dejavnost drugih prometnih agencij, kjer rast kapitala presega rast sredstev, kar pomeni zrelo panogo, ki zmanjšuje svojo zadolženost.

**Tabela 4.7: Obseg kapitala v logističnih dejavnostih (EUR)**

KAPITAL	2001	2002	2003	2004	2005	p.i.s.r.
I 63.1 Prekladanje, skladiščenje	379.586.811	367.878.175	351.937.456	390.532.854	413.160.777	2,1%
I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu	79.953.046	84.607.345	84.724.093	92.580.972	100.044.470	5,8%
I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij	217.724.181	240.593.371	245.489.950	245.089.075	267.261.349	5,3%
I 60.240 Cestni tovorni promet (gd)	141.896.585	155.082.676	173.351.751	191.977.376	212.471.775	10,6%

Vir: AJPES

Rast obsega prihodkov v logističnih dejavnostih je pri cestnem tovornem prometu in pomožnih dejavnostih v prometu višja od rasti sredstev, kar pomeni precejšnje povečevanje produktivnosti, kar potrjujejo tudi podatki o rasti zaposlenosti, ki je precej nižja od rasti prihodkov. Podatki o dejavnosti drugih prometnih agencij kažejo na krčenje dejavnosti, verjetno zaradi zmanjševanja obsega špedicijskih poslov.

**Tabela 4.8: Obseg prihodkov v logističnih dejavnostih (EUR)**

PRIHODKI	2001	2002	2003	2004	2005	p.i.s.r.
I 63.1 Prekladanje, skladiščenje	185.949.920	204.170.407	187.978.588	216.017.583	210.091.317	3,1%
I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu	40.772.217	46.836.768	38.120.764	47.018.431	62.893.012	11,4%
I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij	573.792.548	561.003.984	546.243.615	490.312.076	465.299.171	-5,1%
I 60.240 Cestni tovorni promet (gd)	441.583.442	487.418.387	570.793.874	649.656.466	746.852.770	14,0%
I 60.100 Železniški promet	24.370	26.351	28.851	30.644	30.334	5,6%

Vir: AJPES, SZ.

Rast dobička je bila izkazana v vseh logističnih dejavnostih, razen pri drugih prometnih agencijah, visoka. Pri vseh dejavnostih je tudi višja od stopnje rasti prihodkov, kar kaže na to, da so stroški rasli počasneje od rasti prihodkov, kar zopet kaže na pomembno povečanje produktivnosti v teh dejavnostih.

**Tabela 4.9: Obseg dobička v logističnih dejavnostih (EUR)**

ČISTI DOBIČEK	2001	2002	2003	2004	2005	p.l.s.r.
I 63.1 Prekladanje, skladiščenje	23.773.684	25.252.323	24.271.531	31.309.617	32.133.221	7,8%
I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu	5.267.336	8.096.716	8.806.215	9.242.528	9.809.028	16,8%
I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij	28.034.156	32.039.287	22.482.657	17.083.934	17.553.972	-11,0%
I 60.240 Cestni tovorni promet (gd)	11.836.070	15.438.745	14.747.303	23.330.499	22.286.094	17,1%

Vir: AJPES

Donosnost kapitala v obravnavanih dejavnostih je višja od povprečja v slovenskih gospodarskih družbah. Najvišja je v cestnem tovornem prometu in pri drugih pomožnih dejavnostih v prometu. Tudi dejavnost drugih prometnih agencij, ki se sicer krči, izkazuje še vzdržno donosnost.

**Tabela 4.10: Donosnost kapitala v logističnih dejavnostih (EUR)**

DONOSNOST KAPITALA	2001	2002	2003	2004	2005
I 63.1 Prekladanje, skladiščenje	6,4%	6,8%	6,7%	8,4%	8,0%
I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu	5,7%	9,8%	10,4%	10,4%	10,2%
I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij	13,6%	14,0%	9,3%	7,0%	6,9%
I 60.240 Cestni tovorni promet (gd)		10,6%	8,9%	12,9%	11,1%

Vir: AJPES

## 4.6.2 Napovedi

### 4.6.2.1 Evropski trg prevozov

V publikaciji Evropske komisije »European energy and transport, trends to 2030 – update 2005« so objavljene dolgoročne napovedi kopenskega prevoza blaga, ki temeljijo na dolgoročnih napovedih gospodarskih in demografskih gibanj. Napoved kaže na še nadaljnje povečevanje obsega prevozov, vendar se bo rast postopoma umirjala.

**Tabela 4.11: Napoved rasti obsega blagovnega prometa**

Vrsta prevoza	Obdobje		
	2000-2010	2010-2020	2020-2030
Cestni prevoz blaga (tkm)	2,4	2,0	1,4
Železniški prevoz blaga (tkm)	0,7	0,5	0,4

### 4.6.2.2 Evropski logistični trg

V članku Avstrijske Železnice razvijajo nove strategije (Durr, 2003) (*OBB develops new business strategies*) je ocenjeno, da evropski logistični trg izkazuje stabilne in vzdržljive stopnje rasti; le-te znašajo približno 6% letno v zahodni Evropi in malo višje, okrog 10% v vzhodni Evropi.



V članku Logistična podjetja uveljavljajo bolj integrirane storitve (E I Amin, 2006) (*Logistics providers move toward more integrated services*) so predstavljene ugotovitve iz ankete logističnih podjetij leta 2006 (*EyeOnTransport survey*). Izmed glavnih ugotovitev izpostavljam dejstvo da se je 40% logističnih podjetij v preteklosti odločilo za geografsko relocacijo šele potem, ko so se njihovi kupci odločili za selitev. V isti poslovni anketi je bilo 65% anketirancev mnenja, da ima prav vzhodna Evropa največ potenciala za rast v logistiki (za primerjavo, 70% jih je bilo mnenja, da ima Kitajska največji razvojni potencial). V isti raziskavi je predstavljen še podatek, da logistika predstavlja 13,8% svetovnega BDP ter da se pričakuje, da bo do leta 2010 logistični trg v Evropi zrasel še za dodatnih 10 milijard EUR.

V študiji iz leta 2005, Glavni izzivi v transportu v južno vzhodni Evropi, po širitvi (2005) (*Main transport challenges in South Eastern Europe, after enlargement*), avtorji izpostavljajo trditev, da naj bi se tovorni promet v EU-15 podvojil v obsegu do leta 2010. Za novih 10 članic (med katerimi je tudi Slovenija) je pričakovana letna stopnja rasti tovornega prometa v okolici 7%. V študiji so tudi predstavljeni podatki o deležu posameznih vrst prevoza. Največji delež, ali 40% blaga v vzhodni Evropi je prepeljeno po cesti, 33% po morju in 17% preko železnic.

Od bolj zanimivih podatkov v študiji so podatki o povprečni vrednosti blaga, glede na vrsto transporta. Povprečne vrednosti blaga, prepeljanega v vzhodno in centralno evropskih državah (ang. CEEC) glede na način prevoza v letu 2003, so predstavljene v spodnji tabeli. Najvišja povprečna vrednost blaga je v zračnem prometu, 56.000 EUR/tono, kar predstavlja več kot 24 večjo vrednost blaga kot povprečna vrednost blaga prevožena v cestnem prometu, s povprečno vrednostjo 2.300 EUR/tono.

**Tabela 4.12: Povprečna vrednost izdelkov v CEEC glede na vrsto prevoza**

Vrsta prevoza blaga	Povprečna vrednost blaga (EUR/t)
Zračni promet	56.000
Cestni promet	2.300
Železniški promet	700
Morski promet	600

V članku Logistika: pozicioniranje in strategija (*Logistics: positioning and strategy*) (DHL, 2005), eno od najbolj uspešnih globalnih podjetij na področju logistike - DHL, z največjim ali 6,4% svetovnim tržnim deležem v zračnem prometu, predvideva rast logističnih trgov v prihodnosti. DHL v obdobju od leta 2003 do leta 2008 predvideva 6,7% rast zračnega prometa ter v istem obdobju 8,8% rast morskega prometa.

## 4.7 RAZVOJ ZRAČNEGA POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA

### 4.7.1 Obseg letališkega prometa v EU

Razvoj poslovno logistične cone PHOENIX je v veliki meri vezan na razvoj letališča Cerklje, zato so v nadaljevanju obravnavani podatki v zvezi z razvojem letalskega prometa v Evropi. Stare in nove članice EU se precej razlikujejo v razvitosti svojih gospodarstev, kar velja še bolj tudi za logistične trge. Podatki o obsegu zračnega tovornega prometa za EU-15 oziroma EU-10 kažejo velike razlike. Število potovanj prek letališč v posameznih starih članicah EU in obseg blaga, prepeljanega prek letališč v posameznih starih članicah je prikazano v spodnji tabeli.



Tabela 4.13: Prebivalstvo, tovorni in potniški letalski promet v EU-15 v letu 2005

Država (EU-15)	Prebivalstvo	Blago (v tonah)	Potniki	Blago/ prebivalca	Potniki/ prebivalca
Avstrija	8.236.225	182.000	20.000.000	0,022	2,43
Belgija	10.478.617	695.000	18.000.000	0,066	1,72
Danska	5.419.432	7.000	22.000.000	0,001	4,06
Finska	5.246.096	120.000	12.000.000	0,023	2,29
Francija	62.702.371	1.477.000	108.000.000	0,024	1,72
Grčija	11.103.978	106.000	31.000.000	0,010	2,79
Irska	4.159.096	89.000	24.000.000	0,021	5,77
Italija	58.607.043	754.000	88.000.000	0,013	1,50
Luksemburg	457.250	625.000	2.000.000	1,367	4,37
Nemčija	82.469.422	3.006.000	146.000.000	0,036	1,77
Nizozemska	16.319.868	1.551.000	46.000.000	0,095	2,82
Portugalska	10.549.424	130.000	20.000.000	0,012	1,90
Španija	43.398.143	526.000	144.000.000	0,012	3,32
Švedska	9.029.572	/	23.000.000	/	2,55
V. Britanija	60.226.500	2.451.000	204.000.000	0,041	3,39
<b>SKUPAJ</b>	<b>388.403.037</b>	<b>11.719.000</b>	<b>908.000.000</b>	<b>0,030</b>	<b>2,34</b>

Vir: EUROSTAT.

Povprečni obseg zračnega prometnega tovora na prebivalca v EU-15 je 0,030 t/preb. Najvišjo povprečje (1,367 tone na prebivalca) ima Luksemburg, država z manj kot pol milijona prebivalcev. Preko letališča v Luksemburgu se pretovori približno isti obseg blaga kot v Italiji, ki ima 120-krat več prebivalcev kot Luksemburg. Razlog za to je seveda lokacija Luksemburga med največjimi in najbolj trgovinsko usmerjenimi gospodarstvi v Evropi: Nemčijo, Francijo in Belgijo. Drugi dve deželi v EU-15 z relativno visokimi kazalniki pretovorjenih ton blaga glede na prebivalstvo sta Nizozemska, z 0,095, in Belgija, z 0,066. Obe deželi imata visoke deleže izvoza v sestavi svojega BDP-ja. Velika Britanija, z 0,041 pretovorjenih ton blaga na prebivalca, in Nemčija, z 0,036 pretovorjenih ton blaga na prebivalca sledita kot zadnji dve državi, ki presegata povprečje za EU-15. Francija, tretje največje gospodarstvo v Evropi, sledi z 0,024 prevoženih ton blaga na prebivalca, kar pa je že pod povprečjem za EU-15. Podatki torej kažejo, da so si nekatera letališča pri pretovoru blaga uspela zagotoviti velik tržni delež na območju, ki bistveno presega področje domačega gospodarstva. Vplivno območje teh letališč lahko presega radij 500 km.

Povprečno število potovanj prek letališč v posameznih starih članicah EU znaša 2,34 potovanj na prebivalca na leto. Država z največ letalskimi potovanji na prebivalca, je otoška država Irska, z 5,77 potnikov na prebivalca. Druge države z relativno visokim številom letalskih potovanj na prebivalca, so Luksemburg z 4,37 potovanj na prebivalca (najverjetneje zaradi svoje mednarodne pomembnosti kot finančnega centra); Danska s 4,06; Velika Britanija s 3,39; Španija s 3,32 (turizem); Nizozemska z 2,82; Grčija z 2,79 (turizem); Švedska z 2,55; ter Avstrija z 2,43 leti na prebivalca letno. Ostale dežele imajo podpovprečno število letov na prebivalca, npr. Belgija in Francija, z 1,72, najverjetneje zaradi svoje celinske lege in odličnih avtocestnih povezav z Evropsko celino.

Število potovanj prek letališč v posameznih novih članicah EU in obseg blaga, prepeljanega prek letališč v posameznih starih članicah je prikazano v spodnji tabeli.

**Tabela 4.14: Prebivalstvo, tovorni in potniški letalski promet v EU-10 v letu 2005**

Država (EU-10)	Prebivalstvo	Blago (v tonah)	Potniki	Blago/ prebivalca	Potniki/ prebivalca
Ciper	757.795	39.000	7.000.000	0,051	9,24
Češka	10.235.828	56.000	11.000.000	0,005	1,07
Estonija	1.346.097	10.000	1.000.000	0,007	0,74
Latvija	2.300.512	15.000	2.000.000	0,007	0,87
Litva	3.414.304	10.000	1.000.000	0,003	0,29
Madžarska	10.087.065	55.000	8.000.000	0,005	0,79
Malta	403.507	15.000	3.000.000	0,037	7,43
Poljska	38.165.445	31.000	7.000.000	0,001	0,18
Slovaška	5.387.001	4.000	2.000.000	0,001	0,37
Slovenija	2.000.474	5.000	1.000.000	0,002	0,50
<b>SKUPAJ</b>	<b>74.098.028</b>	<b>240.000</b>	<b>43.000.000</b>	<b>0,003</b>	<b>0,580</b>

Vir: EUROSTAT.

Povprečni obseg zračnega prometnega tovara na prebivalca v EU-10 je 0,003 t/preb. Povprečje je desetkrat nižje od povprečja EU-15. Najvišji nivo med novimi članicami kaže Ciper z 0,051 pretovorjenih ton na prebivalca. Drugi najvišji nivo pretovorjenega blaga, 0,037 t/preb ima prav tako otoška država, Malta. Drugi dve deželi z visokim kazalnikom pretovorjenega blaga sta Estonija in Latvija, vsaka z 0,007 ton na prebivalca, kar ni veliko v absolutnem smislu, ampak še vedno nad povprečjem v EU-10. Madžarska z 0,005 pretovorjenih ton blaga na prebivalca in Češka z 0,005 ton blaga na prebivalca sta zadnji dve državi, ki presegata povprečje EU-10. Slovenija z 0,002 ton pretovorjenih ton na prebivalca trenutno še precej zaostaja v letalskem tovornem prometu, tako z vidika vzhodne Evrope kot zahodne Evrope. Do zdaj večinoma neizkoriščen potencial za rast nedvomno obstaja. Glede na podatke je zelo verjetno, da bi zaradi svoje strateške lege med zahodno Evropo in Balkanom, tudi Slovenija lahko postala ena od glavnih prevoznih centrov EU-10. Samo Litva, Poljska in Slovaška kažejo nižji nivo letalskih prevozov na prebivalca kot Slovenija. Zelo verjetno so bližnja letališča v starih članicah EU pobrala pomemben tržni delež pretovora blaga v novih članicah (za Slovenijo npr. Dunaj in München).

Povprečno število potovanj prek letališč v novih članicah EU znaša 0,58 potovanj na prebivalca na leto, kar je skoraj petkrat manj kot v EU-15. Državi z daleč največ letalskimi potovanji na prebivalca sta Ciper z 9,24 potovanj letno, ter Malta z 7,43 potovanj na prebivalca. Sledi Češka z 1,07 letalskih potovanj na prebivalca, Latvija z 0,87, Madžarska z 0,79 ter Estonija z 0,74. Ostale dežele imajo podpovprečno število potovanj na prebivalca, najmanj, 0,18 letalskih potovanj na prebivalca ima Poljska. Slovenija se z 0,50 uvršča blizu povprečja. Podobno kot pri tovornem prometu je tudi pri potniškem opaziti gravitacijski vpliv posameznih bližnjih letališč.

Grafični prikaz pomembnosti posameznega letališča z vidika opravljenega tovornega prometa in velikosti prebivalstva v njegovem gravitacijskem območju je prikazan na sliki v Prilogi 2. Iz slike je razvidno, da letališči Dunaj in München opravita veliko več tovornega prometa kot bi ga bilo pričakovati glede na obseg prebivalstva v njunem območju.

#### 4.7.2 Napovedi rasti zračnega prometa v svetu in v širši Evropi

V študiji Napoved svetovnega (letalskega) prometa za obdobje 2006-2025 (*Global Traffic Forecast*, Airports Council International) najdemo podatke o predvideni rasti letalskega tovornega in potniškega prometa v šestih regijah sveta. Vključene v napoved o rasti letalskega prometa v Afriki, Aziji, Evropi, južni Ameriki, Bližnjemu vzhodu in v severni Ameriki.

Poglavitni podatki o napovedi rasti v letalskem tovornem prometu za obdobje 2006-2025 so predstavljeni v spodnji tabeli. Avtorji študije predvidevajo, da bo rast tovornega prometa preseгла rast potniškega prometa. Leta 2005 je bil svetovni letalski tovorni trg ocenjen na 76 milijonov ton blaga. Ta številka naj bi se potrojila do 214 milijonov ton leta 2025, s povprečno letno stopnjo rasti okoli 5,4%. Za letalski tovorni promet v Evropi je predvideno, da bo rasel s povprečno letno stopnjo 4,6%, kar je malo pod predvideno povprečno letno stopnjo rasti za svet, ki znaša 5,1%. Evropski logistični trg je že zrel (ang. mature), z izjemo novih članic EU, ki bodo v prihodnje prispevale veliko več k letni stopnji rasti. Za Evropo je bila v letu 2006 predvidena letna stopnja rasti okoli 3,6%, leta 2007 pa naj bi se povzpela celo na 6,6%. Potem bi naj malce upadla na 5,6% leta 2008 in celo na 4,9% leta 2009. Potem pa naj bi se ponovno povzpela na 5,7% letno stopnjo rasti leta 2010. Do leta 2025 naj bi rast letalskega tovornega prometa v Evropi dosegla okoli 5,1% stopnje rasti letno.

**Tabela 4.15: Napovedi rasti v letalskem tovornem prometu za obdobje 2006-2025**

Regija sveta	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2025
Afrika	11,4%	6,9%	6,1%	5,7%	5,1%	5,0%	4,8%
Azija	6,6%	7,4%	7,4%	7,3%	7,0%	6,4%	6,3%
Evropa	3,6%	6,6%	5,6%	4,9%	5,7%	4,8%	4,6%
J. Amerika	-1,6%	5,8%	5,9%	5,8%	5,3%	5,3%	5,1%
Bližnji vzhod	10,6%	6,8%	7,4%	7,5%	6,9%	6,4%	3,6%
S. Amerika	6,6%	5,2%	4,9%	4,6%	4,5%	4,3%	4,0%
Svet	5,8%	6,4%	6,1%	5,8%	5,8%	5,3%	5,1%

Vir: ACI.

Poglavitni podatki iz napovedi rasti v letalskem potniškem prometu za obdobje 2006-2025 so predstavljeni v spodnji tabeli. Svetovni letalski potniški trg naj bi do leta 2010 dosegel promet 5 milijard potnikov letno, do leta 2025 pa celo 9 milijard potnikov letno. Čeprav bi se naj stopnje rasti postopoma umirile, je predvideno, da bo potniški trg še vedno rasel s približno 4% stopnjo letne rasti v obdobju 2006-2025. Za letalski potniški promet v Evropi je predvideno, da bo rasel s povprečno letno stopnjo 3,6%, kar je malo pod predvideno povprečno letno stopnjo rasti za svet, ki znaša 4,0%. Evropski trg letalskih potovanj je že zrel, z izjemo novih članic EU, ki bodo v prihodnje prispevale veliko več k letni stopnji rasti. Vzhodno evropske države bodo več prispevale k rasti zaradi pospešenega razvoja svojih ekonomij in splošne liberalizacije letalskega trga.

V Evropi je bila za leto 2006 predvidena letna stopnja rasti letalskega potniškega prometa okrog 6,2%; leta 2007 naj bi malce upadla na 5,4%; potem na 4,6% leta 2008 in celo na 4,2% leta 2009 in 2010. Do leta 2025 naj bi rast letalskega potniškega prometa v Evropi dosegala okoli 3,0% stopnjo letne rasti.

**Tabela 4.16: Napovedi rasti v letalskem potniškem prometu za obdobje 2006-2025**

Regija sveta	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2025
Afrika	7,8%	8,6%	7,5%	7,3%	7,0%	5,5%	5,0%
Azija	8,5%	8,6%	7,9%	7,7%	6,8%	5,7%	4,8%
Evropa	6,2%	5,4%	4,6%	4,2%	4,2%	3,6%	3,0%
J. Amerika	6,3%	6,8%	5,3%	4,9%	5,0%	4,5%	3,9%
Bližnji vzhod	12,6%	7,0%	5,3%	4,9%	4,3%	4,1%	3,8%
S. Amerika	0,6%	3,7%	3,1%	3,1%	3,1%	2,9%	2,7%
Svet	4,9%	5,7%	5,0%	4,8%	4,6%	4,0%	3,6%

Vir: ACI.

## 4.8 NEPOSREDNE TUJE INVESTICIJE V SLOVENIJO

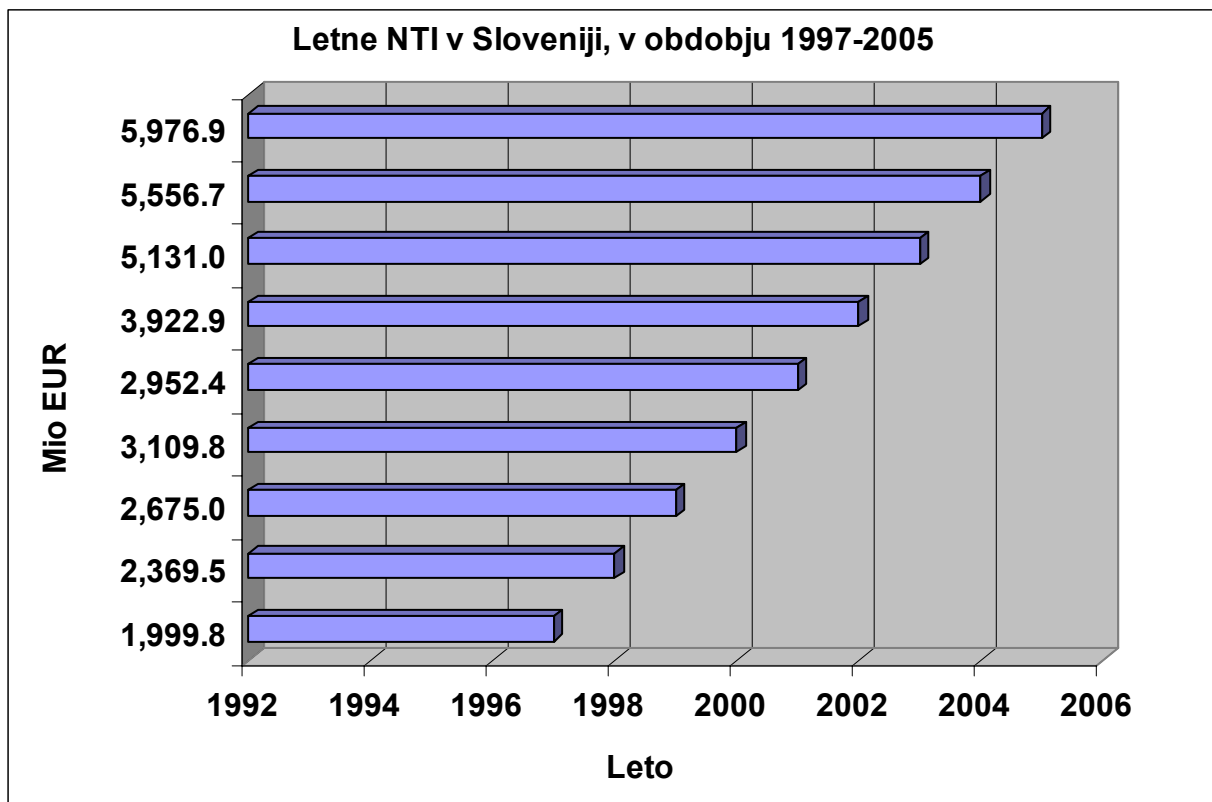
Analiza JAPTI analizira investicijsko klimo v Sloveniji z vidika mednarodnih podjetij, potencialnih investorjev. Prikaz konkurenčnega stanja v deželi vključuje porazdelitev NTI glede na panogo, in državo iz katere izhajajo. Nizke stopnje neposrednih tujih investicij v Sloveniji v preteklosti kažejo, da Slovenija ni bila prepoznana kot privlačna lokacija za tuje naložbe. Glavni razlogi za to so bili sledeči:

- Slovenija je bila mlada država, na začetku svoje poti do popolne liberalizacije svoje ekonomije; imela je (in še vedno ima) omejeni domači trg, mejila je na takrat še nestabilno regijo.
- Slovenski privatizacijski model (decentraliziran) v prvi polovici 90-tih let je ponujal manj priložnosti za tuje vlagatelje kot druge dežele v vzhodno evropski regiji (npr. Madžarska).
- Domači storitveni sektor (finančne storitve, trgovina, turizem, infrastruktura) je bil bolj napreden od drugih dežel v vzhodno-evropski regiji. Dejstvo da so obstajala tudi že konkurenčna domača podjetja, globoko zakoreninjena v majhnem domačem trgu, je pomenilo, da bi se morala tuja podjetja bolj truditi v Sloveniji kot v drugih deželah vzhodne Evrope, da bi dosegle isti tržni delež. Tako se veliko podjetjem vstop v Slovenijo enostavno ni izplačal.

Rast NTI v Sloveniji je bila znatna v obdobju 2001-2005. V prihodnosti je pričakovati, da bo več tujih vlagateljev načrtovalo svoj vstop na vzhodno evropski trg preko naložbe v Sloveniji, ali da bodo okrepile svojo prisotnost na trgih vzhodne Evrope na splošno, kar bo pomenilo več NTI iz sledečih virov:

- naložb, ki izvirajo iz načrtovane privatizacije državnih podjetij;
- nakupi že privatiziranih podjetij; ta podjetja bodo še naprej stremela h koncentraciji lastništva in v kolikor se bodo povezala s strateškimi partnerji, bodo ta podjetja imela prednosti nujne za izkoriščanje svojega deleža domačega trga in za širitev v čezmejne trge;
- novi prišleki; na podlagi večjega povpraševanja po informacijah o Sloveniji kot državi uvoznici NTI, je pričakovana sorazmerna rast v številu novih »greenfield« naložb.
- širitev že obstoječih podjetij v lastništvu tujcev; to je bil do zdaj največji vir novo ustvarjenih delovnih mest v industrijskem sektorju.

Trend letnih neposredni tujih investicij v Sloveniji v obdobju 1997-2005 je prikazan v spodnji sliki. V osmih letih se je nivo NTI v Sloveniji skoraj potrojil; od približno 2 milijona EUR leta 1997 do skoraj šest milijonov EUR leta 2005.

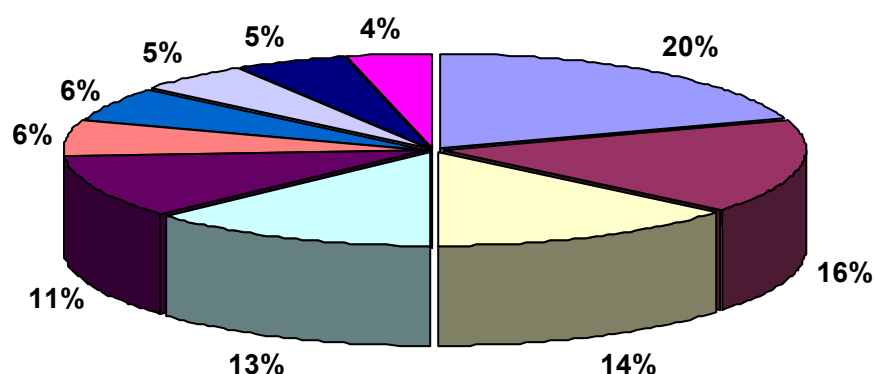


**Slika 5.2: Trend letnih neposredni tujih investicij v Sloveniji za obdobje 1997-2005 (Vir: JAPT)**

Porazdelitev NTI v Sloveniji glede na panogo kaže na uspešnost določenih glavnih panog v državi. Največji delež NTI leta 2005, ali 20% so predstavljale naložbe v finančnih storitvah, drugi največji delež, ali 16% v kemični industriji, tretji največji delež, ali 14% pa v trgovini. Profesionalne storitve (13%) ter inženiring (11%) predstavljata še panogi, v katerih so tuji vlagatelji pripravljeni investirati v Sloveniji, ker ponuja država določene prednosti. NTI v telekomunikacijah in transportu, to je dveh najrelevantnejših panogah z vidika te naloge, je predstavljal 4% vseh naložb.

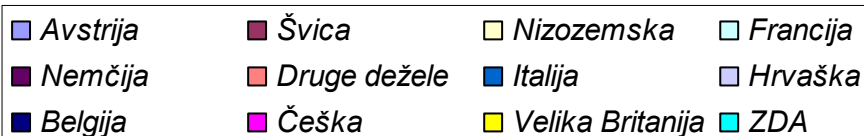
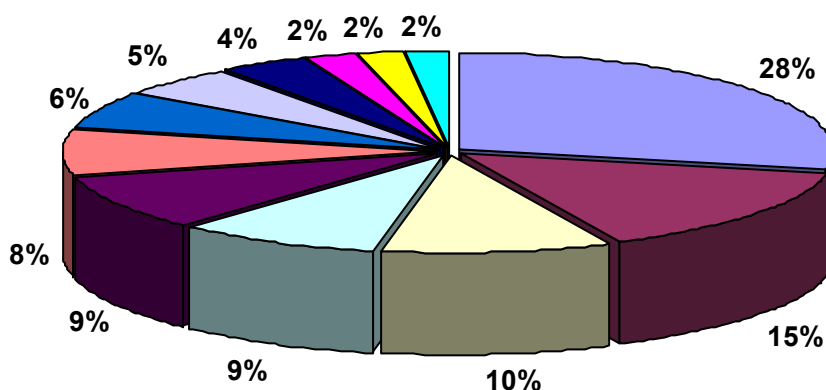
Analiza NTI v Sloveniji glede na državo, iz katere izhajajo, kaže, da je država trenutno najbolj priljubljena med avstrijskimi vlagatelji. Njihov delež je leta 2005 dosegel skoraj 30%. Drugi največji vlagatelj v Slovenijo na državnem nivoju je Nemčija s 15%, tretja pa Nizozemska z 10%. Francija in Švica vsaka predstavlja še dodatnih 9% od skupnega seštvetka NTI v Slovenijo, Italija 6%, ter Hrvaška 5%.

### NTI v Sloveniji, po panogah, leto 2005



Slika 5.3: NTI v Sloveniji razčlenjene po panogah v letu 2005 (Vir: JAPTI)

### Glavni državni investitorji v SLO, leto 2005



Slika 5.4: Porazdelitev NTI v Sloveniji leta 2005, po državah vlagateljicah (Vir: JAPTI)



## 4.9 SWOT ANALIZA

RRA Posavje je v dokumentu *Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 – 2013* predstavila SWOT (ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats) analizo gospodarskih prednosti, pomanjkljivosti, priložnosti in nevarnosti regije. Od analitičnih smernic so predstavljene samo tiste, ki so neposredno povezane z razvojem PGP.

Vredno je poudariti, da se z razvojem Posavske gospodarske platforme v bližnji prihodnosti cilja prav na večje izkoriščanje omenjenih prednosti in priložnosti ter zmanjševanje oziroma odpravljanje ugotovljenih pomanjkljivosti in nevarnosti.

### 4.9.1 Gospodarske prednosti

Prednosti regije so:

- Geostrateška lega regije ob X. evropskem prometnem koridorju.
- Bližina Šengenske meje in njeni potenciali za razvoj logistike na Balkan in Bližnji vzhod.
- Izvozna usmerjenost regionalnega gospodarstva.
- Že obstoječa letališka infrastruktura z možnostjo razvoja v komercialne dejavnosti.
- Prostorske možnosti za umestitev gospodarske infrastrukture.
- Obstoj visoko-tehnološko usposobljenih kadrov v posameznih dejavnostih.
- Dobro razviti podjetniški sektor, ki jamči stabilnost delovnih mest v regiji.
- Začeti procesi decentralizacije terciarnega izobraževanja.
- Večja družbena sprejemljivost za nekatere gospodarske panoge.
- Regija predstavlja slovenski elektroenergetski bazen.

### 4.9.2 Gospodarske pomanjkljivosti

Pomanjkljivosti regije so:

- V regiji primanjkuje velikih gospodarskih subjektov, ki bi lahko bili nosilci razvoja.
- Slabo razvit industrijski sektor (premalo delovnih mest z visoko dodano vrednostjo).
- Del regije nima urejene cestne povezave s V. oziroma X. evropskim koridorjem.
- Premalo površin je namenjenih in opremljenih za gospodarsko dejavnost.
- Prenizka vlaganja v R&D, odsotnost razvojnih enot v podjetjih in premajhno povezovanje z raziskovalnimi institucijami.
- Nepripravljenost domačega gospodarstva na NTI.
- Neučinkovito in pomanjkljivo javno podporno okolje za razvoj gospodarstva in podjetništva.
- Prepočasen dotok novih visoko usposobljenih kadrov.
- Nizka stopnja mrežnega povezovanja v domačem gospodarstvu in sklepanja strateških zavezništov s tujimi partnerji.
- Nizka izobrazbena struktura prebivalstva.
- Nerazvita visokošolska izobraževalno-raziskovalna infrastruktura v regiji na področju endogenih razvojnih potencialov regije.

#### 4.9.3 Gospodarske priložnosti

Glavne gospodarske priložnosti regije so:

- Potencial za industrijsko obrtne cone nacionalnega oziroma regionalnega pomena.
- Pospešitev prestrukturiranja v smeri dejavnosti z večjo dodano vrednostjo v proizvodnem in storitvenem sektorju.
- Razvoj cestne, železniške in letališke infrastrukture bo omogočil možnosti za razvoj logistične dejavnosti in storitev ter ostalih spremljevalnih dejavnosti.
- Bistveno zvišati NTI v gospodarstvo.
- Nova evropska finančna perspektiva 2007-2013 in vključenost projekta PHOENIX v državne oziroma evropske razvojne programe.
- Obstoječi podjetniški potencial nadgraditi z učinkovitim podpornim okoljem za razvoj malega in srednjega podjetništva, kot so tehnološki parki, podjetniški inkubatorji, tehnološkimi centri poslovnimi conami, logističnim centrom.
- Vključevanje podjetij v slovenske in EU tehnološke platforme.
- Vzpostavljanje novih visokošolskih izobraževalno-raziskovalnih enot.
- Pripravljenost regionalnega gospodarstva za sodelovanje z novo nastajajočimi visokošolskimi institucijami v regiji.

#### 4.9.4 Gospodarske nevarnosti

Glavne gospodarske nevarnosti za regijo so:

- Nadaljnje počasno prestrukturiranje v smeri ohranjanja tradicionalnih delovno intenzivnih panog, namesto usmeritve v dejavnosti z visoko dodano vrednostjo.
- Nepripravljenost domačega gospodarstva za internacionalizacijo poslovanja še posebej na področju tehnologij, znanja in R&R.
- Zavračanje NTI s strani domačih podjetnikov in gospodarskih družb.
- Nadaljnja nevarnost večjega bega možganov in posledično pomanjkanje usposobljenih kadrov, predvsem tehničnih strok.
- Institucionalna negotovost zaradi številnih upravnih in organizacijskih sprememb.
- Občine kot nosilke razvoja niso lastnice nepremičnin namenjenih gradnji gospodarske infrastrukture.
- Manjša mobilnost delovne sile iz Balkana zaradi zaprtosti Šengenskega območja.
- Administrativne in stroškovne ovire kot ene glavnih poslovnih ovir za razvoj podjetništva.

## 5 VIZIJA IN CILJI RAZVOJA REGIJE

Prva naloga menedžmenta pri opredeljevanju strategije organizacije je določitev vizije oziroma poslanstva organizacije. O potrebi po oblikovanju vizije govorimo največkrat v organizacijah, ki so v latentni ali akutni krizi, medtem ko gre v organizacijah, ki trenutno dosegajo zadovoljive rezultate, praviloma za vprašanje poslanstva (misije) organizacije. Vizija opisuje organizacijo, njeno kulturo, dejavnosti, sestavo, uporabljeno tehnologijo itd. v prihodnosti. Vizija oziroma poslanstvo opisuje dolgoročne usmeritve organizacije, ji daje identiteto ter odgovarja na vprašanja, kdo smo, kaj počnemo in kam smo namenjeni. Gre za zasnovo nove in zaželene prihodnosti organizacije, ki jo je mogoče sorazmerno zlahka sporočati drugim v organizaciji in njenem okolju (Pučko, str. 130).

Vizija regije Posavje je postati prepoznavna doma in v tujini, biti inovativna in uveljaviti nadaljnji razvoj s sinergijo naravnih, človeških ter tehnološko inovativnih pristopov na vseh področjih (RRA Posavje).

Cilji regije so sledeči:

- povečati konkurenčnost gospodarstva,
- dvigniti tehnološko raven razvitosti regije,
- povečati privlačnost regije za neposredne tuje naložbe,
- razvoj visokošolskih institucij in izobraževalnih programov,
- pospešiti povezovanje gospodarstva z razvojno-raziskovalnimi institucijami doma in v tujini (povečati koncentracijo kapitala in znanj),
- dvigniti izobrazbeno strukturo prebivalstva,
- povečati gospodarsko aktivnost regije in zaposlenost,
- dvigniti dodano vrednosti na prebivalca,
- zmanjšati beg izobraženih kadrov iz regije,
- zmanjšati praznjenje območja, zlasti ob meji,
- povečati privlačnost regije za študij,
- povečati privlačnost regije za bivanje in delo.

Ena od strateških nalog, s katerimi se bo zagotavljalo doseganje postavljenih ciljev, je zagotavljanje komunalno opremljenih zemljišč. Ostale strateške prioritete niso predmet te študije.

## 6 NAČRT GLC CERKLJE/DRNOVO

### 6.1 SPLOŠNO O LOKACIJSKIH MOTIVIH INVESTITORJEV

#### 6.1.1 Ključni uporabniki prostora

Ministrstvo za gospodarstvo je v dokumentu »*Inovativno in podjetniško okolje nacionalnega pomena*« opredelilo ključne definicije, vrste uporabnikov storitev ter pogoje za uspešno ustanovitev in razvoj poslovno-industrijsko-logističnih con nacionalnega pomena, tehnoloških parkov ter mrežnih podjetniških oz. regionalnih inkubatorjev.

##### 6.1.1.1 Logistični center nacionalnega pomena

Definicija logističnega centra nacionalnega pomena je podobna poslovno-industrijski coni. Slednja je prostorska koncentracija poslovne dejavnosti večjega števila podjetij in drugih organizacij, ki omogočajo hitrejšo in načrtno organiziranje poslovanja ter lahko nudijo različne upravne, organizacijske, logistične in druge poslovne storitve podjetjem. Glede na vrsto podjetij v coni oz. njihovo dejavnost, ki določi tip poslovne cone, je za namen poročila najbolj pomembna definicija logistične cone (v nadaljnjem besedilu: LC). LC je specializirana in osredotočena na transport, skladiščenje, ter povezave na širšo regijo, državo in kontinent. Je podobna poslovni coni, s tem da je zaradi intenzivnosti logistike lokacija in zmožnost prometne infrastrukture v coni in v dostopu do cone še pomembnejša, sicer prihaja do ozkega grla v prihajanju/odhajanju zaposlenih oziroma v tokovih blaga.

Pogoji za uspešno ustanovitev in razvoj vključujejo bližino prometne infrastrukture, ki je v predvideni lokaciji v neposredni bližini letališča Cerklje idealna. Cona bo manj kot 5 kilometrov od avtoceste z povezavo na avtocesto izključno za namen LC, predviden je tudi železniški priključek, in seveda bližina letališča Cerklje, ki bo služilo kot gravitacijsko središče za omenjeno gospodarsko-razvojno-logistično središče. Med drugimi pomembni kriteriji se uvršča razpoložljivo zemljišče, v primeru središča nacionalnega pomena je smiselna zahteva po določenem obsegu zemljišča že v prvi fazi gradnje, npr. vsaj 150 ha z možnostjo širjenja v nadaljnjih fazah. Za gospodarsko-razvojno-logistično središče v neposredni bližini letališča Cerklje je sicer načrtovano več kot 400 ha opremljenih površin. Kakovost že obstoječe razpoložljive infrastrukture zahteva asfaltirano mrežo cest znotraj cone, kanalizacija za odvod odpadnih industrijskih vod, preskrbo s pitno in industrijsko vodo, kakovostna električna energija, preskrbo s plinom kot energentom in surovino, ustrezno število parkirnih mest ter zagotovljeno čistilno napravo ali priključek.

Pripravljenost con zahteva, da ima LC komunalno opremljena zemljišča v obsegu, potrebnem za 1-2 leti gradnje podjetij, tako da vselej z zemljišči »prehiteva« potrebe podjetij. Praviloma je zelo koristno, če določeni investitorji nudijo že zgrajene univerzalno opremljene prostore v najem (npr. za 30-40 % cone). Priporočljiva je tudi realna ocena števila podjetij v coni. Glede na definirano specializacijo LC bodo v njej prvenstveno vsaj 4 »sidrna« podjetja. Ker je namen LC tudi spodbujanje tujih investicij, so v njem pričakovana tudi velika podjetja. Okrog njih in z njimi bo v LC prišlo tudi večje število manjših in srednjih podjetij. LC bi morali v velikem delu graditi za že znana podjetja, zato je potrebno večletno etapno planiranje cone. Potrebna je tudi realna ocena števila delovnih mest, v primeru gospodarskega središča PHOENIX je predvidenih vsaj 2.000 novih. Zavedati se je treba, da sprva število delovnih mest raste hitreje (npr. tudi 10-20 % letno, če se v cono preseli večji del lokalnih podjetij), kasneje počasneje.

Kot že omenjeno, je bližina meje (v primeru gospodarskega središča PHOENIX, Hrvaške) pomemben dejavnik atraktivnosti LC za tuje vlagatelje. Drugi pomembni dejavnik je

razpoložljivost zemljišč. Pomembna je tudi razpoložljivost različno velikih lokacij (male, srednje velike in velike), načrtovanje urbanističnih rešitev cone, strateška lega poslovne cone glede na geografsko in demografsko lego ter administrativna podpora za različna dovoljenja.

#### 6.1.1.2 Tehnološki park

Tehnološki parki (v nadaljnjem besedilu: TP) zagotavljajo prostorsko koncentracijo dejavnosti, ki poteka v novih visoko-tehnoloških podjetjih in v razvojno-raziskovalnih oddelkih večjih podjetij. Slednja vstopajo v tehnološke parke zaradi posebnega spodbudnega okolja, lažje izmenjave informacij in znanj, posebej vzpostavljene infrastrukture ter tudi zaradi koncentracije razvoja ter znanj na enem mestu. Tehnološki parki nudijo visoko-tehnološkim podjetjem ustrezne prostorske kapacitete z vso potrebno infrastrukturo ter povezave z institucijami znanja. Predvsem bistvena je integracija tehnološkega / znanstvenega parka v lokalno gospodarstvo.

V tehnološkem parku praviloma potekajo naslednje dejavnosti: pred-inkubacijske in inkubacijske dejavnosti pri realizaciji podjetniških pobud z visoko vsebnostjo znanja in/ali višjim potencialom rasti v okviru tehnološkega inkubatorja. TP zagotavljajo fizično in intelektualno infrastrukturo ter aktivno povezovanje in sodelovanje s centri in viri znanja kot so visokošolske institucije in univerze, raziskovalni inštituti, napredna in globalna podjetja.

Prednosti tehnoloških parkov so v lažjem ustanavljanju in relokaciji podjetij, ki dozorijo. Bistvene prednosti so povezovanje podjetij in mreženje, tesen stik podjetij z raziskovalnimi in akademskimi krogi, kakovost življenja v parku, financiranje ter katalizatorji za endogene in eksogene inovacijske potenciale. Tehnološki park je dolžan zagotavljati ustrezno nizko ceno najema prostorov, kar še posebej velja za inkubirana podjetja. Uporabniki storitev so pogosto nova tehnološka podjetja ali razvojni oddelki večjih podjetij. Največja korist je za lokalne / regionalne oblasti kot njihov razvojni instrument.

Pogoji za uspešno ustanovitev in razvoj TP vključujejo povezanost z univerzami ter visokošolskimi zavodi, ki so v bližini in ki zagotavljajo ustrezno število tovrstnih zavodov in institucij na področju tehnologij. Priporočljivo je dokazilo oz. pismo o nameri (z jasno opredeljenimi oblikami sodelovanja), še boljše pa je ustrezna pogodba o sodelovanju ali celo solastništvo univerze v tehnološkem parku. TP bi moral imeti kot svoj sestavni del tehnološki inkubator ali pa pogodbo z univerzitetnim ali drugim inkubatorjem o izvajanju inkubacijske dejavnosti za nova podjetja. TP lahko služi kot morebiten iniciator povezovanja podjetij v različne razvojne oblike (podjetniške mreže, grozdi, tehnološke platforme), tako da bi bila razvojna jedra teh povezav locirana v tehnološkem parku. Važna je tudi kritična masa prebivalstva, praviloma najmanj 200.000 prebivalcev v gravitacijskem območju.

Važna je tudi kritična masa gospodarskih družb, ki je približno 5.000 gospodarskih subjektov v gravitacijskem območju tehnološkega parka, ter velikost ki zagotavlja možnost delovanja in izvajanja ključnih aktivnosti v odvisnosti od specifičnosti regije. Določena minimalna velikost, ki je nujna za samo-preživetje, je minimalno 5.000 m<sup>2</sup> površine v zgradbah, namenjene razvojno raziskovalni, prototipni in drugi dejavnosti podjetij v tehnološkem parku. Kakovost povezav in sodelovanje oz. interakcije med podjetji in univerzami zahteva podpisan dogovor o sodelovanju z vsaj tremi fakultetami / oddelki / raziskovalnimi centri in pismo o nameri za vsaj pet večjih podjetij z intenzivno razvojno raziskovalno dejavnostjo o sodelovanju v tehnološkem parku. TP se lahko oblikuje kot regionalni subjekt, z aktivno vlogo regije oziroma ključnih občin v regiji, ali kot univerzitetni / visokošolski infrastrukturni in razvojni projekt; v vsakem primeru je zaželeno solastništvo globalnih podjetij.

### 6.1.1.3 Mrežni podjetniški (regionalni) inkubator

Podjetniški inkubator (v nadaljnjem besedilu: PI) je podporna institucija, ki v zgradbi na določeni lokaciji omogoča učinkovito nastajanje in razvoj novih podjetij ter pod ugodnimi pogoji najema prostore. Ponuja tudi širši nabor upravnih in intelektualnih storitev za najemna podjetja v določenem časovnem obdobju. Podjetniški inkubatorji praviloma pomagajo podjetnikom pri realizaciji podjetniških pobud na osnovi tržno zanimivih idej, s ciljem ustvarjanja novih delovnih mest. Poleg tega zagotavljajo fizično in intelektualno infrastrukturo za nastanek in delovanje novih podjetij, se povezujejo z drugimi podpornimi subjekti za razvoj regije ali lokalnega okolja ter opravljajo druge dejavnosti pri nastajanju in rasti podjetij v lokalnem okolju. Ker kot mreža izkoriščajo resurse, velikost posamezne enote ni tako kritičnega pomena čeprav mora še vedno celoten inkubator doseči kritično maso.

Inkubator lahko sledi enim od dveh splošnih ciljev: spodbujanje lokalnega (regionalnega) gospodarskega razvoja s povečevanjem stopnje nastajanja podjetij ali specializacija na razvoj podjetij z močno tehnološko bazo (tehnološki inkubatorji ali inovacijski centri). Posebna oblika je mrežni inkubator, ki predstavlja skupnost povezanih inkubatorjev v določeni regiji, oz. z enotno organizacijo in ponudbo upravnih in intelektualnih storitev zagotavlja sinergije in večjo učinkovitost dejavnosti inkubiranja in razvoja podjetij.

Uporabniki storitev so nastajajoča ali nova, že registrirana mala in srednja podjetja. Prednosti inkubatorjev za podjetja so storitve, ki jih PI nudijo, splošni nasveti o managementu, pisarniška in trženjska podpora, dostop do financiranja, računovodstva, tehnoloških in pravnih nasvetov, ter predvsem povečana stopnja preživetja novih podjetij.

Zaradi podjetniškega in inovativnega okolja ter nadaljevanja sodelovanja s podjetji, ki se iz inkubatorja selijo kot zrela podjetja v običajno poslovno okolje, je smiselno, da so inkubatorji del poslovno-industrijske ali obrtne cone oziroma tehnološkega parka. Prednost je tudi povezanost z institucijami znanja (srednja šola ipd.), ki so v bližini, ki zagotavljajo ustrezno število tovrstnih zavodov in institucij na področju tehnologij, kar se dokazuje s pismom o nameri oziroma aktom o sodelovanju.

Velikost, ki zagotavlja možnost delovanja in izvajanja ključnih aktivnosti oz. določena minimalna velikost, ki je nujna za samo-preživetje PI, običajno šteje 4.000 m<sup>2</sup>, čeprav je odvisno tudi od vrste drugih dejavnikov, npr. politike najemnin, modela financiranja inkubatorja ter vpetosti inkubatorja v celotno mrežo podpornih institucij.

### 6.1.2 **Ekonomski motivacijski faktorji lokacije v bližini letališča**

Ekonomski motivacijski faktorji lokacije v bližini letališča so povzeti po študijah *“Airport Economic Model”* (Economic Development Research Group, ZDA) ter *“Role of Transport in Business Location”* (Department for Transport, Velika Britanija). Študiji pojasnjujeta ekonomsko motivacijske faktorje za podjetja iz določenih panog za lociranje v neposredni bližini letališča:

#### Zelo visoka koncentracija:

- letalski prevozniki,
- proizvajalci letalske opreme,
- proizvajalci optičnih instrumentov in leč,
- proizvajalci komunikacijske opreme,
- proizvajalci elektro distribucijske opreme.
- špediterji (ang. freight forwarders).



Visoka koncentracija:

- proizvajalci električne in elektronske opreme,
- proizvajalci specializiranih kemičnih izdelkov,
- javno skladiščenje,
- proizvajalci instrumentov za merjenje in kontrolo,
- zračni transport,
- pošiljke in dostave,
- specializirana proizvodnja kovinskih izdelkov,
- prodaja farmacevtskih izdelkov na debelo.

Zmerna koncentracija:

- najem avtomobilov,
- tiskanje in založništvo,
- proizvajalci papirnih proizvodov,
- proizvajalci elektronskih komponent,
- gradbeništvo,
- avtobusi in taksiji,
- hoteli/moteli,
- avtomobilsko parkiranje,
- proizvajalci zdravstvene opreme,
- avtomobilске storitve,
- proizvajalci specializiranih plastičnih izdelkov.

Vedno večja koncentracija v bližini letališč:

- turistične agencije,
- javno skladiščenje,
- specializirani stroji,
- pošiljke in povezane storitve,
- računalniška obdelava podatkov.

## Druge vrste podjetij, ki bi imele korist od neposredne bližine letališč:

- podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodi po naročilu (ang. build to order),
- podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodnjo zdravstvene opreme,
- podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodnjo optike in instrumentov,
- podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodnjo komunikacijske/električne opreme,
- podjetja, ki se ukvarjajo s finančnimi storitvami (po angleški študiji osebje teh podjetij potuje do 6-krat več),
- nakupovalni/trgovski centri,
- trgovsko skladiščni/distribucijski centri,
- mednarodno usmerjena podjetja (štabi)

## Če bo letališče omogočilo tudi privatni promet, je možno zanimanje tudi od sledečih:

- geodetska podjetja (aerosnemanja),
- podjetja, ki se ukvarjajo s specializirano dostavo dragocenih proizvodov/blaga,
- podjetja, ki se ukvarjajo s transportom poslovnih skupin.

V ameriški študiji »Vzpodbujanje ekonomskega razvoja v okolici letališč (*Airport area economic development model*) so se avtorji poglobili tudi v relativno razmerje med tremi glavnimi vrstami dejavnosti podjetij (transport, industrija ter storitve), lociranih v okolici treh mednarodnih letališč: Paris, Washington D.C., in Dallas. Čeprav je letališče Cerklje bistveno manjše od navedenih, je pričakovano, da bo s časom razvilo tudi določen obseg mednarodnega prometa oziroma da bo

prav takšen razvoj dodatno pritegnil tuje investitorje oziroma podjetja, ki so že mednarodno usmerjena.

Transportna dejavnost v neposredni bližini letališč v navedeni študiji predstavlja od 15 do 20% podjetij; storitve od 20 do 55% podjetij; industrija pa od 30 do 60% podjetij. Transportno dejavnost predstavlja v okolici letališča Washington D.C. približno 15% podjetij; v okolici letališč Dallas in Paris pa okoli 20%. Industrija predstavlja v okolici letališča Washington D.C. približno 30% podjetij; v okolici letališča Paris približno 45%; ter v okolici letališča Dallas okoli 60%. Storitve predstavljajo v okolici letališča Dallas približno 20% podjetij; v okolici letališča Paris približno 35%; ter v okolici letališča Washington D.C. skoraj 55%.

Pomembno je poudariti, da se storitve, še posebej tiste, ki so navezane na prometni in gospodarski razvoj letališča, razvijajo počasneje kot industrija in transport na začetku, čeprav so tudi bolj dinamične v daljšem roku. Pričakuje se, da bo ta segment rasel hitreje kot industrija in transportna dejavnost.

V zvezi s storitvenimi podjetji je pomemben tako imenovani posredni učinek (ang. indirect effect) in učinek indukcije (ang. induced effect). Posreden učinek se nanaša na rast podjetij v letališču, kar pomeni več kupcev za druga podjetja v okolici letališča za razne storitve. Indukcijski učinek pa se nanaša na povečano potrošnjo delavcev zaposlenih v letališču ali okolici, ki s časom bistveno poveča posel storitvenih podjetij v okolici letališča.

### 6.1.3 Motivacija za neposredne tuje investicije (NTI)

Delo Dunninga, Mednarodna podjetja in svetovna ekonomija (*Multinational Enterprises and the Global Economy*) iz leta 1993 pojasnjuje ekonomsko motivacijo podjetij, ki se odločijo za naložbo v tujini, kot je za namen naloge na primer NTI v »greenfield« zemljišča. NTI lahko ločimo na štiri glavne vrste, izvirajoč iz sledečih motivov:

- iskanje naravnih virov (ang. natural resource seeking FDI),
- iskanje novih trgov (ang. market seeking FDI),
- iskanje možnosti učinkovitejše proizvodnje (ang. efficiency seeking FDI), ter
- stremenje k dolgoročnim strateškim ciljem (ang. strategic asset or capability seeking FDI).

**Investitorji, ki jih motivirajo naravni viri**, investirajo v tujino, da bi pridobili specifične vire po realno nižji ceni, kot bi jih dobili doma, če so tam seveda sploh na voljo. Te investitorje lahko ločimo na: podjetja, ki iščejo fizične vire, da bi čim bolj znižala stroške in si zagotovila nemoteno dobavo teh virov (predvsem rudnine, surovine, kmetijski proizvodi); podjetja, ki iščejo velike količine poceni in dobro motivirane nekvalificirane in polkvalificirane delovne sile za proizvodnjo delovno intenzivnih polizdelkov in končnih izdelkov za izvoz; ter podjetja, ki iščejo tehnološke zmožnosti, menedžersko in marketinško znanje ali organizacijske sposobnosti.

**Investitorji, ki jih motivirajo trgi**, investirajo v določeno državo ali regijo, da bi oskrbovali trge v tej in sosednjih državah s svojimi izdelki ali storitvami. Ta podjetja lahko razdelimo na: podjetja od katerih so glavni dobavitelji ali stranke ustanovile tuje podružnice in če želi podjetje z njimi obdržati posle, jim mora slediti v tujo državo; podjetja od katerih izdelki morajo biti prilagojeni lokalnemu okusu ali potrebam ter virom in zmožnostim; podjetja za katere so proizvodni in transakcijski stroški lokalne proizvodnje nižji, kot bi bila dobava od bolj oddaljenih trgov; ter podjetja, ki smatrajo svojo fizično prisotnost na vodilnih trgih svojih tekmecev kot del svoje proizvodne in trženjske strategije.

**Investitorji, ki jih motivira učinkovitejša proizvodnja** v tujini, poskušajo izkoristiti prednosti enotnega obvladovanja geografsko razpršenih dejavnosti. Ta podjetja lahko razdelimo na: tiste, ki izkoriščajo razlike v ceni in razpoložljivosti tradicionalnih proizvodnih dejavnikov v različnih državah, in tiste, ki v državah s podobno strukturo gospodarstva in ravno dohodkov izkoriščajo

prednosti ekonomij obsega in drugih proizvodnih dejavnikov, hkrati pa izkoriščajo tudi razlike v okusih uporabnikov in v dobaviteljskih kapacitetah.

**Investitorji, ki jih motivirajo dolgoročni strateški cilji,** prevzemajo predvsem tista tuja podjetja, ki posedujejo takšne konkurenčne prednosti, katerih uporaba bo izboljšala konkurenčni položaj celotnega podjetja.

V anketi A.T. Kearney iz leta 1998, Indeks zaupanja v neposredne tuje naložbe (*FDI Confidence Index*), je svetovalsko podjetje razkrilo deset najpomembnejših dejavnikov lokacijske odločitve tujih investorjev. Kar se tiče Slovenije kot prejemnice TNI lahko takoj opazimo, da ne izpolnjuje najbolj pogosto podanega razloga za investicijo, velikost trga, kar navaja skoraj 70% vseh anketirancev. Slovenija pa zlahka zadovolji naslednje tri najbolj pomembne dejavnike, politična stabilnost (pomembno 64,6% anketirancev); rast BDP (pomembno 61,1% anketirancev); ter regulatorni okvir, še predvsem zdaj, ko je Slovenska zakonodaja že povsem usklajena z EU (pomembno 58,2% anketirancev). Vseh deset splošnih dejavnikov odločitve za NTI v tuji državi s strani vlagatelja je predstavljeno v spodnji tabeli.

**Tabela 6.1: Deset splošnih dejavnikov odločitve za NTI v tuji državi (pogled vlagatelja)**

Dejavnik	Odstotek anketirancev, ki je označilo dejavnik
Velikost trga	67,6
Politična stabilnost	64,6
Rast BDP	61,1
Regulatorni okvir	58,2
Repatriacija profitov	57,4
Makroekonomska stabilnost	53,1
Velikost BDP	49,1
Kvaliteta poslovne infrastrukture	47,8
Prisotnost konkurenta	42,2
Stroški/kvaliteta dela	39,3

Vir: A.T. Kearney.

#### 6.1.4 Motivi tujih investorjev za investiranje v Slovenijo

Najpomembnejši motivi tujih investorjev za investiranje v Slovenijo so povzeti v delu »Trženje države kot lokacije za tuje neposredne investicije in aplikacija na slovenske razmere« (avtorica Schlamberger). Kot najpomembnejša motiva za investiranje v Slovenijo se v večini analiz motivacije tujih investorjev običajno pojavljata povečanje tržnega deleža in dostop do slovenskega trga (59,4% anketirancev). Pomemben motiv je tudi dostop do drugih trgov, zlasti trgov jugovzhodne Evrope (32,4% anketirancev). Lahko rečemo, da se pogosto tuji investitorji odločajo za Slovenijo pravzaprav kot za izvozno bazo za tretje države, kar je v sklopu naloge zelo pomembno, v kolikor se gospodarsko središče PHOENIX oz. PGP obravnava kot izvozna baza, locirana neposredno na meji z Balkanom oziroma Hrvaško, ter omogoči tudi dostop na širše EU trge (7% anketirancev).

Dolgoročno sodelovanje (40,6%) kot drugi najpomembnejši motiv pa nakazuje, da skušajo tuji investitorji z investicijami v slovenska podjetja obdržati oziroma izboljšati svojo mednarodno konkurenčnost. Prav tako pomembno je tudi zniževanje proizvodnih stroškov. Kar se tiče samega dejavnika delovne sile je očitno, da tuje investitorje v Sloveniji motivira tako nizka cena (19,5% vprašanih) kot kvaliteta (30,5% anketirancev), pri čemer je slednja precej pomembnejši motiv. V celoti gledano tuje investitorje v slovensko predelovalno dejavnost motivira predvsem

možnost učinkovite proizvodnje za izvoz (tuja podjetja v slovenski predelovalni dejavnosti namreč izvozijo preko 70% svoje celotne proizvodnje).

Zadnja razpoložljiva analiza motivov, katere je analizirala Schlambergerjeva, temelji na anketiranju 257 tujih investorjev v Sloveniji. Delo Gregoričeve iz leta 2001 »Raziskava podjetij s tujim in mešanim kapitalom« (raziskava je bila izvedena v partnerstvu podjetja Gral iteo in Agencije RS za gospodarsko promocijo Slovenije in tuje investicije). Devet glavnih motivov tujih vlagateljev za lokacijo v Sloveniji je predstavljeno v spodnji tabeli.

**Tabela 6.2: Glavnih devet motivov tujih vlagateljev za lokacijo v Sloveniji**

Motiv	Odstotek podjetij s tujim kapitalom, ki so navedla posamezen motiv
Dostop do slovenskega trga	59,4
Dolgoročno sodelovanje	40,6
Dostop do trgov v JV Evropi	32,4
Kvalitetna delovna sila	30,5
Nizka cena delovne sile	19,5
Tehnologija in znanje	12,5
Poznana blagovna znamka (znamke)	10,5
Nabava materiala in sestavnih delov	9,4
Dostop do trgov v EU	7,0

Vir: Schlamberger.

## 6.2 PROSTORSKI NAČRT CONE

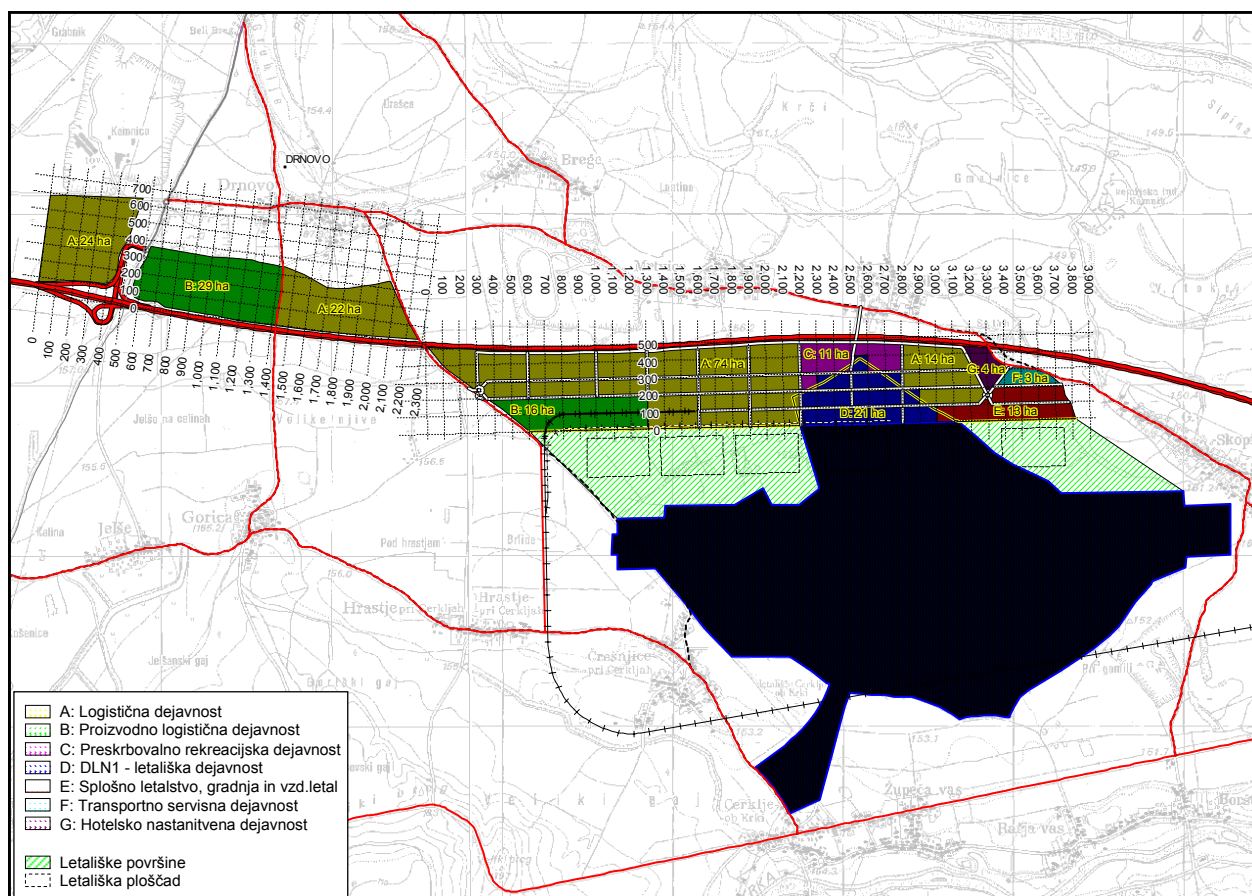
### 6.2.1 Organizacija prostora

Izhodišče za prostorski načrt je cona kot intermodalno vozlišče med železniškim, cestnim in letalskim transportnim sistemom (Priloga 3). Cona s svoj enkratno lokacijo omogoča:

- predelavo blaga iz nižje v višjo obliko predelave ter
- prehod blaga med posameznimi modalitetami.

Cestna in letališka infrastruktura sta v veliki meri že definirani, medtem ko železniška še ni. Pri poteku železniške povezave je bilo predpostavljeno, da se proga do cone od glavne železniške proge odcepi pri Brežicah, preide Savo po jezovni zgradbi HE Brežice, nakar poteka južno od vojaškega dela letališča (kar omogoča oskrbo vojaškega letališča po železnici), na območje cone pa vstopi na zahodni strani. Del trase do potniškega terminala je poglobljen. Na ta način je možno optimalno odvijanje prometnih tokov in prehajanje blaga med modalitetami, izognemo se nivojskim križanjem ter preveliki zgostitvi infrastrukture na vzhodnem vstopu v cono (Priloga 4). Znotraj cone je predvidena notranja cestna mreža, ki omogoča dostop do parcel v coni.

Namenska uporaba prostora je razvidna iz spodnje slike. Cona sama je sicer sestavljena iz dveh večjih prostorskih enot. Zahodni del leži severno od AC Ljubljana – Zagreb in ima skupno bruto površino okrog 75 ha, vanjo je vključen tudi del cone, za katerega so že na razpolago prostorski dokumenti, vendar pa zemljišča še niso aktivirana. Vzhodni del pa se nahaja na območju, ki je na jugu omejeno z letališčem Cerklje, na severu pa z AC Ljubljana – Zagreb; ta del ima skupno površino 155 ha, od česar je 21 ha zajeto v ureditveno območje DLN letališča Cerklje (t.i. DLN 1).



**Slika 6.1: Namenska uporaba prostora GLC Drnovo/Cerklje**

Prostor je razdeljen na enote velikosti 100 x 100 m, kar omogoča dovolj velike gradbene parcele, ki se po želji investitorjev lahko združujejo tudi v večje enote ali pa realizirajo po etapah.

#### Vzhodni del cone

Dejavnosti, ki se navezujejo na letališko stezo, so locirane ob južnem robu vzhodnega dela cone. Servisne dejavnosti so locirane v bližini priključkov na avtocesto Ljubljana – Zagreb. Med letališko stezo in cono je prostor namenjen morebitnim bodočim širitvam letaliških ploščadi za dejavnosti, ki pri svojem izvajanju potrebujejo letališko ploščad (t.i. razmejitev air side/land side). Del prostora je namenjen za trgovsko-rekreacijski center, ki se na severu z podvozom navezuje na naselja severno od avtoceste (Priloga 5).

#### Zahodni del cone

V zahodnem delu cone je predviden podoben mikس dejavnosti kot v vzhodnem delu, vendar brez dejavnosti, ki se navezujejo na letališko stezo ter brez servisnih dejavnosti, ki bi oskrbovale promet na avtocest oziroma na letališču.

#### Etapnost izvedbe

Zaradi obsega cone se predvideva etapno izgradnja cone. Načeloma etapnost poteka od vzhodnega priključka na AC proti zahodu, posamezni deli pa se lahko začnejo razvijati relativno neodvisno od razvoja letališča. Druga možna smer razvoja je iz Drnovega, na zahodnem delu PGP/PHOENIX.



### 6.2.2 Vrste in obseg dejavnosti v coni

Skupaj je za gospodarsko infrastrukturo PHOENIX oz. PGP predvidenih 210,6 bruto ha površin (brez letališča, ki je predmet DLN I). Logistika skupaj predstavlja največji del ali 138,2 ha (65,6 %) prostora, kar je za poslovno-logistični center nacionalnega pomena tudi smiselno. Za proizvodno logistični del je načrtovano 57,5 ha (35,2%) prostora, kar se sklada z ugotovitvami prej omenjene ameriške študije, da industrijska dejavnost predstavlja od 30 do 60% podjetij v neposredni bližini mednarodnih letališč. Pomembno je poudariti, da se bo relativni delež industrije zmanjšal s časom, ko bodo storitve dobile potreben zagon in sčasoma rasle hitreje kot industrija in transport. Storitve predstavljajo 15,0 ha (7,1%) površin.

Predvidene gospodarske površine v neposredni bližini letališča Cerklje, po segmentih s predlogi dejavnosti so predstavljene v spodnji tabeli.

**Tabela 6.3: Predvidene gospodarske površine po segmentih s predlogi dejavnosti**

Namen	Opis dejavnosti	Predvideni ha	Delež
Logistika v ožjem smislu	Skladiščno distribucijska, logistična in transportno servisna dejavnost	138,16	65,6%
Proizvodno-logistične dejavnosti	Kemično farmacevtska in kovinsko predelovalna dejavnost; proizvodnja zračnih in vodnih plovil ter računalniške opreme; vzdrževanje letal ter generalna aviacija	57,49	27,3%
Storitve in javni inštituti	Visoko šolstvo in tehnološki park, preskrbovalno rekreacijska dejavnost, hotelsko nastanitvena dejavnost	14,99	7,1%
Preskrbovalno rekreacijska dejavnost	Rekreacijski objekti	11,37	5,4%
Hotelsko nastanitvena dejavnost	Hotelske storitve	3,62	1,7%
	<b>SKUPAJ</b>	<b>210,64</b>	<b>100,0%</b>



### 6.3 NAČRT INFRASTRUKTURE

Zaradi priprave strokovnih podlag za DLN Letališče Cerklje (DLN 1) je bila izdelana preliminarne ocena potrebne komunalne infrastrukture za vzhodni del cone, ki leži ob letališču Cerklje. Infrastruktura te cone se bo navezovala na infrastrukturo letališča, zaradi česar je bilo potrebno izdelati oceno infrastrukturnih potreb tudi iz naslova dejavnosti GLC. Pri tem so bile upoštevane površine vzhodnega dela GLC (135 ha) in površine za servisne dejavnosti, ki so zajete v ureditvenem območju DLN 1 (okrog 15 ha), v skupnem obsegu okrog 150 ha.

V predvideni poslovni coni na območju med Drnovim in letališčem Cerklje bi lahko v 20 letih od začetka obratovanja po optimističnem scenariju (ki pa temelji na podatkih o gradnji industrijskih stavb v Sloveniji v preteklih letih), končnim uporabnikom prodali okrog 150 ha bruto površine cone. Seveda je zelo težko natančno oceniti bodoče potrebe po infrastrukturi, ker gre za neznane kupce, tako po vrsti dejavnosti, obsegu in dinamiki umeščanja v cono. Indikativno oceno potreb po komunalni infrastrukturi lahko izdelamo na podlagi povprečnih vrednosti, ugotovljenih za podobne že obstoječe cone. ECORYS v svoji študiji za Litvo navaja naslednje povprečne vrednosti na ha industrijske cone:

- voda: 25 m<sup>3</sup>/dan oziroma 3,4 m<sup>3</sup>/uro;
- odpadna voda: 23 m<sup>3</sup>/dan oziroma 4,0 m<sup>3</sup>/uro.

Če te vrednosti pomnožimo s 150 ha, dobimo naslednje potrebe cone Drnovo-Cerklje za končno leto (t+20):

- voda: 3750 m<sup>3</sup>/dan, 510 m<sup>3</sup>/uro;
- odpadna voda: 3450 m<sup>3</sup>/dan, 600 m<sup>3</sup>/uro.

Letališče ni vključeno, ker ni znana dinamika rasti potniškega prometa in zaposlenih na letališču. Izračunane ocene so indikativne.

## 7 OCENA UČINKOV

### 7.1 FINANČNI UČINKI

#### 7.1.1 Ocena prihodkov in dodane vrednosti v coni

##### 7.1.1.1 Analiza vzorčnih podjetij

V analizo vzorčnih podjetij so zajeta podjetja iz dejavnosti ožje logistike kot tudi nekatera prvenstveno proizvodna podjetja. Za vsa proizvodna podjetja velja, da brez učinkovito organiziranih oskrbnih verig več ne morejo uspešno konkurirati na globalnem trgu, kar pomeni, da se vsako uspešno proizvodno podjetje mora ukvarjati tudi z organizacijo in (vsaj delno) izvedbo logistične verige. Zaradi tega so bila pri izdelavi programske zasnove in vrednotenju učinkov poleg ožje logističnih podjetij vključena tudi podjetja iz predelovalnih dejavnosti, še posebej, ker so nekatera logistična podjetja registrirana kot predelovalna podjetja (npr. Grieshaber d.o.o. je registriran pod dejavnostjo DJ 28.512 Druga površinska in toplotna obdelava kovin).

Povprečno število zaposlenih na hektar glede na dejavnost podjetij, je predstavljeno v spodnji tabeli. Končno povprečje zaposlenih na hektar glede na panogo oz. vrsto dejavnosti podjetij bo po vsej verjetnosti nižje kot 78, predvsem zato, ker je za gospodarsko središče PHOENIX predviden visoki delež logističnih podjetij, ki pa imajo tipično nižja povprečja zaposlenih na hektar. Kot je razvidno iz tabele imajo proizvodno-tehnološko usmerjena podjetja višje ravni zaposlenih na hektar (npr. Hella Lux z 88 zaposlenimi na hektar), kot logistično usmerjena podjetja (npr. Schenker z 30 zaposlenimi na hektar).

**Tabela 7.1: Povprečno število zaposlenih na hektar za podjetja po dejavnostih+**

Podjetje	Dejavnost	Zaposleni/ha
Ekten	Proizvodnja tehnične opreme	74
Comtron	Računalništvo	238
Pipistrel	Proizvodnja letal	15
Akrapovič	Avtomobilska industrija	77
Eurotek	Transport	68
Schenker	Špedicija	30
Trimo	Kovinska industrija	100
TIBTransport	Transport	36
HellaLux	Proizvodnja električne opreme	88
DanfossCompressors	Proizvodnja kompresorjev	88
LitostrojEI	Kovinska industrija	30
SavaTires	Gumarstvo	48
Krka	Farmacevtska	156
Petrol skladiščenje	Skladiščenje	50
Monsadria	Hotelirstvo	75
	<b>Povprečje</b>	<b>78</b>

Predvidevana števila zaposlenih na hektar in končna števila zaposlenih v predvidenih dejavnostih za gospodarsko središče PHOENIX so prikazana v naslednji tabeli. Skupaj je predvideno da bo poslovno-logistično središče PHOENIX ustvarilo 3.794 novih delovnih mest. Od teh je za logistiko predvideno 2.030 delovnih mest, za proizvodno-logistična dejavnost 1.636, za storitve pa 128. Predvidena povprečna gostota zaposlenih znaša 61 delovnih mest na

hektar (za vse dejavnosti skupaj). Najvišjo gostoto izkazuje proizvodno-logistična dejavnost (78), drugo najvišjo storitve (43), sledi logistika (39).

Na podlagi ocenjene gostote zaposlenih na hektar in predvidenih hektarjev za določeno dejavnost je bilo ocenjeno končno število zaposlenih po posameznih dejavnostih. Pri izračunu je bilo potrebno upoštevati pretvorbo bruto hektarjev cone v neto površino stavb v coni. Uporabljeni sta bili izkustveni predpostavki, da je od bruto površine cone za prodajo investitorjem moč prodati okrog 2/3 površine (ostale površine se namenijo za infrastrukturo ter druge skupne ureditve), od prodanih gradbenih parcel pa se jih približno 1/2 nameni za gradnjo stavb, druga polovica pa je namenjena za druge površine (prometne površine, zelene površine).

Najvišje število zaposlenih je predvidevano v logističnem delu poslovne cone (skupaj 2.030). Drugo največje število delovnih mest naj bi prispevala industrija (skupaj 1.636). Izbor podjetij za industrijski del cone predvideva pretežno podjetja z visoko dodano vrednostjo. Storitvene dejavnosti naj bi prispevale še dodatnih 128 novih delovnih mest.

**Tabela 7.2: Predvidevano število zaposlenih na hektar in končno število zaposlenih**

Predvidena dejavnost	Ha	Delež	Zaposleni/ha	Skupaj zaposlenih
Logistika v ožjem smislu			39	2.030
Proizvodno logistična dejavnost			78	1.636
Storitvene dejavnosti			43	128
SKUPAJ	210,64	100,0%	61	3.794

#### 7.1.1.2 Ocena prihodkov in dodane vrednosti v coni (po popolnitvi cone, v letu t+20)

Na podlagi vzorca uspešnih podjetij v Sloveniji, ki opravljajo isto ali primerljivo dejavnosti kot načrtovane za gospodarsko središče PHOENIX, smo na podlagi podatkov iz iBona za vsako panogo poslovne cone ocenili koliko skupnih prihodkov in dodane vrednosti naj bi poslovna cona (z izjemo letališča samega, ki je predmet DLN I) generirala. Finančni podatki za vzorčna podjetja bili preračunani tako na površino kot število zaposlenih v teh podjetjih. Izračuni skupnih prihodkov in dodane vrednosti v EUR na podlagi načrtovane površine GLC v neposredni bližini letališča Cerklje so predstavljeni v naslednji tabeli.

Skupni prihodki v EUR na podlagi hektarjev za celotno poslovno cono so predvideni v znesku približno 521 milijonov EUR, od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 305 mio EUR, proizvodno-logistično dejavnost 211 mio EUR in storitveno dejavnost 6 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona generirala 137 tisoč EUR skupnih prihodkov na hektar.

Dodana vrednost poslovnih con je predvidena v skupnem znesku 320 milijonov EUR, kar povprečno pomeni dodano vrednost 84 tisoč EUR na hektar, od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 218 mio EUR, proizvodno-logistično dejavnost 100 mio EUR in storitveno dejavnost 1 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 84.257 EUR dodane vrednosti na hektar.

**Tabela 7.3: Ocenjeni skupni prihodki in dodana vrednost na podlagi hektarjev**

Predvidena dejavnost	Skupni prihodki (v EUR)	Dodana vrednost (v EUR)
Logistika v ožjem smislu	304.725.692	218.418.192
Proizvodno logistična dejavnost	210.593.891	99.938.271
Storitvene dejavnosti	5.720.000	1.321.414
<b>SKUPAJ</b>	<b>521,039,583</b>	<b>319.677.878</b>
<b>Povprečno (na ha)</b>	<b>137.330</b>	<b>84.257</b>

Izračuni skupnih prihodkov in dodane vrednosti v EUR na podlagi zaposlenih za načrtovane poslovno-industrijsko-logistične površine so predstavljeni v spodnji tabeli. Skupni prihodki v EUR na podlagi zaposlenih za celotno poslovno cono so ocenjeni v znesku okrog 387 milijonov EUR, kar je nekaj nižje kot rezultat na podlagi hektarjev, ki je približno za 134 milijonov EUR višji. Na logistiko v ožjem smislu odpade 158 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost 222 mio EUR in storitveno dejavnost 6 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 101 tisoč EUR skupnih prihodkov na zaposlenega.

Dodana vrednost poslovnih con je ocenjena v skupnem znesku 198 milijonov EUR (v primerjavi s 320 milijoni EUR skupne dodane vrednosti na podlagi hektarjev). od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 90 mio EUR, proizvodno-logistično dejavnost 107 mio EUR in storitveno dejavnost 1 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 52.257 tisoč EUR dodane vrednosti na zaposlenega, kar je po vsej verjetnosti realna ocena.

Skupaj tako lahko rečemo da bi pričakovali na podlagi načrtovanih industrijsko-poslovnih površin v okolici letališča Cerklje med 387 in 521 milijonov EUR skupnih prihodkov.

**Tabela 7.4: Ocenjeni skupni prihodki in dodana vrednost na podlagi zaposlenih**

Predvidena dejavnost	Skupni prihodki (v EUR)	Dodana vrednost (v EUR)
Logistika v ožjem smislu	158.279.974	89.925.192
Proizvodno logistična dejavnost	222.658.832	107.028.160
Storitvene dejavnosti	5.689.916	1.314.422
<b>SKUPAJ</b>	<b>386.628.721</b>	<b>198.267.774</b>
<b>Povprečno (na zap)</b>	<b>101.903</b>	<b>52.257</b>

## 7.2 EKONOMSKI UČINKI

Vrednotenje ekonomskih učinkov v prostoru je bilo izvedeno z modelom razporeditve aktivnosti v prostoru (land-use model). Model temelji na uporabi Lowry-Garin – ovega sistema enačb. Izhaja iz ekonomsko-prostorske teorije, po kateri urbani razvoj vpliva na cestni promet, cestni projekti pa na potovalne vzorce prebivalcev in (pre)razporeditev aktivnosti v prostoru. S pomočjo sistema enačb je moč napovedati spremembe razmestitve delovnih mest po posameznih dejavnostih v prostoru kot posledico sprememb v urbanistični politiki ali infrastrukturni opremljenosti tega prostora. Glavni podatkovni vhod predstavljajo podatki o razmestitvi prebivalstva in delovnih mest po dejavnosti v prostoru, prometnih povezavah in napovedih glavnih ekonomskih kategorij (rast dodane vrednosti, produktivnosti in zaposlenosti po posameznih dejavnostih).

Preliminarno vrednotenje z modelom razporeditve aktivnosti v prostoru je pokazalo, da bi poleg 3.100 načrtovanih delovnih mest v coni (od česar jih je okrog 2.300 bazičnih in okrog 800 servisnih) cona dodatno pritegnila še okrog 1.400 delovnih mest v servisnih dejavnostih. Skupno število novih delovnih mest na tem območju bi torej znašalo okrog 4.500 (ocena velja za leto 2030).

## 8 VSEBINA NASLEDNJIH FAZ

V okviru druge faze bo izdelano:

- napoved povpraševanja po zemljiščih v coni in anketa potencialnih investitorjev;
- zasnova potrebnih infrastrukturnih ureditev, ki izhaja iz napovedi povpraševanja, tudi navezava na 3. razvojno os;
- terminski načrt;
- preliminarni finančni načrt;
- natančnejša ocena finančnih in ekonomskih učinkov.

V okviru tretje faze bo izdelano:

- natančnejše in dodatne variante finančnega modela;
- analiza in predlog možnega poslovnega modela.



## 9 VIRI

1. A.T. Kearney: FDI Confidence Index – Indeks zaupanja v neposredne tuje naložbe. December 1998.
2. Business Park Posavje – Poslovna cona Posavje. Regionalna razvojna agencija Posavje. [URL://http://www.rra-posavje.si/]
3. Department for Transport. The Role of Transport in Business Location – Pomembnost transporta za lokacijsko odločitev podjetij. [URL://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/social/theimportanceoftransportinbu1933?page=5]
4. DHL Logistics. Logistics: positioning and strategy – Logistika: pozicioniranje in strategija. 2005.
5. Dispozicija projekta »Gospodarsko središče PHOENIX v Posavju«. Regionalna razvojna agencija Posavje. Krško, februar 2007.
6. Državni lokacijski načrt za letališče Cerklje ob Krki – gradivo za obravnavo na Vladi (delovno – verzija 01.03.2007). Ljubljana: LUZ, 2007.
7. Državni razvojni program 2007-2013 (Drugi osnutek). Služba vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, oktober 2006.
8. Dunning, John H. Multinational Enterprises and the Global Economy – Mednarodna podjetja in svetovna ekonomija. 1993.
9. Durr Martin, Rohrhofer Erich. OBB develops new business strategies – Avstrijske Železnice razvijajo nove strategije. 2003. [URL://http://www.findarticles.com/p//articles/mi\_m0BQQ/is\_8\_43/ai\_107756366]
10. Ecorys Nederland BV. Support to Greenfield investments in Lithuania. [URL://http://www.ukmin.lt/lt/investicijos/aplinka/doc/SGD\_EN.pdf]
11. El Amin, Ahmed. Logistics providers move toward more integrated services – Logistična podjetja uveljavljajo bolj integrirane storitve. 2006. [URL://http://www.foodproductiondaily.com/news/ng.asp?n=69619-pl-logistics-transport]
12. The expansion of the logistics sector in the CEEC – Širitev logističnega sektorja v Centralno vzhodno evropskih deželah. 2005. [URL://http://www.euractiv.com/en/enlargement/expansion-logistics-sector-ceec/article-135995]
13. Eurostat. Statistični urad Evropske Unije. [URL://epp.eurostat.ec.europa.eu/]
14. Giannopoulos, G.A. Main transport challenges in South Eastern Europe, after enlargement – Glavni izzivi v transportu v južno vzhodni Evropi, po širitvi. Atene, 2005.
15. Global traffic forecast, 2006-2025 - Napoved svetovnega prometa za obdobje 2006-2025. Airports Council International. 2007.
16. Gregorič Zečevič Janika: Raziskava podjetij s tujim in mešanim kapitalom v letu 2001.

Gral iteo in Agencija RS za gospodarsko promocijo Slovenije in tuje investicije.  
Ljubljana, 2001.

17. iBon bonitete poslovanja. 2006.
18. Industrial Parks in Slovenia – Industrijske cone v Sloveniji. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. Ljubljana, 2006.
19. Inovativno in podjetniško okolje nacionalnega pomena. Ministrstvo za Gospodarstvo. Ljubljana, januar 2007.
20. Inward investment flows – uvozni investicijski toki. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. [URL://www.investslovenia.org]
21. Major investors – Glavni vlagatelji. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. [URL://www.investslovenia.org]
22. Mantzos D. L., Capros P.: European energy and transport: Trends to 2030 – update 2005. Brussels: European Commission, Directorate General for energy and transport, 2006. 146 str.
23. Poslovna cona TRIS. [URL://http://www.rudnik-kanizarica.si/sl/cona.asp]
24. Pučko D.: Strateško upravljanje. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1999. 399 str.
25. Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 - 2013. Regionalna razvojna agencija Posavje. Krško, marec 2007.
26. Regions - Regije. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. [URL://www.investslovenia.org]
27. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023. Služba vlade RS za razvoj. Ljubljana, oktober 2006.
28. Schlamberger, Helena. Trženje države kot lokacije za tuje neposredne investicije in aplikacija na slovenske razmere. Ljubljana, januar 2003.
29. SI-STAT podatkovni portal. Statistični urad Republike Slovenije. [URL://www.stat.si]
30. Slovenske regije v številkah. Statistični urad Republike Slovenije. Ljubljana, 2006.
31. Strategija razvoja Slovenije. Vlada RS. Urad za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, junij 2005.
32. Strateške možnosti vzpostavitve Gospodarskega središča Posavje. Krško: RRA Posavje, april 2006.
33. Transport infrastructure. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. Ljubljana, 2006.
34. Transport in komunikacije. Statistični urad Republike Slovenije. [URL://www.stat.si/tema\_ekonomsko\_transport.asp]
35. Ustni vir: telefonski pogovor. Razvojni center Novo mesto d.o.o. Novo mesto, februar 2007.



36. Ustni vir: telefonski pogovor. Mariborska razvojna agencija p.o. Maribor, februar 2007.
37. Ustni vir: telefonski pogovor. Podjetniški pospeševalni center Sežana. Sežana, februar 2007.
38. Ustni vir: telefonski pogovor. Posoški razvojni center. Kobarid, februar 2007.
39. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Celje, d.o.o. Celje, februar 2007.
40. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Gorenjske. Kranj, februar 2007.
41. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Mura. Murska Sobota, februar 2007.
42. Ustni vir: telefonski pogovor. RRA Notranjsko-kraške regije d.o.o. Pivka, februar 2007.
43. Weisbrod Glen E., Reed John S, Neuwirth Roanne M. Airport area economic development model – Vzpodbujanje ekonomskega razvoja v okolici letališč. ZDA, 1993.
44. Zemljišče – makrolokacija in mikrolokacija. Gradbeni portal: podatkovnik elementov.  
[URL://www.peg-online.net/praksa teme/kz001/tema\_01\_001.htm]



## 10 SEZNAM PRILOG

**Priloga 1:** Projektna naloga

**Priloga 2:** Pomen obstoječih letališč

**Priloga 3:** Intermodalni koncept cone

**Priloga 4:** Tokovi v coni

**Priloga 5:** Razporeditev dejavnosti v coni



Šifra: 404-79/2006/2

Datum: 06.11.2006

Zap. št. JN: 9/2006

**PREDMET JAVNEGA NAROČILA: »Izdelava strokovnih podlag za umeščanje projektov Posavske gospodarske platforme (PGP) v prostor«**

**VIII. ZAHTEVE NAROČNIKA, KI JIH MORA PONUDNIK UPOŠTEVATI PRI IZDELAVI PONUDBE**

**A) Javno naročilo obsega naslednje faze:**

**1. Faza:**

- Pregled nacionalnih investicijskih prioritet in povezave izhodišč in ciljev programa »Posavska gospodarska platforma« z njimi;
- Analiza osnovnih razvojnih potencialov regije in potreb države, regije in lokalne ravni ter prostorskih možnosti za doseg sinergijskih učinkov razvoja;
- Analiza:
  - infrastrukturnih kapacitet z opredelitvami osnovnih usmeritev po posameznih vrstah infrastrukture (prometna, energetska, komunalna, ...),
  - poselitve,
  - gospodarske infrastrukture,
  - območja z omejitvami za razvoj v prostoru;
- Usmeritve za načrtovanje razvojnih programov;
- Priprava in posredovanje vmesnega poročila o izvedbi faze.

**2. Faza:**

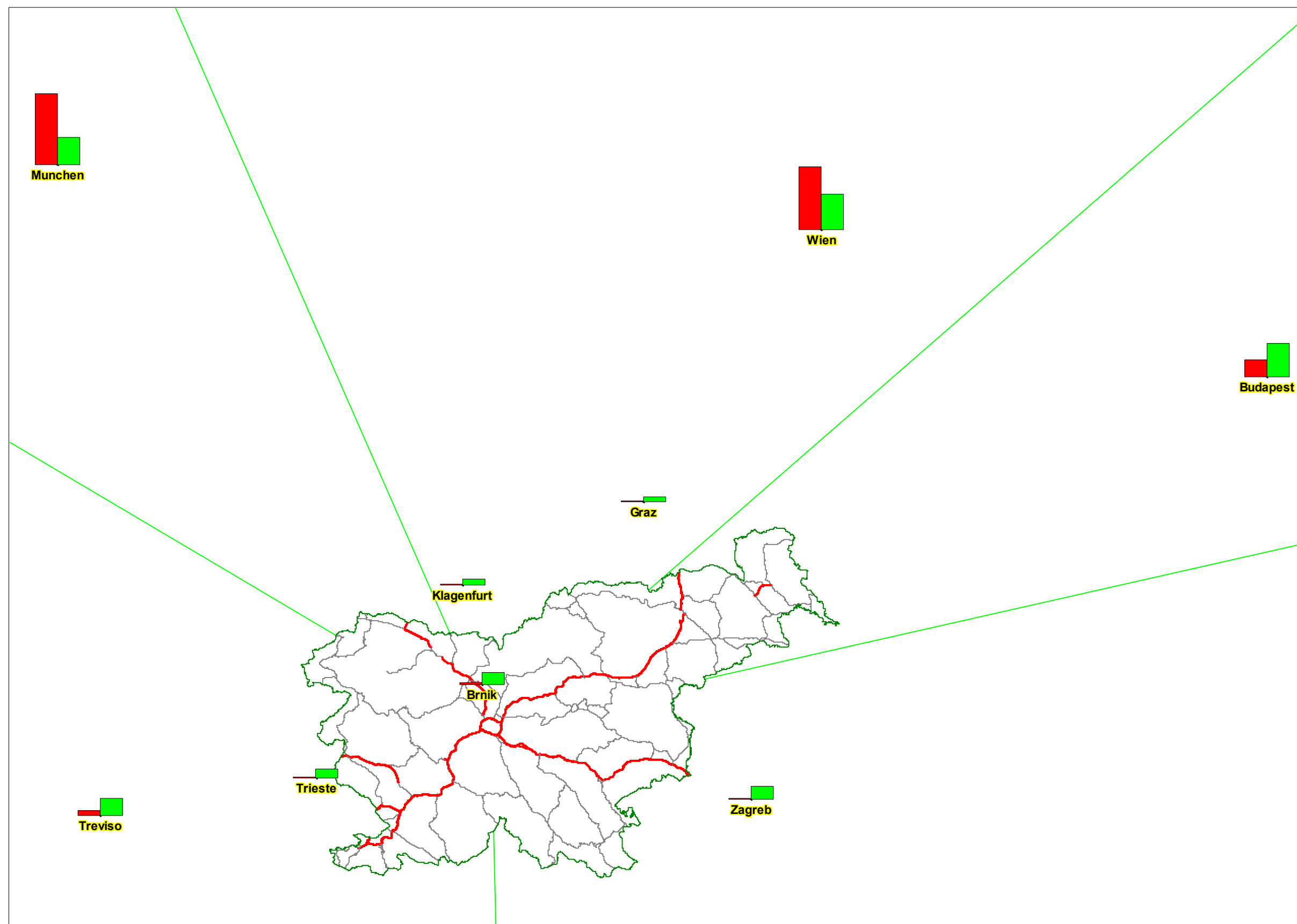
- Zasnova potrebne infrastrukture na območju predvidenih poslovnih con, logističnih centrov, letališča;
- Strokovne podlage prometne navezave na 3. razvojno os iz smeri Samobora;
- Priprava in posredovanje vmesnega poročila o izvedbi faze.

**3. Faza:**

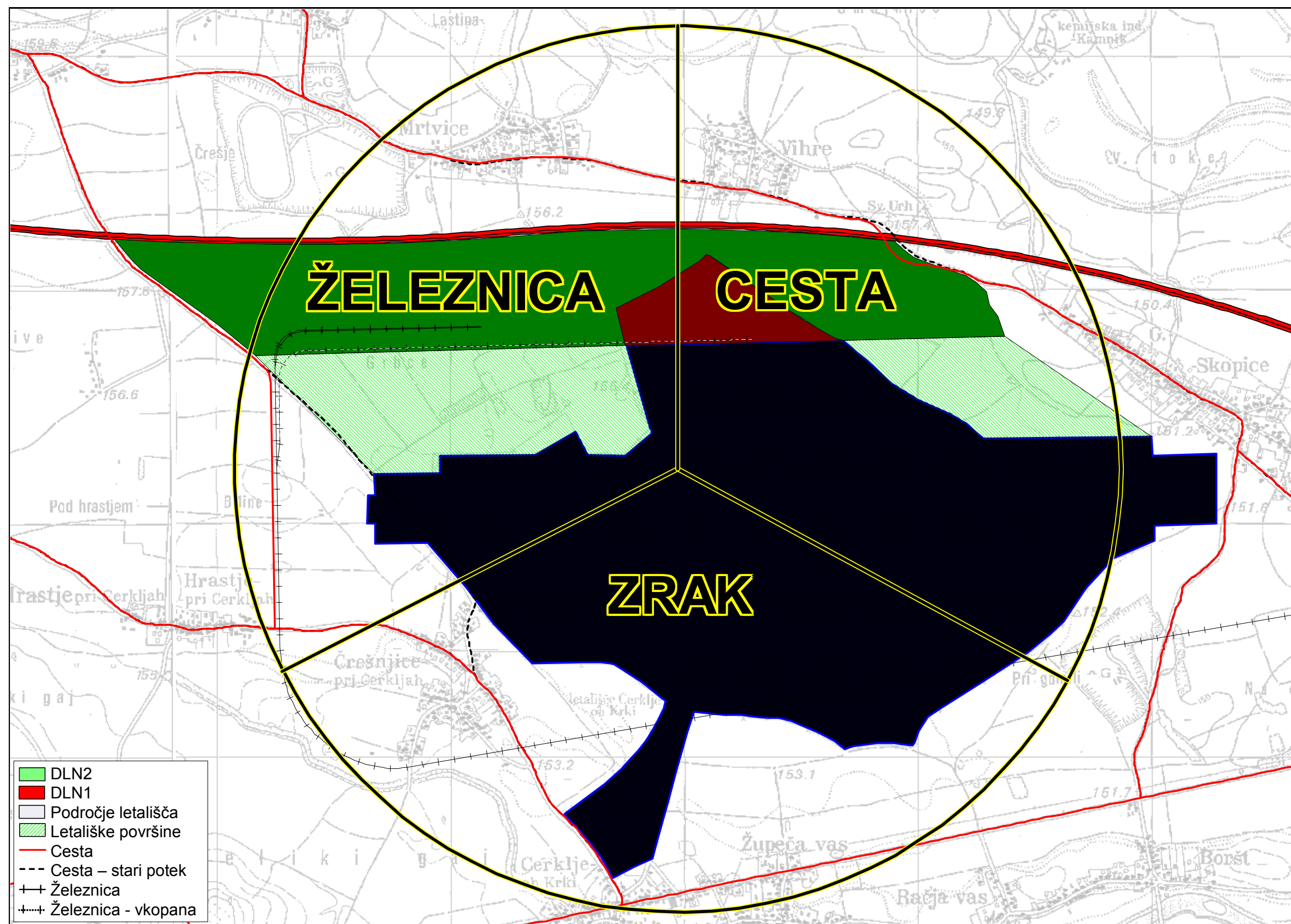
Opredelitev predvidenega modela za realizacijo celotnega programa (razvojno partnerstvo za izvedbo programa);  
Opredelitev pričakovane dinamike realizacije programa in predvidenih virov financiranja;  
Navedbo potrebnih korakov za pripravo dokumentacije;  
Priprava in posredovanje končnega poročila.

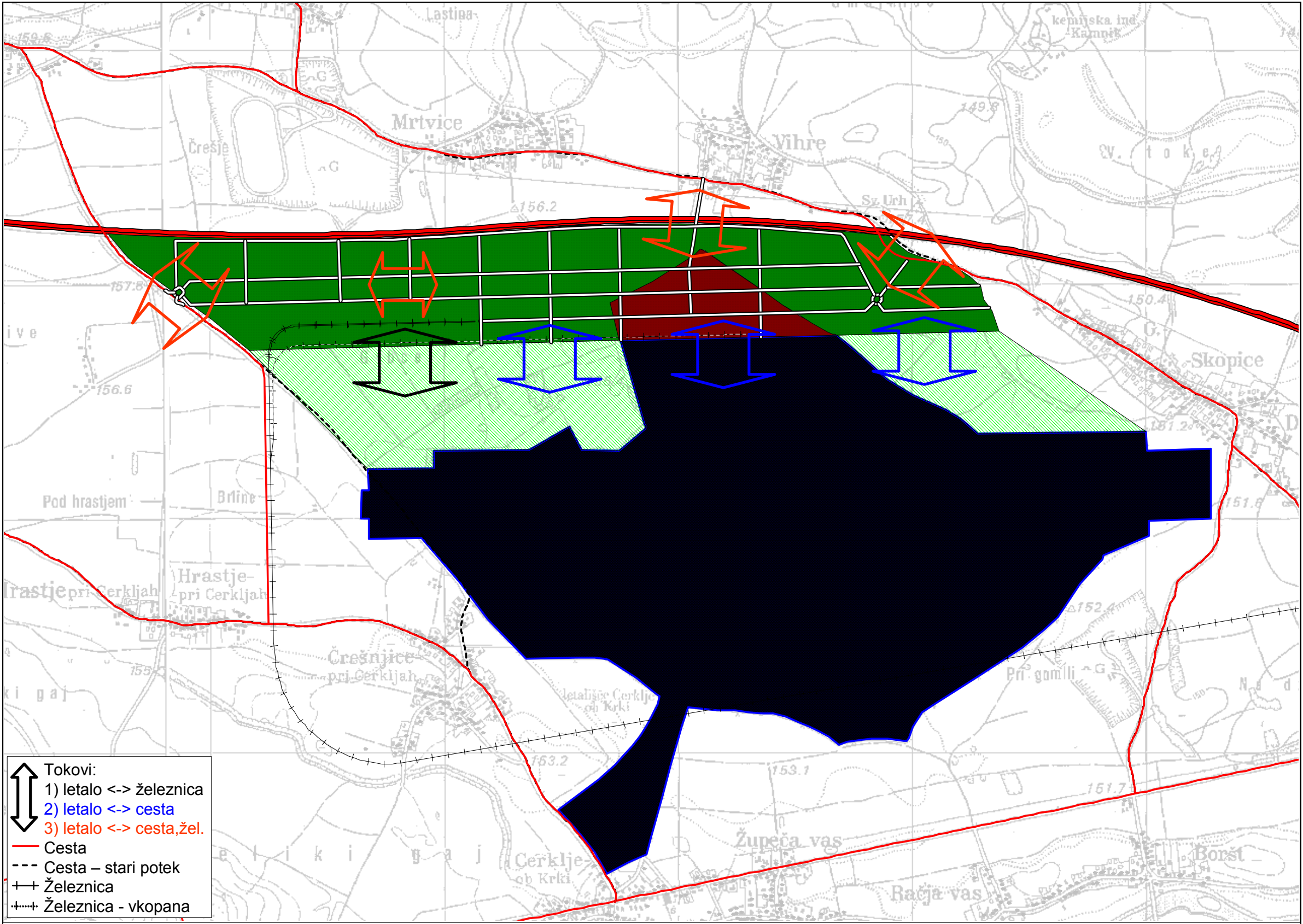
**Posamezna vmesna poročila** morajo vsebovati rezultate posamezne faze, navedbo opravljenih aktivnosti, specifikacijo stroškov ter morebitne priloge.

**Končno poročilo** mora vsebovati rezultate elaborata, navedbo vseh izvedenih aktivnosti, skupno specifikacijo stroškov, celovito poročilo o spoštovanju rokov ter morebitne priloge.











## Priloga 5: Razporeditev dejavnosti v coni

