

MULTIMODALNI LOGISTIČNI CENTER NOVO MESTO V FOKUSU GOSPODARSKEGA RAZVOJA JUGOVZHODNE SLOVENIJE

Sašo Murtič, Andrej Lisec

Uvod

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

Področje raziskave (znanstvena problematika)

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

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

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

Multimodalni logistični center kot znanstvena hipoteza

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

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

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

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

Izhodišča raziskave

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

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

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

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

Metodologija raziskave

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

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

Potek raziskave

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

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

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

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

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

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

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

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

Vir: Lastna simulacija zbranih in obdelanih podatkov

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

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

Vir: Lastna simulacija zbranih in obdelanih podatkov

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

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

Vir: Lastna simulacija zbranih in obdelanih podatkov

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

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

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

Razprava

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

Sklepna misel

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

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

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

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

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

Viri:

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