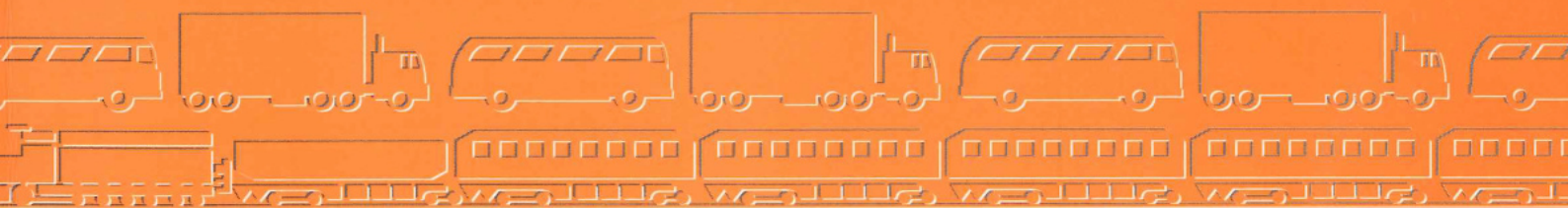


POSEBNE PUBLIKACIJE

Pregled prometnih gibanj
v Republiki Sloveniji,
1994, 1995



LJUBLJANA, 1998



STATISTIČNI URAD REPUBLIKE SLOVENIJE

POSEBNE PUBLIKACIJE

ISBN 86-81141-50-3

Pregled prometnih gibanj v Republiki Sloveniji, 1994, 1995

22 PROMET IN ZVEZE

LJUBLJANA, 1998

Publikacijo je pripravila skupina avtorjev

Osnovni podatki:

Slavica Černe
Edita Glinšek
Ivo Eržen
Tomaž Smrekar
Mojca Škrlec
Petronela Vertot

Analiza trendov v kopenskem prometu:

Jelka Šinkovec Funduk
Miško Vidmar

Tehnična sodelavca:

Matej Osterman
Klavdija Petermel

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4)"1994/1995"
311:656(497.4)

PREGLED prometnih gibanj v Republiki Sloveniji, 1994, 1995 / pripravila skupina avtorjev Slavica Černe...et. al.). - Ljubljana : Statistični urad Republike Slovenije, 1997. - (Posebne publikacije / Statistični urad Republike Slovenije. 22. Promet in zveze)

ISBN 86-81141-50-3
1. Černe, Slavica
71822080

PREDGOVOR

Pričujoči Pregled prometnih gibanj v Republiki Sloveniji vsebuje analizo stanja in gibanj na področju prometa v Sloveniji, nastal pa je na podlagi našega prispevka, namenjenega za Publikacijo o prometnih statistikah v državah srednje in vzhodne Evrope (Transport Statistical Yearbook for Central and Eastern European Countries). Publikacija je tik pred izidom - izšla bo predvidoma v decembru 1997.

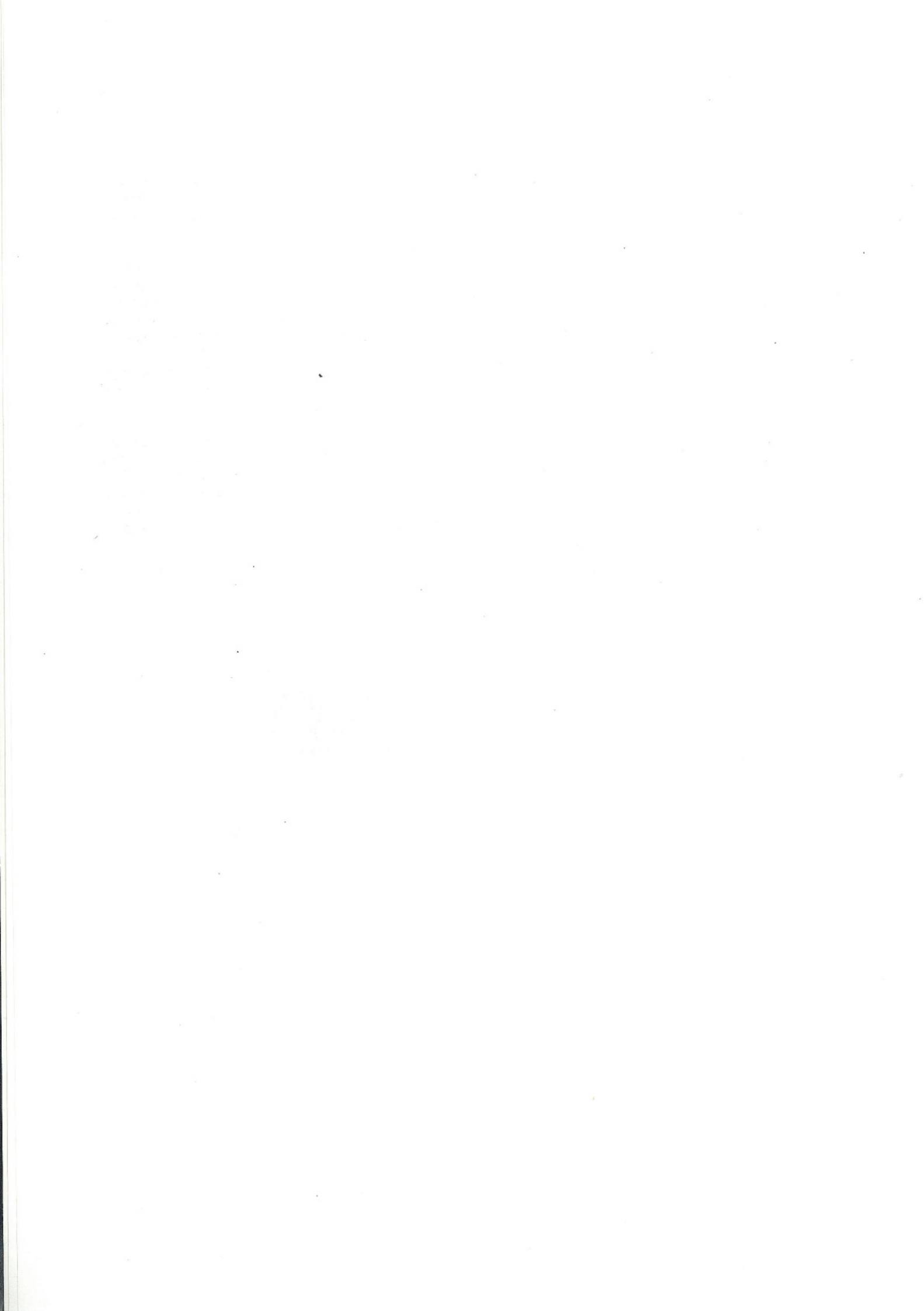
Omenjena publikacija je del pilotnega projekta z naslovom Harmonizacija prometnih statistik v državah srednje in vzhodne Evrope, ki ga podpira program PHARE. Projekt sestoji iz dveh faz, v njem pa sodeluje poleg Slovenije še deset držav. Glavna naloga v prvi fazi je izdelava skupne publikacije o stanju in spremembah na področju prometa v obdobju tranzicije v enajstih srednje- in vzhodnoevropskih državah. Druga faza, tj. izvedba pilotnega raziskovanja o cestnem prevozu blaga, pa je še v teku. Izvaja se od 30. junija 1997 in bo trajala eno leto.

Dejavnost prometa, skladiščenja in zvez zavzema v Sloveniji pomemben delež v bruto domačem proizvodu (v letu 1995 6,4 %) in medtem ko se za nekatere dejavnosti tržnih storitev v bodoče predvideva zmanjšanje stopnje rasti, pa to za omenjeno dejavnost ne velja.

Zaradi svojega geografskega položaja, tj. lege na križišču velikih mednarodnih poti med vzhodom in zahodom ter severom in jugom, je Slovenija zanimiva tudi za Evropsko unijo. Tako je bil v letu 1993 med Republiko Slovenijo in Evropsko gospodarsko skupnostjo podpisan sporazum na področju prometa. Za prilagoditev prometni politiki Evropske unije pa se od Slovenije zahteva predvsem ureditev naslednjih področij: preoblikovanje in prestrukturiranje državnih podjetij, liberalizacija prometnih storitev, načrtovanje in gradnja prometne infrastrukture v povezavi s transevropsko mrežo, standardizacija prometne varnosti, standardizacija varovanja okolja ter s temi nalogami povezano redno zbiranje podatkov in publiciranje statistik s področja prometnega sektorja.



Tomaž Banovec,
direktor



VSEBINA

1	OSNOVNI PODATKI	7
1.1	Zaposlenost	8
1.2	Bruto domači proizvod	9
1.3	Končna poraba energije	10
1.4	Razvoj prometne infrastrukture	10
1.4.1	Cestno omrežje	10
1.4.2	Železniško omrežje	11
1.5	Potniški in blagovni promet	12
1.5.1	Notranji in mednarodni potniški promet po panogah	14
1.5.2	Notranji in mednarodni blagovni promet po panogah	14
1.5.3	Pristaniški in letališki promet	15
2	ANALIZA TRENDOV V KOPENSKEM PROMETU	17
2.1	Splošni pogoji opravljanja cestnih prevozov v Sloveniji	17
2.2	Opremljenost in glavne značilnosti cestnega prometa	17
2.2.1	Cestni potniški promet	17
2.2.2	Cestni blagovni promet	17
2.3	Promet na slovenskih cestah	19
2.4	Gibanje dejavnosti cestnega prometa	20
2.4.1	Kopenski potniški promet	20
2.4.2	Cestni javni potniški promet	21
2.4.3	Kopenski blagovni promet	22
2.4.4	Cestni javni blagovni promet	24
2.4.5	Cestni blagovni promet za lastne potrebe	25
2.5	Opremljenost slovenskih železnic	26
2.5.1	Železniški potniški promet	27
2.5.2	Železniški blagovni promet	27
2.6	Promet na slovenskih železnicah	28
2.7	Gibanje dejavnosti železniškega prometa	29
2.7.1	Železniški potniški promet	29
2.7.2	Železniški blagovni promet	29

TABELE

Tabela 1:	Zaposlene osebe v prometu in zvezah, po spolu, Slovenija, 1994-1995	8
Tabela 2:	Zaposlene osebe v prometu in zvezah, po statusu in spolu, Slovenija, 1994-1995	8
Tabela 3:	Končna poraba energije, Slovenija, 1994-1995	10
Tabela 4:	Cestno omrežje, Slovenija, 1985-1995	11
Tabela 5:	Dolžina tirov, Slovenija, 1994-1995	11
Tabela 6:	Dolžina proge, Slovenija, 1994-1995	11
Tabela 7:	Potniški promet po panogah, Slovenija, 1986-1995	12
Tabela 8:	Potniški in blagovni promet po panogah, Slovenija, 1994-1995	12
Tabela 9:	Blagovni promet po panogah, Slovenija, 1986-1995	13
Tabela 10:	Notranji in mednarodni potniški promet po panogah, Slovenija, 1994-1995	14
Tabela 11:	Notranji in mednarodni blagovni promet po panogah, Slovenija, 1994-1995	14
Tabela 12:	Ladje v notranjem in mednarodnem prometu, Slovenija, 1994-1995	15
Tabela 13:	Notranji in mednarodni blagovni promet v pristaniščih, Slovenija, 1995	15
Tabela 14:	Notranji in mednarodni potniški promet na letališčih, Slovenija, 1995	16
Tabela 15:	Cestna motorna vozila in prikolice, Slovenija, 1985-1995	17
Tabela 16:	Opravljeno prometno delo (vozni kilometri) vseh motornih vozil na slovenskih cestah, 1992-1995	19
Tabela 17:	Kopenski potniški promet, Slovenija, 1992-1995	21
Tabela 18:	Cestni javni potniški promet, Slovenija, 1992-1995	22
Tabela 19:	Kopenski blagovni promet, Slovenija, 1992-1995	22
Tabela 20:	Cestni javni blagovni promet, Slovenija, 1992-1995	24
Tabela 21:	Cestni javni promet po vrstah blaga, Slovenija, 1992-1995	25
Tabela 22:	Cestni blagovni promet za lastne potrebe, Slovenija, 1992-1995	25
Tabela 23:	Železniška vlečna vozila - število, Slovenija, 1994-1995	26
Tabela 24:	Železniška vlečna vozila - moč (1000 kW), Slovenija, 1994-1995	26
Tabela 25:	Starost železniških vlečnih vozil, Slovenija, 1995	26
Tabela 26:	Železniška potniška vlečna vozila, Slovenija, 1994-1995	27
Tabela 27:	Starost železniških potniških vlečnih vozil, Slovenija, 1995	28
Tabela 28:	Železniški tovorni vagoni - število, Slovenija, 1994-1995	28
Tabela 29:	Železniški tovorni vagoni - nosilnost (1000 ton), Slovenija, 1994-1995	28
Tabela 30:	Starost železniških tovornih vagonov, Slovenija, 1995	28
Tabela 31:	Delo železniških vlečnih vozil - reducirni km, Slovenija, 1994-1995	28
Tabela 32:	Opravljeno delo v železniškem prometu - potniki/potniški km, Slovenija, 1994-1995	29
Tabela 33:	Opravljeno delo v železniškem prometu - tone/tonski km, Slovenija, 1994-1995	30

SLIKE

Slika 1:	Naravno gibanje prebivalstva, Slovenija, 1971-1995	7
Slika 2:	Dodana vrednost po dejavnostih, Slovenija, 1995	9
Slika 3:	Končna poraba energije, Slovenija, 1994-1995	10
Slika 4:	Elektrificirana, neelektrificirana proga, Slovenija, 1995	11
Slika 5:	Proga glede na število tirov, Slovenija, 1995	11
Slika 6:	Potniški promet po panogah, Slovenija, 1995	13
Slika 7:	Blagovni promet po panogah, Slovenija, 1995	13
Slika 8:	Potniški in blagovni promet, Slovenija, 1986-1995	13
Slika 9:	Notranji in mednarodni blagovni promet po panogah, Slovenija, 1995	15
Slika 10:	Cestna motorna vozila in prikolice, Slovenija, 1985-1995	18
Slika 11:	Opravljeni vozni kilometri po kategorijah cest, Slovenija, 1992-1995	19
Slika 12:	Struktura voznih kilometrov po kategorijah cest, Slovenija, 1992-1995	20
Slika 13:	Kopenski potniški promet (potniški km), Slovenija, 1970-1995	20
Slika 14:	Kopenski potniški promet, Slovenija, 1992-1995	21
Slika 15:	Blagovni promet (tonski km), Slovenija, 1970-1995	22
Slika 16:	Kopenski blagovni promet, Slovenija, 1992-1995	23
Slika 17:	Železniški in cestni blagovni promet, Slovenija, 1994-1995	23
Slika 18:	Mednarodni cestni blagovni promet, Slovenija, 1992-1995	24
Slika 19:	Struktura mednarodnega cestnega blagovnega prometa (tonski km), Slovenija, 1994-1995	25
Slika 20:	Železniška vlečna vozila - število, Slovenija, 1995	26
Slika 21:	Železniška potniška vlečna vozila glede na kategorijo, Slovenija, 1995	27
Slika 22:	Železniški tovorni vagoni po vrsti, Slovenija, 1995	28
Slika 23:	Opravljeno delo v železniškem prometu - tone/tonski km, Slovenija, 1995	30
Slika 24:	Notranji železniški blagovni promet po razdaljah - tone/tonski km, Slovenija, 1995	31

1 OSNOVNI PODATKI

Slovenija spada med manjše evropske države s površino nekaj čez 20 000 kvadratnih kilometrov in nekaj manj kot dvema milijonoma prebivalcev. Je samostojna republika in meji na Italijo, Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško. Dolžina njenih mej je 1160 km, od tega 47 km obale in 349 km rečne meje.

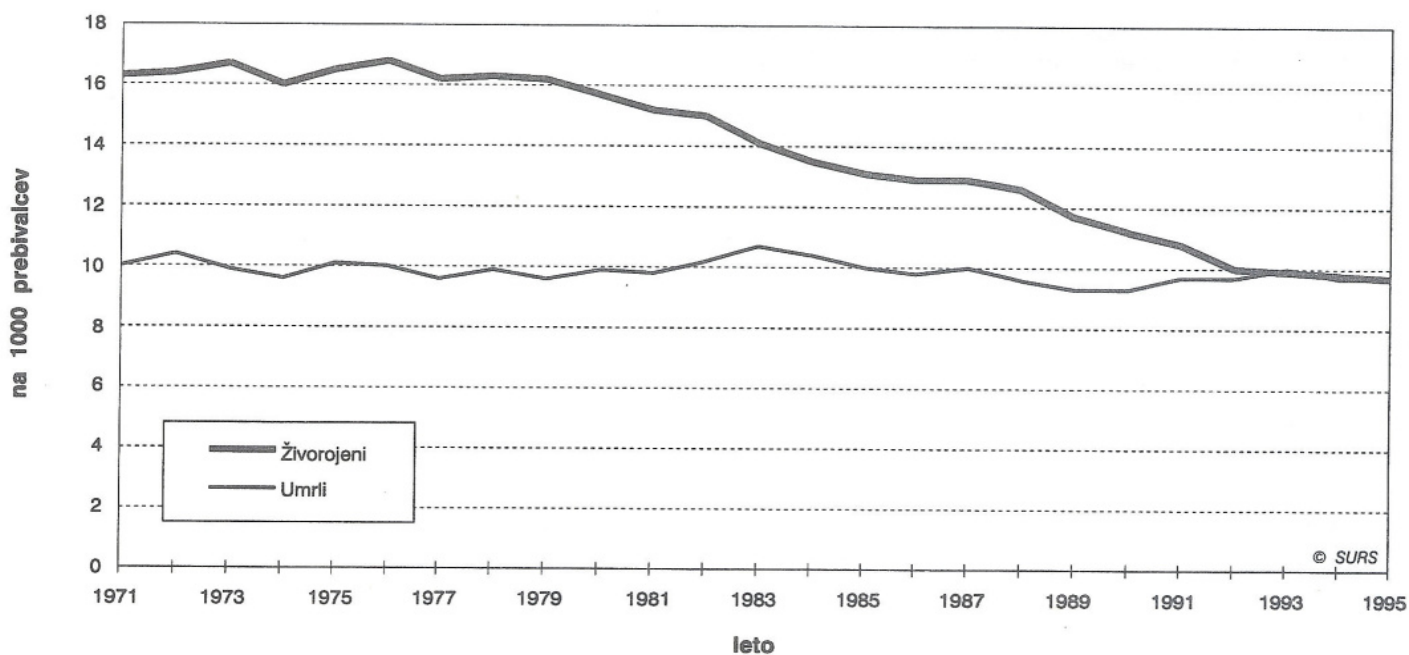
Mejni potniški in tovorni promet sta precej živahna, predvsem na cestnih mejnih prehodih. Leta 1995 je državno mejo na teh prehodih prečkalo prek 180 milijonov potnikov (91 milijonov jih je v državo vstopilo, 89 milijonov pa jih je državo zapustilo). Poleg tega je bilo čez mejo prepeljanih 22 milijonov ton blaga (od tega zavzema 18 % izvoz, 23 % uvoz in 59 % tranzit).

Prebivalstvo Slovenije se veča zelo počasi. Povprečna letna stopnja rasti je v letih med 1961 in 1971 znašala 8,2, v letih med 1971 in 1981 9,1 in v letih med 1981 in 1991 3,8. Konec leta 1995 je v Sloveniji živelo 1,990 260 prebivalcev. 512 245 ljudi ali 26 % je bilo mlajših od 20 let, 249 046 ali 12 % pa jih je bilo starejših od 65 let.

Število žensk je bilo leta 1995 (kot leto poprej) za 6 % manjše od števila moških. Povprečna starost moških je bila 35,5, povprečna starost žensk pa 40,0 let.

Pričakovano trajanje življenja ob rojstvu se povečuje. Deček, rojen leta 1994/1995, lahko pričakuje da bo dočakal 70,27 leta, deklica pa 77,76 leta. V zadnjih 25 letih se je pričakovano trajanje življenja podaljšalo za 5,23 leta pri moških in 5,41 leta pri ženskah.

Slika 1: Naravno gibanje prebivalstva, Slovenija, 1971-1995



1.1 Zaposlenost

V dejavnosti prometa in zvez je v Sloveniji zaposlenih 52 000 oseb. To je 6,1 % od skupnega števila vseh zaposlenih, ki znaša 878 000. Od 52 000 oseb, zaposlenih v prometu in zvezah, je kar 78,8 % moških in le 21,2 % žensk. Razmerje v skupnem številu zaposlenih med moškimi in ženskami v Sloveniji je 53,4 proti 46,6 v korist moških.

Tabela 1: Zaposlene osebe v prometu in zvezah, po spolu, Slovenija, 1994-1995

tisoč

	1994			1995		
	Skupaj	Moški	Ženske	Skupaj	Moški	Ženske
Zaposlene osebe - skupaj	850	454	396	878	468	410
Zaposlene osebe v prometu in zvezah	51	38	13	52	41	11

delež (%)

	1994			1995		
	Skupaj	Moški	Ženske	Skupaj	Moški	Ženske
Zaposlene osebe - skupaj	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Zaposlene osebe v prometu in zvezah	6,1	8,4	3,4	5,9	8,7	2,7

Po stopnji izobrazbe spada večina zaposlenih v prometu in zvezah, to je okoli 80 %, v tretjo raven klasifikacije ISCED (International Standard Classification of Education). Zaposleni v prometu in zvezah delajo običajno nekaj manj kot 43 ur na teden, moški pet ur več kot ženske.

Po statusu v zaposlitvi je 16 % zaposlenih v prometu in zvezah samozaposlenih, ostali pa sodijo med zaposlene. Ženske, ki delajo v prometu in zvezah, skoraj vse sodijo med zaposlene. Približno vsak peti moški je samozaposlen, ostali pa sodijo med zaposlene.

Tabela 2: Zaposlene osebe v prometu in zvezah, po statusu in spolu, Slovenija, 1994-1995

tisoč

	1994			1995		
	Skupaj	Moški	Ženske	Skupaj	Moški	Ženske
Promet in zveze	51	38	13	52	41	11
Samozaposlene osebe	(7)	(6)	,	8	(8)	,
Zaposlene osebe	45	32	13	44	33	11
Pomagajoči družinski člani	-	-	-	-	-	-
Delovno aktivno prebivalstvo	-	454	397	882	473	409
Samozaposlene osebe	104	76	28	108	78	31
Zaposlene osebe	701	362	339	733	381	351
Pomagajoči družinski člani	46	16	30	41	14	27

delež (%)

	1994			1995		
	Skupaj	Moški	Ženske	Skupaj	Moški	Ženske
Promet in zveze	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Samozaposlene osebe	(13,0)	(16,3)	,	15,8	(19,3)	,
Zaposlene osebe	87,0	83,7	96,6	84,2	80,7	96,9
Pomagajoči družinski člani	-	-	-	-	-	-
Delovno aktivno prebivalstvo	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Samozaposlene osebe	12,3	16,8	7,1	12,3	16,4	7,5
Zaposlene osebe	82,4	79,7	85,4	83,1	80,7	85,9
Pomagajoči družinski člani	5,3	3,5	7,5	4,6	2,9	6,6

Pomen znamenja:

- Ni podatka

, Zelo nenatančna ocena, vendar različna od nič

() Nenatančna ocena

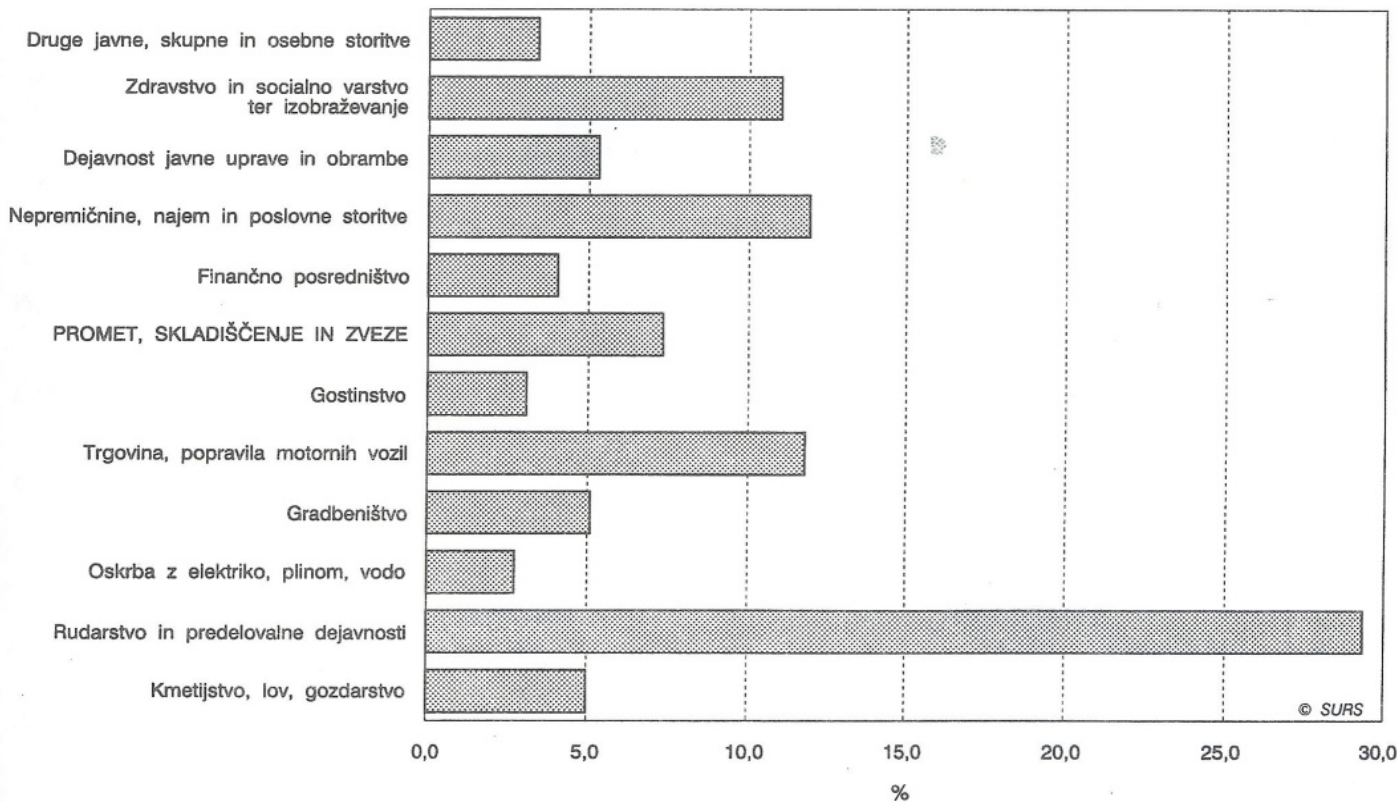
Več kot tretjina oseb, zaposlenih v prometu in zvezah, običajno dela v izmenah, kar je nekaj več kot odstotek izmenskega dela vseh zaposlenih oseb. Približno četrtina oseb, zaposlenih v prometu in zvezah, dela zvečer, kar je približno enak delež nočnega dela kot med vsemi zaposlenimi. Približno tretjina oseb, zaposlenih v prometu in zvezah, običajno dela ob sobotah in približno petina ob nedeljah, kar je v obeh primerih, več kot znaša ta delež med vsemi zaposlenimi.

1.2 Bruto domači proizvod

Osamosvojitve Slovenije leta 1991 pomeni tudi začetek njene politične in gospodarske preobrazbe, izgradnje tržnega gospodarstva in povezovanja v Evropsko gospodarsko skupnost. Prehod v tržno gospodarstvo je sprožil številne spremembe, kot npr. prehod od družbene v zasebno lastnino, premik od industrije k storitvam, od velikih podjetij k majhnim, od jugoslovanskega trga k zahtevnejšim evropskim trgov in prehod od ponudbe k povpraševanju. Gospodarske spremembe so se zgodile v dveh fazah. Negativne posledice zmanjšane gospodarske dejavnosti, zaposlovanja in življenjskega standarda so bile značilnosti prve faze, medtem ko so v drugi fazi prišli do izraza pozitivni učinki, npr. ugodne stopnje rasti bruto domačega proizvoda - leta 1994 5,3 %, leta 1995 3,9 % - in precejšnje zmanjšanje inflacije - leta 1995 je bila 8,6-odstotna.

Razvoj slovenskega gospodarstva je opazen tudi v povečanju deleža terciarnega sektorja v dodani vrednosti. Glavno vlogo med storitvami imajo promet, trgovina in poslovne storitve. V dejavnosti prometa, skladiščenja in zvez je bilo leta 1994 ustvarjenega 6,2 % bruto domačega proizvoda, leta 1995 pa 6,4 %. V letih med 1991 in 1993 je bila stopnja rasti prometa in zvez negativna, leta 1994 pa je postala pozitivna - leta 1994 je bila 6,3-odstotna in leta 1995 7,2-odstotna. Pričakovati je postopno umirjanje dejavnosti, tj. zmanjšanje stopnje rasti tržnih storitev, predvsem trgovine in poslovnih storitev, tj. področij, kjer je bil razvoj zasebnih podjetij najintenzivnejši. V določenih dejavnostih tržnih storitev so še vedno velike rezerve. Gre za gostinstvo, promet in finančne storitve.

Slika 2: Dodana vrednost po dejavnostih, Slovenija, 1995



1.3 Končna poraba energije

Poraba energije je v veliki meri odvisna od stopnje razvoja in strukture gospodarstva v posamezni državi. Glavni porabniki energije so industrija, promet in gospodinjstva.

V porabo energije v prometu je vključena vsa poraba bencina in dizelskega goriva v Sloveniji.

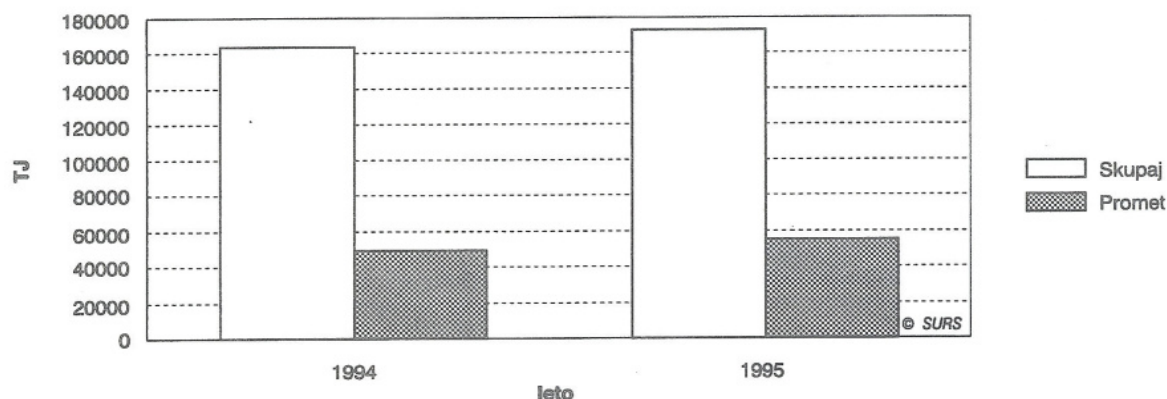
Tabela 3: Končna poraba energije, Slovenija, 1994-1995

	1994	1995
	TJ ¹⁾	TJ ¹⁾
Skupaj	163546	172868
Promet	49389	54941
Drugo	114147	117927

1) TJ = 10¹² joulov.

Vir: Ministrstvo za gospodarske dejavnosti.

Slika 3: Končna poraba energije, Slovenija 1994-1995



Poraba bencina je odvisna od mnogih dejavnikov: stopnje motorizacije, cene bencinskih izdelkov, kupne moči prebivalstva, stopnje razvitosti javnega prometa, tehnološkega razvoja avtomobilske industrije, svetovnih cen itd.

V Sloveniji je poraba bencina v prometu narasla. Glavni razlog sta povečana stopnja motorizacije in povečana mobilnost, kar je značilno za države v prehodu.

Pomembno je tudi, da so cene naftnih derivatov v Sloveniji zelo nizke in tako državljani sosednjih držav redno kupujejo motorna goriva v Sloveniji.

1.4 Razvoj prometne infrastrukture

1.4.1 Cestno omrežje

Leta 1995 se je Slovensko cestno omrežje povečalo za 14 761 km; od tega je 11 % avtocest in glavnih cest. Od leta 1985 se je dolžina avtocest povečala za 45 %, dolžina glavnih cest pa za 25 %.

Državni program za gradnjo avtocest v Republiki Sloveniji, ki je bil sprejet 15. novembra 1995, predvideva končanje Slovenskega avtocestnega sistema v smeri vzhod-zahod in sever-jug do konca leta 2004. Smer vzhod-zahod v dolžini 386 km je prednostna in naj bi bila zgrajena do leta 1999, razen dveh odsekov, ki bosta narejena kasneje.

Smer sever-jug v dolžini 113 km bo, razen dveh odsekov, zgrajena v letih med 2000 in 2004.

Tabela 4: Cestno omrežje¹⁾, Slovenija, 1985-1995

Leto	Skupaj	Kategorija cest (dolžina v km)			
		avtoceste	magistralne	regionalne	lokalne
1985	14063	150	1082	3694	9137
1990	14496	172	1357	3395	9572
1991	14679	181	1357	3391	9750
1992	14727	187	1356	3393	9791
1993	14735	200	1356	3393	9786
1994	14739	206 ²⁾	1356	3396	9781
1995	14761	218 ²⁾	1357	3395	9791

1) Podatki Direkcije Republike Slovenije za ceste.

2) Brez priključkov.

1.4.2 Železniško omrežje

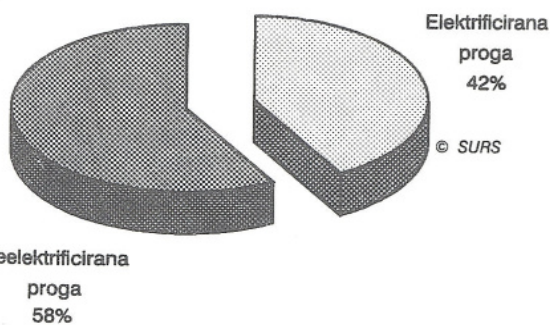
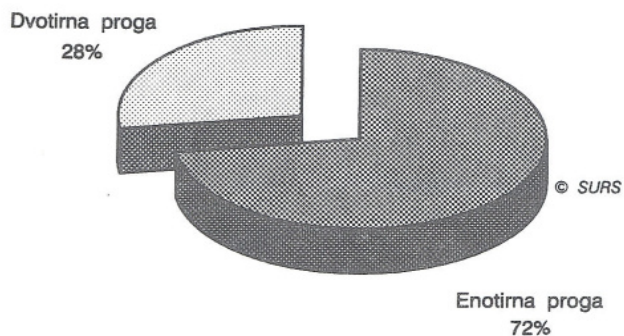
Obstoječe železniške proge, ki so bile pretežno zgrajene še v prejšnjem stoletju, imajo krivine s polmerom 300 m, pogosta nivojska križanja in nagibe do 27 ‰, niti glede svojih parametrov niti glede zmogljivosti ne ustrezajo več sodobnim prevoznim potrebam. Vzdrževanje infrastrukture je realizirano s pomočjo proračunskih sredstev, ki pokrijejo 76 % potreb, medtem ko je preostala četrtina pridobljena iz prihodkov, ki jih je ustvarila dejavnost.

Tabela 5: Dolžina tirov, Slovenija, 1994-1995

Leto	Neelektrificirani		Elektrificirani		Skupaj
	skupaj	vkjučeni prevozni tiri	skupaj	vključeni prevozni tiri	
v kilometrih					
1994	1102	703	1094	831	2196
1995	1103	703	1094	831	2197

Tabela 6: Dolžina proge, Slovenija, 1994-1995

Leto	Neelektrificirana		Elektrificirana		Skupaj
	skupaj	od tega enotirna	skupaj	od tega dvotirna	
v kilometrih					
1994	702	702	499	331	1201
1995	702	702	499	331	1201

Slika 4: Elektrificirana, neelektrificirana proga, Slovenija, 1995**Slika 5: Proga glede na število tirov, Slovenija, 1995**

1.5 Potniški in blagovni promet

V zadnjih desetih letih sta tako potniški kot tudi blagovni promet v Sloveniji v glavnem upadala. Večji padec smo zabeležili v letu 1992, in sicer zaradi spremenjenih političnih okoliščin, ki jih je povzročila osamosvojitve v letu 1991. V letu 1992 pa smo spremenili metodologijo zbiranja podatkov o cestnem prevozu za lastne potrebe, zaradi česar kažejo podatki o prevozu potnikov in blaga od tega leta dalje precej nižje rezultate kot v preteklih letih. To se predvsem pozna pri skupnem prevozu blaga, v okviru katerega zavzema prevoz za lastne potrebe pomembno mesto. Do leta 1991 smo podatke o prevozu za lastne potrebe zbirali od podjetij, ki so bila izbrana v vzorec, narejen za področje Jugoslavije, rezultati pa so bili razširjeni na celotno Slovenijo, od leta 1992 pa v raziskovanju sodelujejo samo določena podjetja. Tako so v raziskovanje vključena samo podjetja, ki imajo več kot eno vozilo (avtobus, tovorno vozilo ali kombinacijo obeh). Upoštevani so le avtobusi z 10 sedeži ali več ter tovorna vozila z nosilnostjo 1 tone ali več.

Tabela 7: Potniški promet po panogah, Slovenija, 1986-1995

Leto	Skupaj	Cestni (javni) ¹⁾	Mestni	Cestni (za lastne potrebe)	tisoč		
					Železniški	Zračni	Pomorski
1986	534063	294518	205196	3815	29083	1451	0
1987	527970	299166	191655	8411	27004	1734	0
1988	505048	292518	177642	7880	25536	1472	0
1989	491486	286176	171868	7992	24245	1205	0
1990	479587	280801	167665	8562	21096	1463	0
1991	415784	205001	188465	6334	15287	697	0
1992	327268	146107	168542	1327 ²⁾³⁾	12286	333	0
1993	303081	130586	159428	1172 ²⁾³⁾	12636	431	0
1994	294417	125344	155463	1000 ²⁾³⁾	13105	505	0
1995	290853	121573	155425	995 ²⁾³⁾	13307	548	0

1) Brez zasebnega prevoza potnikov s taksiji, avtobusi in osebnimi avtomobili.

2) Zajeti poslovni subjekti, ki imajo več kot eno vozilo (avtobus, tovorno vozilo ali kombinacijo obeh).

3) Brez prevozov za lastne potrebe, ki jih opravljajo javni cestni prevozniki.

Tabela 8: Potniški in blagovni promet po panogah, Slovenija, 1994-1995

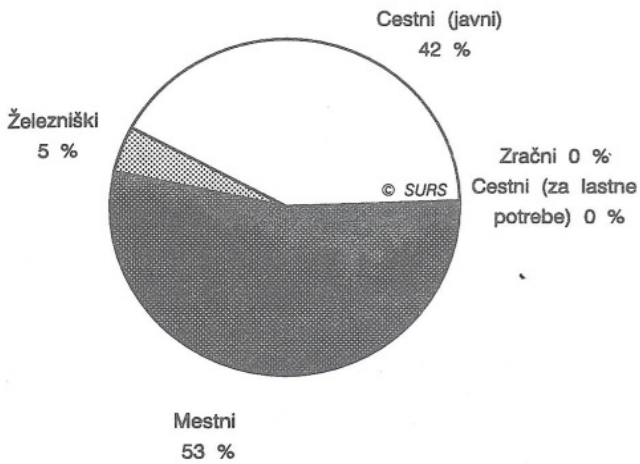
	Potniški promet				Blagovni promet			
	1994		1995		1994		1995	
	Prepeljani potniki 1000	%	Prepeljani potniki 1000	%	Prepeljano blago 1000 t	%	Prepeljano blago 1000 t	%
Skupaj	295417	100,00	291848	100,00	41642	100,00	49121	100,00
Mestni	155463	52,62	155425	53,26	-	-	-	-
Železniški	13105	4,44	13307	4,56	13020	31,27	14893	30,32
Cestni (javni) ¹⁾	125344	42,43	121573	41,66	5442	13,07	4436	9,03
Cestni (za lastne potrebe) ²⁾³⁾	1000	0,34	995	0,34	19993	48,01	26666	54,29
Pomorski	-	-	-	-	3183	7,64	3122	6,36
Zračni	505	0,17	548	0,19	4	0,01	4	0,01

1) Brez zasebnega prevoza potnikov s taksiji, avtobusi in osebnimi avtomobili ter prevoza blaga, ki ga opravljajo samostojni avtoprevozniki.

2) Zajeti so poslovni subjekti, ki imajo več kot eno vozilo (avtobus, tovorno vozilo ali kombinacijo obeh).

3) Brez prevozov (potnikov in blaga) za lastne potrebe, ki jih opravljajo javni cestni prevozniki.

Slika 6: Potniški promet po panogah, Slovenija, 1995



Slika 7: Blagovni promet po panogah, Slovenija, 1995

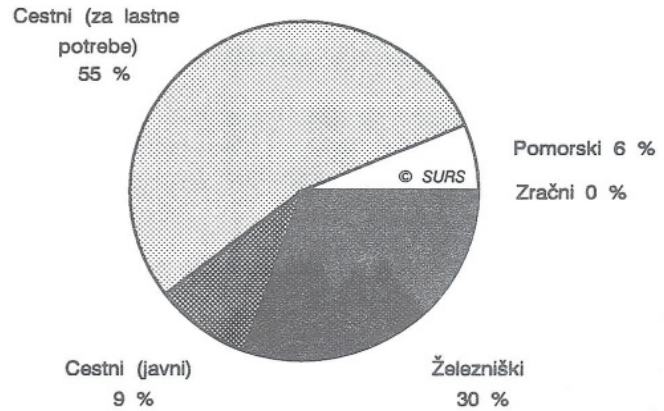


Tabela 9: Blagovni promet po panogah, Slovenija, 1986-1995

1000 t

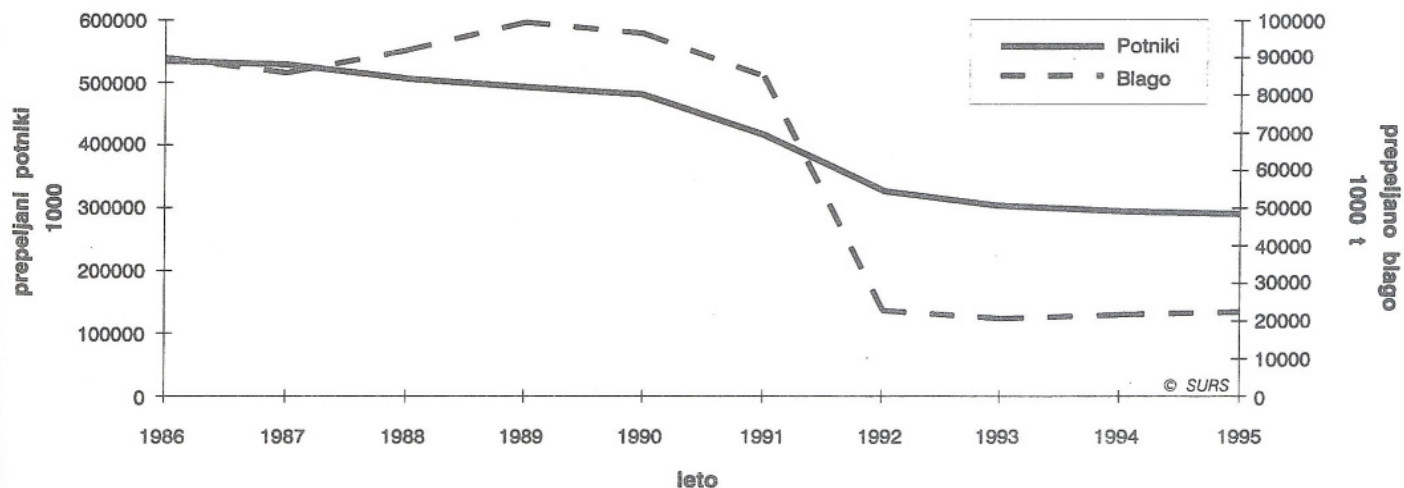
Leto	Skupaj	Cestni (javni)	Cestni (za lastne potrebe) ¹⁾	Železniški	Pomorski	Zračni
1986	89940	44242	18599	23468	3628	3
1987	85871	44340	16264	21942	3323	2
1988	91815	51261	15188	22067	3297	2
1989	99267	59852	13440	22832	3142	1
1990	96259	59318	11268	22445	3226	2
1991	84917	56275	8379	17233	3028	2
1992	22821	21753 ²⁾³⁾	6411	13045	3363	2
1993	20624	25795 ²⁾³⁾	5664	11900	3056	4
1994	21649	19993 ²⁾³⁾	5442	13020	3183	4
1995	22455	26666 ²⁾³⁾	4436	14893	3122	4

1) Brez blagovnega prevoza samostojnih avtoprevoznikov.

2) Zajeti so poslovni subjekti, ki imajo več kot eno vozilo (avtobus, tovorno vozilo ali kombinacijo obeh).

3) Brez prevozov za lastne potrebe, ki jih opravljajo javni cestni prevozniki.

Slika 8: Potniški in blagovni promet, Slovenija, 1986-1995



Če opazujemo prevoze potnikov in blaga po panogah ugotovljamo, da je bila v letu 1995 več kot polovica vseh potnikov prepeljana v mestnem prometu, 42 % pa v javnem cestnem prometu, medtem ko je bilo največ blaga prepeljanega v cestnem prometu za lastne potrebe (54 %) ter v železniškem prometu (30 %).

1.5.1 Notranji in mednarodni potniški promet po panogah

V tabelo, kjer je prikazan potniški promet v notranjem in mednarodnem prometu po panogah, ni vključen cestni promet za lastne potrebe, kajti pri tem raziskovanju ne zbiramo podatkov posebej za notranji in posebej za mednarodni promet, zato teh podatkov nimamo na voljo.

V potniškem prometu v Sloveniji zavzema glavni delež notranji potniški promet; v letu 1995 (brez cestnega prometa za lastne potrebe) je obsegal 98 %.

Tabela 10: Notranji in mednarodni potniški promet po panogah, Slovenija, 1994-1995

	1994				1995			
	Notranji promet		Mednarodni promet		Notranji promet		Mednarodni promet	
	Prepeljani potniki 1000	%	Prepeljani potniki 1000	%	Prepeljani potniki 1000	%	Prepeljani potniki 1000	%
Skupaj	135363	100,00	3591	100,00	132125	100,00	3303	100,00
Železniški	12113	8,95	992	27,62	12422	9,40	885	26,79
Cestni (javni) ¹⁾	123248	91,05	2096	58,37	119700	90,60	1873	56,71
Pomorski	-	-	-	-	-	-	-	-
Zračni	2	0,00	503	14,01	3	0,00	545	16,50

1) Brez zasebnega prevoza potnikov s taksiji, z avtobusi in osebnimi avtomobili.

1.5.2 Notranji in mednarodni blagovni promet po panogah

Iz enakih razlogov kot pri potniškem prometu tudi pri blagovnem ni vključen cestni promet za lastne potrebe. Za razliko od potniškega se večina blagovnega prevoza (brez prometa za lastne potrebe) ustvari v mednarodnem prometu (v letu 1995 kar 80 %).

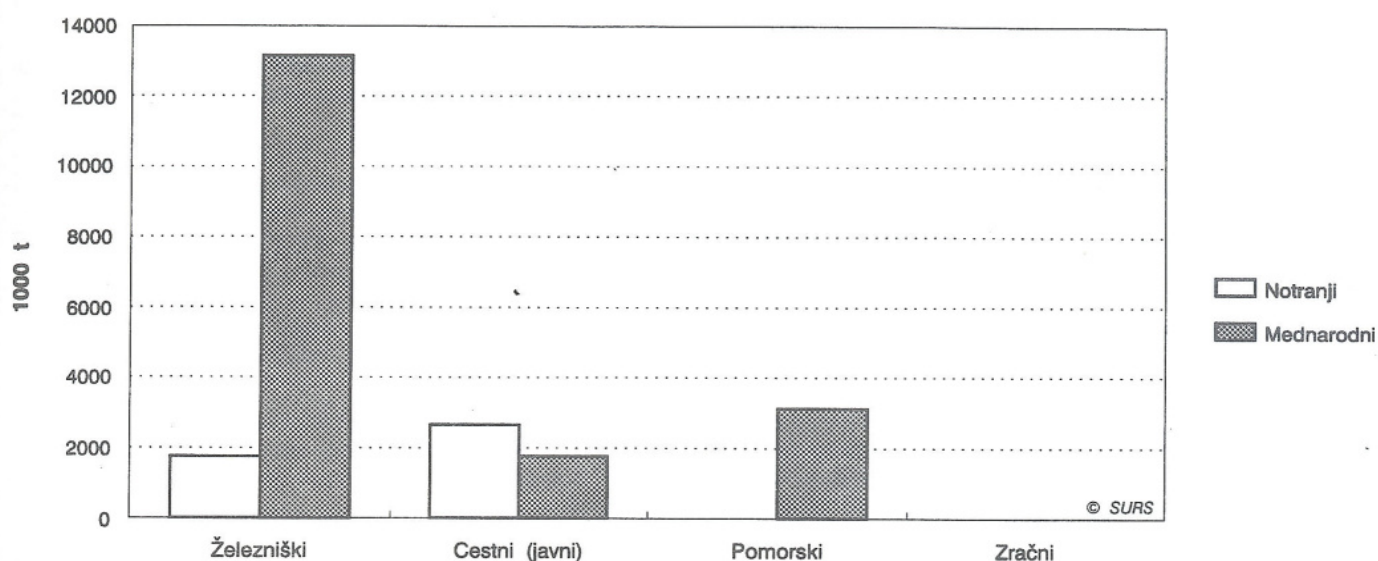
Največ blaga v mednarodnem prometu se prepelje po železnici, in sicer 73 % (od tega 16 % kovinskih izdelkov, 13 % lesa in plute, 11 % rud in odpadkov neželeznih kovin itn.), sledita pomorski promet (17 %) ter javni cestni promet (10 %).

Tabela 11: Notranji in mednarodni blagovni prevoz po panogah, Slovenija, 1994-1995

	1994				1995			
	Notranji promet		Mednarodni promet		Notranji promet		Mednarodni promet	
	Prepeljano blago 1000 t	%	Prepeljano blago 1000 t	%	Prepeljano blago 1000 t	%	Prepeljano blago 1000 t	%
Skupaj	5273	3,90	16376	456,03	4419	3,34	18036	546,05
Železniški	1866	1,38	11154	310,61	1752	1,33	13141	397,85
Cestni (javni) ¹⁾	3407	2,52	2035	56,67	2667	2,02	1769	53,56
Pomorski	-	-	3183	88,64	-	-	3122	94,52
Zračni	0	0,00	4	0,11	0	0,00	4	0,12

1) Brez blagovnega prevoza samostojnih avtoprevoznikov.

Slika 9: Notranji in mednarodni blagovni promet po panogah, Slovenija, 1995



1.5.3 Pristaniški in letališki promet

Poleg prevoza potnikov in blaga je pomemben tudi promet le-teh na določenih mestih, kot so pristanišča in letališča.

V Sloveniji je od treh pristanišč največje in najpomembnejše pristanišče Koper, najmlajše na severnem Jadranu, ki se razvija v pomembno mednarodno pristanišče.

V pristanišče Koper je v letu 1995 priplulo oz. od tam izplulo 2915 ladij, ki so v glavnem prevažale blago, in sicer v mednarodnem prometu. Od 6,8 milijona ton prepeljanega blaga je bilo 66 % tranzita, 32 % uvoza in 2 % uvoza.

Med prepeljanim blagom je bilo največ (in sicer 20 %) železove rude, odpadkov in ostankov železa, sledijo žita (16 %), goriva ter drugi naftni derivati (15 %), trdna mineralna goriva (7 %), barvne rude in odpadki (5 %), surovi in predelani materiali (5 %) ter ostalo blago (32 %).

Tabela 12: Ladje v notranjem in mednarodnem prometu, Slovenija, 1994-1995

	1994	1995	
		Vsa pristanišča	Pristanišče Koper
Skupaj	2705	3118	2915
Notranji promet	114	97	27
Mednarodni promet	2591	3021	2888

Tabela 13: Notranji in mednarodni blagovni promet v pristaniščih, Slovenija, 1995

	Vsa pristanišča	Pristanišče Koper	%
Skupaj	6811243	6780756	100,00
Notranji	0	0	0,00
Mednarodni	6811243	6780756	100,00
Izvoz	136714	136714	2,01
Uvoz	2204215	2176423	32,10
Tranzit	4470314	4467619	65,89

1) Prispelo in odpremljeno blago.

V podjetju Luka Koper, ki se ukvarja s prekladanjem blaga, je bilo v letu 1995 premanipuliranih 11 milijonov ton blaga, kar znaša 79 % vsega premanipuliranega blaga (21 % pa na ostalih prekladalnih mestih v Sloveniji).

V Sloveniji so tudi tri letališča. Najpomembnejše za Republiko Slovenijo je letališče Ljubljana-Brnik, oddaljeno 26 km od glavnega mesta in locirano skoraj na sredini države. V letu 1995 je na tem letališču pristalo 9466 letal. Preko tega letališča je potovalo (pripotovalo oz. odpotovalo) 638 tisoč potnikov, in to v mednarodnem prometu.

Tabela 14: Notranji in mednarodni potniški promet na letališčih¹⁾, Slovenija, 1995

	Vsa letališča	Letališče Brnik	%
Skupaj	649163	638268	100,00
Notranji promet	435	313	0,05
Mednarodni promet	648728	637955	99,95

1) Prispeli in odpotovali potniki.

2 ANALIZA TRENDOV V KOPENSKEM PROMETU

2.1 Splošni pogoji opravljanja cestnih prevozov v Sloveniji

Precej počasen razvoj cestnega prometa in predvsem tradicionalen zaostanek v razvoju cestne infrastrukture glede na potrebe gospodarstva kot tudi vključitev v evropski prometni prostor se kažejo tudi v prevelikem deležu transportnih stroškov v vrednosti proizvodnje dobrin in storitev, saj znašajo okoli 15 %, kar je dvakrat več kot v zahodnoevropskih državah. Na splošno je značilnost slovenskega cestnega prometa nizka stopnja rentabilnosti. Razlogi so v glavnem trenutna konkurenca na trgu, zmanjšanje povpraševanja, nizke cene, prazne vožnje in veliki variabilni in fiksni stroški. Majhnost Slovenije ne omogoča smotrne uvedbe kombiniranega transporta (npr. "cesta-železnica-cesta") v notranjem prometu, kar pa seveda ne velja za mednarodni promet, predvsem tranzit.

Po letu 1989 in predvsem po letu 1993 (sprejem novega Zakona o podjetjih in Zakona o gospodarskih družbah) so mnogi samostojni avtoprevozniki ustanovili mala podjetja ali družbe z omejeno odgovornostjo ali pa so spremenili registracijo v samostojnega podjetnika posameznika. Še večje število malih podjetij je nastalo z reorganizacijo velikih družbenih podjetij. To omogoča tudi konkurenco "za vsako ceno", dumpinške cene in popačenje trga prevoznih storitev.

Obstajata dve vrsti potniškega in tovornega prevoza: javni in za lastne potrebe. Javni prevoz opravljajo podjetja, ki so registrirana za to dejavnost in imajo status pravnih oseb, kot tudi samostojni avtoprevozniki kot fizične osebe. Tudi prevoz za lastne potrebe opravljata obe omenjeni entiteti, vendar so med obema vrstama prevozov velike razlike v voznem parku, količini in izvedbi, ki jih podrobno opisujemo nekoliko kasneje.

Zavoljo velikih sprememb v družbenoekonomskih odnosih je stari sistem organizacije cestnega prometa, ki so ga urejali trije zakoni, postal ovira za razvoj. Konec leta 1994 je Slovenija dobila novo zakonodajo o cestnem prometu (Zakon o transportu v cestnem prometu).

2.2 Opremljenost in glavne značilnosti cestnega prometa

2.2.1 Cestni potniški promet

Upoštevač veliko razpršenost naselij v Sloveniji, ki sili 30 % prebivalcev v dnevno selitev, in visoko stopnjo motoriziranosti (leta 1995 352 osebnih vozil na 1000 prebivalcev), je ocena, da 80 % vsega potniškega prometa opravijo osebna vozila, precej realna. Večino prevozov z avtobusi (javnih in za lastne potrebe) opravijo družbe, saj je le 14 % teh prometnih sredstev v rokah samostojnih podjetnikov posameznikov.

Za obdobje 1985-1995 je značilna hitra rast števila registriranih vozil na eni strani (+39 %) in zmanjšanje števila registriranih avtobusov na drugi strani (-27 %). Precej se je spremenila tudi struktura osebnih vozil. V zadnjih letih se povečuje nakup vozil, narejenih v zahodni Evropi, na Japonskem in v Južni Koreji. Povečala se je tudi povprečna prostornina avtomobilskih motorjev, ki se skupaj z nizkimi cenami goriv kaže v povečani povprečni porabi motornih goriv.

Tabela 15: Cestna motorna vozila in prikolice, Slovenija, 1985-1995

Leto	Osebni avtomobili ¹⁾	Tovorni avtomobili ²⁾	Avtobusi	Kombinirana vozila	Specialna vozila	Prikolice
1985	501538	33883	3369	0	13494	16725
1990	578268	30767	3077	8836	8677	23277
1991	594289	30772	2855	8595	8592	23982
1992	606820	31281	2676	8911	8391	24842
1993	632563	32167	2527	9130	8456	25916
1994	657287	34121	2486	9964	8751	17163
1995	698211	37739	2467	11403	9262	19811

1) Do leta 1986 so upoštevana tudi kombinirana vozila.

2) Vključno z vlačilci.

2.2.2 Cestni blagovni promet

V Sloveniji je okoli 7700 samostojnih avtoprevoznikov, ki imajo v svojem voznem parku skupaj 18 400 motornih vozil (kombinirana vozila niso všteta), kar je štirikrat več, kot jih imajo podjetja (750), ki se ukvarjajo z javnim cestnim prevozom. Če upoštevamo še število prikolic, kjer je razmerje 1 : 2 v korist fizičnih oseb, je položaj še

bolj neizenačen. Čeprav imajo omenjene družbe le 7 % vseh tovornih vozil v Sloveniji, saj se 25 300 vozil uporablja za tovorni prevoz za lastne potrebe (od tega 3250 vozil uporabljajo fizične osebe), se to razlikuje od drugih dveh voznih parkov za tovorni promet po zmogljivosti, namenu in pomenu.

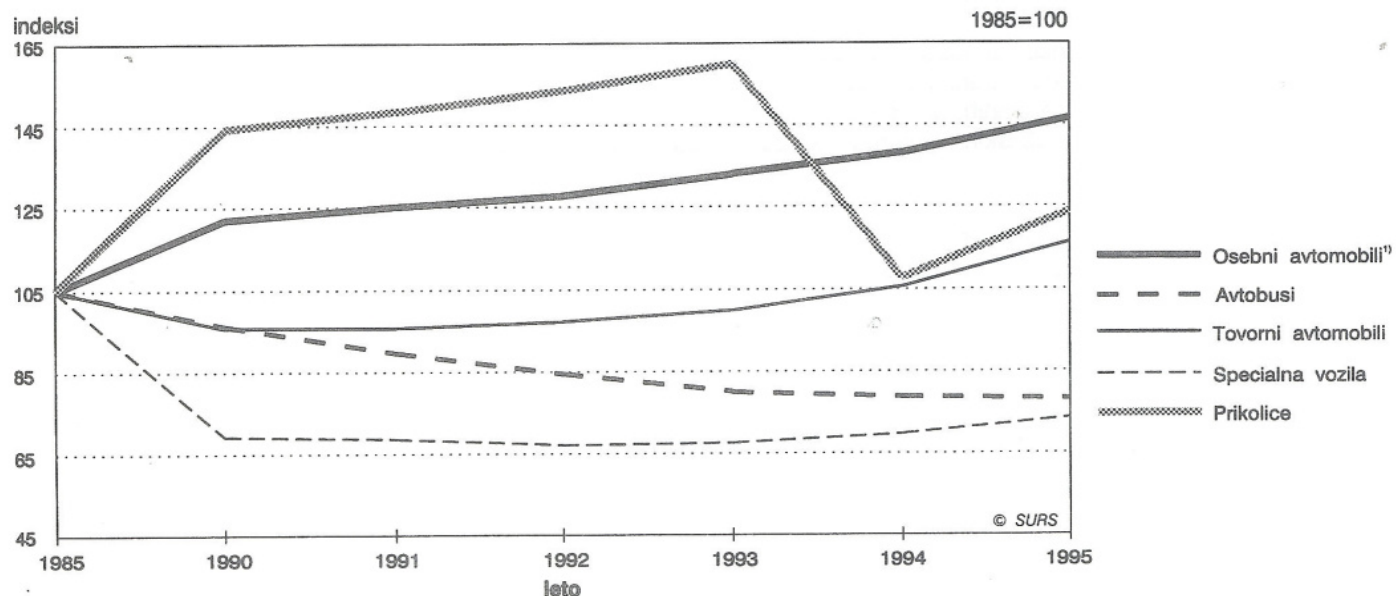
Vozila, katerih lastnik so cestna prevozna podjetja, običajno niso starejša od štirih let in so v primerjavi z drugima dvema sektorjema tehnično v zelo dobrem stanju, saj svoje delo opravljajo predvsem na tujih trgih (85 % vsega prometa). Z vse večjo preusmeritvijo prometa na tuje trge se je povprečna prevozna pot v obdobju 1992-1995 povečala za 12 % in dosegla 392 km. Na žalost pa se je v istem obdobju zaradi zmanjšanja proizvodnje blaga in storitev, izgube trgov v drugih državah na ozemlju nekdanje Jugoslavije in plačilne nezmožnosti zmanjšalo tudi število vozil. Vendar pa lahko s hkratno posodobitvijo to predstavlja tudi pozitiven trend.

Vozni park samostojnih avtoprevoznikov in drugih fizičnih oseb (53 % vseh cestnih tovornih vozil) vsebuje v glavnem tovorna vozila z nosilnostjo do 7 ton. Več kot polovica vseh tovornih vozil ima nosilnost do 1,5 tone (13 % celotne nosilnosti) in se večinoma uporablja za tovorni prevoz za lastne potrebe fizičnih oseb, katerih dejavnost ni javni cestni blagovni promet (trgovci, peki, mesarji itd.).

Ker je povprečna nosilnost v zasebnem sektorju (fizične osebe) 4 tone in je povprečna pot le okoli 20 do 30 km, znaša njen ocenjeni delež (izražen v tonskih kilometrih) v skupnem cestnem blagovnem prometu le okoli 15-20 %. Izkoriščenost vozil je precej različna glede na nosilnost; vozila z majhno in srednjo nosilnostjo so razmeroma dobro izkoriščena, kar pa (zaradi pomanjkanja tovora in velike konkurence) ne velja za vozila z veliko nosilnostjo. Tehnično stanje in vzdrževanje vozil je v glavnem precej pomanjkljivo, povprečna starost vozil pa je preko 11 let. Podobna situacija je pri tovornem prometu za lastne potrebe industrijskih, trgovskih in drugih podjetij. Ker se te kapacitete ne pojavljajo na prostem trgu, je njihova ekonomska upravičenost precej dvomljiva, saj gre za slabo izkoriščenost, povprečna pot pa znaša le 23 km. Pri obeh vrstah prevoznikov je poseben problem zelo pomanjkljiva dokumentacija o izdatkih, izračunu cene, izkoriščenosti zmogljivosti itd.

Skupno število in sestava registriranih cestnih tovornih vozil se je v opazovanem obdobju 1985-1995 precej spremenila. Velike gospodarske spremembe in liberalizacija trga blagovnega prevoza se kažejo v rasti števila tovornih avtomobilov (vključno z vlačilci) in prikolic (za 11 % in 18 %) ter v upadu števila specialnih tovornih vozil (za 31 %).

Slika 10: Cestna motorna vozila in prikolice, Slovenija, 1985-1995



1) Upoštevana so tudi kombinirana vozila.

Spremljanje prometa samostojnih cestnih prevoznikov do sedaj ni bilo možno zaradi slabega vodenja ali sploh nevedenja ustreznih evidenc. Poznamo samo podatke o zmogljivostih, ki jih pridobimo ob letnem preverjanju tehnične ustreznosti in registraciji vozil. Novi zakon o prevozih v cestnem prometu izenačuje prevoznike tudi glede obveznosti, da so namreč dolžni voditi nekatere osnovne evidence, ki naj bi omogočile nastanek enotne baze podatkov za statistični zajem na podlagi vzorca.

2.3 Promet na slovenskih cestah

Podatke o prometni obremenitvi na slovenskih cestah zbira Direkcija Republike Slovenije za ceste na tri načine:

- z ročnim štetjem
- z avtomatskim štetjem
- na podlagi obdelave cestninskih listkov na avtocestah.

Ti podatki služijo tako za letno analizo prometnih trendov kot tudi za načrtovanje izgradnje cestne infrastrukture. Uporabljajo se tudi za izračunavanje povprečnega števila kilometrov na vozilo prikazanega po vrsti cest (tabela 17), kot tudi po vrsti motornih vozil (domača ali tuja).

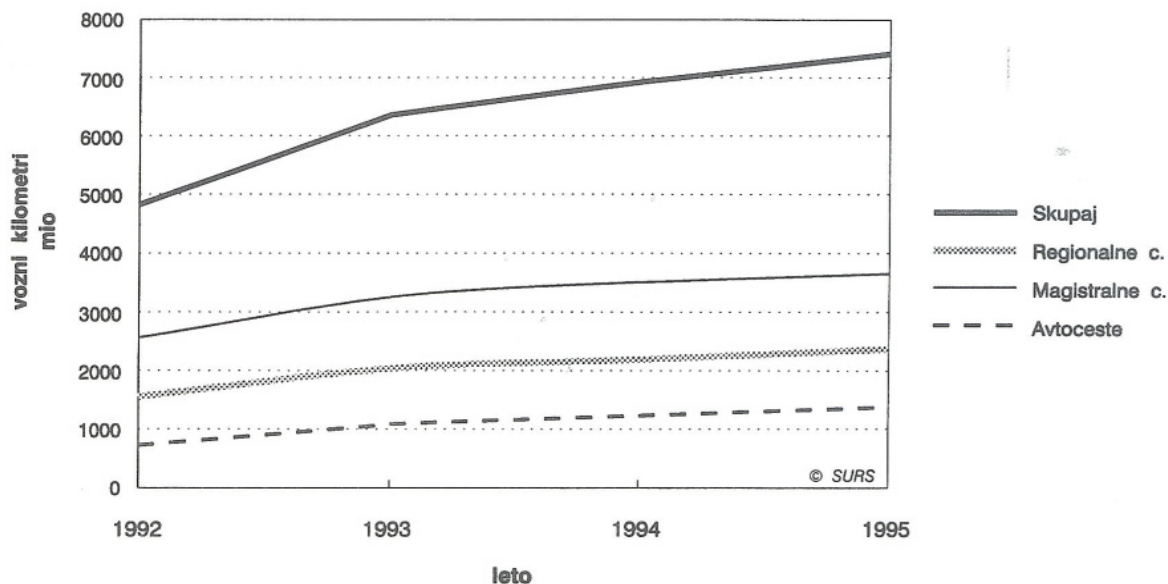
Tabela 16: Opravljeno prometno delo (vozni kilometri) vseh motornih vozil na slovenskih cestah, 1992-1995

Kategorija ceste	Povprečni vozni kilometri (mio)			
	1992	1993	1994	1995
Avtoceste	728,3	1083,5	1230,8	1376,9
Magistralne ceste	2560,5	3249,0	3506,7	3659,8
Regionalne ceste	1550,5	2032,4	2186,9	2378,4
Skupaj	4829,3	6364,9	6924,4	7415,1

Vir: Direkcija Republike Slovenije za ceste.

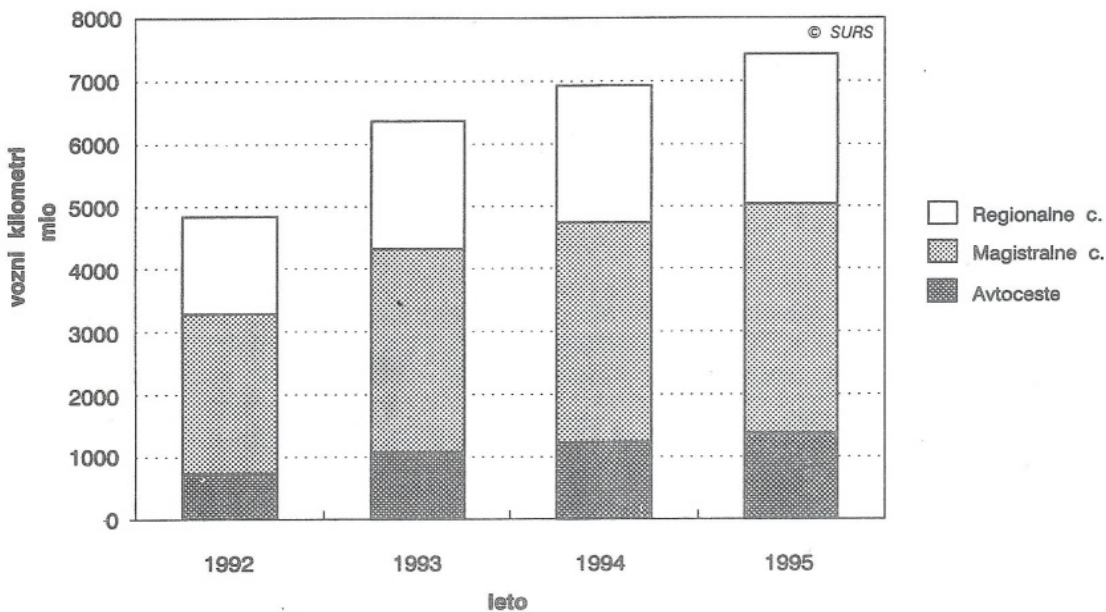
Daleč največji delež voznih kilometrov je v letu 1995 odpadel na osebne avtomobile (88 %), delež tovornjakov in vlačilcev pa je bil kar osemkrat manjši (11 %). Kar 86 % vseh voznih kilometrov je bilo opravljenih z vozili, registriranimi v Sloveniji. Delež domačih osebnih avtomobilov glede na skupno število tovrstnih vozil ni dosti večji od deleža domačih tovornjakov in vlačilcev (91 % proti 83 %).

Slika 11: Opravljeni vozni kilometri po kategorijah cest, Slovenija, 1992-1995



V obdobju 1992-1995 so se ustvarjeni vozni kilometri povečali za skoraj tretjino, od tega v cestnem blagovnem prometu za četrtno. Leta 1995 so največji delež (skoraj polovico) zavzemale glavne ceste, avtoceste pa le 19 %, in to predvsem zaradi relativno nizkega deleža avtocest v skupnem cestnem omrežju. Delež avtocest se v zadnjem času zaradi novogradenj hitro povečuje.

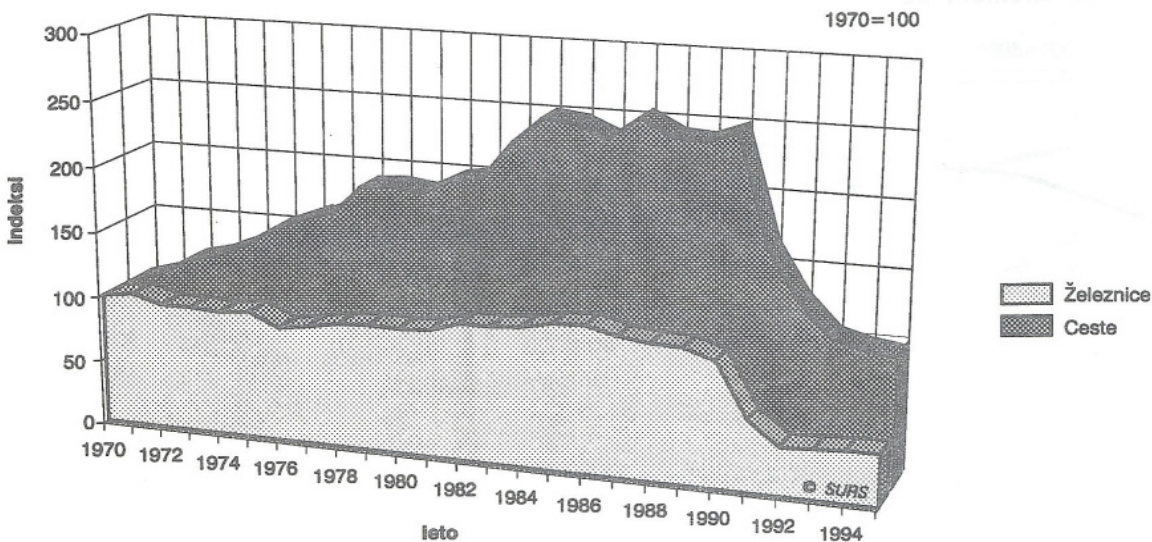
Slika 12: Struktura voznih kilometrov po kategorijah cest, Slovenija, 1992-1995



2.4 Gibanje dejavnosti cestnega prometa

2.4.1 Kopenski potniški promet

Slika 13: Kopenski potniški promet (potniški km), Slovenija, 1970-1995



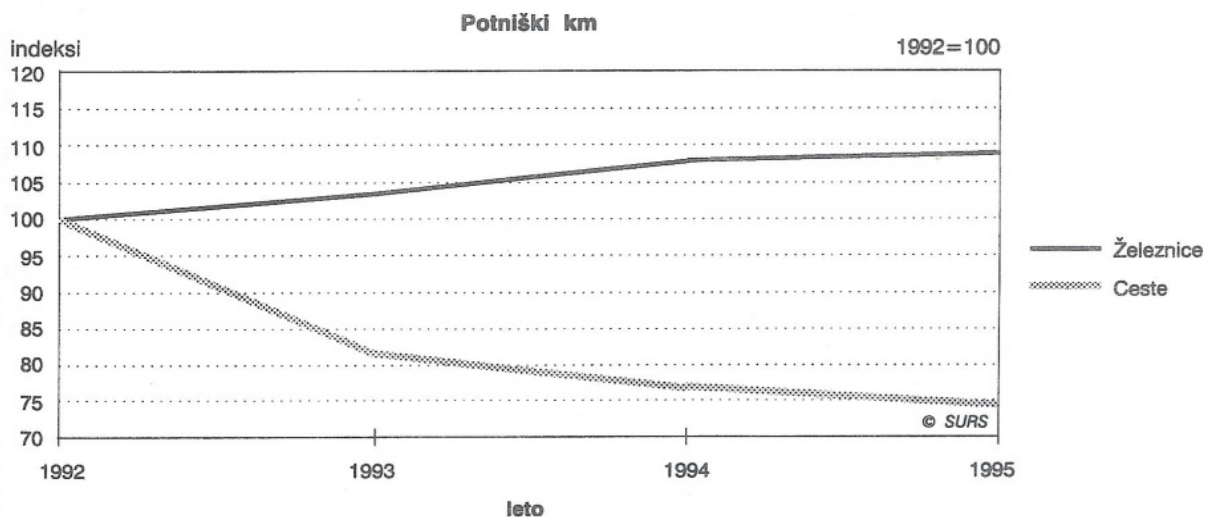
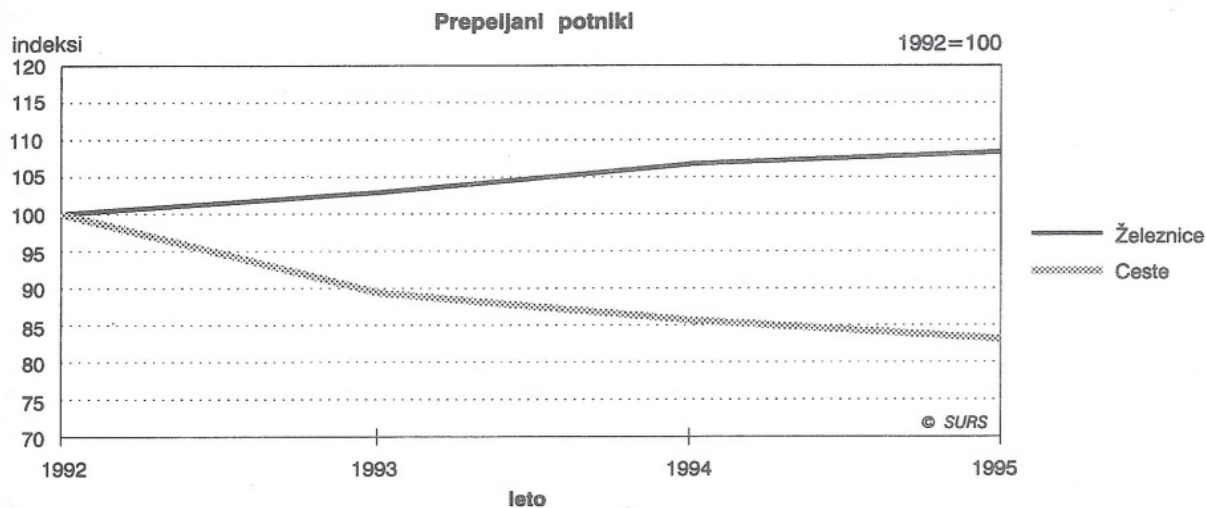
Prejšnja slika jasno kaže, da so težave, ki so nastale z razpadom Jugoslavije v začetku devetdesetih let (velika sprememba potniških prometnih tokov), vplivale na potniški promet obeh vrst. Železniški potniški promet se je po velikem padcu v letu 1991 (le 57 % potniških kilometrov iz leta 1990) začel leta 1993 počasi "pobirati", medtem ko pa si cestni potniški promet do leta 1995 še ni povsem opomogel - v letih med 1990 in 1995 se je zmanjšal za 61 %.

Tabela 17: Kopenski potniški promet, Slovenija, 1992-1995

Leto	Prepeljani potniki (1000)		Potniški km (mio)	
	Železniški promet	Cestni promet ¹⁾	Železniški promet	Cestni promet ¹⁾
1992	12286	147434	547	3406
1993	12636	131758	566	2780
1994	13105	126344	590	2619
1995	13307	122568	595	2532

1) Javni prevoz in prevoz za lastne potrebe; brez samostojnih avtoprevoznikov.

Slika 14: Kopenski potniški promet, Slovenija, 1992-1995



2.4.2 Cestni javni potniški promet

Poleg omenjene težke situacije in razlogov za negativne trende v avtobusnem potniškem prometu (zmanjšani in preusmerjeni mednarodni prometni tokovi), je na opisano situacijo močno vplivala tudi množična preusmeritev prebivalcev na uporabo osebnih avtomobilov pri dnevnih migracijah. To je v tesni povezavi s precej nizkimi cenami goriv, pa tudi cenami rabljenih osebnih avtomobilov.

Tabela 18: Cestni javni potniški promet¹⁾, Slovenija, 1992-1995

Leto	Avtobusi in prikolice			Promet		
	število	sedeži	stojišča	prevoženi km (1000)	potniki (1000)	potniški km (mio)
1992	1573	78008	23683	97524	146107	3377
1993	1433	68397	19476	89455	130586	2751
1994	1403	66714	18350	88197	125344	2595
1995	1378	64977	17410	84927	121573	2507

1) Brez zasebnega prevoza potnikov s taksiji, avtobusi in osebnimi avtomobili.

2.4.3 Kopenski blagovni promet

Tabela 19: Kopenski blagovni promet, Slovenija, 1992-1995

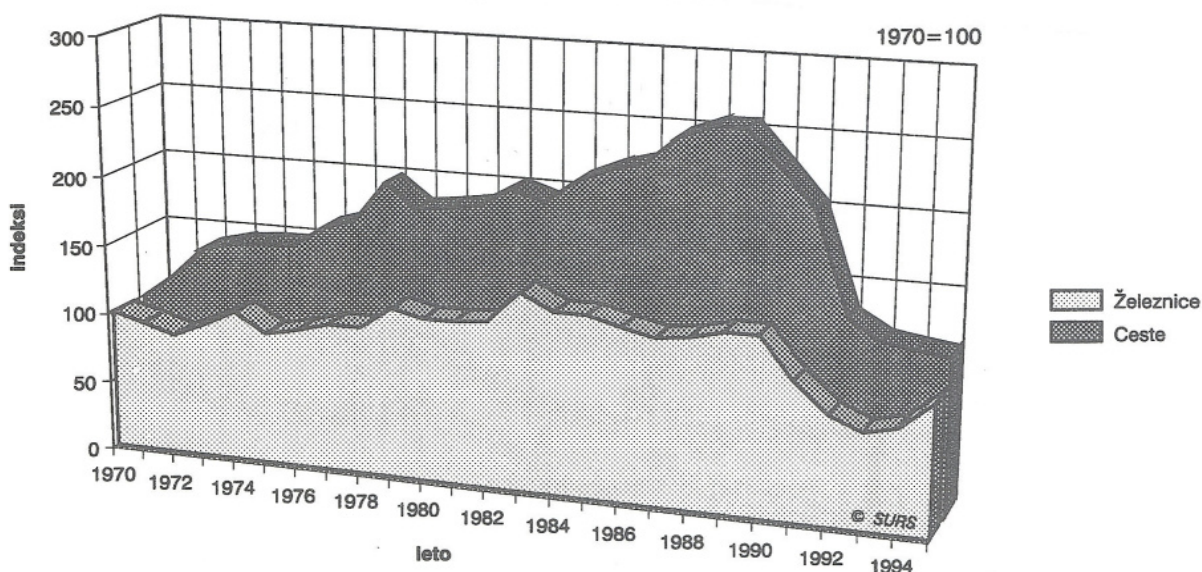
Leto	Prepeljano blago (1000 t)		Tonski km (mio)	
	Železniški prevoz	Cestni prevoz ²⁾	Železniški prevoz	Cestni prevoz ²⁾
1992	13045	28164	2574	2777
1993	11900 ¹⁾	31459	2262 ¹⁾	2498
1994	13020	25435	2448	2422
1995	14893	31102	3076	2359

1) Podatki niso primerljivi z ostalimi podatki zaradi spremenjene metodologije.

2) Javni prevoz in prevoz za lastne potrebe; brez samostojnih avtoprevoznikov.

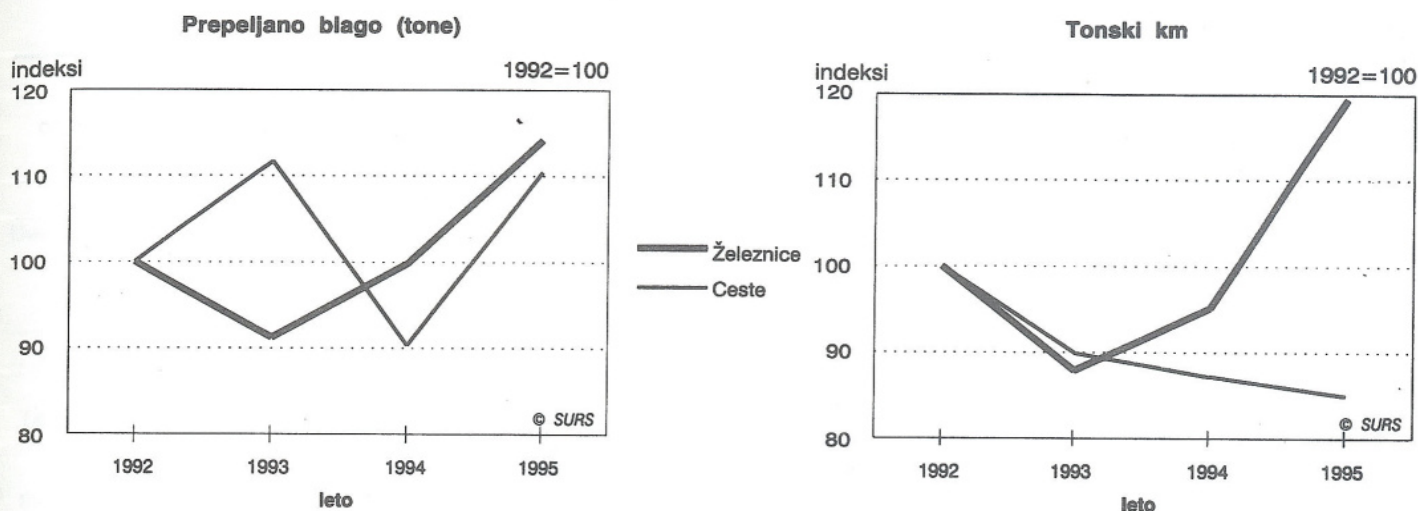
Politične spremembe po letu 1991 in padec proizvodnje so seveda močno vplivali na blagovni promet v Sloveniji. Negativni trendi v železniškem blagovnem prometu so se začeli leta 1991 in končali leta 1993, ko je bil obseg železniškega blagovnega prometa (v tonskih kilometrih) za 46 % manjši kot leta 1990. Po treh letih padanja je železniški blagovni promet začel spet naraščati in leta 1995 dosegel 73 % obsega tonskih kilometrov ustvarjenih v letu 1990.

Slika 15: Blagovni promet (tonski km), Slovenija, 1970-1995

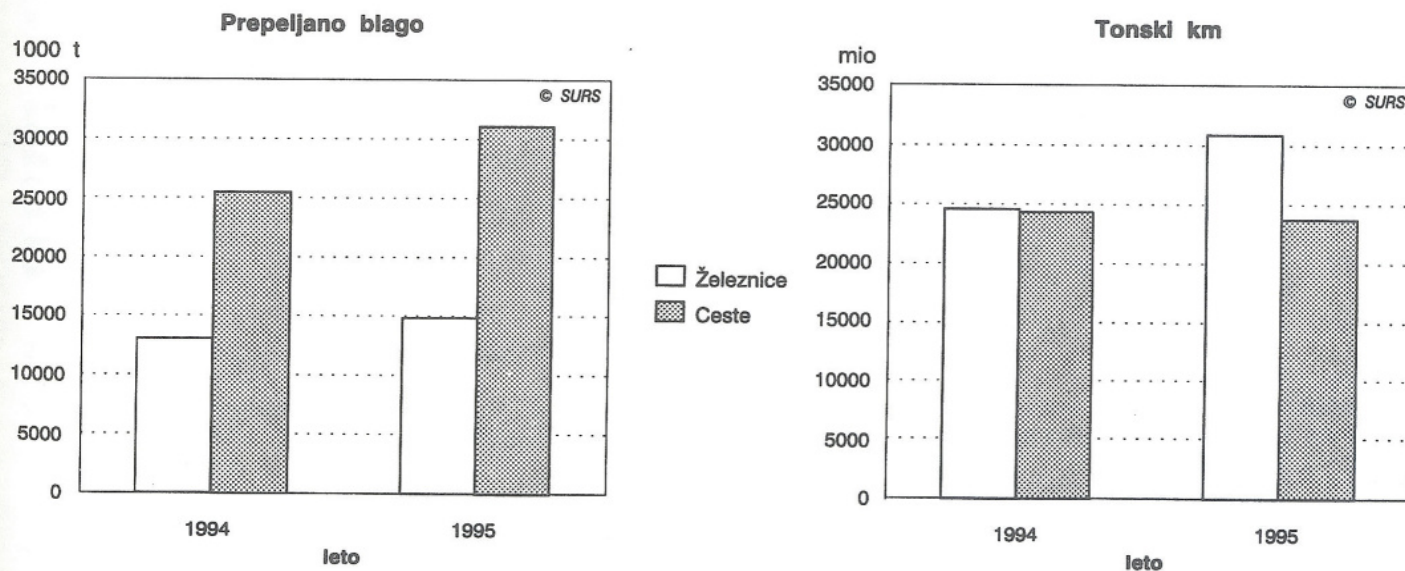


Padec cestnega blagovnega prometa, ki se je začel leta 1989, je bil v letih med 1991 in 1993 še pospešen. Leta 1993 je njegov obseg (izraženo v tonskih kilometrih) znašal le še polovico vrednosti iz leta 1990. Za razliko od železniškega blagovnega prometa se upadanje cestnega blagovnega prometa v letu 1993 ni ustavilo, ampak le nekoliko upočasnilo.

Slika 16: Kopenski blagovni promet, Slovenija, 1992-1995



Slika 17: Železniški in cestni blagovni promet, Slovenija, 1994-1995



2.4.4 Cestni javni blagovni promet

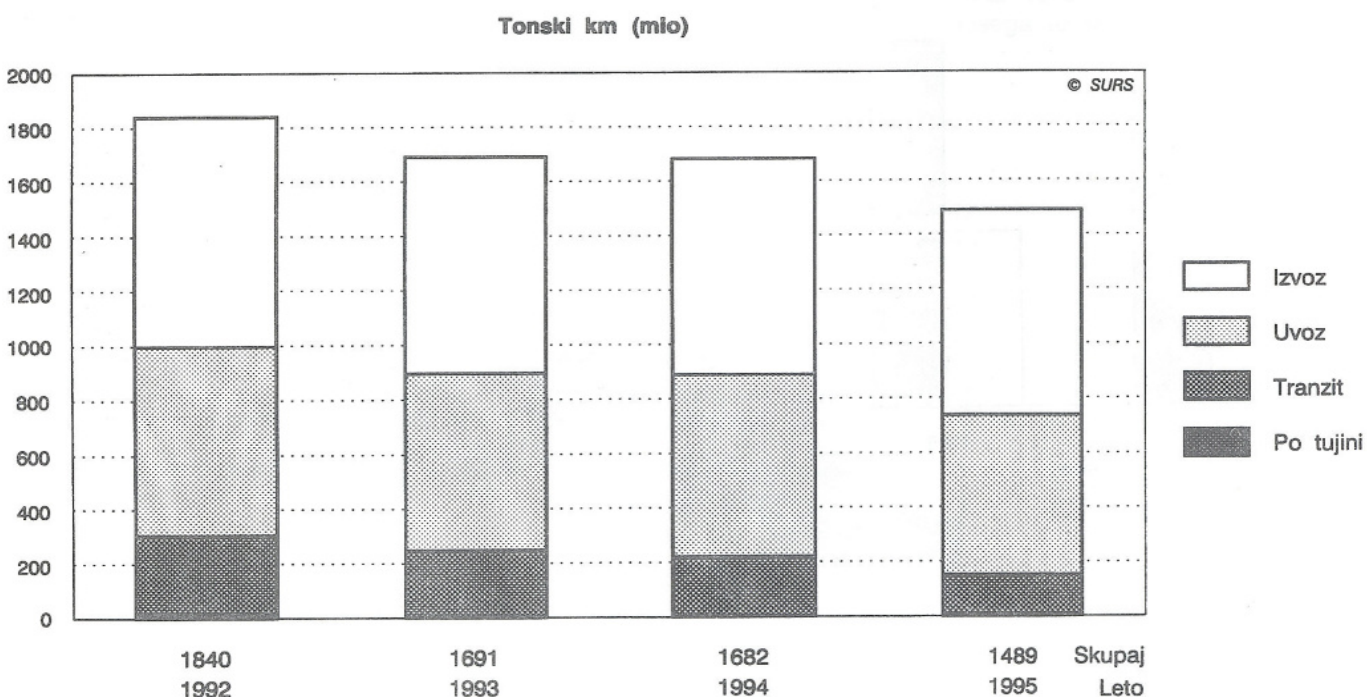
Struktura Slovenskega javnega blagovnega prometa je glede na delitev na notranji in mednarodni promet zelo različna, ko upoštevamo prepeljano blago ali tonske kilometre. V notranjem prometu je bilo leta 1995 prepeljanega 60 % vsega blaga, medtem ko je bil delež ustvarjenih tonskih kilometrov le 14 %. Kar 86 % jih je namreč odpadlo na mednarodni promet. V tonskih kilometrih izraženi izvoz obsega polovico mednarodnega prometa domačih prevoznih družb, le 10 % pa tranzit, ki se je leta 1995 v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšal za 33 %.

Tabela 20: Cestni javni blagovni promet¹⁾, Slovenija, 1992-1995

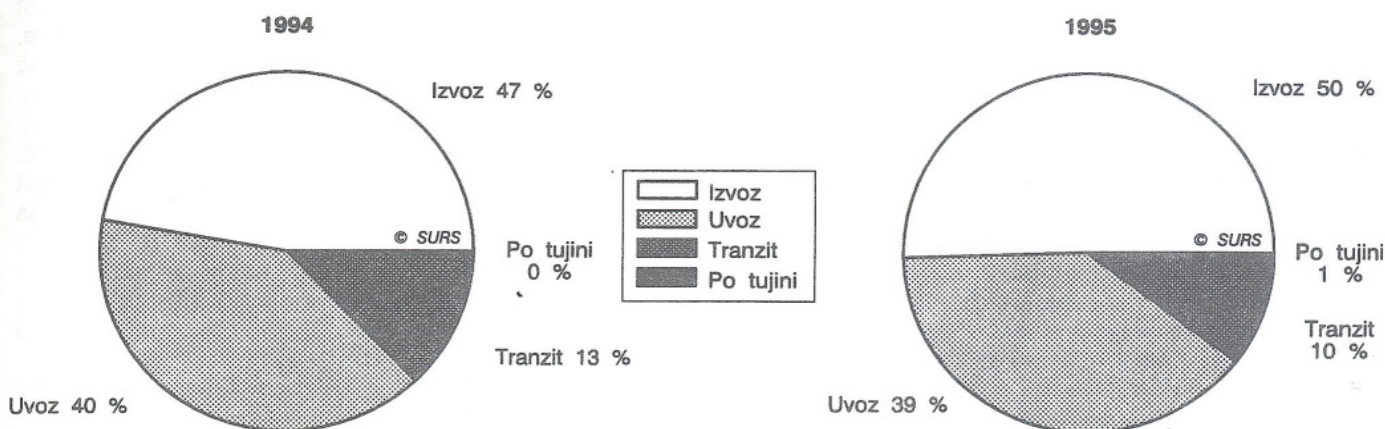
Leto	Prevoz skupaj	Notranji prevoz	Mednarodni prevoz				
			mednarodni skupaj	izvoz	uvoz	tranzit	prevoz po tujini
Prevoz blaga (1000 t)							
1992	6411	4092	2319	1114	849	327	29
1993	5664	3570	2094	1009	829	250	6
1994	5442	3407	2035	961	859	209	6
1995	4436	2667	1769	893	743	129	4
Tonski km (mio)							
1992	2260	420	1840	843	692	286	19
1993	1989	298	1691	797	648	243	3
1994	1935	253	1682	795	670	213	4
1995	1740	251	1489	753	585	142	9

1) Brez blagovnega prevoza samostojnih avtoprevoznikov.

Slika 18: Mednarodni cestni blagovni promet¹⁾, Slovenija, 1992-1995



1) Brez prevozov za lastne potrebe in prevozov samostojnih avtoprevoznikov.

Slika 19: Struktura mednarodnega cestnega blagovnega prometa (tonski km)¹⁾, Slovenija 1994-1995

1) Brez prevozov za lastne potrebe in prevozov samostojnih avtoprevoznikov.

Tabela 21: Cestni javni promet po vrstah blaga, Slovenija, 1992-1995

Skupine blaga (10 NST/R)	Cestni javni prevoz							
	1992		1993		1994		1995	
	(1000 t)	(mio tkm)	(1000 t)	(mio tkm)	(1000 t)	(mio tkm)	(1000 t)	(mio tkm)
Kmetijski pridelki in žive živali	812	236	592	156	447	150	443	159
Živila in živalska krma	283	107	312	114	260	84	270	97
Trdna mineralna goriva	267	8	290	7	251	8	220	3
Nafta in naftni derivati	945	189	1021	202	1124	258	865	188
Rude in kovinski odpadki	88	35	43	18	36	10	53	8
Kovinski izdelki	151	76	79	36	111	45	91	49
Surovi in predelani minerali, gradbeni materiali	1130	208	1045	166	1082	84	623	95
Gnojila	52	12	70	24	65	27	46	18
Kemikalije	359	113	274	97	313	138	377	217
Stroji, transportna oprema industr. izdelki in mešani izdelki	2324	1276	1938	1169	1753	1131	1448	906
SKUPAJ	6411	2260	5664	1989	5442	1935	4436	1740

2.4.5 Cestni blagovni promet za lastne potrebe

V nasprotju s cestnim javnim prometom, kjer se (zaradi omenjenih okoliščin) negativni trendi, ki so se začeli leta 1990, do leta 1995 še niso ustavili, blagovni promet za lastne potrebe ni bil tako močno prizadet in se je po manjšem padcu v letih med 1992 in 1994 leta 1995 spet povečal.

Tabela 22: Cestni blagovni promet za lastne potrebe¹⁾²⁾, Slovenija, 1992-1995

Leto	Prevoz za lastne potrebe		
	prevoženi km (mio) ³⁾	prepeljano blago (1000 t)	tonski km (mio)
1992	179	21753	517
1993	181	25795	509
1994	175	19993	487
1995	196	26666	619

1) Zajeti poslovni subjekti, ki imajo več kot eno tovorno vozilo z nosilnostjo 1 tone in več.

2) Brez prevozov za lastne potrebe, ki jih opravljajo javni cestni prevozniki, ter blagovnega prevoza samostojnih avtoprevoznikov.

3) Prevoženi km tovornih avtomobilov, vlečnih vozil in prikolic.

2.5 Opremljenost slovenskih železnic

Na Slovenskih železnicah uporabljajo dve vrsti vleke, dizelsko in električno; to velja tako za lokomotive kot motornike. Številčno prevladuje dizel vleka. V potniškem prometu se uporabljajo še muzejske parne lokomotive, pretežno za potrebe agencijskih prevozov. Povprečna moč na lokomotivo je 1607 kW, če upoštevamo še parne pa 1588 kW.

Povprečna starost lokomotiv je 25 let; večina lokomotiv (87 %) je bila nabavljena v obdobju med 1960 in 1979. Novejšega datuma so lokomotive serije 664, ki se uporabljajo za vožnje težkih tovornih vlakov. Povprečna starost elektromotornih vlakov je 25 let. Slaba polovica je bila nabavljena leta 1975. Z njimi se opravi večina potniškega prevoza na elektrificiranih progah. Vlaki so zastareli, za zagotovitev normalnega tehničnega stanja je potreben velik obseg vzdrževanja. Povprečna starost dizelmotornih vlakov je 17 let. Ti so namenjeni predvsem vožnjam v primestnem prometu na neelektrificiranih progah ter prometu poslovnih vlakov. Izkoriščenost vlečnih sredstev v uporabi se je v primerjavi z letom 1994 izboljšala, kar pa ni le posledica večjega obsega dela, pač pa tudi manjšega števila vozil v uporabi oz. večjega izpada vozil zaradi popravil.

Tabela 23: Železniška vlečna vozila - število, Slovenija, 1994-1995

Leto	Električne	Dizel	Parne	Skupaj	Dizel	Električni	Skupaj
	lokomotive				motorniki		
1994	95	123	5	223	83	30	113
1995	95	114	5	214	83	30	113

Slika 20: Železniška vlečna vozila - število, Slovenija, 1995

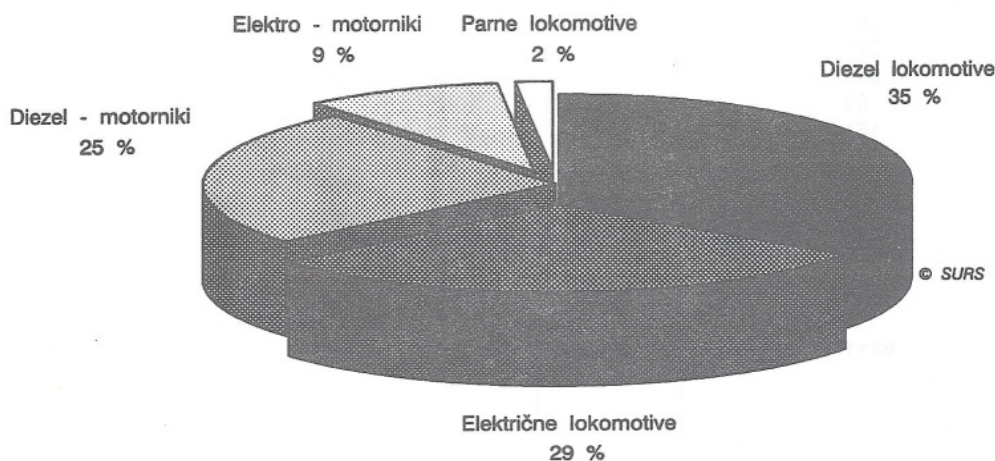


Tabela 24: Železniška vlečna vozila - moč (1000 kW), Slovenija, 1994-1995

Leto	Električne	Dizel	Parne	Skupaj	Dizel	Električni	Skupaj
	lokomotive				motorniki		
1994	230	114	4	348	29	31	60
1995	225	111	4	340	29	31	60

Tabela 25: Starost železniških vlečnih vozil, Slovenija, 1995

Vozni park	Od 1960 do 1969	Od 1970 do 1979	Od 1980 do 1989	Od 1985 naprej	Skupaj
Dizel lokomotive	27	67	20	0	114
Električne lokomotive	47	48	0	0	95
Dizelmotorniki	0	56	27	0	83
Elektromotorniki	16	14	0	0	30

2.5.1 Železniški potniški promet

Slovenske železnice so konec leta 1995 imele na voljo 513 potniških enot v sestavi klasičnih in motornih vlakov s skupno 32 106 sedeži, med katerimi jih je bilo 8 % 1. razreda, ostali sedeži pa so bili 2. razreda. V ležalnikih in spalnikih je bilo še 1183 ležišč. Klasičnih potniških vagonov je bilo 240, njihova povprečna starost pa je znašala 28 let. Vagoni višjega ranga za hitrosti 200 km/h se uporabljajo v mednarodnem vlaku EC10/11, za poslovni vlak pa se uporabljajo obnovljeni vagoni z najmodernejšo opremo.

Tabela 26: Železniška potniška vlečna vozila, Slovenija, 1994-1995

Leto	Potniški vagoni	Vagoni v sestavi motornikov	Skupaj	Potniški vagoni	Vagoni v sestavi motornikov	Skupaj
	število vozil			število sedežev in ležišč (1000)		
1994	245	273	518	15	18	33
1995	240	273	513	15	18	33

Slika 21: Železniška potniška vlečna vozila glede na kategorijo, Slovenija, 1995

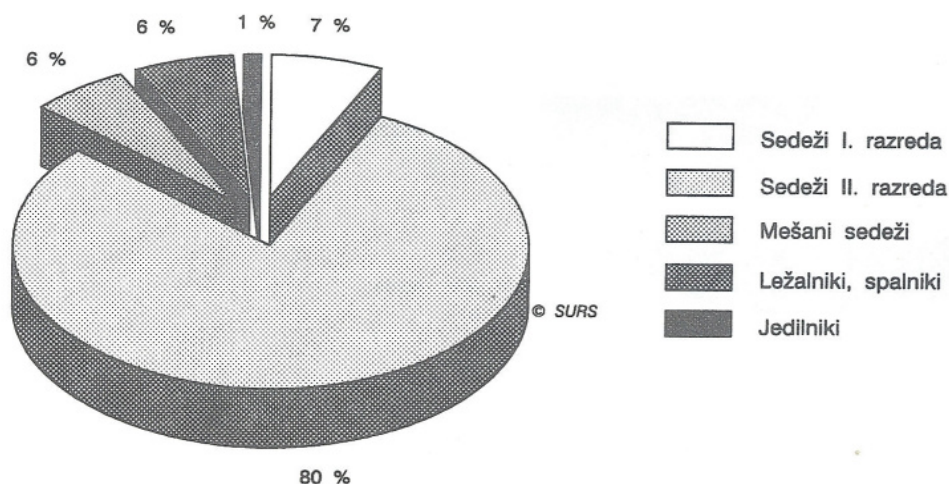


Tabela 27: Starost železniških potniških vlečenih vozil, Slovenija, 1995

Vozni park	Pred 1960	Od 1960 do 1969	Od 1970 do 1979	Od 1980 do 1989	Od 1985 naprej	Skupaj
Potniški vagoni - skupaj	26	128	246	113	0	513
Ležalniki	2	0	0	2	0	4
Spalniki	0	7	12	15	0	34

2.5.2 Železniški blagovni promet

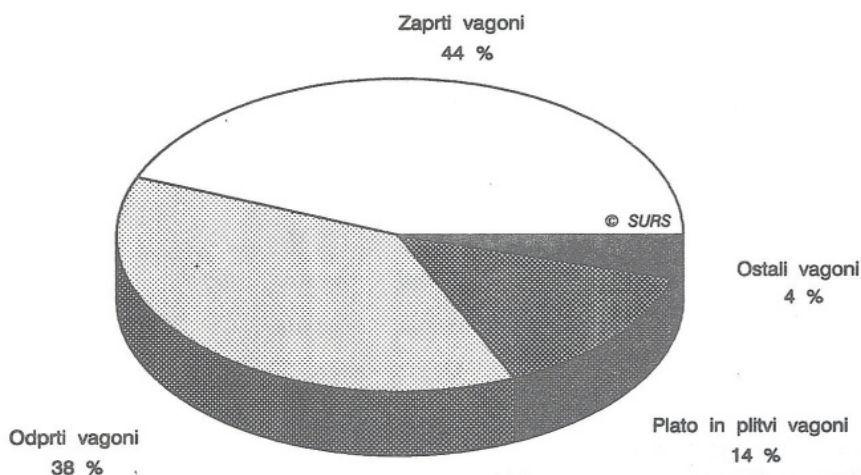
Slovenske železnice imajo v inventarnem parku 7909 tovornih vagonov s skupno nosilnostjo 352 689 ton. Povprečna nosilnost je konec leta 1995 znašala 44,6 tone. Povprečna starost tovornih vagonov je znašala 20 let. Po letu 1989 je bilo nabavljenih le 0,6 % vagonov. Stanje obstoječega voznega parka količinsko presega sedanje potrebe po prevozih, po strukturi pa ne ustreza zahtevam trga, zato so potrebne predelave nekaterih vrst vagonov.

Tabela 28: Železniški tovorni vagoni - število, Slovenija, 1994-1995

Leto	Zaprti	Odprti	Plato in plitvi	Ostali	Skupaj
	vagoni				
1994	3538	3365	1063	347	8313
1995	3463	2990	1110	346	7909

Tabela 29: Železniški tovorni vagoni - nosilnost (1000 ton), Slovenija, 1994-1995

Leto	Zaprti	Odprti	Plato in plitvi	Ostali	Skupaj
	vagoni				
1994	138	167	48	16	369
1995	137	149	50	17	353

Slika 22: Železniški tovorni vagoni po vrsti, Slovenija, 1995**Tabela 30: Starost železniških tovornih vagonov, Slovenija, 1995**

Vozni park	Pred 1960	Od 1960 do 1969	Od 1970 do 1979	Od 1980 do 1989	Od 1985 naprej	Skupaj
Zaprti vagoni	45	106	2067	1244	1	3463
Odprti vagoni	572	240	870	1308	0	2990
Plato in plitvi vagoni	23	45	731	301	10	1110
Drugi vagoni	35	47	166	62	36	346

2.6 Promet na slovenskih železnicah

Vsa železniška vlečna vozila so v letu 1995 skupno prevozila 22 milijonov kilometrov. Najvišji delež (43 %) so imele električne lokomotive (v letu 1994 38 %), najnižji delež pa parne lokomotive (muzejski vlaki za turistične namene).

Tabela 31: Delo železniških vlečnih vozil - reducirni km, Slovenija, 1994-1995

Leto	Električne lokomotive	Dizel lokomotive	Parne lokomotive	Dizel motorniki	Elektro motorniki	Skupaj
	reducirni kilometri (1000)					
1994	8465	4048	0	5812	3736	22061
1995	9589	3451	18	5247	3753	22058

2.7 Gibanje dejavnosti železniškega prometa

2.7.1 Železniški potniški promet

Potniški promet zaradi razmer na področju nekdanje Jugoslavije ne dosega obsega prejšnjih let, kljub temu da so opazna pozitivna gibanja, zlasti v notranjem prometu. Tretjino vseh prodanih vozovnic gre na račun predplačilnih - dijaških in drugih vozovnic. Slabši so rezultati v mednarodnem prometu, saj je bil obseg dela v letu 1995 za 9 % manjši kot v letu 1994. Zasedenost sedežev se vsako leto veča: leta 1994 je znašala 29,4 %, leta 1995 pa 30,1 %. Povprečna prevozna pot je v letu 1995 znašala 44,7 km, od tega 39,5 km v notranjem in 117,5 v mednarodnem prometu.

Mednarodni potniški tokovi preko Slovenije potekajo zlasti v smeri proti Hrvaški in iz Hrvaške, v bistveno manjšem obsegu pa v smeri iz Avstrije, Nemčije in Italije oz. proti tem državam.

Da bi kakovost storitev prilagodili evropskim normam, so Slovenske železnice leta 1994 začele uvajati sodobni sistem zagotavljanja kakovosti po mednarodnih standardih 9000 do 9000-2. Kakovost storitev se spremlja z vsakoletnim anketiranjem potnikov. Rezultat omenjenih akcij je tudi zmanjševanje zamud; tako je povprečna zamuda iz leta 1994, ko je znašala 4,60 min/100 vlakovnih km, padla v letu 1995 na 3,18 min/100 vlakovnih km. Transportni prihodki od prevoza potnikov sestavljajo slabih 29 % vseh donosov. V primerjavi z realiziranimi leta 1994 so bili večji za 5,4 %. Dobro polovico (53 % donosov) sestavljajo subvencije. V strukturi odhodkov obsegajo stroški dela slabih 44 % vseh odhodkov. Med stroški materiala, energije in storitev, ki sestavljajo 48 % vseh odhodkov, so največji stroški vzdrževanja voznih sredstev, stroški porabljene energije ter stroški najemnin tujih potniških vagonov, ki so v celoti pokriti s prihodki.

Tabela 32: Opravljeno delo v železniškem prometu - potniki/potniški km, Slovenija, 1994-1995

Leto	Notranji promet	%	Mednarodni promet	%	Skupaj	%
	potniki (1000)					
1994	12113	92,4	992	7,6	13105	100
1995	12422	93,3	885	6,7	13307	100

Leto	Notranji promet	%	Mednarodni promet	%	Skupaj	%
	potniški km (mio)					
1994	475	80,5	115	19,5	590	100
1995	491	82,5	104	17,5	595	100

2.7.2 Železniški blagovni promet

Tovorni promet je v letu 1995 presegel mnoga pričakovanja, saj je bil za 27 % večji od povprečnega obsega v zadnjih treh letih. Izjemno se je povečal tranzit, predvsem zaradi večje prodaje v pristaniškem tranzitu. Železnica je bila v letu 1995 udeležena v obsegu dela Luke Koper kar z 85 %, v letu 1994 pa z 78 %. Zaskrbljivo pa je upadanje notranjega železniškega blagovnega prometa, ki sestavlja le še dobrih 7 % vsega opravljenega dela. Količine naloženega blaga so se v primerjavi z letom 1994 povečale za 13 %, količine razloženega blaga pa za 15 %. Razmerje med naloženimi in razloženimi vagoni kaže na boljše izkoriščenost vagonov, saj je statična obremenitev v primerjavi z letom 1994 večja za 1,5 tone. Povečala se je povprečna prevozna pot z 188 km v letu 1994 na 206,5 km v letu 1995, od tega je znašala v notranjem 132,4 km v zunanjem prometu pa 216,4 km. Glavni prometni tokovi blaga v izvozu so potekali v smeri proti Italiji in Nemčiji in Avstriji, v pol manjšem obsegu pa v smeri proti Madžarski. Na Hrvaško je po železnici potovalo v letu 1995 manj kot 100 tisoč ton blaga.

V uvozu so blagovni tokovi gravitirali v skoraj enakem obsegu iz Madžarske in Avstrije, in sicer v količinah nad 600 tisoč tonami, v nekaj manjšem obsegu pa iz Češke in Hrvaške. Blago, prepeljano po železnici iz Nemčije in Italije, ne dosega 300 tisoč ton.

Tranzitni blagovni tokovi so bili popolnoma enakomerno porazdeljeni med pristaniškim in suhozemnim tranzitom. V suhozemnem tranzitu so potekali iz smeri Madžarske v Italijo z obsegom blizu 1,5 mio ton prepeljanega blaga;

močnejši tokovi so bili še iz smeri Hrvaška-Italija, Hrvaška-Avstrija in v nasprotni smeri, ter Slovaška-Italija. V pristaniškem tranzitu pa je potekal močan blagovni tok preko Slovenije iz smeri luke Koper proti Avstriji, skoraj 1,3 mio ton, v manjšem obsegu pa iz luke Koper proti Madžarski, Slovaški ter Češki. V nasprotni smeri pa je prednjačil tovor, prepeljan iz Madžarske do Kopra, v razpolovljenem obsegu pa iz Češke in Avstrije v pristanišče.

Ponudba prevoznikov na slovenskem transportnem tržišču presega povpraševanje, kar znižuje ceno transportnim storitvam. Železnica ne more več uspešno konkurirati vse cenejšim cestnim prevoznikom. Po pogodbenih cenah, ki so rezultat pogajanj in konkurence, se prepelje okrog 90 % vsega tovora po železnici.

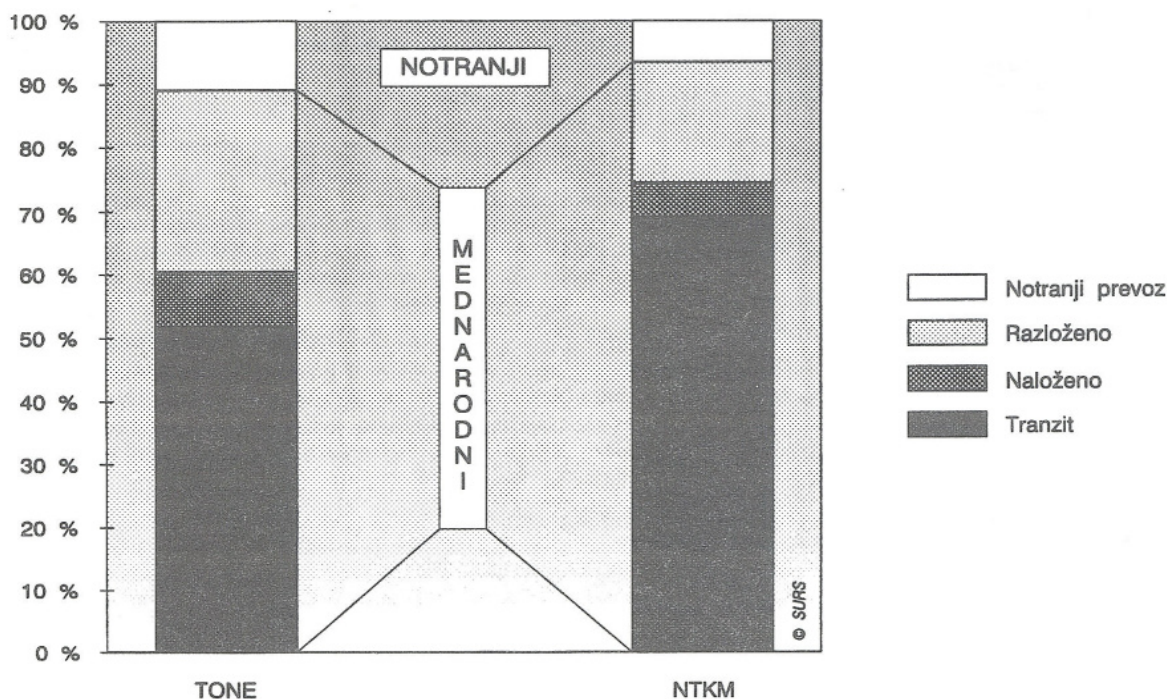
V strukturi donosov zavzemajo prihodki, ki so bili ustvarjeni s prevozom blaga, 73-odstotni delež, pri tem obsega delež prihodkov, ustvarjenih na tujem trgu, kar 89 %. Ostali prihodki, ki so bili realizirani, sestavljajo 14 % in zajemajo prihodke od najemnin tovornih vagonov, prihodke od vleke vlakov, cestnega prometa, najemnin idr. Subvencije znašajo le 1 %. V strukturi odhodkov zavzemajo stroški dela 48 %, stroški vzdrževanja voznih sredstev 11 %, energije 8,6 %, stroški najema tovornih vagonov 7,3 %, amortizacije 3 % itd.

Tabela 33: Opravljeno delo v železniškem prometu - tone/tonski km, Slovenija, 1994-1995

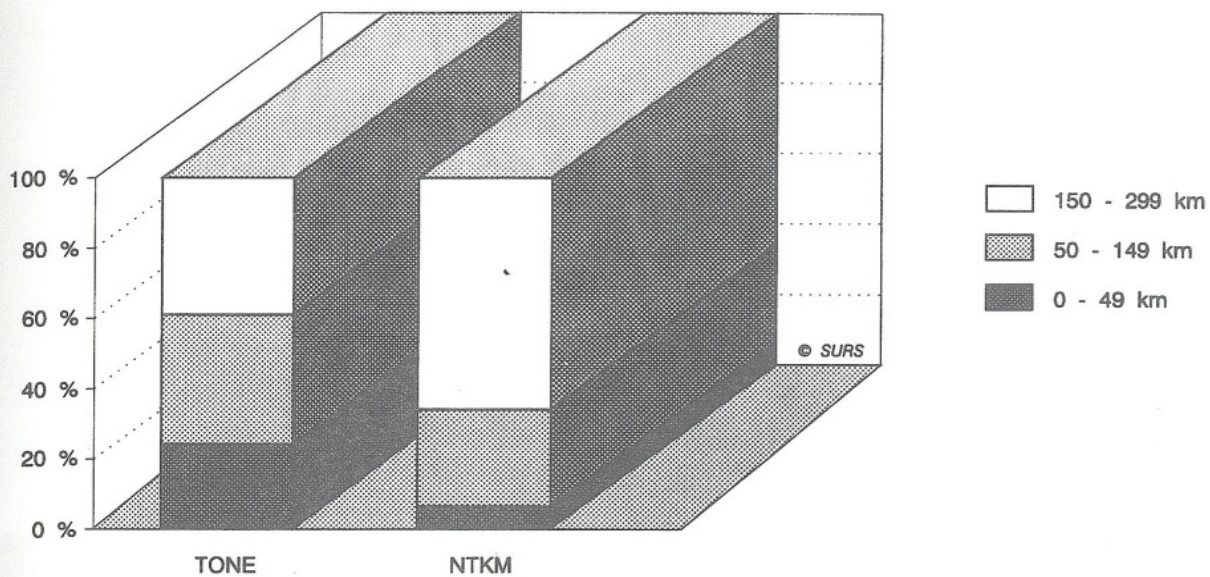
Leto	Notranji promet	%	Mednarodni promet	%	Skupaj	%
	tone (1000)					
1994	1631	13,5	10461	86,5	12092	100
1995	1503	10,9	12269	89,1	13772	100

Leto	Notranji promet	%	Mednarodni promet	%	Skupaj	%
	tonski km (mio)					
1994	214	9,3	2084	90,7	2298	100
1995	188	6,5	2693	93,5	2881	100

Slika 23: Opravljeno delo v železniškem prometu - tone/tonski km, Slovenija, 1995



Slika 24: Notranji železniški blagovni promet po razdaljah - tone/tonski km, Slovenija, 1995



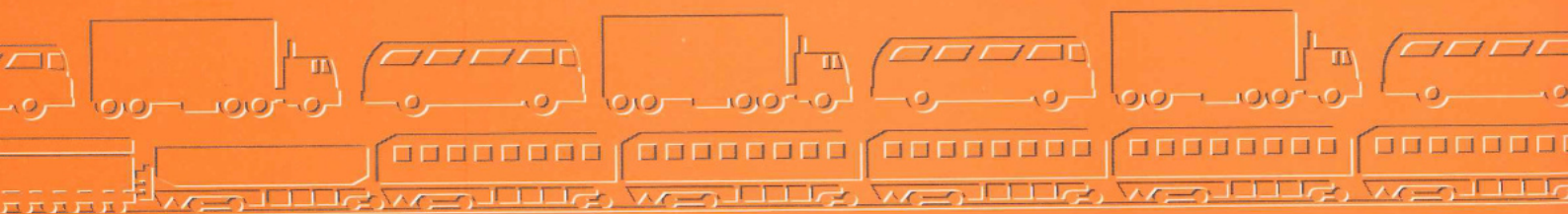
ID sp
PROMET
Pregled 1994, 19

656(497.4) "1994/1995"



1001273

COBISS



ISBN 86-81141-50-3



9 788681 141502