



Strukturni skladi EU v Sloveniji



REPUBLIKA SLOVENIJA

SLUŽBA VLADE RS ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN REGIONALNO POLITIKO

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

(Strateška študija – Končno poročilo)

Naročnik:

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko

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

Odgovorni predstavniki naročnika:

Dražen Levojevič (SVRSLSRP)

Naloga:

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

Številka pogodbe:

SVLR: CI536-07M800003

Omega Consult: 02/07

Izdelovalec:

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

Odgovorni vodja projekta:

Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.

Člani projektne skupine:

mag. Jure Miljevič, univ. dipl. inž. grad.
mag. Marko Kristl, univ. dipl. ekon.
David Krivec, univ.dipl.soc.
Andreja Cundrič, univ.dipl.ekon.
Nikolaj Alexander Taylor, univ. dipl. ekon.
Robert Rupar, univ. dipl. inž. grad.
Tomaž Plesec, univ.dipl.geog.
Aljaž Bole, stroj.teh.
Tomaž Peternel, abs.geog.

Predmetne oznake:

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

Šifra naloge:

104/06-RN-SL

Odgovorni nosilec projekta:
Bruno Bensa

Direktor:
Bruno Bensa

Ljubljana, oktober 2007

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

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

**KAZALO VSEBINE**

1	UVOD.....	1
1.1	IZHODIŠČA.....	1
1.2	NAMEN IN CILJI NALOGE.....	2
1.3	PODROBNA VSEBINA IN NAČIN IZDELAVE PROJEKTA	3
2	METODOLOŠKO IZHODIŠČE ŠTUDIJE	5
3	IDENTIFIKACIJA PROJEKTA.....	6
3.1	PREDMET IN CILJI PROJEKTA.....	6
3.2	MAKROLOKACIJA	6
3.3	MIKROLOKACIJA	7
3.3.1	Lokacijske prednosti Posavske regije.....	9
4	ANALIZA STANJA.....	11
4.1	OPIS REGIJE	11
4.2	PREGLED EKONOMSKEGA STANJA REGIJE.....	12
4.3	PREGLED NACIONALNIH INVESTICIJSKIH PRIORITET	13
4.3.1	Strategija razvoja Slovenije	13
4.3.2	Državni razvojni program.....	14
4.3.3	Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih.....	15
4.3.4	Regionalni razvojni program regije Posavje	17
4.3.5	Ugotovitve pregleda nacionalnih investicijskih prioritet	18
4.4	ANALIZA INFRASTRUKTURNE OPREMLJENOSTI, POSELITVE IN RAZVOJNIH OMEJITEV V PROSTORU.....	18
4.5	TRG ZEMLJIŠČ ZA INDUSTRIJSKO GRADNJO.....	20
4.5.1	Ponudba	20
4.5.2	Povpraševanje.....	25
4.6	TRG LOGISTIČNIH STORITEV	28
4.6.1	Slovenski logistični trg.....	29
4.6.2	Napovedi	32
4.7	RAZVOJ ZRAČNEGA POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA.....	33
4.7.1	Obseg letališkega prometa v EU.....	33
4.7.2	Napovedi rasti zračnega prometa v svetu in v širši Evropi.....	36
4.8	NEPOSREDNE TUJE INVESTICIJE V SLOVENIJO.....	37
4.9	SWOT ANALIZA.....	40
4.9.1	Gospodarske prednosti.....	40
4.9.2	Gospodarske pomanjkljivosti	40
4.9.3	Gospodarske priložnosti.....	41
4.9.4	Gospodarske nevarnosti.....	41
5	VIZIJA IN CILJI RAZVOJA REGIJE	42
6	NAČRT INDUSTRIJSKO-LOGISTIČNE CONE PHOENIX	43
6.1	SPLOŠNO O LOKACIJSKIH MOTIVIH INVESTITORJEV	43
6.1.1	Ključni uporabniki prostora.....	43
6.1.2	Ekonomski motivacijski faktorji lokacije v bližini letališča.....	45
6.1.3	Motivacija za neposredne tuje investicije (NTI).....	47
6.1.4	Motivi tujih investorjev za investiranje v Slovenijo.....	48
6.2	PROSTORSKI NAČRT CONE	49
6.2.1	Organizacija prostora.....	49
6.2.2	Vrste in obseg dejavnosti v bodočem delu LC Phoenix.....	51
6.2.3	Lastništvo v industrijsko-logistični coni PHOENIX.....	52
6.3	NAČRT INFRASTRUKTURE.....	53
6.3.1	Ocena potrebne infrastrukture za PC Cerklje.....	53
6.3.2	Ocena potrebne infrastrukture za PC Drnovo	53
7	NAPOVED POVPRASEVANJA	55
7.1	NAPOVED POVPRASEVANJA NA PODLAGI BDP.....	55
7.2	NAPOVED POVPRASEVANJA NA PODLAGI TRŽNE ANALIZE.....	59



7.2.1	Metodološka izhodišča ankete potencialnih interesentov	59
7.2.2	Rezultati ankete potencialnih interesentov.....	64
7.2.3	Zaključki ankete potencialnih interesentov	74
7.3	ZAKLJUČEK NAPOVEDI POVPRAŠEVANJA.....	75
8	FINANČNI MODELI IN CBA ANALIZA	77
8.1	JAVNO – ZASEBNO PARTNERSTVO	78
8.2	SHEMA DRŽAVNE POMOČI ZA DRŽAVE ČLANICE EU	80
8.3	FINANČNI NAČRT	81
8.3.1	Poslovna cona Cerklje – 1. faza.....	81
8.3.2	Poslovna cona Drnovo – 1. faza	89
9	OCENA UČINKOV	95
9.1	FINANČNI UČINKI	95
9.1.1	Analiza vzorčnih podjetij in predvideno število zaposlenih	95
9.1.2	Ocena prihodkov in dodane vrednosti v coni (po popolnitvi cone, v letu $t+20$)	96
9.1.3	Ocena dobičkov in davčnih prihodkov v coni (po popolnitvi cone, v letu $t+20$).....	97
9.2	EKONOMSKI UČINKI	99
10	ZAKLJUČEK.....	100
11	VIRI	102
12	SEZNAM PRILOG.....	106



SEZNAM KRATIC

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

1 UVOD

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

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

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

1.1 IZHODIŠČA

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

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

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

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

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

1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

V okviru izdelave projekta morajo biti uresničeni naslednji cilji:

1. Opredelitev ciljev projekta:

- priprava osnovne infrastrukture za ustanovitev poslovne cone,
- priprava osnovne infrastrukture za premestitev poslovnih obratov iz naselij,
- vzpostavitev centrov za vzpodbujanje ustanavljanja novih podjetij in pomoč obstoječim (tehnološki parki, inovacijski centri).

2. Identifikacija projekta:

- makro in mikro lokacija projekta,
- opredelitev razpoložljivih površin za poslovno cono,
- velikost ciljnih podjetij (obrniki, mala in srednja podjetja, velika podjetja),
- dejavnost ciljnih podjetij,
- servisne dejavnosti, ki se navezujejo na ciljna podjetja,
- opredelitev gravitacijskega območja projekta (gravitacijsko območje je za različna podjetja oziroma dejavnosti različno).

3. Tržna analiza:

- razpoložljive površine poslovnih con v regiji oziroma vplivnem območju projekta (v preteklosti, sedaj in načrtovana ponudba), izkoriščenost in tržni deleži obstoječih con,
- ocena povpraševanja po zemljiščih v poslovnih conah,
- ocena rasti podjetij v ciljnih dejavnostih (vrednostni in fizični obseg realizacije) na gravitacijskem območju poslovne cone,
- ocena tržnega deleža cone,
- ocena podjetij po številu, velikosti, vrsti dejavnosti, obsegu dejavnosti (izraženo v št. zaposlenih, fizičnem in vrednostnem obsegu dejavnosti),
- ocena obsega servisnih dejavnosti, ki se navezujejo na razvoj osnovnih dejavnosti,
- časovni vidik povpraševanja.

4. Dimenzioniranje projekta:

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

5. Finančna analiza:

- določitev cene m² opremljenega zemljišča v coni,
- ocena finančnih tokov v življenjski dobi investicije,
- analiza točke preloma,
- predvideni viri financiranja (poslovni model realizacije programa),
- finančni kazalniki (statični, dinamični).

6. Ekonomska analiza:

- dodatna delovna mesta, ter druge koristi in stroški.

1.3 PODROBNA VSEBINA IN NAČIN IZDELAVE PROJEKTA

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

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

Naloga bo izvedena v treh fazah, kot sledi:

- **faza 1:**

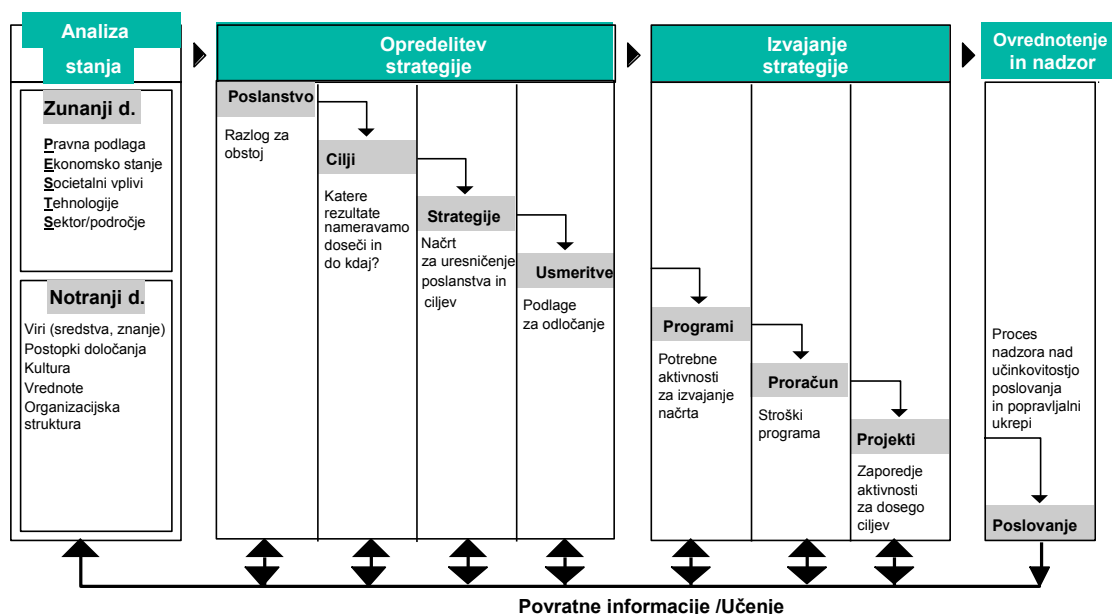
- pregled nacionalnih investicijskih prioritet in povezave izhodišč in ciljev programa »Posavska gospodarska platforma« z njimi;
- analiza osnovnih razvojnih potencialov regije in potreb države, regije in lokalne ravni ter prostorskih možnosti za doseg sinergijskih učinkov razvoja;
- analiza infrastrukturnih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



- **faza 2:**
 - popravki, dopolnitev ter posodabljanje poročila iz faze 1
 - zasnova potrebne infrastrukture na območju predvidenih poslovnih con, logističnih centrov, letališča;
 - opredelitev pričakovane dinamike realizacije programa in predvidenih virov financiranja;
 - zasnova ankete potencialnih interesentov v industrijsko-logistično cono PHOENIX
 - napoved povpraševanja po zemljiščih v coni
 - priprava in posredovanje vmesnega poročila o izvedbi faze.
- **faza 3:**
 - opredelitev predvidenega modela za realizacijo celotnega programa (razvojno partnerstvo za izvedbo programa);
 - analiza ankete potencialnih interesentov v industrijsko-logistično cono PHOENIX
 - navedba potrebnih korakov za pripravo dokumentacije;
 - priprava in posredovanje končnega poročila o izvedbi faze.

2 METODOLOŠKO IZHODIŠČE ŠTUDIJE

Kompleksnost, veliki obseg vloženih sredstev in dolgoročni učinki projekta razvoja PGP terjajo strateški pristop k načrtovanju PGP v vseh fazah življenjskega cikla. Strateški pristop oziroma model strateškega planiranja vključuje dobro poznavanje obstoječega stanja, opredelitev strategije, njeno izvajanje in vrednotenje oziroma nadzor nad učinkovitostjo in uspešnostjo postavljene strategije, prikazano v sliki 2.1.



Slika 2.1: Proces strateškega planiranja (Vir: Pučko, 1999)

Ključni elementi procesa strateškega planiranja (Pučko, 1999) so:

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

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

3 IDENTIFIKACIJA PROJEKTA

3.1 PREDMET IN CILJI PROJEKTA

Predmet projekta sta razvoj letališča Cerklje ob Krki z izgradnjo civilnega letališča in razvoj poslovno-industrijsko-logističnih območij v neposredni bližini letališča Cerklje (*Strateške možnosti vzpostavitve Gospodarskega središča Posavja*; RRA Posavje, 2006). Osnovni cilj projekta je z razvojem poslovnih con, ki koristijo transportne poti skozi regijo, postaviti eno glavnih razvojnih središč tega dela Evrope.

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

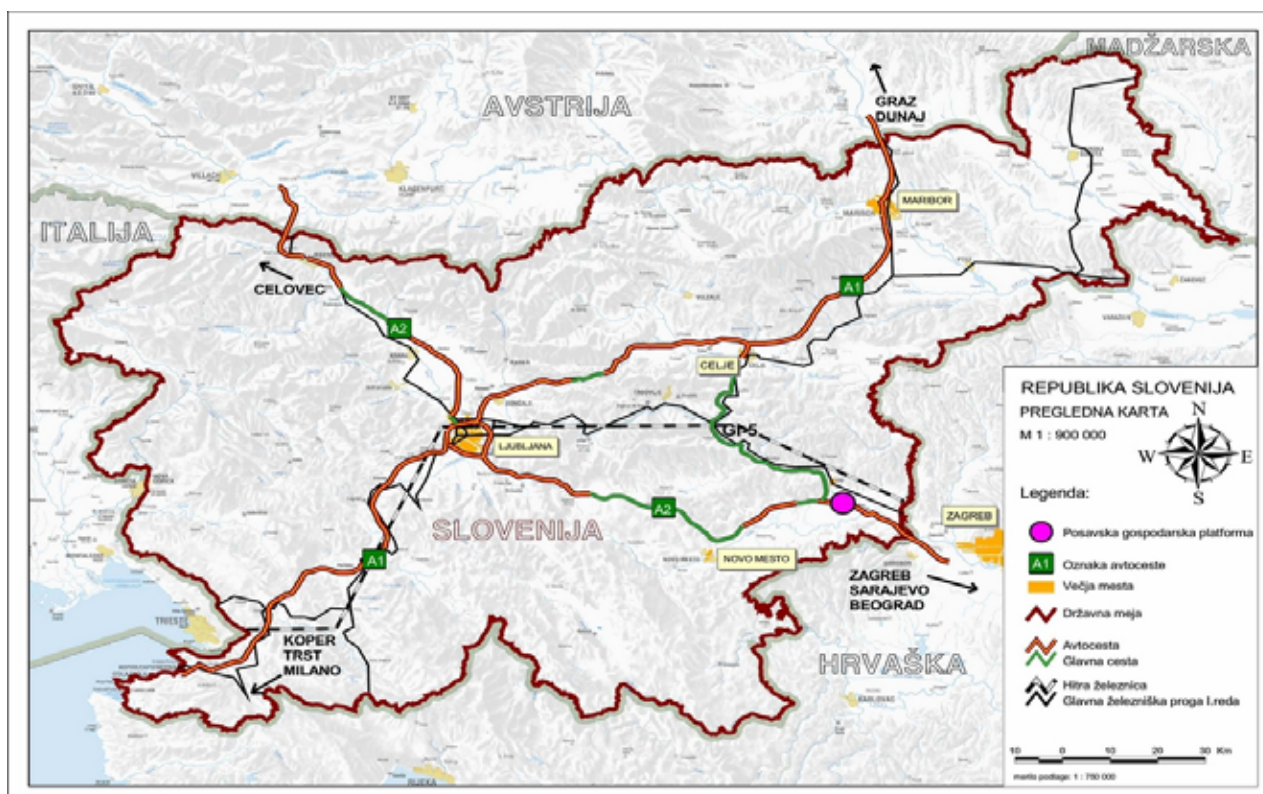
Center gospodarsko-razvojno-logističnega središča v Posavju bo zgrajen na območju letališča Cerklje ob Krki. Zanj je predvidenih več kakor 400 ha opremljenih površin. Na tem območju so avtocesta (X. koridor), železnica in letališče, kar omogoča optimalno izvajanje logističnih dejavnosti. Neposredna bližina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

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

3.2 MAKROLOKACIJA

Pojem makrolokacija pove, v katerem mestu ali kraju je nepremičnina (Gradbeni portal, 2007). Kot že omenjeno je geostrateško PGP locirana v neposredni bližini glavnih prometnih poti Slovenije in v osrčju Evrope, kar je ena od večjih konkurenčnih prednosti takega gospodarskega središča. Posavje leži na stečišču trgovskih in blagovnih poti med JV Evropo, Balkanom in Zahodom Evrope. Preko Balkana in JV Evrope pa je regija povezana neposredno tudi z Azijo. Glavni prometni žili, na kateri se navezuje Posavje, sta V. koridor (z Lyonom, Trstom, Koprom, Ljubljano in Budimpešto) in X. koridor, ki povezuje Sever in Jug Evrope. Posavje seka tudi tretja razvojna os, ki povezuje regionalna središča Koroške, Savinjske-Šaleške regije, Posavja, Dolenjske in Bele Krajine.

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



Slika 3.1: Makrolokacija PGP (Vir: *Regionalni razvojni program, RRA Posavje, 2007*)

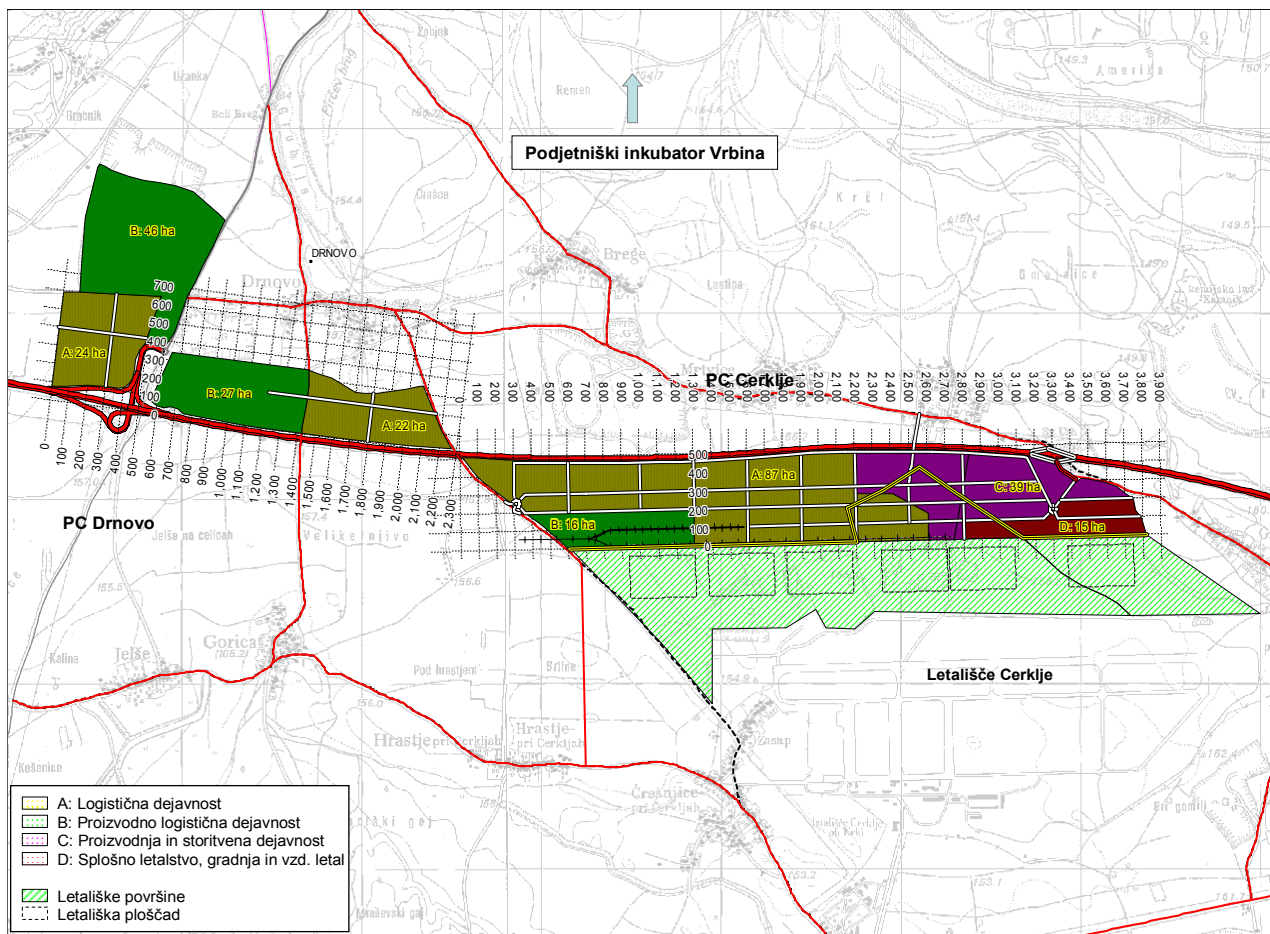
3.3 MIKROLOKACIJA

Mikrolokacija pove nekaj o neposredni okolici, kjer se nepremičnina nahaja kot na primer infrastruktura in njena urbanistična ureditev (Gradbeni portal, 2007). Pri mikrolokaciji je treba presoditi, kakšne značilnosti ima zemljiška parcela, kot je sestava tal, strmine, hudourniki, objekti v neposredni bližini, parcele sosedov in na njih zgrajeni objekti. Zemljišča na močvirnatih tleh, na strmih terenih zahtevajo dodatno sanacijo, kar je povezano z dodatnimi stroški. Dobro se je pozanimati o višini podtalnice, o elektromagnetnem sevanju na tem območju, pa tudi o geoloških in podzemnih formacijah.

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

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

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



Slika 3.2: Mikrolokacija PGP (Vir: RRA Posavje, 2007)

Prvo fazo realizacije projekta predstavlja izdelava in sprejem državnega lokacijskega načrta za območje letališča Cerklje. V okviru urejanja te lokacije je predviden razvoj civilnega dela letališča, razvoj prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter tudi že del poslovne cone. Navedene ureditve predstavljajo enega od ključnih vhodov za načrtovanje obravnavane poslovne cone. Podrobnejši pregled načrtovanih ureditev na in ob letališču Cerklje je predstavljen na sliki 3.3.

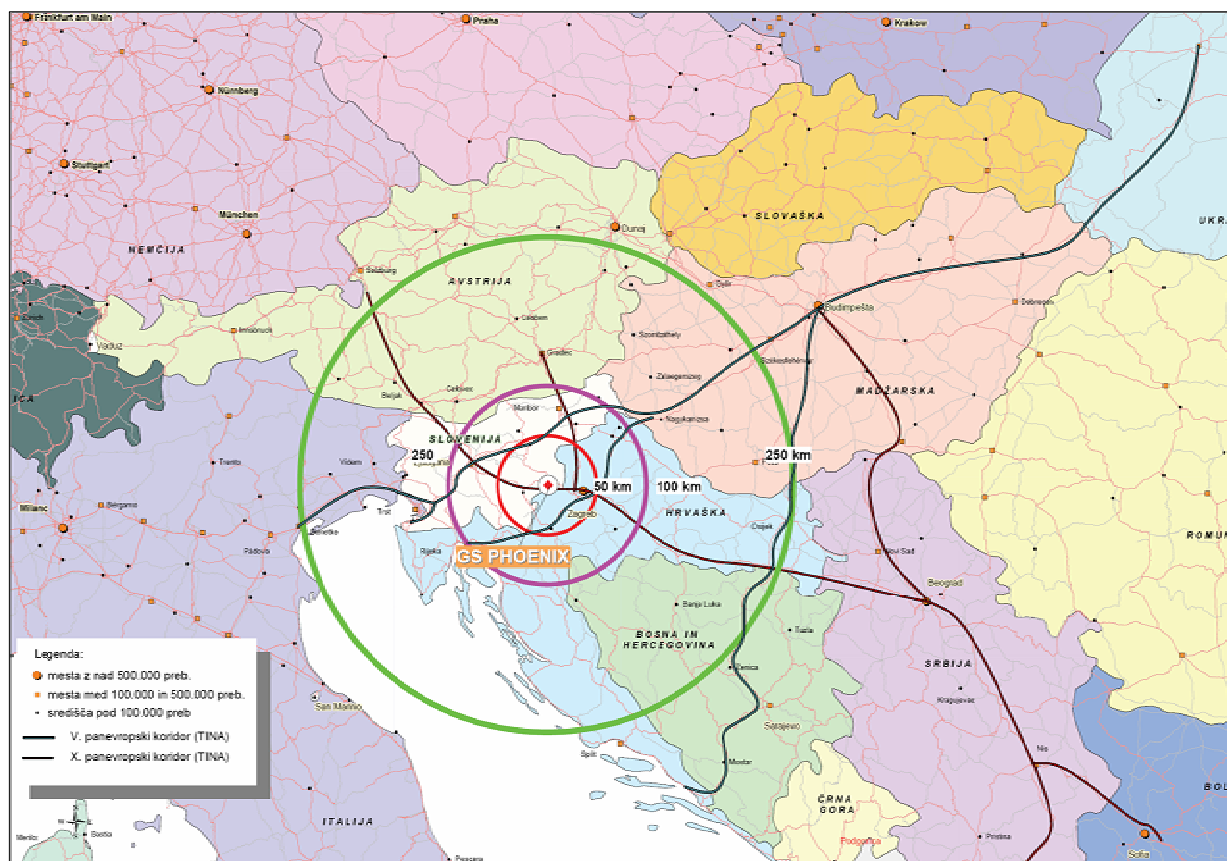


Slika 3.3: Podrobnejši pregled načrtovane površine letališča Cerklje (Vir: LUZ, 2007)

3.3.1 Lokacijske prednosti Posavske regije

Podatki o lokacijskih prednostih Posavja so povzeti po dokumentu *Strateške možnosti vzpostavitve gospodarskega središča Posavje (RRA Posavje, 2006)*. Spodnjeposavska regija meji s sosednjo Republiko Hrvaško. Cilj internacionalizacije in gospodarskega razvoja je spodbujanje prekomejnega, regionalnega in evropskega sodelovanja ter izboljšanje dostopnosti in učinkovitosti prometne in informacijske strukture. Internacionalizacija poslovanja podjetij v času globalizacije ne predstavlja v tem okolju samo izziv, temveč je nujna predhodna in predvsem pravočasna usposobitev, na podlagi katere bo možno izvesti nadaljnje aktivnosti razvoja gospodarstva celotne regije. Ta regija bo sedaj na prepihu med nekdanjim vzhodnim delom in na drugi strani zahodnoevropskim delom – t.i. schengensko mejo, ki je bila do sedaj na avstrijskem in italijanskem obrobju.

Ena od bistvenih konkurenčnih prednosti tega območja je geografska lega. Območje leži neposredno ob 10. koridorju, ki povezuje sever in jug Evrope in ki je že opremljen z zmogljivo cestno in železniško infrastrukturo. Priključek pri Krškem predstavlja pomemben razcep v državnem prometnem omrežju. Tu se od jugovzhodnega kraka državnega cestnega križa odcepi glavna povezava za Celje in s tem navezava na V. prometni koridor. Območje se nahaja na 3. razvojni osi, ki povezuje regionalna središča Koroške, Savinjsko-Šaleške regije, Posavja, Dolenjske in Bele Krajine. Poleg prometne infrastrukture za kopenski promet se na tem območju vzpostavlja tudi infrastruktura za zračni potniški in tovorni promet. Grafični prikaz prometnih koridorjev V. in X. v neposredni bližini Posavske regije je predstavljen na sliki 3.4.



Slika 3.4: Prikaz V. in X. prometnih koridorjev v neposredni bližini Posavske regije

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

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

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

4 ANALIZA STANJA

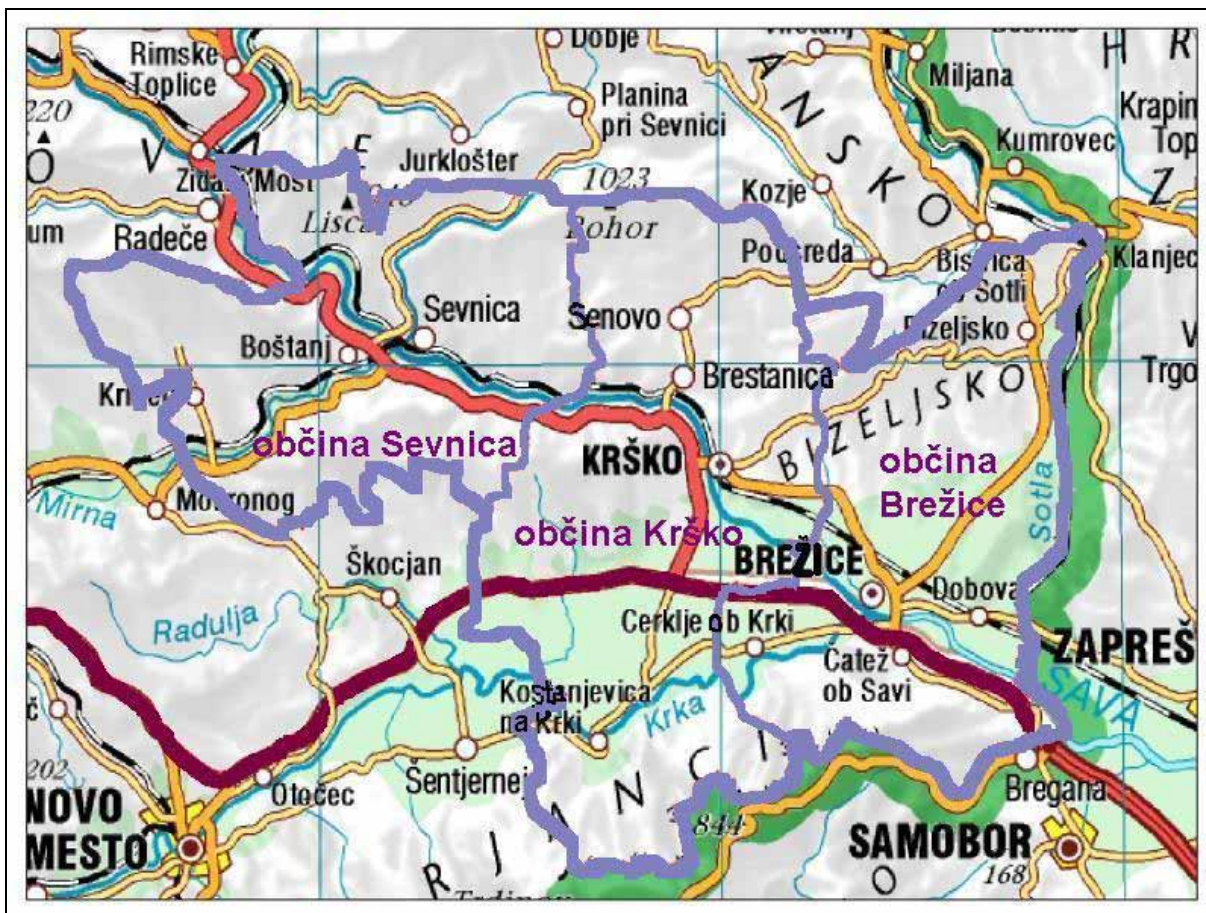
4.1 OPIS REGIJE

Regija Posavje leži v jugovzhodnem delu Slovenije ob spodnjem toku reke Save in meji na sosednjo Hrvaško. Po površini je druga najmanjša regija v Sloveniji, saj meri le 885 km² in pokriva 4,4% površine Slovenije (*Regionalni razvojni program*; RRA Posavje, 2007). Sosednji regiji sta Savinjska na severu, ki je dva in pol-krat večja in regija Jugovzhodna Slovenija na zahodu, ki je od Posavja trikrat večja. Leta 2003 je po statističnih podatkih v regiji živelo 70.262 prebivalcev, kar je bilo le 3,5% vsega prebivalstva Slovenije, že vse od začetka osemdesetih let pa je za regijo značilno upadanje števila prebivalstva. Regija je razmeroma redko poseljena, saj povprečno na kvadratnem kilometru živi 79 prebivalcev, kar je skoraj 20 prebivalcev manj kot v slovenskem povprečju. Prebivalstvo je razporejeno v 409 naseljih. Posavsko regijo sestavljajo štiri občine, Brežice, Krško, Sevnica in Kostanjevica ob Krki.

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

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

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



Slika 4.1: Predstavitvena karta Posavske regije z občinskimi mejami (Vir: Regionalni razvojni program, RRA Posavje, 2007)

4.2 PREGLED EKONOMSKEGA STANJA REGIJE

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

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

Drugi pomembni statistični podatki o Posavski regiji so predstavljeni v tabeli 4.1. V regiji spada 100 % površin med območja s posebnimi razvojnimi problemi. 54 % regije pokriva gozd, 41 % kmetijska zemljišča, 3,0 % pozidane površine in 1,1 % ceste. Za slovenske razmere ima podpovprečen delež gozdnih površin in nadpovprečen delež kmetijskih površin. Posavska regija ima v primerjavi z drugimi nižji BDP na prebivalca (13.378 EUR v primerjavi z 15.942 EUR), in nižjo plačo na zaposlenega, ki je približno 90% slovenskega povprečja.

Kot že omenjeno, je stopnja brezposelnosti v regiji izrazito nadpovprečna (13,0% v primerjavi z 10,6%).

Tabela 4.1: Statistični indikatorji Posavske regije (Vir: Regionalni razvojni program, RRA Posavje, 2007)

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

4.3 PREGLED NACIONALNIH INVESTICIJSKIH PRIORITET

4.3.1 Strategija razvoja Slovenije

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

4.3.1.1 Razvojne prioritete

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

Pri spodbujanju podjetniškega razvoja in povečanju konkurenčnosti SRS izpostavlja spodbujanje naložb in strateških projektov, ki so razvojno naravnani in s povezovalnimi mrežami pozitivno učinkujejo na regionalni ali mednarodni ravni. PGP je zelo dober primer ravno takšnega strateškega projekta in bo zadovoljil kriterije. SRS izpostavlja tudi spodbujanje podjetniškega povezovanja na nosilnih gospodarskih področjih (elektronske komunikacije in informacijska tehnologija, farmacija, kemična industrija, električna in optična

oprema, logistika). V PGP se bodo vzpostavili pogoji za ustanovitev podjetij iz prav teh uspešnih panog.

SRS predvideva tudi vzpostavljanje industrijskih/tehnoloških con na atraktivnih lokacijah, ki odpravljajo problem zemljišč (razpoložljivosti in cene) in administrativnih omejitev za tuje in domače investitorje. Za spodbujanje regionalnega razvoja SRS izpostavlja spodbujanje neposrednih tujih investicij (v nadaljnjem besedilu: NTI) v visoko/srednje visoko tehnologijo in v kakovostna delovna mesta ter zagotavljanje ustreznih pogojev za spodbujanje »greenfield« NTI. Posavska gospodarska platforma je dober primer prav take »greenfield« investicije, namen katere je pritegniti razvojno spodbudne domače in tuje naložbe.

4.3.1.2 Temeljni cilji

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

4.3.2 Državni razvojni program

Za razliko od SRS, ki je »konceptualni dokument«, katerega poudarek je na oblikovanju vizije dolgoročnega razvoja države, je DRP »izvedbeni dokument«, ki natančneje opredeli razvojno-investicijske prioritete potrebne za uspešno realizacijo SRS (SVLR, 2006). DRP je torej instrument za »prevedbo« strateških usmeritev, vsebovanih v SRS, v konkretne in s proračunskimi možnostmi skladne razvojne-investicijske programe. V skladu s prakso priprave strateških razvojnih programov, bo DRP služil kot podlaga za pogajanja Slovenije z Evropsko komisijo o prihodnji finančni perspektivi in bo s svojim naborom investicijskih prioritet ter konkretnih projektov in programov predstavljal osnovo za srednjeročno programiranje celotne razvojne politike države, tudi programiranje izvajanja kohezijske politike Evropske Unije v Sloveniji v obdobju 2007-2013. Priprava DRP poteka na podlagi strateških smernic in predlagane usmeritve Evropske Komisije da naj bi članice kar 60 % vseh kohezijskih sredstev v obdobju 2007 - 2013 namenile za doseganje ciljev Lizbonske strategije.

Prva razvojno-investicijska prioriteta, ki izhaja iz SRS (UMAR; 2005) izpostavlja konkurenčno gospodarstvo in hitrejšo rast, ki bo prispevala k izpolnjevanju ekonomskih ciljev Lizbonske strategije in s tem izboljšala konkurenčne sposobnosti podjetij. Prioriteta je namenjena večji povezanosti gospodarstva z znanostjo, spodbujanju podjetništva in vlaganja v človeške vire z namenom povečanja konkurenčne sposobnosti in inovativnosti podjetij. Ob tem pa stremi k spodbujanju vlaganj tako tujih podjetij v Sloveniji kot tudi vlaganj slovenskih v tujini. Prioriteta je usmerjena tudi v razvoj podeželja.

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

Pod ciljem razvoja gospodarstva in inovativnosti, DRP izpostavlja med drugimi možnimi specifičnimi aktivnostmi razvoj in delovanje univerzitetnih (visokošolskih) podjetniških inkubatorjev, razvoj in delovanje tehnoloških parkov in podjetniških inkubatorjev, vzpostavitev slovenskega centra za prenos inovacij vključno z borzo inovacij, promocija in uvajanje evropskega modela odličnosti ter drugih modelov, spodbujanje aplikativnih razvojnih projektov podjetij, ukrepi različnih politik za pospeševanje podjetniških vlaganj v regionalni razvoj ter spodbude za ustanavljanje domačih in tujih visokotehnoloških in inovativnih podjetij. Skoraj vse navedene aktivnosti predstavljajo pobudo in utemeljujejo izgradnjo in financiranje Posavske gospodarske platforme.

4.3.3 Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih

Poleg DRP je ključnega pomena za strateški državni razvoj tudi Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023 (SVR, 2006). RNRP 2007-2023 temelji na SRS, ki jo je junija 2005 sprejela vlada. RNRP je usmeritev in orodje za načrtovanje javnih financ na eni strani ter resornih programov in strategij na drugi. Tako je osnova za izvajanje dolgoročne razvojne politike in dolgoročnega proračunskega načrtovanja (v smeri razvojnega prestrukturiranja proračuna). Daje tudi jasno znamenje regijam, lokalnim skupnostim in razvojnim partnerstvom, v katere vsebine na projektni ravni namerava država prednostno vlagati v naslednjem srednjeročnem obdobju. Gre za partnerski razvojni načrt, pripravljen po eni strani na podlagi razvojnih pobud posameznih ministrstev (od zgoraj navzdol), po drugi strani pa na podlagi pobud regionalnih in lokalnih razvojnih partnerstev in drugih deležnikov (od spodaj navzgor).

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

4.3.3.1 Smernice povezane z PGP

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

V letu 2004 se je gospodarska rast RS povečala na 4,2 odstotka. S tako stopnjo rasti Slovenija bistveno presega povprečje EU-25 (1,6 % v letu 2005), vendar zaostaja za baltskimi državami, Češko, Slovaško in Luksemburgom. Danes dosega 80 odstotkov BDP na

prebivalca po kupni moči glede na povprečje EU, kar je največ med novimi državami članicami EU razen Cipra. Po napovedih Eurostata (2007) bo Slovenija v letu 2007 dosegla 84 odstotka povprečja EU-25 in bo skupaj s Ciprom delila 15. mesto. S 1. januarjem 2007 je stopila v ekonomsko in monetarno unijo (v nadaljnjem besedilu: EMU). V primerjavi z obstoječimi državami članicami EMU je v letu 2005 glede na višino realne stopnje rasti BDP zasedala 3. mesto, glede na višino BDP na prebivalca v standardih kupne moči pa 12. mesto.

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

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

4.3.3.2 Predstavitev projektov resolucije

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

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

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

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

Učinki projekta bodo (med drugim) 2.000 novo ustanovljenih kakovostnih delovnih mest v regiji. Gospodarsko razvojno logistično središče posavske regije bo zaradi svoje lege most med Evropsko unijo in jugovzhodno Evropo ter preko nje do Azije. Kot tako bo središče

najpomembnejši pokazatelj razvoja celotnega območja jugovzhodnega dela Slovenije in bo izkoristilo vse danosti regije ter omogočilo njen razvoj. Posavsko razvojno središče bi na ta način lahko bistveno prispevalo k prepoznavnosti naše države kot prodorne, bogate z znanjem, visoko tehnično in tehnološko usmerjene ter hkrati prijazne in gostoljubne skupnosti.

4.3.4 Regionalni razvojni program regije Posavje

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

- ustvariti dinamično gospodarstvo, katerega rast bo temeljila na endogenih razvojnih potencialih in neposrednih investicijah, ki bo globalno konkurenčno zaradi javnih in zasebnih vlaganj v R&D ter v nove produkte in storitve z visoko dodano vrednostjo;
- ustvariti nova delovna mesta s poudarkom na delovnih mestih z visoko dodano vrednostjo, ki bodo ustvarila pogoje za zaposlovanje aktivnih domačih kadrov ter priliv visoko izobraženih kadrov iz drugih okolij;
- vzpostaviti povezavo med gospodarstvom in izobraževanjem;
- zagotoviti vsem nosilcem projektov podporo za uspešno pripravo, ter
- vodenje projektov in učinkovito črpanje sredstev EU na vseh programskih nivojih.

4.3.4.1 Razvojne smernice

Razvojne smernice Regionalnega razvojnega programa regije Posavje so:

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

4.3.4.2 Investicijske smernice

Investicijske smernice Regionalnega razvojnega programa regije Posavje so:

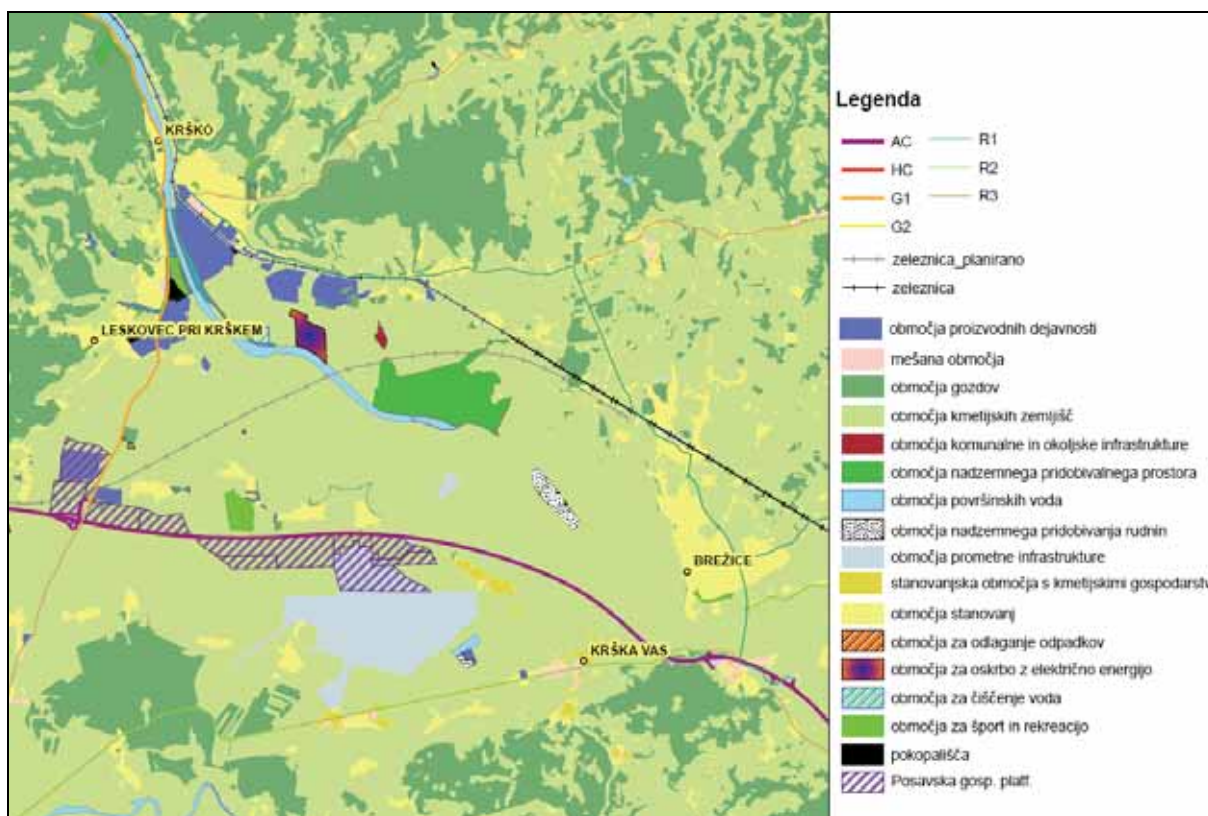
- vzpostaviti industrijske/tehnološke cone na atraktivnih lokacijah, ki odpravljajo problem zemljišč (razpoložljivosti in cene) in administrativnih omejitev za tuje in domače investitorje ter spodbujajo razvoj v konkretnih regijah;
- spodbujati širitev že obstoječih tujih podjetij v Sloveniji in spodbujati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

4.3.5 Ugotovitve pregleda nacionalnih investicijskih priorit

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

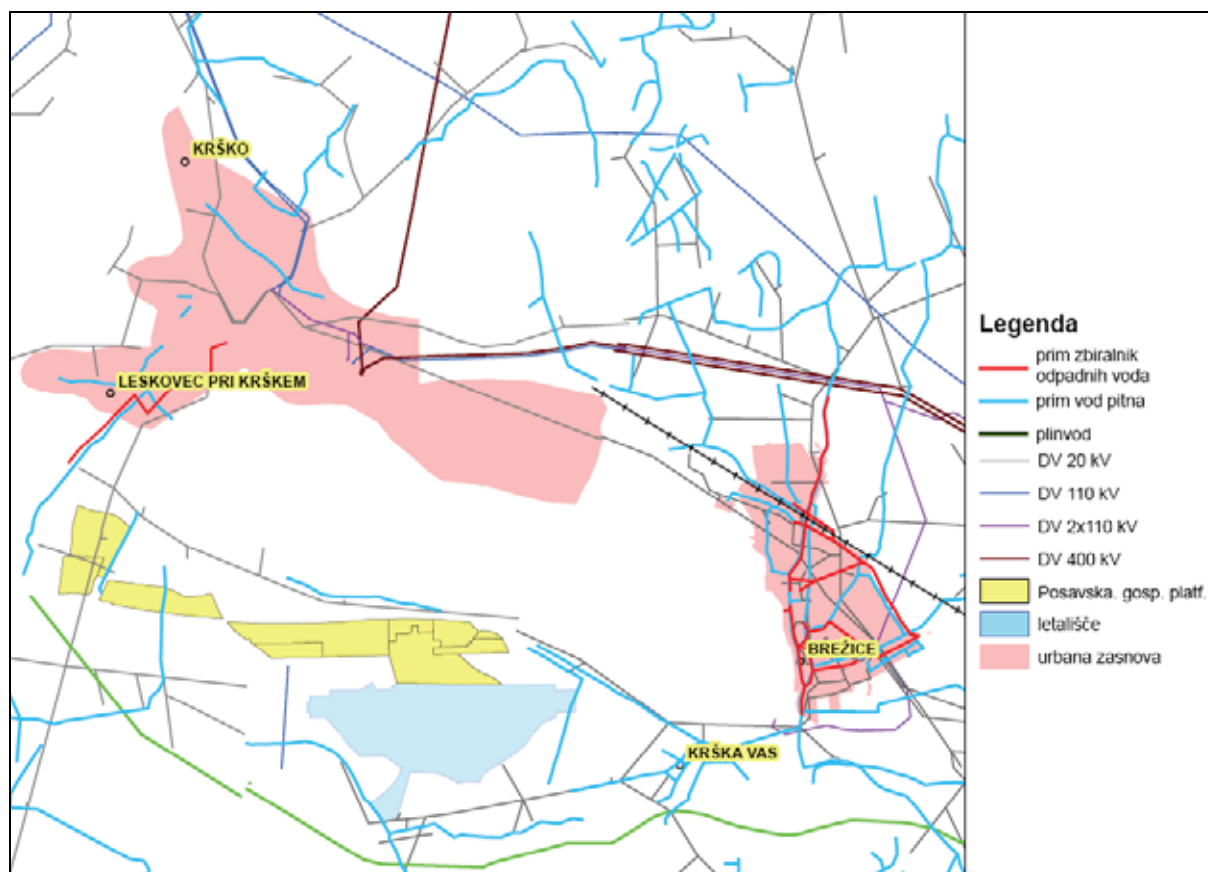
4.4 ANALIZA INFRASTRUKTURNE OPREMLJENOSTI, POSELITVE IN RAZVOJNIH OMEJITEV V PROSTORU

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



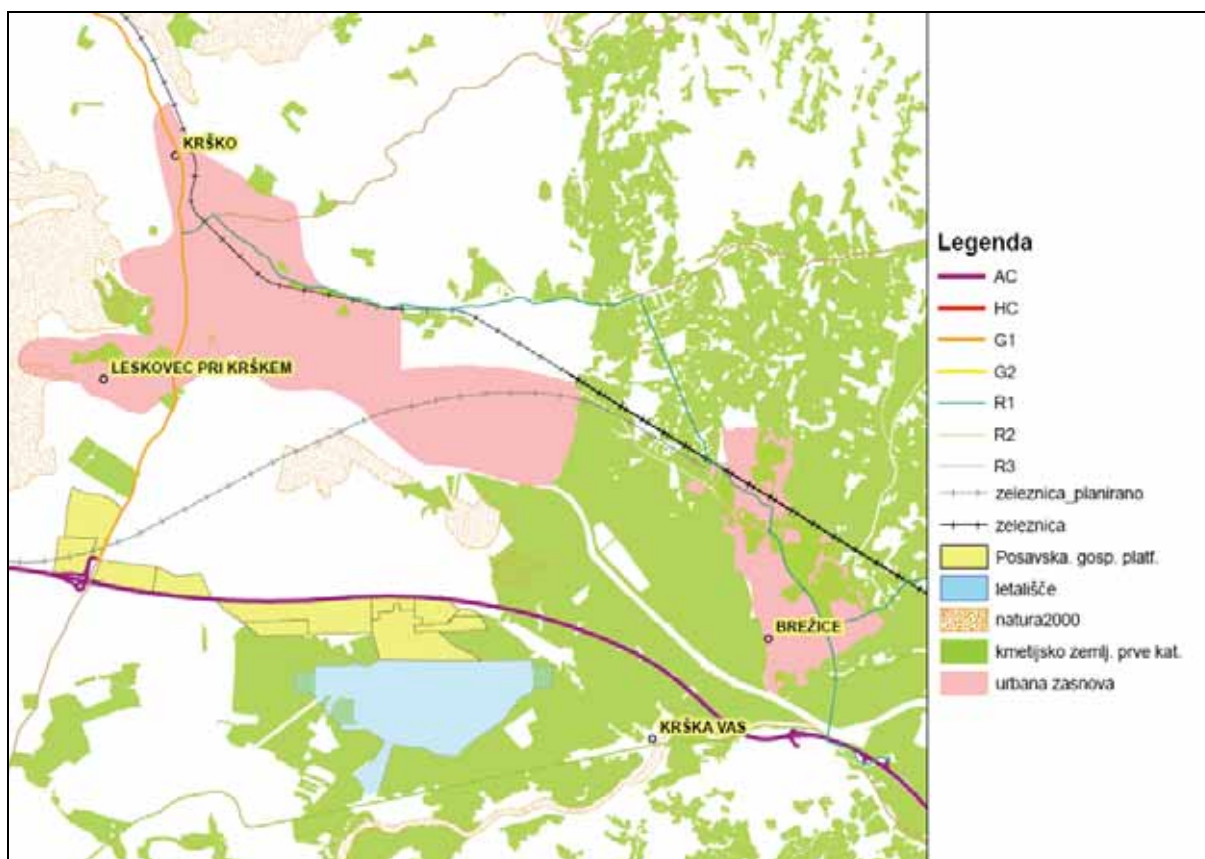
Slika 4.2: Namenska raba prostora in prometna infrastruktura

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



Slika 4.3: Energetska in komunalna infrastruktura

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



Slika 4.4: Območja z omejitvami

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

4.5 TRG ZEMLJIŠČ ZA INDUSTRIJSKO GRADNJO

4.5.1 Ponudba

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

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

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

Ponudba trenutno načrtovanih primerljivih »greenfield« zemljišč v celotni Sloveniji je predstavljena v tabeli 4.2, v vrstnem redu po največjih načrtovanih zemljiščih. V tabeli je predstavljeno tudi prebivalstvo v regiji (SURs, 2006) in BDP na prebivalca izraženo kot odstotek povprečja v Sloveniji.

Tabela 4.2: Ponudba primerljivih »greenfield« zemljišč v celotni Sloveniji (Vir: DRP, 2006; SURs 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPT 2006; PRC, 2007; *Business Park Posavje*, RRA Posavje, 2007; RRA Gorenjske, 2007; RRA Mura, 2007; RRA Celje; MRA, 2007; RCNM, 2007; TRIS, 2007; RRA Notranjsko-kraške; PPC Sežana)

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

Ponudba zemljišč v conah v Goriški regiji je predstavljena v tabeli 4.3.

Tabela 4.3: Ponudba zemljišč v conah v Goriški regiji (Vir: DRP, 2006; SURs, 2006; PRC, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Posavski regiji je predstavljena v tabeli 4.4.

Tabela 4.4: Ponudba zemljišč v conah v Posavski regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPT 2006; *Business Park Posavje*, RRA Posavje, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Gorenjski regiji je predstavljena v tabeli 4.5.

Tabela 4.5: Ponudba zemljišč v conah v Gorenjski regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPT 2006; RRA Gorenjske, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Pomurju je predstavljena v tabeli 4.6.

Tabela 4.6: Ponudba zemljišč v conah v Pomurju (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPT 2006; RRA Mura, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Savinjski regiji je predstavljena v tabeli 4.7.

Tabela 4.7: Ponudba zemljišč v conah v Savinjski regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006; RRA Celje, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Koroški regiji je predstavljena v tabeli 4.8.

Tabela 4.8: Ponudba zemljišč v conah v Koroški regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006)

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

Ponudba zemljišč v conah v Podravski regiji je predstavljena v tabeli 4.9.

Tabela 4.9: Ponudba zemljišč v conah v Podravski regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006; MRA, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Osrednjeslovenski regiji je predstavljena v tabeli 4.10.

Tabela 4.10: Ponudba zemljišč v conah v Osrednjeslovenski regiji (Vir: SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006)

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

Ponudba zemljišč v conah v JV Sloveniji je predstavljena v tabeli 4.11.

Tabela 4.11: Ponudba zemljišč v conah v JV Sloveniji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006; RCNM, 2007; TRIS, 2007)

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

Ponudba zemljišč v conah v Notranjsko-kraški regiji je predstavljena v tabeli 4.12.

Tabela 4.12: Ponudba zemljišč v conah v Notranjsko-kraški regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006; RRA Notranjsko-kraške)

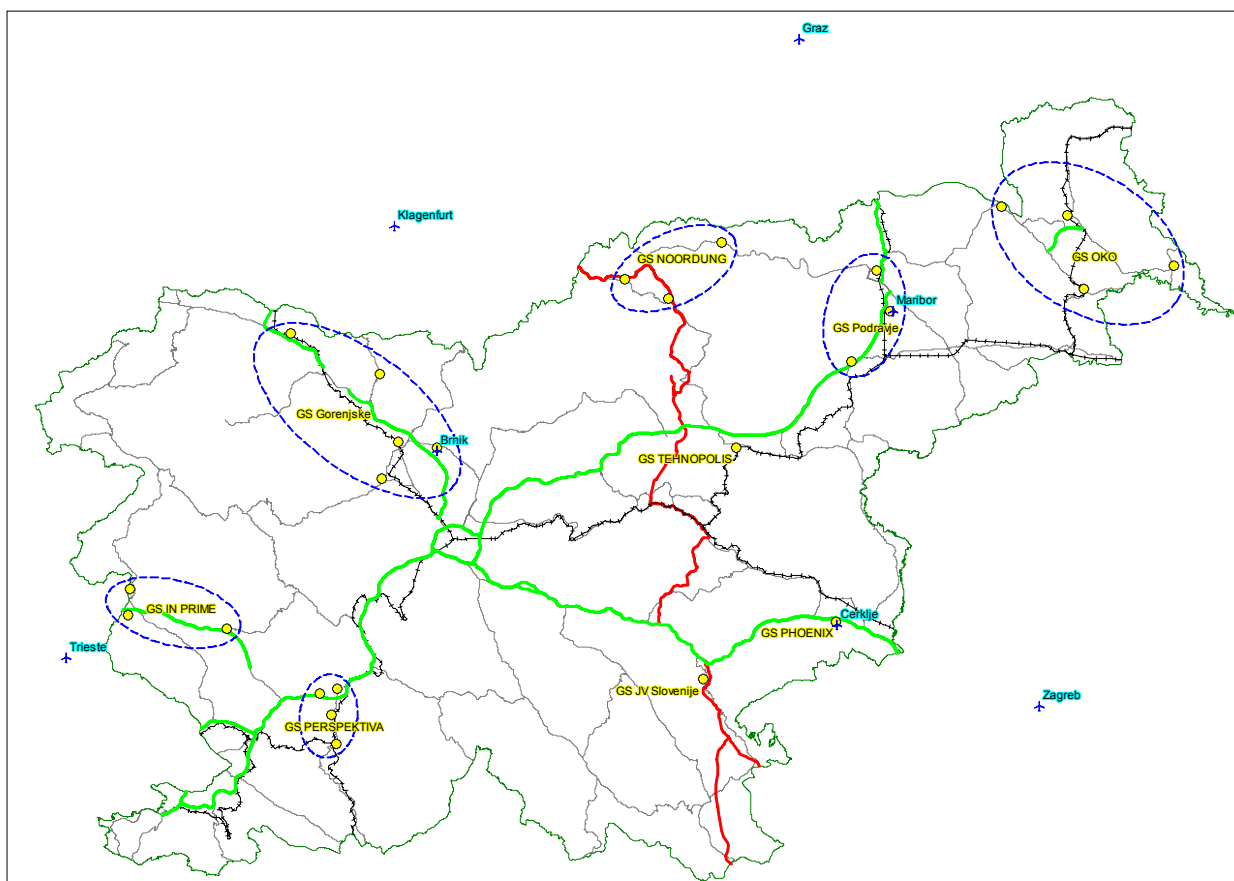
Regija	Prebivalstvo	Ime projekta	Poslovna cona	Logistična cona	Obrtna cona	Bližina avtoceste	Bližina železniške proge	Površina (ha)
Notranjsko-kraška	51.032	PERSPEKTIVA		pri Pivki	Veliki otok	Več lokacij	Več lokacij	80,0
					Prestranek	4 km	1 km	20,0
BDP SLO: 76,4%			Studenec			0 km	5 km	23,0
SKUPAJ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

Ponudba zemljišč v conah v Obalno-kraški regiji je predstavljena v tabeli 4.13.

Tabela 4.13: Ponudba zemljišč v conah v Obalno-kraški regiji (Vir: DRP, 2006; SURS, 2006; *Industrial Parks in Slovenia*, JAPTI 2006; PPC Sežana)

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

Predvideno gospodarsko središče PHOENIX je eno izmed devetih gospodarskih središč, ki so opredeljena z Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih. Lokacije teh devetih načrtovanih gospodarskih središč in njihova lege glede na glavne prometne infrastrukturne objekte (avtoceste, železnica, letališča) so prikazana v spodnji sliki 4.5.



Slika 4.5: Načrtovana gospodarska središča

4.5.2 Povpraševanje

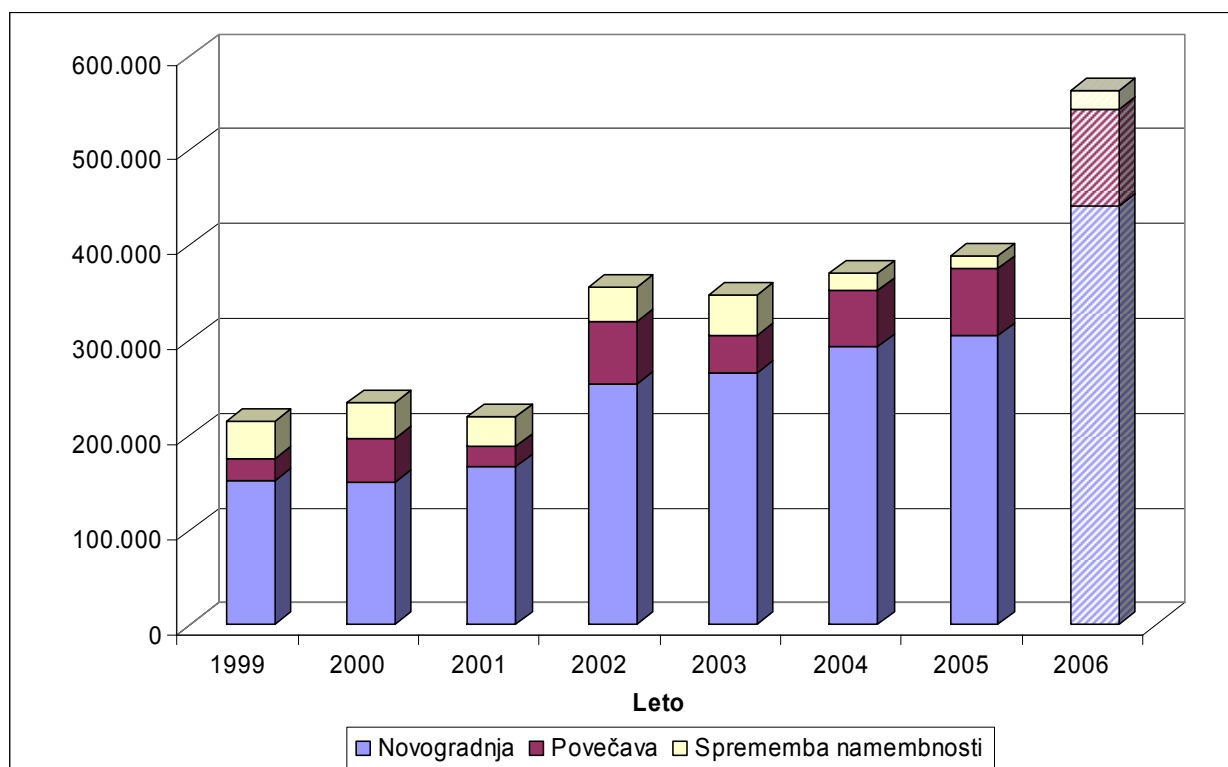
Za oceno povpraševanja po novogradnjah oz. primerljivih »greenfield« zemljiščih, so bili uporabljeni podatki Statističnega Urada Republike Slovenije iz portala SI-STAT (2007). o izdanih gradbenih dovoljenjih za industrijske objekte po vrsti dovoljenja.

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

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

Izdaja gradbenih dovoljenj za industrijske objekte po vrsti dovoljenja v m² stavb je predstavljena v sliki 4.6. Od leta 1999 se je skupna izdaja gradbenih dovoljenj za industrijske objekte povečala od približno 20 ha do več kot 56 ha leta 2006¹. Povprečna letna stopnja rasti površine industrijskih objektov v izdanih gradbenih dovoljenjih je znašala 14,8 %. Še hitreje pa je naraščala povprečna površina na izdano gradbeno dovoljenje: iz 558 m² v letu 1999 se je povečala na 1703 m² v letu 2006; povprečna letna stopnja rasti je znašala kar 17,3 %. Podatek kaže na to, da se vedno v večji meri gradijo večje stavbe.

Pri interpretaciji podatkov je potrebno opozoriti, da se podatki o izdanih gradbenih dovoljenjih nanašajo na etažno površino stavb, neposredno pa ne kažejo površine zemljišč, na katerih stojijo. Po eni strani iz podatkov ni razviden povprečni faktor etažnosti (povprečno število etaž industrijskih stavb) niti faktor bruto oziroma neto površine gradbene parcele (delež parcele, ki ni pokrita s stavbo). V nadaljevanju predpostavljamo, da znaša povprečna etažnost industrijskih stavb 1, medtem ko znaša faktor bruto površine gradbene parcele prav tako 1 (na vsak m² površine industrijske stavbe pride še 1 m² zelenih, prometnih in drugih površin).



Slika 4.6: Izdana gradbena dovoljenja za industrijske objekte po vrsti dovoljenja v m² stavb (Vir: SI-STAT, SURS, 2007)

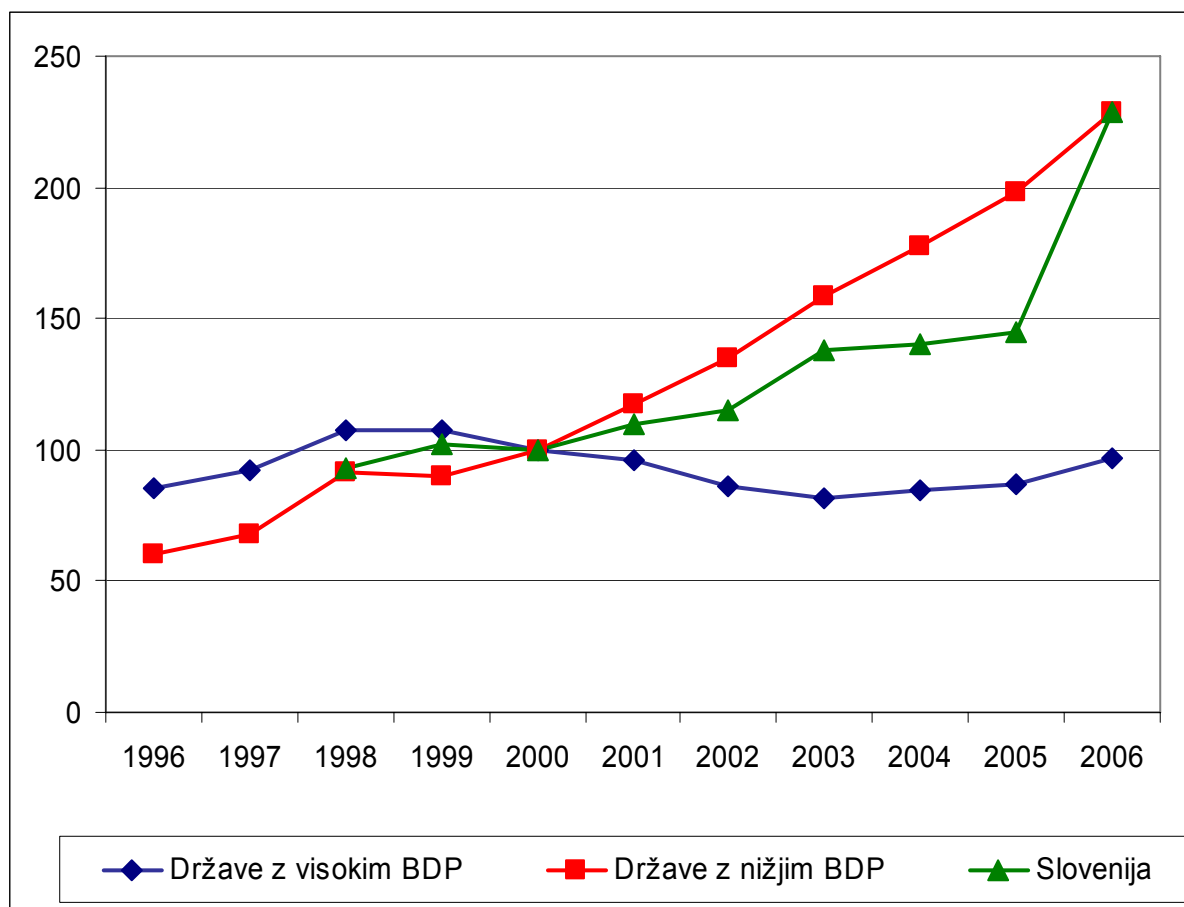
¹ Podatek za leto 2006 je preliminar; pri strukturi površin za leto 2006 je predpostavljeno enako razmerje med novogradnjami, povečavami in spremembami namembnosti kot v letu 2005.

Tabela 4.14: Izdana gradbena dovoljenja za industrijske objekte po vrsti dovoljenja (Vir: SI-STAT, SURS, 2007)

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

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

Za države EU so na razpolago podatki o indeksu izdanih gradbenih dovoljenj za industrijske objekte, izraženo z m² površine teh objektov (EUROSTAT, 2007). Države smo grupirali v dve skupini in sicer države z višjim BDP (države severne in zahodne Evrope: Belgija, Nemčija, Francija, Nizozemska, Finska, Švedska) in države z nižjim BDP (države srednje, vzhodne in južne Evrope: Češka, Estonija, Grčija, Španija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Poljska, Portugalska, Romunija in Slovenija). Slika 4.7 prikazuje povprečni indeks izdanih gradbenih dovoljenj v zadnjih 11 letih za dve skupini držav. Iz slike lahko izberemo tipični razvojni vzorec. V državah z višjim BDP je povpraševanje po zemljiščih precej stabilno, države so velike izvoznice kapitala, kar pomeni precej TNI investicij v tujini. V državah z nižjim BDP pa smo priča visoki rasti BDP, ki se odraža v visokem povpraševanju po zemljiščih. Države so v glavnem tudi neto uvoznice kapitala, kar pomeni, da privabljajo tudi precej NTI. S približevanjem gospodarski razvitosti prve skupine držav lahko pričakujemo postopno zmanjševanje visokih stopenj rasti povpraševanja po zemljiščih v skupini držav z nižjim BDP. Iz slike je še razvidno, da Slovenija dokaj natančno sledi razvojnemu vzorcu druge skupine držav.



Slika 4.7: Povprečni indeks za izdana gradbena dovoljenja za industrijske objekte v m² stavb, 2000=100 (Vir: EUROSTAT, 2007)

4.6 TRG LOGISTIČNIH STORITEV

V *Strateške možnosti vzpostavitve Gospodarskega središča Posavje* (RRA Posavje, 2006) najdemo utemeljitev da zaradi svoje geostrateške lege predstavlja regija Posavje pomembno razvojno perspektivo Slovenije in Evrope. Regija želi postati najpomembnejše področje za logistiko z dodano vrednostjo (ang. *added value logistics*), tako v Sloveniji kot tudi v tem delu Evrope. Eden od glavnih ciljev Posavske gospodarske platforme je vzpostavitev multi-modalnega logističnega centra, kjer se bo dobavljeno blago dodelalo, zmontiralo, pakiralo ter distribuiralo naprej po EU in Balkanu. Za Posavsko regijo so zanimivi inovativni logistični procesi z visokimi standardi, ki zahtevajo specializirano znanje. Primer takšne logistike je Grieshaber, nemško podjetje, ki je prvo ugotovilo prednosti Posavja za evropski prostor.

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

Zaradi omenjenih prednosti prometnih povezav in obmejnega območja je Posavje ustrezna lokacija za logistično dejavnost, za sama posavska podjetja in širše za Slovenijo in EU, za globalne procese distribucije blaga in storitev proti vzhodu in v prekomorske dežele, ter obratno iz daljnega vzhoda proti EU. Do zdaj neizkoriščen potencial za rast logistične dejavnosti nedvomno obstaja.

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

4.6.1 Slovenski logistični trg

4.6.1.1 Obseg trga prevozov

V spodnjih tabelah 4.15-4.16 je prikazan obseg trga prevozov v cestnem in železniškem prometu ter blagovni promet na letališčih v Sloveniji, iz podatkov Transportne infrastrukture (*Transport infrastructure*) (JAPTI, 2007) ter *Transport in komunikacije* (SURS; 2007). Podatki kažejo na najvišjo rast v cestnem blagovnem prometu, nekaj nižjo v železniškem prometu, negativno rast pa izkazuje blagovni promet na letališčih. Za cestni blagovni promet je značilno podaljševanje povprečne prevožene razdalje, saj se tonski kilometri povečujejo precej hitreje od prepeljanih ton. To pomeni, da cestni prevozniki pridobivajo tržne deleže v mednarodnem blagovnem prometu.

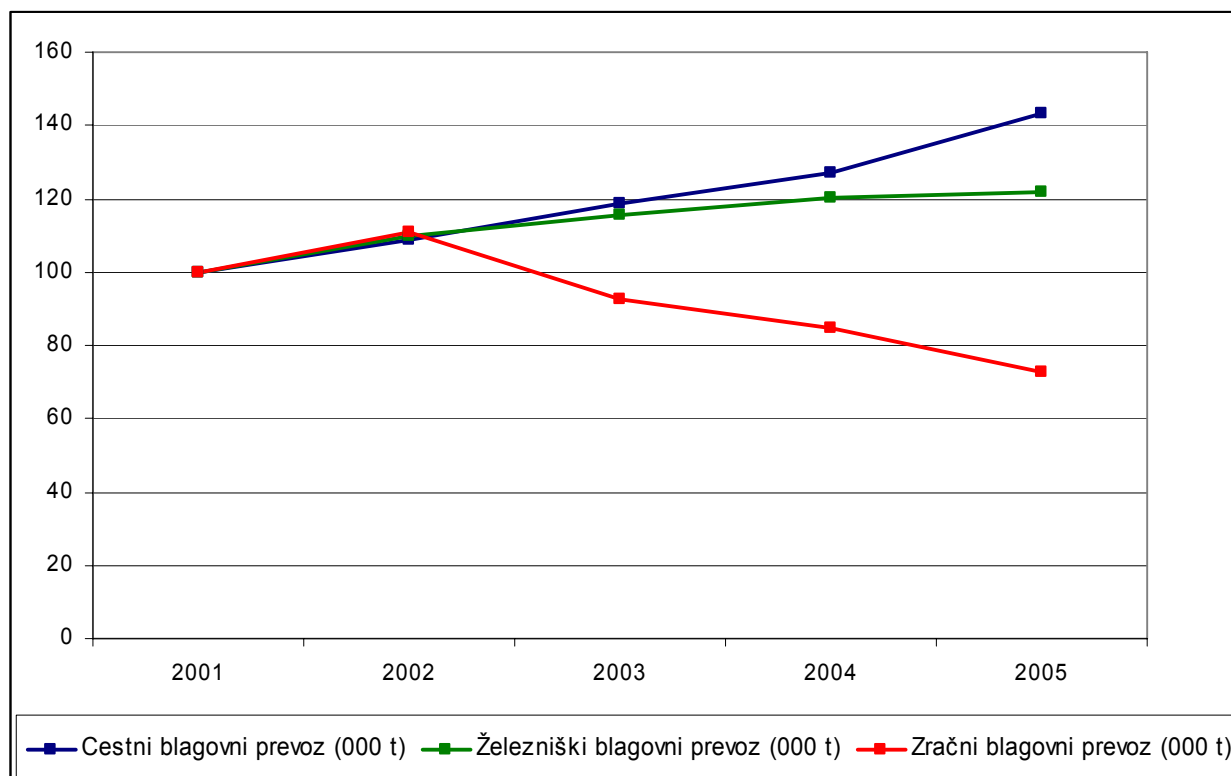
Obratno sliko izkazuje blagovni promet na letališčih (slika 4.8), saj je povprečna letna stopnja rasti obsega prometa v preteklih 5 letih negativna, -2,1 %. Podatki kažejo, da slovenska letališča izgubljajo konkurenčni boj z drugimi bližjimi evropskimi letališči, saj npr. letališča v Avstriji v istem obdobju beležijo 16 % rast, na Madžarskem 5 %, v Italiji 11 %, v Nemčiji 7 % in na Češkem 9 %.

Tabela 4.15: Blagovni prevoz po vrstah prevoza, v 000 t (*Transport infrastructure*, JAPTI, 2007; *Transport in komunikacije*, SURS; 2007)

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

Tabela 4.16: Blagovni prevoz po vrstah prevoza, v mio tkm (Vir: *Transport infrastructure*, JAPTI, 2007; *Transport in komunikacije*, SURS; 2007)

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



Slika 4.8: Blagovni prevoz po vrstah prevoza – indeks, 2000=100 (Vir: *Transport infrastructure*, JAPT, 2007)

4.6.1.2 Poslovanje ponudnikov storitev

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

- I 63.1 Prekladanje, skladiščenje (npr. BTC);
- I 63.2 Druge pomožne dejavnosti v prometu (npr. Aerodrom Ljubljana, Luka Koper);
- I 63.4 Dejavnosti drugih prometnih agencij (npr. Schenker, DHL logistika);
- I 60.240 Cestni tovorni promet² (npr. Viator Vektor, Intereuropa transport).
- I 60.100 Železniški promet (npr. Slovenske železnice).

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

Podatki o številu zaposlenih za zadnjih 5 let (tabela 4.17) kažejo zelo visoko rast zaposlenosti pri cestnih prevoznikih, zmerno rast v dejavnostih prekladanja, skladiščenja ter

² Zajete so samo gospodarske družbe. Pri izvajanju cestnega blagovnega prevoza velik del dejavnosti izvedejo tudi samostojni podjetniki, vendar so podatki o gospodarskih družbah za namen te študije dovolj indikativni.

drugih pomožnih dejavnosti v prometu ter upadanje zaposlenosti v dejavnosti prometnih agencij.

Tabela 4.17: Število zaposlenih v logističnih dejavnostih (Vir: AJPES, 2007)

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

Obseg sredstev kot kazalnik povečevanja fizičnih zmogljivosti podjetij (tabela 4.18) kaže, da so se ta v preteklih letih najhitreje povečevala pri cestnih prevoznikih ter v dejavnosti prekladanja, skladiščenja ter drugih pomožnih dejavnosti v prometu.

Tabela 4.18: Obseg sredstev v logističnih dejavnostih, v EUR (Vir: AJPES, 2007)

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

Rast obsega kapitala (tabela 4.19) je bila nižja od rasti obsega sredstev, kar pomeni, da gre pri obravnavanih dejavnostih za razvijajoče se dinamične panoge, ki se financirajo s posojili, kar je značilno za rastoče panoge. Izjema je dejavnost drugih prometnih agencij, kjer rast kapitala presega rast sredstev, kar pomeni zrelo panogo, ki zmanjšuje svojo zadolženost.

Tabela 4.19: Obseg kapitala v logističnih dejavnostih v EUR (Vir: AJPES, 2007)

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

Rast obsega prihodkov v logističnih dejavnostih (tabela 4.20) je v cestnem tovornem prometu in pomožnih dejavnostih v prometu višja od rasti sredstev, kar pomeni precejšnje povečevanje produktivnosti, kar potrjujejo tudi podatki o rasti zaposlenosti, ki je precej nižja od rasti prihodkov. Podatki o dejavnosti drugih prometnih agencij kažejo na krčenje dejavnosti, verjetno zaradi zmanjševanja obsega špedicijskih poslov.

Tabela 4.20: Obseg prihodkov v logističnih dejavnostih v EUR (Vir: AJPES, 2007)

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

Rast dobička (tabela 4.21) je bila izkazana v vseh logističnih dejavnostih, razen pri drugih prometnih agencijah, visoka. Pri vseh dejavnostih je tudi višja od stopnje rasti prihodkov, kar kaže na to, da so stroški rasli počasneje od rasti prihodkov, kar zopet kaže na pomembno povečanje produktivnosti v teh dejavnostih.

Tabela 4.21: Obseg dobička v logističnih dejavnostih v EUR (Vir: AJPES, 2007)

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

Donosnost kapitala v obravnavanih dejavnostih (tabela 4.22) je višja od povprečja v slovenskih gospodarskih družbah. Najvišja je v cestnem tovornem prometu in pri drugih pomožnih dejavnostih v prometu. Tudi dejavnost drugih prometnih agencij, ki se sicer krči, izkazuje še vzdržno donosnost.

Tabela 4.22: Donosnost kapitala v logističnih dejavnostih v EUR (Vir: AJPES, 2007)

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

4.6.2 Napovedi

4.6.2.1 Evropski trg prevozov

V publikaciji Evropske komisije *European energy and transport, trends to 2030 – update 2005* (Mantzios, 2006) so objavljene dolgoročne napovedi kopenskega prevoza blaga (tabela 4.23), ki temeljijo na dolgoročnih napovedih gospodarskih in demografskih gibanj. Napoved kaže na še nadaljnje povečevanje obsega prevozov, vendar se bo rast postopoma umirjala.

Tabela 4.23: Napoved rasti obsega blagovnega prometa (Vir: Mantzios, 2006)

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

4.6.2.2 Evropski logistični trg

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

V članku Logistična podjetja uveljavljajo bolj integrirane storitve (E I Amin, 2006) (*Logistics providers move toward more integrated services*) so predstavljene ugotovitve iz ankete

logističnih podjetij leta 2006 (*EyeOnTransport survey*). Izmed glavnih ugotovitev izpostavljam dejstvo da se je 40% logističnih podjetij v preteklosti odločilo za geografsko relokacijo šele potem, ko so se njihovi kupci odločili za selitev. V isti poslovni anketi je bilo 65% anketirancev mnenja, da ima prav vzhodna Evropa največ potenciala za rast v logistiki (za primerjavo, 70% jih je bilo mnenja, da ima Kitajska največji razvojni potencial). V isti raziskavi je predstavljen še podatek, da logistika predstavlja 13,8% svetovnega BDP ter da se pričakuje, da bo do leta 2010 logistični trg v Evropi zrasel še za dodatnih 10 milijard EUR.

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

Od bolj zanimivih podatkov v študiji so podatki o povprečni vrednosti blaga, glede na vrsto transporta (tabela 4.24). Povprečne vrednosti blaga, prepeljanega v vzhodno in centralno evropskih državah (ang. CEEC) glede na način prevoza v letu 2003, so predstavljene v spodnji tabeli. Najvišja povprečna vrednost blaga je v zračnem prometu, 56.000 EUR/tono, kar predstavlja več kot 24 večjo vrednost blaga kot povprečna vrednost blaga prevožena v cestnem prometu, s povprečno vrednostjo 2.300 EUR na tono.

Tabela 4.24: Povprečna vrednost izdelkov v CEEC glede na vrsto prevoza (Vir: Giannopoulos, 2005)

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

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

4.7 RAZVOJ ZRAČNEGA POTNIŠKEGA IN TOVORNEGA PROMETA

4.7.1 Obseg letališkega prometa v EU

Razvoj poslovno logistične cone PHOENIX je v veliki meri vezan na razvoj letališča Cerklje, zato so v nadaljevanju obravnavani podatki v zvezi z razvojem letalskega prometa v Evropi. Stare in nove članice EU se precej razlikujejo v razvitosti svojih gospodarstev, kar velja še bolj tudi za logistične trge. Podatki o obsegu zračnega tovornega prometa za EU-15 kažejo velike razlike (EUROSTAT, 2007). Število potovanj prek letališč v posameznih starih članicah EU in obseg blaga, prepeljanega prek letališč v posameznih starih članicah je prikazano v spodnji tabeli 4.25.

Tabela 4.25: Prebivalstvo, tovorni in potniški letalski promet v EU-15 v letu 2005 (Vir: EUROSTAT, 2007)

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

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

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

Število potovanj prek letališč v posameznih novih članicah EU in obseg blaga, prepeljanega prek letališč v posameznih novih članicah je prikazano v spodnji tabeli 4.26 (EUROSTAT, 2007).

Tabela 4.26: Prebivalstvo, tovorni in potniški letalski promet v EU-10 v letu 2005 (Vir: EUROSTAT, 2007)

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

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

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

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

4.7.2 Napovedi rasti zračnega prometa v svetu in v širši Evropi

V študiji Napoved svetovnega (letalskega) prometa za obdobje 2006-2025 (ACI, 2007) (*Global traffic forecast*) najdemo podatke o predvideni rasti letalskega tovornega in potniškega prometa v šestih regijah sveta. Vključene v napoved o rasti letalskega prometa v Afriki, Aziji, Evropi, južni Ameriki, Bližnjemu vzhodu in v severni Ameriki.

Poglavitni podatki o napovedi rasti v letalskem tovornem prometu za obdobje 2006-2025 so predstavljeni v spodnji tabeli 4.27. Avtorji študije predvidevajo, da bo rast tovornega prometa presegla rast potniškega prometa. Leta 2005 je bil svetovni letalski tovorni trg ocenjen na 76 milijonov ton blaga. Ta številka naj bi se potrojila do 214 milijonov ton leta 2025, s povprečno letno stopnjo rasti okoli 5,4%. Za letalski tovorni promet v Evropi je predvideno, da bo rasel s povprečno letno stopnjo 4,6%, kar je malo pod predvideno povprečno letno stopnjo rasti za svet, ki znaša 5,1%. Evropski logistični trg je že zrel (ang. mature), z izjemo novih članic EU, ki bodo v prihodnje prispevale veliko več k letni stopnji rasti. Za Evropo je bila v letu 2006 predvidena letna stopnja rasti okoli 3,6%, leta 2007 pa naj bi se povzpela celo na 6,6%. Potem bi naj malce upadla na 5,6% leta 2008 in celo na 4,9% leta 2009. Potem pa naj bi se ponovno povzpela na 5,7% letno stopnjo rasti leta 2010. Do leta 2025 naj bi rast letalskega tovornega prometa v Evropi dosegla okoli 5,1% stopnje rasti letno.

Tabela 4.27: Napovedi rasti v letalskem tovornem prometu za obdobje 2006-2025 (Vir: ACI, 2007)

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

Poglavitni podatki iz napovedi rasti v letalskem potniškem prometu za obdobje 2006-2025 so predstavljeni v tabeli 4.28. Svetovni letalski potniški trg naj bi do leta 2010 dosegel promet 5 milijard potnikov letno, do leta 2025 pa celo 9 milijard potnikov letno (ACI, 2007). Čeprav bi se naj stopnje rasti postopoma umirile, je predvideno, da bo potniški trg še vedno rasel s približno 4% stopnjo letne rasti v obdobju 2006-2025. Za letalski potniški promet v Evropi je predvideno, da bo rasel s povprečno letno stopnjo 3,6%, kar je malo pod predvideno povprečno letno stopnjo rasti za svet, ki znaša 4,0%. Evropski trg letalskih potovanj je že zrel, z izjemo novih članic EU, ki bodo v prihodnje prispevale veliko več k letni stopnji rasti. Vzhodno evropske države bodo več prispevale k rasti zaradi pospešenega razvoja svojih ekonomij in splošne liberalizacije letalskega trga.

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

Tabela 4.28: Napovedi rasti v letalskem potniškem prometu za obdobje 2006-2025 (Vir: ACI, 2007)

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

4.8 NEPOSREDNE TUJE INVESTICIJE V SLOVENIJO

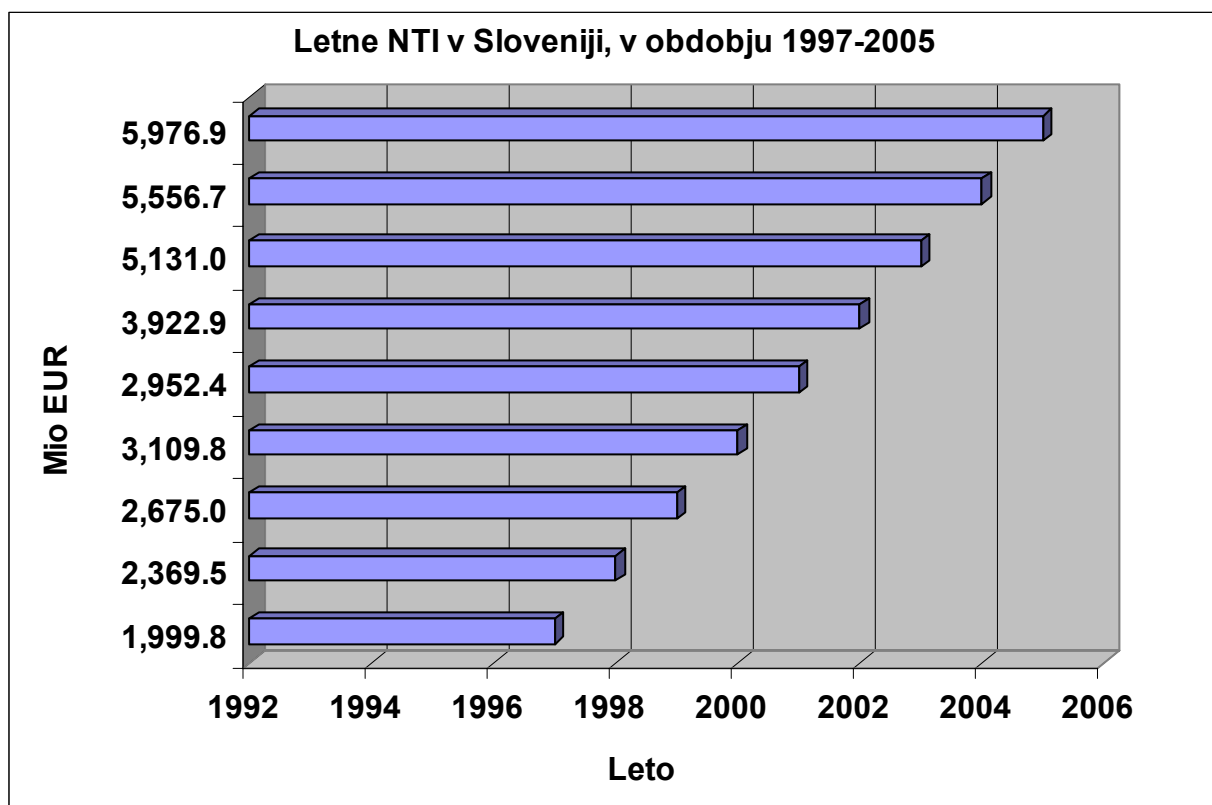
JAPTI je že analizirala investicijsko klimo v Sloveniji, v članku Uvozni investicijski tokovi (2007) (*Inward investment flows*) z vidika mednarodnih podjetij, oziroma potencialnih investorjev. Prikaz konkurenčnega stanja v deželi vključuje porazdelitev NTI glede na panogo, in državo iz katere izhajajo. Nizke stopnje neposrednih tujih investicij v Sloveniji v preteklosti kažejo, da Slovenija ni bila prepoznana kot privlačna lokacija za tuje naložbe. Glavni razlogi za to so bili sledeči:

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

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

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

Trend letnih neposredni tujih investicij v Sloveniji v obdobju 1997-2005 je prikazan v sliki 4.9. V osmih letih se je nivo NTI v Sloveniji skoraj potrojil; od približno 2 milijona EUR leta 1997 do skoraj šest milijonov EUR leta 2005.

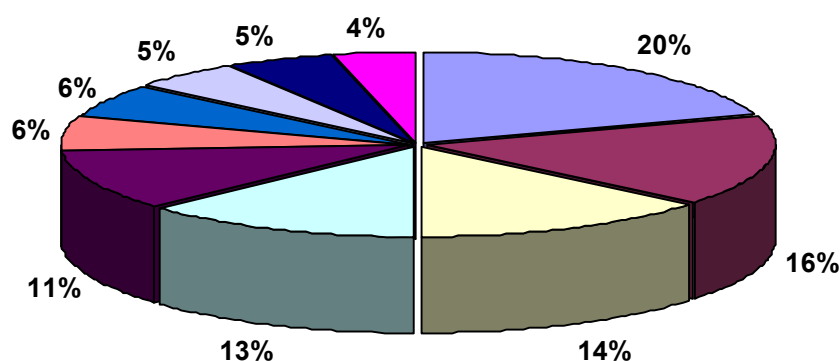


Slika 4.9: Trend letnih neposredni tujih investicij v Sloveniji za obdobje 1997-2005 (Vir: *Inward investment flows*, JAPTI, 2007)

Porazdelitev NTI v Sloveniji glede na panogo (predstavljeno v sliki 4.10) kaže na uspešnost določenih glavnih panog v državi, kot predstavljeno v publikaciji *Glavni investitorji (Major investors)* (JAPTI, 2007). Največji delež NTI leta 2005, ali 20% so predstavljale naložbe v finančnih storitvah, drugi največji delež, ali 16% v kemični industriji, tretji največji delež, ali 14% pa v trgovini. Profesionalne storitve (13%) ter inženiring (11%) predstavljata še panogi, v katerih so tuji vlagatelji pripravljeni investirati v Sloveniji, ker ponuja država določene prednosti. NTI v telekomunikacijah in transportu, to je dveh najrelevantnejših panogah z vidika te naloge, je predstavljal 4% vseh naložb.

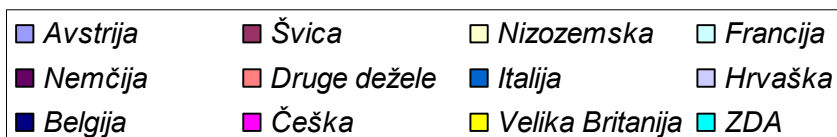
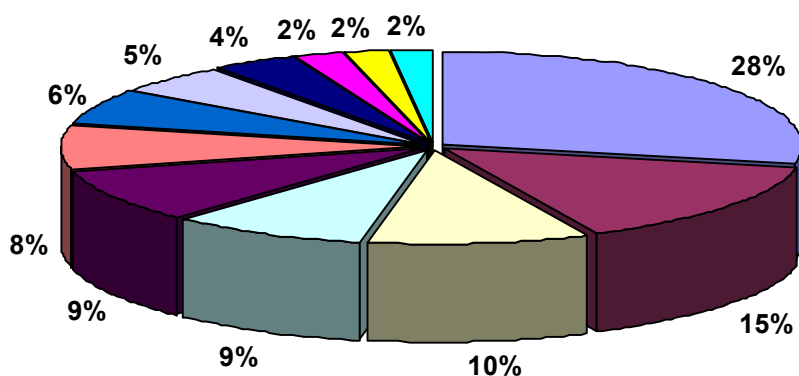
Analiza NTI v Sloveniji glede na državo, iz katere izhajajo (slika 4.11), kaže, da je država trenutno najbolj priljubljena med avstrijskimi vlagatelji. Njihov delež je leta 2005 dosegel skoraj 30%. Drugi največji vlagatelj v Slovenijo na državnem nivoju je Nemčija s 15%, tretja pa Nizozemska z 10%. Francija in Švica vsaka predstavljata še dodatnih 9% od skupnega seštevka NTI v Slovenijo, Italija 6%, ter Hrvaška 5%.

NTI v Sloveniji, po panogah, leto 2005



Slika 4.10: NTI v Sloveniji razčlenjene po panogah v letu 2005 (Vir: *Major investors*, JAPT, 2007)

Glavni državni investitorji v SLO, leto 2005



Slika 4.11: Porazdelitev NTI v Sloveniji leta 2005, po državah vlagateljicah (Vir: *Major investors*, JAPT, 2007)

4.9 SWOT ANALIZA

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

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

4.9.1 Gospodarske prednosti

Prednosti regije so:

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

4.9.2 Gospodarske pomanjkljivosti

Pomanjkljivosti regije so:

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

4.9.3 Gospodarske priložnosti

Glavne gospodarske priložnosti regije so:

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

4.9.4 Gospodarske nevarnosti

Glavne gospodarske nevarnosti za regijo so:

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

5 VIZIJA IN CILJI RAZVOJA REGIJE

Prva naloga menedžmenta pri opredeljevanju strategije organizacije je določitev vizije oziroma poslanstva organizacije. O potrebi po oblikovanju vizije govorimo največkrat v organizacijah, ki so v latentni ali akutni krizi, medtem ko gre v organizacijah, ki trenutno dosegajo zadovoljive rezultate, praviloma za vprašanje poslanstva (misije) organizacije. Vizija opisuje organizacijo, njeno kulturo, dejavnosti, sestavo, uporabljeno tehnologijo itd. v prihodnosti. Vizija oziroma poslanstvo opisuje dolgoročne usmeritve organizacije, ji daje identiteto ter odgovarja na vprašanja, kdo smo, kaj počnemo in kam smo namenjeni. Gre za zasnovo nove in zaželene prihodnosti organizacije, ki jo je mogoče sorazmerno zlahka sporočati drugim v organizaciji in njenem okolju (Pučko, 1999).

Vizija regije Posavje je postati prepoznavna doma in v tujini, biti inovativna in uveljaviti nadaljnji razvoj s sinergijo naravnih, človeških ter tehnološko inovativnih pristopov na vseh področjih (*Regionalni razvojni program*, RRA Posavje, 2007).

Cilji regije so sledeči:

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

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

6 NAČRT INDUSTRIJSKO-LOGISTIČNE CONE PHOENIX

6.1 SPLOŠNO O LOKACIJSKIH MOTIVIH INVESTITORJEV

6.1.1 Ključni uporabniki prostora

Ministrstvo za gospodarstvo je v dokumentu *Inovativno in podjetniško okolje nacionalnega pomena* (2007) opredelilo ključne definicije, vrste uporabnikov storitev ter pogoje za uspešno ustanovitev in razvoj poslovno-industrijsko-logističnih con nacionalnega pomena, tehnoloških parkov ter mrežnih podjetniških oz. regionalnih inkubatorjev.

6.1.1.1 Logistični center nacionalnega pomena

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

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

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

Kot že omenjeno, je bližina meje (v primeru gospodarskega središča PHOENIX, Hrvaške) pomemben dejavnik atraktivnosti LC za tuje vlagatelje. Drugi pomembni dejavnik je razpoložljivost zemljišč. Pomembna je tudi razpoložljivost različno velikih lokacij (male, srednje velike in velike), načrtovanje urbanističnih rešitev cone, strateška lega poslovne cone glede na geografsko in demografsko lego ter administrativna podpora za različna dovoljenja.

6.1.1.2 Tehnološki park

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

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

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

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

Važna je tudi kritična masa gospodarskih družb, ki je približno 5.000 gospodarskih subjektov v gravitacijskem območju tehnološkega parka, ter velikost ki zagotavlja možnost delovanja in izvajanja ključnih aktivnosti v odvisnosti od specifičnosti regije. Določena minimalna velikost, ki je nujna za samo-preživetje, je minimalno 5.000 m² površine v zgradbah, namenjene razvojno raziskovalni, prototipni in drugi dejavnosti podjetij v tehnološkem parku. Kakovost povezav in sodelovanje oz. interakcije med podjetji in univerzami zahteva podpisan dogovor o sodelovanju z vsaj tremi fakultetami / oddelki / raziskovalnimi centri in pismo o nameri za vsaj pet večjih podjetij z intenzivno razvojno raziskovalno dejavnostjo o sodelovanju v tehnološkem parku. TP se lahko oblikuje kot regionalni subjekt, z aktivno vlogo regije oziroma ključnih občin v regiji, ali kot univerzitetni / visokošolski infrastrukturni in razvojni projekt; v vsakem primeru je zaželeno solastništvo globalnih podjetij.

6.1.1.3 Mrežni podjetniški (regionalni) inkubator

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

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

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

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

Velikost, ki zagotavlja možnost delovanja in izvajanja ključnih aktivnosti oz. določena minimalna velikost, ki je nujna za samo-preživetje PI, običajno šteje 4.000 m², čeprav je odvisno tudi od vrste drugih dejavnikov, npr. politike najemnin, modela financiranja inkubatorja ter vpetosti inkubatorja v celotno mrežo podpornih institucij.

6.1.2 Ekonomski motivacijski faktorji lokacije v bližini letališča

Ekonomski motivacijski faktorji lokacije v bližini letališča so povzeti po študijah *Airport Economic Model* (Weisbrod, 1993) ter *Role of Transport in Business Location* (DfT, 2007). Študiji pojasnjujeta ekonomsko motivacijske faktorje za podjetja iz določenih panog za lociranje v neposredni bližini letališča:

Zelo visoka koncentracija:

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

Visoka koncentracija:

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

Zmerna koncentracija:

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

Vedno večja koncentracija v bližini letališč:

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

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

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

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

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

V ameriški študiji *Vzpodbujanje ekonomskega razvoja v okolici letališč* (Weisbrod, 1993) so se avtorji poglobili tudi v relativno razmerje med tremi glavnimi vrstami dejavnosti podjetij (transport, industrija ter storitve), lociranih v okolici treh mednarodnih letališč: Paris, Washington D.C., in Dallas. Čeprav je letališče Cerklje bistveno manjše od navedenih, je pričakovano, da bo s časom razvilo tudi določen obseg mednarodnega prometa oziroma da bo prav takšen razvoj dodatno pritegnil tuje investitorje oziroma podjetja, ki so že mednarodno usmerjena.

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

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

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

6.1.3 Motivacija za neposredne tuje investicije (NTI)

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

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

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

Investitorji, ki jih motivirajo trgi, investirajo v določeno državo ali regijo, da bi oskrbovali trge v tej in sosednjih državah s svojimi izdelki ali storitvami. Ta podjetja lahko razdelimo na: podjetja od katerih so glavni dobavitelji ali stranke ustanovile tuje podružnice in če želi podjetje z njimi obdržati posle, jim mora slediti v tujo državo; podjetja od katerih izdelki

morajo biti prilagojeni lokalnemu okusu ali potrebam ter virom in zmožnostim; podjetja za katere so proizvodni in transakcijski stroški lokalne proizvodnje nižji, kot bi bila dobava od bolj oddaljenih trgov; ter podjetja, ki smatrajo svojo fizično prisotnost na vodilnih trgih svojih tekmecev kot del svoje proizvodne in trženjske strategije.

Investitorji, ki jih motivira učinkovitejša proizvodnja v tujini, poskušajo izkoristiti prednosti enotnega obvladovanja geografsko razpršenih dejavnosti. Ta podjetja lahko razdelimo na: tiste, ki izkoriščajo razlike v ceni in razpoložljivosti tradicionalnih proizvodnih dejavnikov v različnih državah, in tiste, ki v državah s podobno strukturo gospodarstva in ravno dohodkov izkoriščajo prednosti ekonomij obsega in drugih proizvodnih dejavnikov, hkrati pa izkoriščajo tudi razlike v okusih uporabnikov in v dobaviteljskih kapacitetah.

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

V anketi A.T. Kearney iz leta 1998, Indeks zaupanja v neposredne tuje naložbe (*FDI Confidence Index*), je svetovalsko podjetje razkrilo deset najpomembnejših dejavnikov lokacijske odločitve tujih investorjev. Kar se tiče Slovenije kot prejemnice TNI lahko takoj opazimo, da ne izpolnjuje najbolj pogosto podanega razloga za investicijo, velikost trga, kar navaja skoraj 70% vseh anketirancev. Slovenija pa zlahka zadovolji naslednje tri najbolj pomembne dejavnike, politična stabilnost (pomembno 64,6% anketirancev); rast BDP (pomembno 61,1% anketirancev); ter regulatorni okvir, še predvsem zdaj, ko je Slovenska zakonodaja že povsem usklajena z EU (pomembno 58,2% anketirancev). Vseh deset splošnih dejavnikov odločitve za NTI v tuji državi s strani vlagatelja je predstavljeno v spodnji tabeli 6.1.

Tabela 6.1: Deset splošnih dejavnikov odločitve za NTI v tuji državi , pogled vlagatelja (Vir: A.T: Kearney, 1998)

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

6.1.4 Motivi tujih investorjev za investiranje v Slovenijo

Najpomembnejši motivi tujih investorjev za investiranje v Slovenijo so povzeti v delu »Trženje države kot lokacije za tuje neposredne investicije in aplikacija na slovenske razmere« (Schlamberger, 2003). Kot najpomembnejša motiva za investiranje v Slovenijo se v večini analiz motivacije tujih investorjev običajno pojavljata povečanje tržnega deleža in dostop do slovenskega trga (59,4% anketirancev). Pomemben motiv je tudi dostop do drugih trgov, zlasti trgov jugovzhodne Evrope (32,4% anketirancev). Lahko rečemo, da se pogosto tuji investitorji odločajo za Slovenijo pravzaprav kot za izvozno bazo za tretje države, kar je v sklopu naloge zelo pomembno, v kolikor se gospodarsko središče PHOENIX oz. PGP

obravnavajo kot izvozna baza, locirana neposredno na meji z Balkanom oziroma Hrvaško, ter omogoči tudi dostop na širše EU trge (7% anketirancev).

Dolgoročno sodelovanje (40,6%) kot drugi najpomembnejši motiv pa nakazuje, da skušajo tuji investitorji z investicijami v slovenska podjetja obdržati oziroma izboljšati svojo mednarodno konkurenčnost. Prav tako pomembno je tudi zniževanje proizvodnih stroškov. Kar se tiče samega dejavnika delovne sile je očitno, da tuje investitorje v Sloveniji motivira tako nizka cena (19,5% vprašanih) kot kvaliteta (30,5% anketirancev), pri čemer je slednja precej pomembnejši motiv. V celoti gledano tuje investitorje v slovensko predelovalno dejavnost motivira predvsem možnost učinkovite proizvodnje za izvoz (tuja podjetja v slovenski predelovalni dejavnosti namreč izvozijo preko 70% svoje celotne proizvodnje).

Zadnja razpoložljiva analiza motivov, katere je analizirala Schlambergerjeva, temelji na anketiranju 257 tujih investorjev v Sloveniji; delo Gregoričeve iz leta 2001 »Raziskava podjetij s tujim in mešanim kapitalom« (raziskava je bila izvedena v partnerstvu podjetja Gral iteo in Agencije RS za gospodarsko promocijo Slovenije in tuje investicije). Devet glavnih motivov tujih vlagateljev za lokacijo v Sloveniji je predstavljeno v spodnji tabeli 6.2.

Tabela 6.2: Glavnih devet motivov tujih vlagateljev za lokacijo v Sloveniji (Vir: Schlamberger, 2003)

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

6.2 PROSTORSKI NAČRT CONE

6.2.1 Organizacija prostora

Izhodišče za prostorski načrt je cona kot intermodalno vozlišče med železniškim, cestnim in letalskim transportnim sistemom (Priloga 6). Cona s svoj enkratno lokacijo omogoča:

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

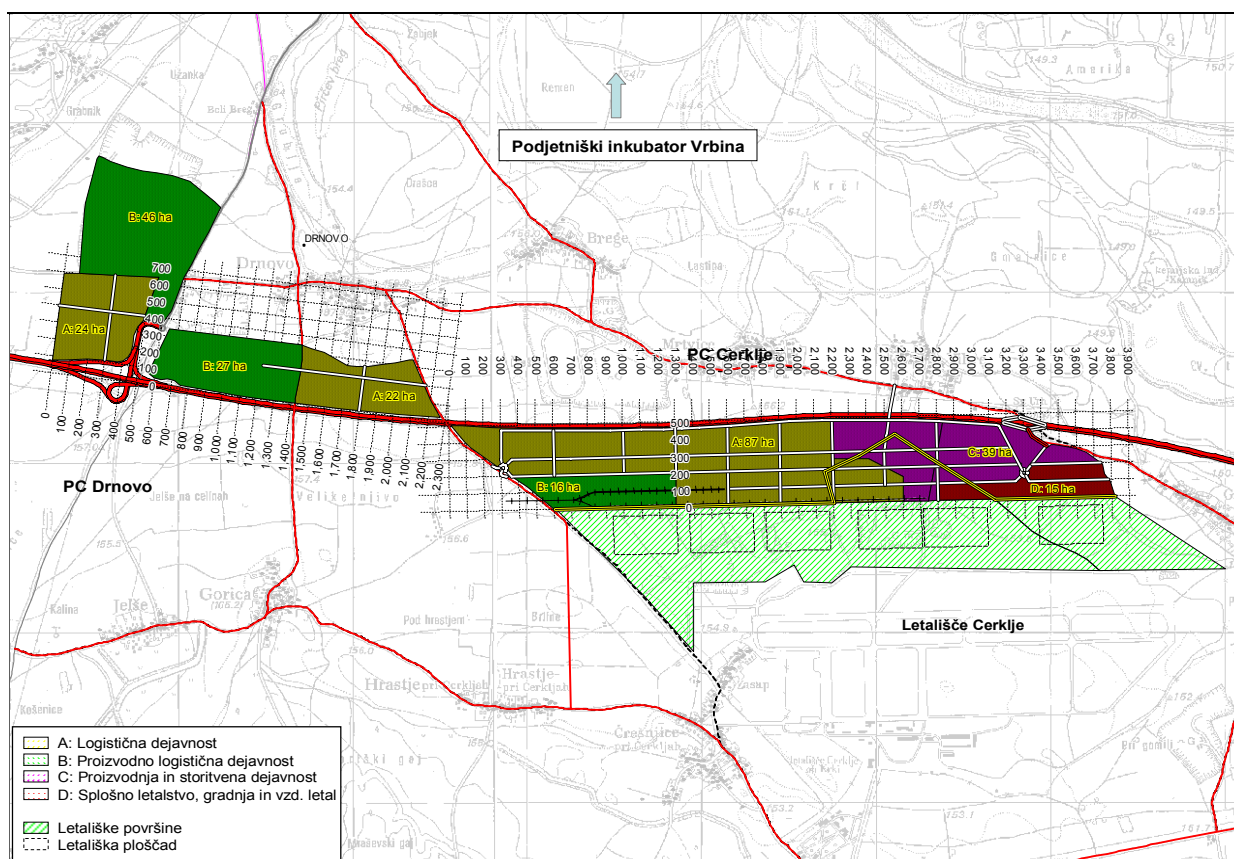
Letališka infrastruktura je v veliki meri že definirana medtem ko cestna in železniška še ni.

Pri cestnih navezavah je ključnega pomena zagotovitev koridorske navezave na X. koridor, ki jo omogočata dva avtocestna priključka: Drnovo (že obstoječ), na zahodu cone in avtocestni priključek Vihre na vzhodnem delu cone. Vmes teh dveh priključkov se nahaja tudi cestninska postaja. Oba avtocestna priključka skupaj bosta omogočila prepustnost prometnih tokov vezanih na X. koridor, tako blagovnih kot daljinskih.

Ločeno od koridorskih navezav, se zagotovi dostopnost lokalnega cestnega prometa skozi podvoz v bližini avtocestnega priključka Vihre. Ta ima posebno pomembnost ker omogoča koriščenje servisov predvidenih v coni s strani lokalnega prebivalstva in zagotovi da lokalni potniški promet poteka nemoteno in neodvisno od daljinskega in blagovnega prometa. Hkrati omogoča dodatno prepustnost v celotni coni.

Pri poteku železniške povezave je bilo predpostavljeno, da se proga do cone od glavne železniške proge odcepi pri Brežicah, preide Savo po jezovni zgradbi HE Brežice, nakar poteka južno od vojaškega dela letališča (kar omogoča oskrbo vojaškega letališča po železnici), na območje cone pa vstopi na zahodni strani. Del trase do potniškega terminala je poglobljen. Na ta način je možno optimalno odvijanje prometnih tokov in prehajanje blaga med modalitetami, izognemo se nivojskim križanjem ter preveliki zgostitvi infrastrukture na vzhodnem vstopu v cono (Priloga 7). Druga možnost železniške povezave je potek severno od vojaškega dela letališča, in se navezuje na predvideno železniško povezavo med Brežicami in Novim mestom. Še tretja možnost železniške povezave je koriščenje industrijskega tira NE Krško. Znotraj cone je predvidena notranja cestna mreža, ki omogoča dostop do parcel v coni.

Bodoča cona sama je sicer sestavljena iz dveh večjih prostorskih enot, kot predstavljeno v sliki 6.1, ki so predmet naloge. Zahodni del, oz. poslovna cona Drnovo leži severno od AC Ljubljana – Zagreb in ima skupno bruto površino okrog 119 ha, vanjo je vključen tudi del cone, za katerega so že na razpolago prostorski dokumenti, vendar pa zemljišča še niso aktivirana. Vzhodni del, oz. poslovna cona Cerklje pa se nahaja na območju, ki je na jugu omejeno z letališčem Cerklje, na severu pa z AC Ljubljana – Zagreb; ta del ima skupno površino 157 ha.



Slika 6.1: Namenska uporaba prostora industrijsko-logistične cone PHOENIX

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

V coni, prikazani na zgornji sliki, v skupnem obsegu 276 hektarjev (vključno z letališčem Cerklje), je v prostoru na razpolago skupaj že prodano 65 hektarjev v poslovni coni Drnovo (*Podatki Drnovo Cerklje*, RRA Posavje, 2007).

Cerklje

Dejavnosti, ki se navezujejo na letališko stezo, so locirane ob južnem robu vzhodnega dela cone. Servisne dejavnosti so locirane v bližini priključkov na avtocesto Ljubljana – Zagreb. Med letališko stezo in cono je prostor namenjen morebitnim bodočim širitvam letaliških ploščadi za dejavnosti, ki pri svojem izvajanju potrebujejo letališko ploščad (t.i. razmejitev ang. air side/land side). Del prostora je namenjen za trgovsko-rekreacijski center, ki se na severu z podvozom navezuje na naselja severno od avtoceste (Priloga 8). Vse skupaj zavzemajo površine bodoče vzhodne poslovne cone (predmet naloge) približno 157 ha.

Drnovo

V zahodnem delu cone so predvidene podobne dejavnosti kot v vzhodnem delu, vendar brez dejavnosti vezane na vzdrževanje letališča. Vse skupaj zavzemajo površine bodoče zahodne poslovne cone (predmet naloge) približno 119 ha.

6.2.2 Vrste in obseg dejavnosti v bodočem delu LC Phoenix

Skupaj je za gospodarsko infrastrukturo PHOENIX oz. PGP predvidenih 276 bruto ha bodočih površin). Logistika skupaj predstavlja največji del ali 133 ha (48%) prostora, kar je za poslovno-logistični center nacionalnega pomena tudi smiselno. Za proizvodno logistični del je načrtovano 104 ha (38%) prostora, kar se sklada z ugotovitvami prej omenjene ameriške študije, da industrijska dejavnost predstavlja od 30 do 60% podjetij v neposredni bližini mednarodnih letališč. Pomembno je poudariti, da se bo relativni delež industrije zmanjšal s časom, ko bodo storitve dobile potreben zagon in sčasoma rasle hitreje kot industrija in transport. Proizvodnja in druge storitvene dejavnosti skupaj predstavljajo 39 ha (14%) površin.

Predvidene bodoče gospodarske površine v industrijsko-logistični coni PHOENIX po segmentih s predlogi dejavnosti so predstavljene v tabeli 6.3.

Tabela 6.3: Predvidene gospodarske površine po segmentih s predlogi dejavnosti

Namen	Opis dejavnosti	Predvideni ha	Delež
Logistika v ožjem smislu	Skladiščno distribucijska in logistična dejavnost	133	48,2%
Proizvodno-logistične dejavnosti	Kemično farmacevtska in kovinsko predelovalna dejavnost; proizvodnja zračnih in vodnih plovil ter računalniške opreme; splošno letalstvo, gradnja in vzdrževanje letal	104	37,7%
Proizvodnja storitvena dejavnost in	Visoko šolstvo in tehnološki park, preskrbovalno rekreacijska dejavnost, hotelsko nastanitvena dejavnost, transportno servisna dejavnost	39	14,1%
	SKUPAJ	276	100,0%

6.2.3 Lastništvo v industrijsko-logistični coni PHOENIX

Skupaj je v industrijsko-logističnem centru PHOENIX 276 ha predvidenih gospodarskih površin, od teh 157 ha v poslovni coni Cerklje in 119 ha v poslovni coni Drnovo (*Podatki Drnovo Cerklje*, RRA Posavje, 2007).

6.2.3.1 Lastništvo v PC Cerklje:

- i. Fizične osebe (skupaj 226 ha)
- ii. Ministrstvo za obrambo (letališče Cerklje: skupaj 67 ha)

6.2.3.2 Lastništvo v PC Drnovo:

- i. Fizične osebe (skupaj 64,51 ha)
- ii. Pravne osebe (skupaj cca 40,85 ha):
 - Begrad, d.d.: 9,25 ha
 - Kostak Krško, d.d.: 9,07 ha
 - IGM Sava, d.o.o.: 6,35 ha
 - JOB, d.o.o.: 4,57 ha
 - Grieshaber logistika, d.o.o.: 3,34 ha
 - Savaprojekt, d.d.: 2,97 ha
 - Willy Stadler, d.o.o.: 2,11 ha
 - Transport Krško: 1,77 ha
 - Savaseparacija, d.o.o.: 1,42 ha
- iii. Občina Krško (skupaj 13,37 ha)

6.3 NAČRT INFRASTRUKTURE

6.3.1 Ocena potrebne infrastrukture za PC Cerklje

Zaradi priprave strokovnih podlag za DLN Letališče Cerklje (DLN 1) je bila izdelana preliminarne ocena potrebne komunalne infrastrukture za vzhodni del cone, ki leži ob letališču Cerklje. Infrastruktura te cone se bo navezovala na infrastrukturo letališča, zaradi česar je bilo potrebno izdelati oceno infrastrukturnih potreb tudi iz naslova dejavnosti industrijsko-logistične cone Phoenix.

V predvideni poslovni coni na območju Cerklje bi lahko v 20 letih od začetka obratovanja po optimističnem scenariju (ki pa temelji na podatkih o gradnji industrijskih stavb v Sloveniji v preteklih letih), končnim uporabnikom prodali vse skupaj okrog 157 ha bruto površine cone. Seveda je zelo težko natančno oceniti bodoče potrebe po infrastrukturi, ker gre za neznane kupce, tako po vrsti dejavnosti, obsegu in dinamiki umeščanja v cono. Indikativno oceno potreb po komunalni infrastrukturi lahko izdelamo na podlagi povprečnih vrednosti, ugotovljenih za podobne že obstoječe cone. ECORYS v svoji študiji Podpora greenfield investicijam v Litvi (*Support to greenfield investments in Lithuania*) navaja naslednje povprečne vrednosti na ha industrijske cone:

- voda: 25 m³/dan oziroma 3,4 m³/uro;
- odpadna voda: 23 m³/dan oziroma 4,0 m³/uro.
- elektrika (inštalirana kapaciteta): 280 kW
- elektrika (prenosna kapaciteta): 160 kW
- plin: 31 m³/uro

Če te vrednosti pomnožimo s 157 ha, dobimo naslednje potrebe vzhodne cone za končno leto (t+20):

- voda: 3.900 m³/dan, 535 m³/uro;
- odpadna voda: 3.600 m³/dan, 600 m³/uro.
- elektrika (inštalirana kapaciteta): 44.000 kW
- elektrika (prenosna kapaciteta): 25.000 kW
- plin: 4.900 m³/uro

Izračunane ocene so indikativne.

6.3.2 Ocena potrebne infrastrukture za PC Drnovo

Izdelana je bila tudi ocena infrastrukturnih potreb za zahodni del industrijsko-logistične cone PHOENIX (oz. PC Drnovo). Pri tem so bile upoštevane površine PC Drnovo (119 ha).

V predvideni poslovni coni na območju Drnovo bi lahko v 20 letih od začetka obratovanja po optimističnem scenariju (ki pa temelji na podatkih o gradnji industrijskih stavb v Sloveniji v preteklih letih), končnim uporabnikom prodali vse skupaj okrog 119 ha bruto površine cone. Seveda je zelo težko natančno oceniti bodoče potrebe po infrastrukturi, ker gre za deloma neznane kupce, tako po vrsti dejavnosti, obsegu in dinamiki umeščanja v cono. Indikativno oceno potreb po komunalni infrastrukturi lahko izdelamo na podlagi povprečnih vrednosti, ugotovljenih za podobne že obstoječe cone iz že omenjenih povprečnih vrednosti iz ECORYS študije, na ha industrijske cone.



Če te vrednosti pomnožimo s 119 ha, dobimo naslednje potrebe poslovne cone Drnovo za končno leto (t+20):

- voda: 2.975 m³/dan, 405 m³/uro;
- odpadna voda: 2.740 m³/dan, 475 m³/uro.
- elektrika (inštalirana kapaciteta): 33.320 kW
- elektrika (prenosna kapaciteta): 19.000 kW
- plin: 3.700 m³/uro

Izračunane ocene so indikativne.

7 NAPOVED POVPRASEVANJA

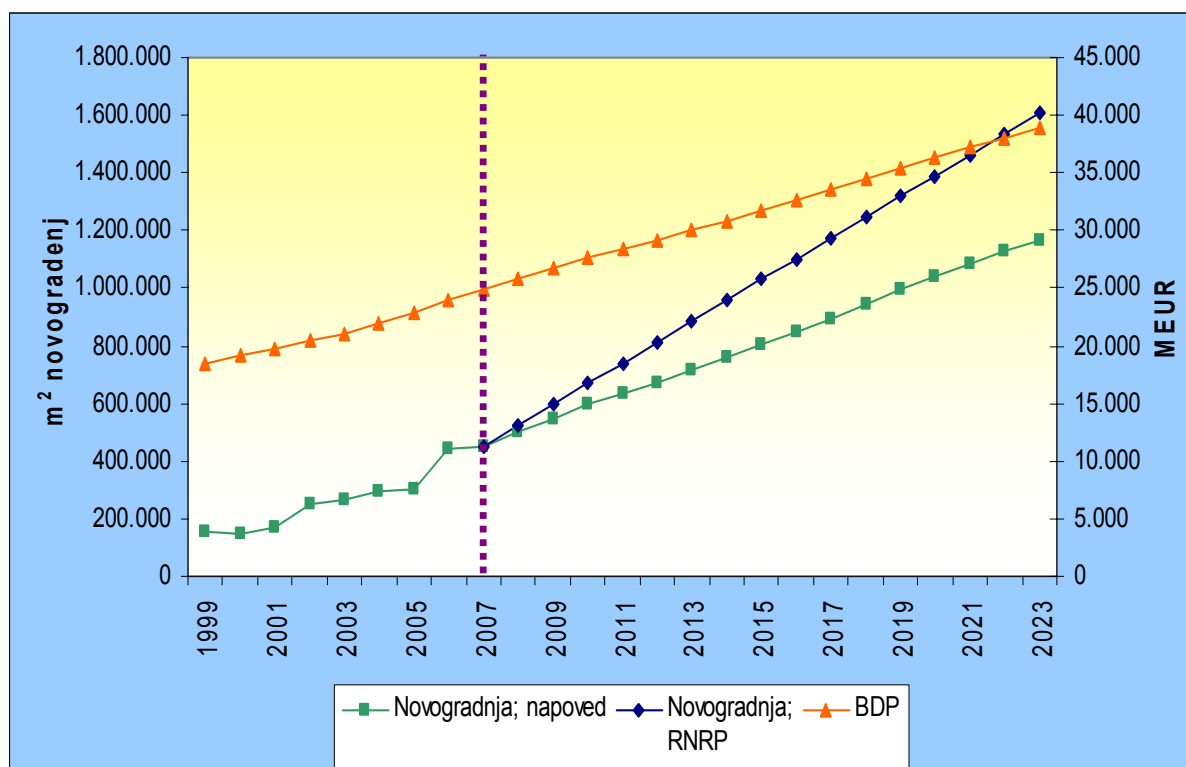
Napoved povpraševanja je sestavljena iz dveh komplementarnih delov, na podlagi BDP in na podlagi tržne analize. Napoved povpraševanja na podlagi BDP temelji na vplivnih območjih, ki predstavljajo osnovo za povpraševanje po novogradnjah industrijskih objektov in so posledično okvir za zagotovitev prodaje vseh zemljišč v industrijsko-logistični coni PHOENIX. Napoved povpraševanja na podlagi tržne analize pa je izvedena kot anketa glavnih potencialnih interesentov za vstop v cono, s katero so ocenjeni nekateri kvalitativni in kvantitativni vidiki povpraševanja po zemljiščih industrijsko-logistične cone PHOENIX.

7.1 NAPOVED POVPRASEVANJA NA PODLAGI BDP

Napoved povpraševanja po površini zemljišč, namenjenih za novogradnje industrijskih objektov, smo izdelali na osnovi podatkov o dosedanjem gibanju izdanih gradbenih dovoljenj v Sloveniji in na podlagi gibanja in napovedi BDP. Ta del predstavlja zgolj izhodišče za napoved povpraševanja. Drugi del tržne analize je bil izveden kot anketa glavnih potencialnih interesentov za vstop v cono, s katero bodo ocenjeni nekateri kvalitativni in kvantitativni vidiki povpraševanja po zemljiščih industrijsko-logistične cone PHOENIX.

Napoved smo izdelali na osnovi ugotovitev statistične analize časovne vrste podatkov o izdanih gradbenih dovoljenjih, ki kaže visoko korelacijo s časovno vrsto podatkov o BDP Slovenije. Uporabili smo podatke iz izdanih gradbenih dovoljenj (*SI-STAT*, SURS, 2007) ki prikazujejo površino objekta. Podatek o površini objekta predstavlja v naravi polovico potrebne površine (prometna infrastruktura, zelene površine, itd.) v industrijski coni. Drugi vir podatkov so podatki BDP Slovenije za leta 1999–2006 in napoved rasti BDP do leta 2030. Privzete so bile napovedi rasti dodane vrednosti po posameznih dejavnostih, ki jih je objavila Evropska komisija (Mantzios, 2006), z minimalnimi korekcijami navzgor zaradi zadnjih višjih napovedi gospodarske rasti za Slovenijo (Carone, 2006).

Izdelali smo regresijsko analizo rasti povpraševanja po novogradnjah v m² glede na dosedanje in predvideno rast BDP v Sloveniji. Regresijski model je statistično značilen ($R^2=0,91$) regresijski koeficient neodvisne spremenljivke BDP je tudi statistično značilen ($\beta=51,046$, $p=0,0001$). Rezultati regresijskega modela so prikazani na sliki 7.1.



Slika 7.1: Napoved povpraševanja po novogradnjah industrijskih objektov v povezavi z rastjo BDP

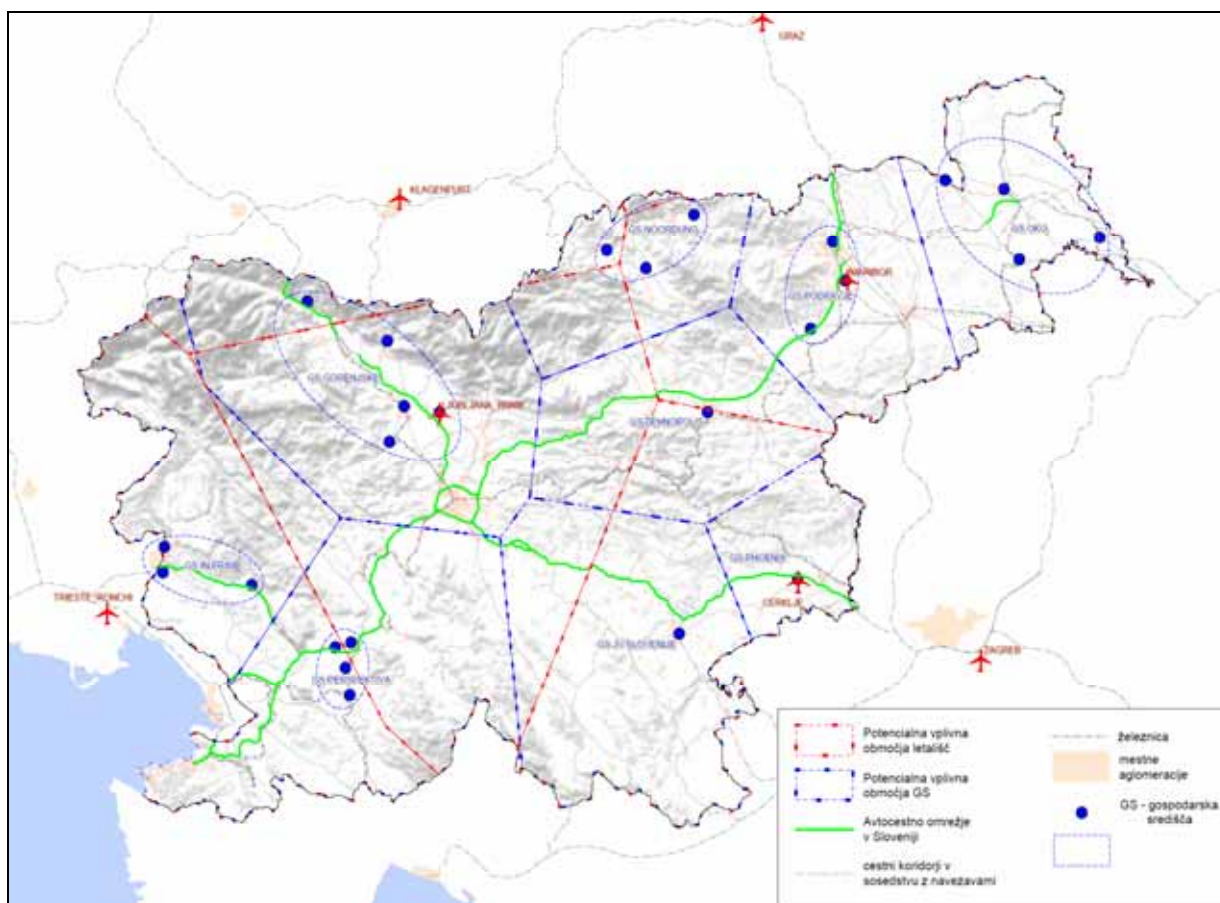
Na podlagi usmeritev Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 (SVR, 2006), v kateri so zajeti ključni razvojno-investicijski projekti, lahko ugotovimo, da je v letu 2023 v celotni Sloveniji predvidena ponudba 3.375,9 ha "greenfield" zemljišč. Ker so to nacionalni razvojni projekti je pri njihovi uresničitvi predvidena tudi soudeležba države oziroma državno spodbujeno povpraševanje po novih zemljiščih za industrijsko dejavnost. V razvojnih dokumentih načrtovani razvojni projekti na področju ponudbe zemljišč presegajo napoved povpraševanja po zemljiščih za industrijsko dejavnost za 14,3%. Podatke o načrtovani novogradnji smo v model vključili kot "državno spodbujeno" povpraševanje. Časovni razvoj smo povzeli na podlagi regresijskega modela in je na sliki 7.1 prikazan z modro črto (SI-STAT, SURS, 2007; SVR, 2006).

Razlika med napovedano novogradnjo in novogradnjo na osnovi NRP predstavlja inducirano povpraševanje po zemljiščih. Inducirano povpraševanje je dodatek na povpraševanje po industrijskih zemljiščih kot posledica gospodarskega razvoja, merjenega z BDP. Na osnovi ocenjenega inducirane povpraševanja ocenjujemo, da bo prva faza polnjenja zaključena do konca leta 2015.

Za oceno povpraševanja po novogradnjah oz. primerljivih "greenfield" zemljiščih, so bili uporabljeni podatki o bruto domačem proizvodu (BDP), na osnovi katerih so predvideni roki prodaje vseh zemljišč. V terminkem planu je predvideno, da naj bi bila do leta t+20 celotna gospodarsko logistična cona Cerklje/Drnovo oziroma objekti predani v uporabo podjetjem. Tako naj bi se s tem letom zaključile vse faze v gospodarskem središču PHOENIX (276 ha v celoti).

Potreben BDP na vplivnih območjih, ki predstavlja osnovo za povpraševanje po novogradnjah industrijskih objektov in je posledično okvir za zagotovitev prodaje vseh zemljišč v industrijsko-logistični coni PHOENIX je predstavljen v sliki 7.3.

Vplivno območje industrijsko logistične cone je omejeno z vplivnimi območji sosednjih gospodarskih con in letališč (slika 7.2). Na osnovi vplivnega območja smo lahko ocenili BDP, ki bi zagotavljal povpraševanje po novogradnjah industrijskih objektov, to je po površinah industrijsko-logistične cone PHOENIX. Sestavljen je iz dveh delov: BDP na slovenskem gravitacijsko-vplivnem območju v okolici industrijsko-logistične cone PHOENIX, in dela BDP hrvaških regij Zagrebačka regija in Karlovačka županija. Delež gravitacijskega vplivnega območja industrijsko-logistične cone PHOENIX na Hrvaškem je okrog 20%, kar predstavlja tudi ocenjeni delež BDP. Skupaj predstavlja potreben BDP ustrezen ekonomski vidik skozi katerega se pojasnijo termini in oblikuje napoved do kdaj naj bi povpraševanje pokrilo ponudbo in hkrati koliko BDP-ja se mora zagotoviti izven vplivnih območji Slovenije in Hrvaške.



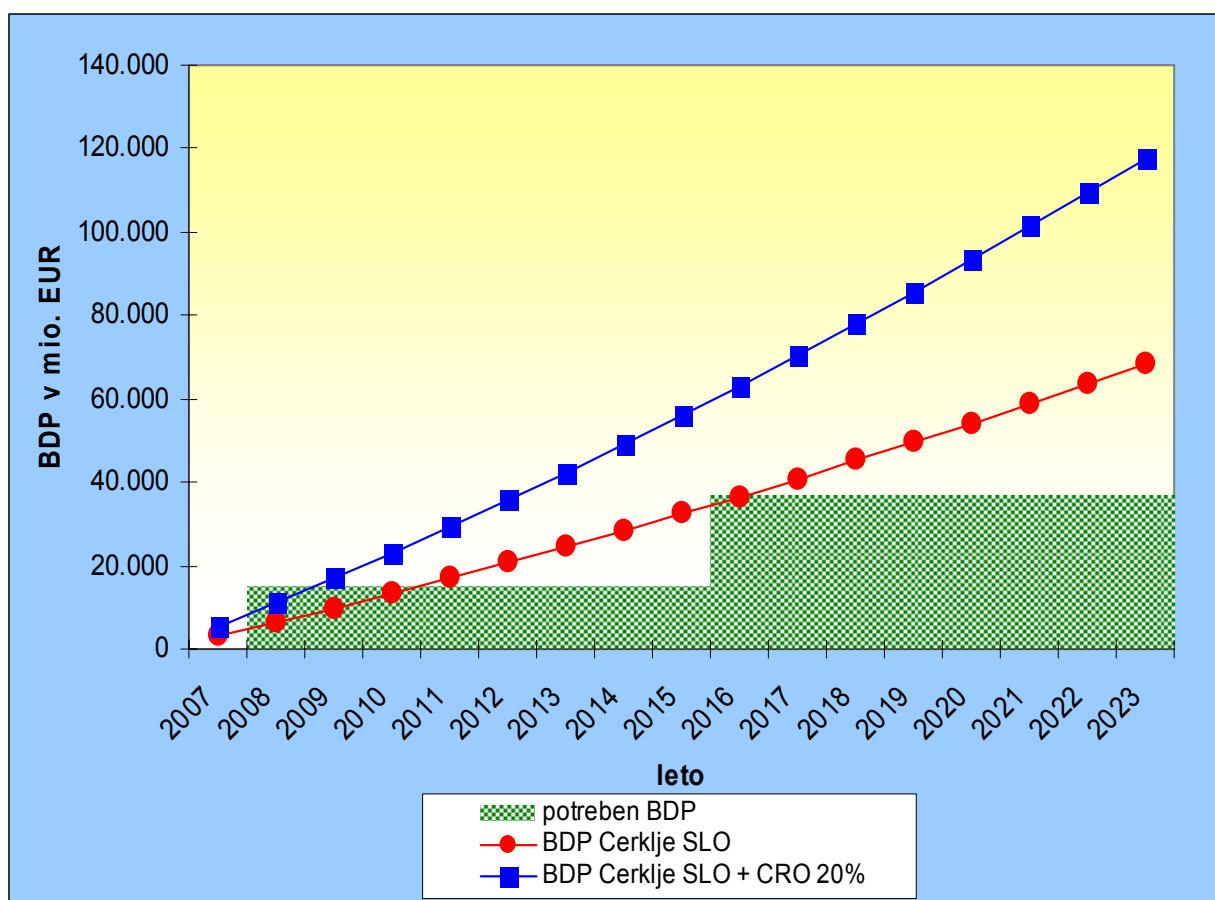
Slika 7.2: Vplivna območja gospodarskih središč v Sloveniji ter letališč v okolici države

Do konca leta 2007 mora biti zagotovljeno vsaj 15 mio. EUR bruto domačega proizvoda za zajem ustreznega povpraševanja po zemljiščih industrijsko-logistične cone PHOENIX (slika 7.3). Začetek leta 2008 naj bi zagotovljen BDP na gravitacijskem območju Slovenije in Hrvaške znašal manj, ali približno 11 mio. EUR. Ker je potreben BDP za zagotovitev povpraševanja 15 mio. EUR, predstavlja razlika 4 mio. EUR, je to delež povpraševanja ki mora biti ustvarjeno izven gravitacijskega območja Slovenije in Hrvaške. Ta delež BDP bo

predvideno zadovoljeno z tujim povpraševanjem, tako z okolice bivše Jugoslavije (Bosna, Srbija), kot s strani drugih tujih investorjev izven gravitacijsko vplivnega območja gospodarskega središča.

Do konca leta 2015 mora biti zagotovljeno približno 37 mio. EUR BDP za zagotovitev ustreznega povpraševanja, od katerega naj bi bil delež zagotovljen na gravitacijsko vplivnih območjih Slovenije znašal približno 36 mio. EUR. Razlika 1,0 mio. EUR naj bi bilo tako zagotovljeno izven gravitacijsko vplivnega območja Slovenije, lahko v celoti na hrvaškem vplivnem območju oziroma preko investorjev izven gravitacijsko-vplivnega območja.

Do konca leta 2023 naj bi slovensko gravitacijsko območje zagotovilo skoraj 68 mio. EUR BDP.



Slika 7.3: Potreben BDP na vplivnih območjih za prodajo vseh hektarjev v predvidenem roku v PGP (Vir: SURS, 2007)

7.2 NAPOVED POVPRASEVANJA NA PODLAGI TRŽNE ANALIZE

V okviru naloge predstavlja tržna analiza za ocenitev povpraševanja v industrijsko-logistični coni PHOENIX pomemben del raziskave. Prvi del tržne analize smo izdelali na osnovi podatkov o dosedanjem gibanju izdanih gradbenih dovoljenj v Sloveniji in na podlagi gibanja in napovedi BDP. Drugi del tržne analize pa je izveden kot anketa glavnih potencialnih interesentov za vstop v cono, s katero so ocenjeni nekateri kvalitativni in kvantitativni vidiki povpraševanja po zemljiških industrijsko-logistične cone PHOENIX.

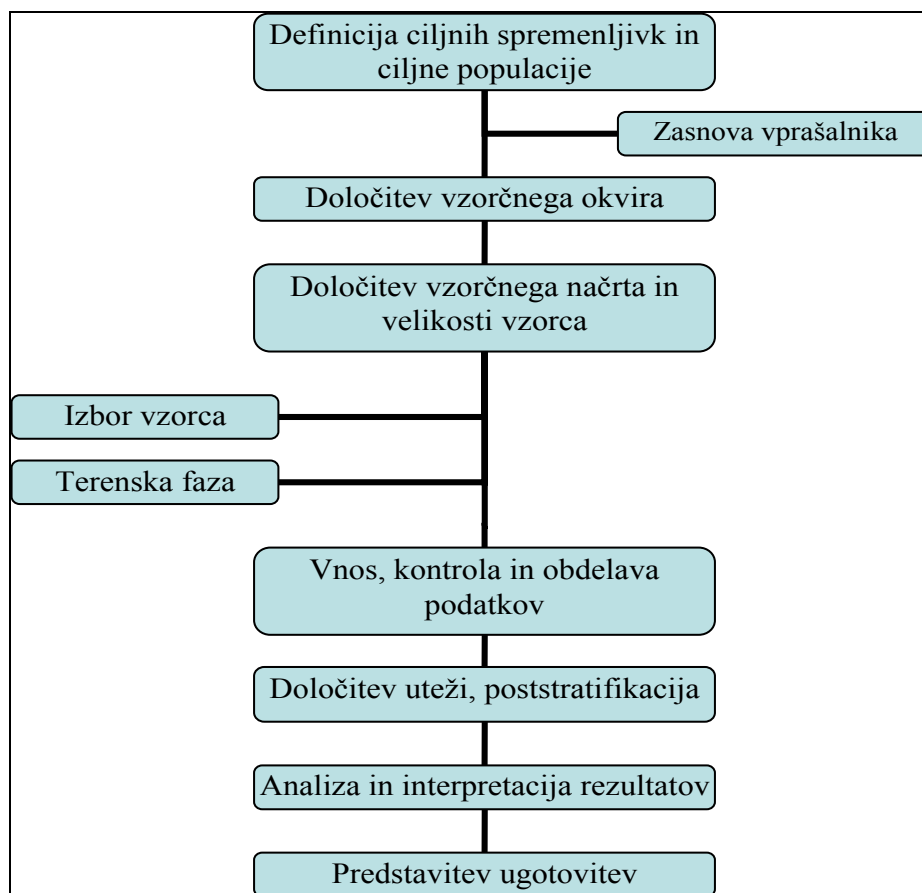
7.2.1 Metodološka izhodišča ankete potencialnih interesentov

Metodološka izhodišča izvedbe ankete potencialnih interesentov so predstavljeni v sliki 7.4.

Podjetje OMEGA consult, d.o.o. je v preteklosti že izvajalo podobne ankete, med drugim v sklopu naloge Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi (OMEGA consult, 2007). Za izvedbo ankete potencialnih interesentov za vstop v industrijsko-logistično cono PHOENIX je bil uporabljen podoben metodološki pristop.

Za izvedbo ankete smo sorazmerno s predvidenimi gospodarskimi dejavnostmi v coni oblikovali vzorec, sestavljen iz 80% ciljnih podjetij s sedežem v Sloveniji in 20% ciljnih podjetij s sedežem v tujini. Vprašalnik je bil vnaprej izpolnjen z imeni podjetij (tako za domača kot tuja podjetja), njihovimi dejavnostmi, šiframi dejavnosti in številom zaposlenih (v primeru slovenskih podjetij). Predlog anketirancev je v Prilogi 4.

Vsebino in izvedbo ankete smo predhodno uskladili s predstavniki tako Službe Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko kot Regionalne razvojne agencije Posavje.



Slika 7.4: Postopek izvedbe anketne raziskave (Vir: Rojšek, 1997)

Z natančnim konceptualnim načrtom raziskave, kjer so kot raziskovalni koncepti prikazani osnovni cilji in operacionalizacija, ko konceptom pripišemo ustrezne kazalnike, ki so neposredno povezani z anketnimi vprašanji, zagotovimo ustreznost rezultatov. Ustreznost se nanaša na lastnost statistik, s katerimi ugotavljamo, ali le-te zadovoljujejo namene in cilje raziskave.

Na osnovi operacionalizacije raziskovalnih ciljev se lahko izdelata zasnova anketnega vprašalnika. Z operacionalizacijo za posamezen raziskovalni cilj določimo, s katerimi spremenljivkami ga bomo merili v anketi.

7.2.1.1 Osrednje teme raziskave

Najprej je potrebno opredeliti teme, ki bodo predmet raziskave, nato pa določiti anketirance: denimo po skupinah glede na njihove skupne značilnosti (npr. logistična podjetja, proizvodna podjetja, servisna podjetja).

Na podlagi tega so osrednje teme raziskave sledeče:

- pomembnost in vrste logističnih dejavnosti;
- mnenja in preference glede zemljišč in poslovnih prostorov;
- ocenitev prednosti, lokacije in komunalne infrastrukture načrtovane cone;
- dejavnosti in geografska usmerjenost podjetij;

- ocene verjetnosti selitve dejavnosti.

V anketi bodo predstavljeni trije glavni sklopi: logistika, mnenja in preference, ter podatki o podjetjih. Zaradi posebnih značilnosti industrijsko-logistične cone PHOENIX se bo anketa začela z sklopom vprašanj, ki se nanašajo na logistiko in intermodalnost. Nadaljevala se bo z mnenji in preferencami ciljnih podjetij ter končala s podatki s strani podjetij samih. Vzorec slovenske in angleške verzije ankete sta v Prilogi 2 in 3.

Anketiranci bodo vprašani, če je logistika bistvena za njihovo dejavnost, če se poslužujejo zunanjih storitev za logistiko, kolikšen delež njihovega poslovanja logistika predstavlja, na kakšen način poteka njihov tovorni promet, katera izmed kategorij logistike z dodano vrednostjo je za njihovo podjetje najbolj pomembna ter kakšen pomen imajo za njih posamezne intermodalne povezave. V drugih sklopih bodo anketiranci vprašani o velikosti svojih zemljišč, tako sedanjih kot želenih, o želji po najemništvu ali lastništvu, o posebnih potrebah ter o tem ali so že razmišljali o selitvi dejavnosti.

Kvantitativna meritev povpraševanja bo zajemala pričakovano rast zaposlenih in verjetnost selitve na novo zemljišče, medtem ko bo kvalitativna meritev povpraševanja zajemala privlačnost Posavske regije, oceno konkurenčnih prednosti PGP, pomembnost dejavnikov komunalne infrastrukture ter oceno predvidene cene zemljišč.

7.2.1.2 Opredelitev anketirancev

Pri opredelitvi oziroma razdelitvi anketirancev v skupine moramo upoštevati več vidikov. Ker se predvideva, da bodo bodoči investitorji v industrijsko-logistično cono PHOENIX sestavljeni tako iz domačih, kot iz tujih podjetij, smo oblikovali dva vprašalnika, v slovenščini za domača podjetja in v angleščini za tuja podjetja (prilogi 2 in 3). Vzorec je sestavljen proporcionalno, ker pričakujemo večji delež domačih kot tujih podjetij, iz 80% slovenskih podjetij in 20% podjetij iz tujine.

Ker je namen te ankete, poleg ocenitve kvantitativnega in kvalitativnega povpraševanja, tudi spodbuditi zanimanje s strani ciljnih podjetij v bodočo industrijsko-logistično cono PHOENIX, oziroma s strani tistih, katera bi imele potencialno potrebo oz. željo po selitvi ali lokaciji svojih dejavnosti v industrijsko-logistični coni, so bila podjetja izbrana po obsegu dejavnosti, kot je opredeljeno v viziji bodoče cone v tabeli 6.3.

Delež anketirancev je tako načrtovan glede na delež predvidenih gospodarskih površin po predvideni dejavnosti. Tako bodo logistična podjetja predstavljala več kot dve tretjine vzorca, proizvodno-logistična podjetja približno četrtno vzorca ter hotelsko nastanitvena dejavnost nekaj manj kot 2% vzorca. Stratifikacija vzorca je predstavljena v tabeli 7.1.

7.2.1.3 Načrt raziskave

V tržnem raziskovanju se običajno uporabljata dve skupini podatkov: sekundarni in primarni (Rojšek, 1997). Sekundarni so tisi, ki so že na voljo in so bili zbrani za druge namene, kar seveda omejuje njihovo uporabno vrednost. Zaradi tega si moramo pomagati še s primarnimi podatki, ki so zbrani posebej z anketo povpraševanja. Pri izvedbi ankete bodo v ospredju primarni podatki, zbrani s poštnim anketiranjem.

Eden najpogostejše uporabljenih instrumentov je anketa – vprašalnik. Pri samem oblikovanju vprašalnika ankete je potrebno biti pozoren, da so uporabljene besede enostavne, vprašanja morajo biti čim krajša, jednata ter nedvoumna. Pomemben je tudi sam vrstni red vprašanj, ki

si morajo logično slediti; postavljena morajo biti od splošnega vprašanja k specifičnemu in od enostavnega k težjemu. Na koncu je potrebno postaviti tista vprašanja, ki so vezana na bolj občutljive teme.

Zastavljena vprašanja bodo večinoma zaprtega tipa z več možnimi odgovori, pri čemer je potrebno paziti, da so ponujeni odgovori logični. Možnost odgovorov odprtega tipa, oziroma z možnostjo vpisovanja podatkov, je predvidena za manjši delež vprašanj, in sicer predvsem tista, kjer so zaželeni podatki kvantitativnega značaja. Pri samem anketiranju se lahko pojavijo napake, kot npr. nenatančnost odgovorov, kakor tudi napake, ki lahko nastanejo zaradi dvomnih in nejasnih vprašanj.

Oblike komuniciranja, ki so spraševalcu na voljo, so osebni stik, pošta ali telefon. Prednosti in slabosti poštnega anketiranja so sledeči:

- Prednosti: stroški, nagrade, interakcija z anketarjem, anonimnost.
- Slabosti: sodelovanje, kompleksne informacije, kontrola situacije.

Za namene ankete potencialnih interesentov bo izpeljana poštna anketa, ker predstavlja ta metoda anketiranja bistveno nižje stroške v primerjavi z drugimi metodami, in ker kontrola anketirancev ni bistvenega pomena.

7.2.1.4 Opis vprašalnika

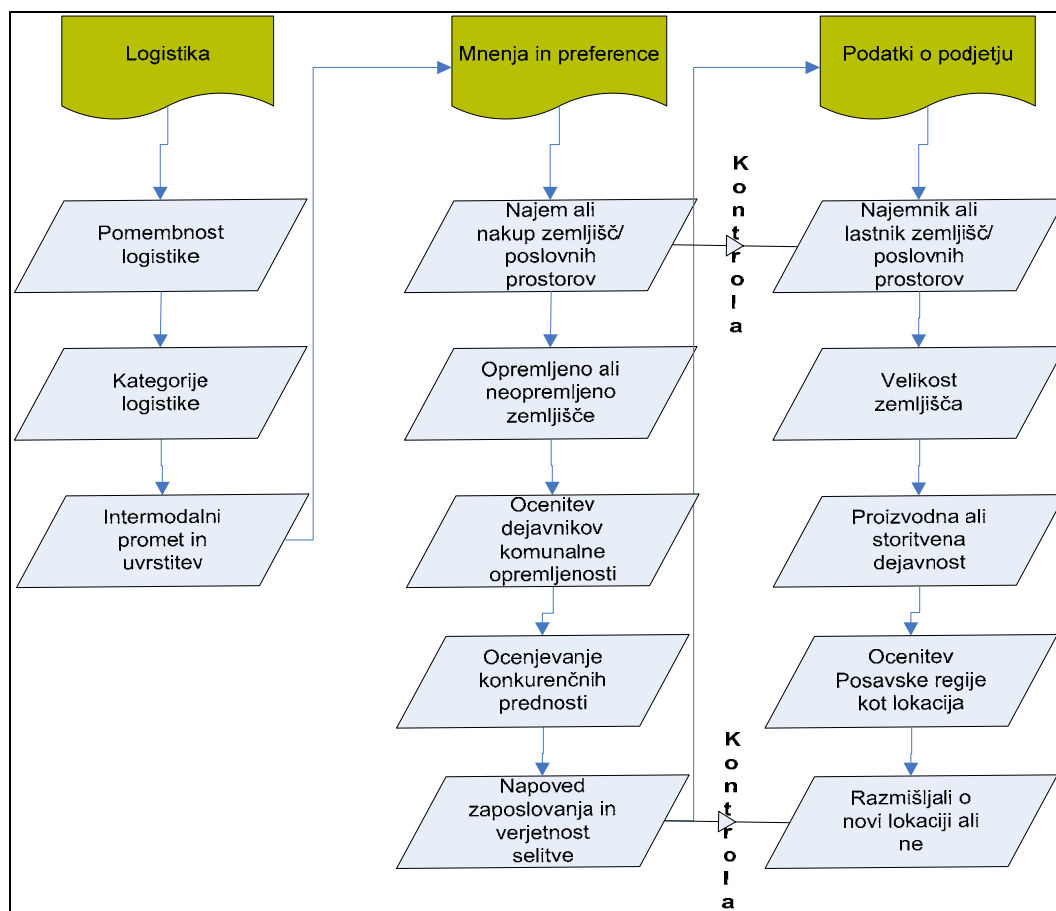
Anketa vsebuje 23 vprašanj. V okviru ankete je cona predstavljena tudi z opisom ter grafičnimi prikazi lokacijskih, gravitacijskih, ekonomskih in logističnih prednosti.

Jedro ankete bo obsegalo:

- pomembnost in vrste logističnih dejavnosti;
- mnenja in preference glede zemljišč in poslovnih prostorov;
- ocenitev prednosti, lokacije in komunalne infrastrukture načrtovane cone;
- dejavnosti in geografsko usmerjenost podjetij;
- ocene verjetnosti selitve dejavnosti.

Osnutek ankete za potencialne interesente je priložen v prilogi 2.

Konceptualni sklopi (v zelenih okvirjih) načrtovane ankete za potencialne interesente so predstavljeni v sliki 7.5 poleg bistvenih vprašanj (v modrih kvadratih). Kontrolna vprašanja (kjer primerjamo odgovor o načrtih podjetja v prihodnosti z odgovori o sedanjem stanju) so povezana z večjo puščico in oznako "kontrola". Osnovna in zato začetna točka ankete je logistika. Od tukaj anketa preide na drug nivo, kjer se obravnavajo mnenja in preference o zemljiščih, dejavnostih in opremljenosti. Zadnji sklop vprašanj se nanaša na podatke o podjetjih.



Slika 7.5: Konceptualni sklopi vprašalnika za potencialne interesente

7.2.1.5 Izvedba raziskave

Raziskava bo izpeljana preko pošte, na osnovi stratificiranega vzorca, ki je zastavljen na podlagi ciljnih dejavnosti. V vzorec bo vključenih 240 podjetij, od tega 200 (ali 80%) slovenskih podjetij, in 40 (oz. 20%) tujih podjetij. Skupni delež podjetij v ožji logistični dejavnosti bo 73% vzorca, v proizvodno-logistični dejavnosti 25 % vzorca, in v hotelsko nastanitveni dejavnosti 2%. Stratifikacija vzorca po dejavnosti je predstavljena v tabeli 7.1.

Dejavnost	Število slovenskih podjetij	Število tujih podjetij	Skupno število podjetij	Delež vzorca
Logistika v ožjem smislu	138	37	175	72,9%
Proizvodno-logistične dejavnosti	57	3	60	25,0%
Hotelsko nastanitvena dejavnost	5	0	5	2,1%
SKUPAJ	200	40	240	100,0%

Tabela 7.1: Stratifikacija vzorca po dejavnosti

Na podlagi zbranih primarnih podatkov smo opravili vrednotenje in analizo le-teh. Izdelali smo zaključke in smernice glede na izkazane potrebe oziroma povpraševanje, mnenja in rangiranje dejavnikov s strani potencialnih interesentov v industrijsko-logistično središče PHOENIX.

7.2.2 Rezultati ankete potencialnih interesentov

V rezultatih ankete so predstavljeni podatki o anketiranih podjetjih, meritve pomembnosti logistike, mnenja in preference podjetij o zemljiščih in raznih dejavnikih ter analiza potencialnih interesentov za industrijsko-logistično cono PHOENIX.

7.2.2.1 Podatki o anketiranih podjetjih

7.2.2.1.1 Osnovna dejavnost, zaposleni in zemljišča

Posredovanih je bilo 240 anket, od tega 200 domačim in 40 tujim podjetjem. Na poslane vprašalnike se je odzvalo 36 podjetij, ali 15% vzorca.

Anketirana podjetja so opredelila svoje osnovne dejavnosti v približno enakem razmerju kot je bila struktura vzorca (tabela 7.2). Večina, ali 64% (21) podjetij je v logistični dejavnosti v širšem smislu medtem, ko je malo več kot tretjina (13) podjetij v proizvodno-logistični dejavnosti. Dve podjetji nista želela zaupati svoje dejavnosti. Nobeno podjetje v hotelsko nastanitveni dejavnosti se ni odzvalo na anketo.

Anketirana podjetja so imela od najmanj 14 do največ 6.115 zaposlenih. Povprečno podjetje v anketi je imelo 362 zaposlenih.

Od 36 podjetij, ki so se odzvale na anketo jih je 31 tudi zaupalo podatke o obsegu svojih primarnih poslovnih zemljišč oz. prostorov. Izraženo v hektarjih so te površine variirale od 0,1 ha do največ 90,0 ha. Povprečno, je imelo podjetje, ki se je odzvalo na anketo 9,1 ha zemljišč na razpolago za svojo poslovno dejavnost.

Tabela 7.2: Dejavnosti podjetij, zaposleni in zemljišča

Dejavnost	Število	Delež	Zaposlenih	Ha
Proizvodno-logistične dejavnosti, skupaj	13	38%	3.635	170,3
proizvodnja delov, izdelkov, strojev, aparatov, računalnikov	12	36%	3.315	168,8
gradnja in popravila čolnov	1	3%	320	1,5
Logistika v ožjem smislu, skupaj	21	64%	8.981	103,1
drug kopenski promet	10	29%	547	20,6
dejavnosti drugih prometnih agencij	6	18%	1.523	38,7
prekladanje, skladiščenje	4	12%	476	20,8
poštna in kurirska dejavnost	1	3%	6.115	21,5
Hotelsko nastanitvena dejavnost, skupaj	0	0%		
	0	0%		
Skupaj	34	100%	12.296	271,9

Podjetja smo vprašali če so na zemljišču kjer imajo trenutno primarne poslovne prostore najemnik zemljišča in poslovnih prostorov, najemnik zemljišča ampak lastnik poslovnih prostorov, ali lastnik tako zemljišča kot poslovnih prostorov (tabela 7.3).

Večina podjetij, 28 (78%) je lastnik tako zemljišča kot poslovnih prostorov. Sedem podjetij (20%), je najemnik tako zemljišča, kot poslovnih prostorov. Samo eno podjetje je najemnik zemljišča in lastnik poslovnih prostorov.

Tabela 7.3: Najemništvo ali lastništvo zemljišča

Status	Delež
najemnik zemljišča in poslovnih prostorov	19,4%
najemnik zemljišča ampak lastnik poslovnih prostorov	2,8%
lastnik zemljišča in poslovnih prostorov	77,8%
Skupaj	100,0%

7.2.2.1.2 Tržna in geografska usmerjenost podjetij

Podjetja so odgovorila če pretežno proizvajajo izdelke ali tržijo storitve (tabela 7.4). Dve tretjine podjetij tržijo storitve, medtem, ko ena tretjina podjetij proizvaja izdelke.

Tabela 7.4: Tržna usmerjenost podjetja

Tržna usmerjenost	Delež
proizvodnja izdelkov	65,9%
trženje storitev	34,1%
Skupaj	100,0%

Podjetja so odgovorila na vprašanje o svoji geografski usmerjenosti, oziroma kje pretežno proizvajajo ali tržijo svoje izdelke ali storitve (tabela 7.5). Daleč največ podjetij, 53% svoje izdelke oz. storitve tržijo v tujini. 32% podjetij svoje izdelke oz. storitve tržijo po celotni Sloveniji. 9% podjetij svoje izdelke oz. storitve tržijo v več kot eni regiji Slovenije, ampak ne v vseh, 6% podjetij pa samo v eni slovenski regiji.

Tabela 7.5: Geografska usmerjenost podjetja

Geografska usmerjenost	Delež
v eni regiji Slovenije	6,4%
v več kot eni regiji Slovenije, ampak ne v vseh	8,5%
po celotni Sloveniji	31,9%
v tujini	53,2%
Skupaj	100,0%

7.2.2.2 Logistika

7.2.2.2.1 *Izvajanje, pomembnost in uvrstitev kategorij*

Podjetja smo vprašali ali njihovo podjetje samo skrbi za svoje logistične potrebe ali se zanaša pretežno na zunanje izvajalce logistične dejavnosti (tabela 7.6).

Več kot dve tretjine anketiranih podjetij je dejalo da same skrbijo za svoje logistične potrebe, medtem, ko se ena tretina anketiranih podjetij zanaša na zunanje izvajalce (ang. *outsourcing*).

Tabela 7.6: Izvajanje logistične dejavnosti

Izvedba	Delež
interna (sami izvajajo)	68,6%
eksterna (zunanji izvajalci)	31,4%
Skupaj	100,0%

Podjetja smo vprašali ali je logistika v širšem smislu (oz. logistična dejavnost z dodano vrednostjo) pomembna za dejavnost njihovega podjetja (tabela 7.7).

Precejšnja večina, 92% anketiranih podjetij je potrdilo da je logistika v širšem smislu pomembna za njihovo dejavnost, medtem, ko je manj kot 10% podjetij dejalo da za njihovo dejavnost logistika z dodano vrednostjo ni pomembna.

Tabela 7.7: Logistika v širšem smislu pomembna?

Odgovor	Delež
da	91,7%
ne	8,3%
Skupaj	100,0%

Anketirana podjetja smo vprašali da izberejo najbolj pomembne kategorije logistike z dodano vrednostjo z vidika svojega podjetja (tabela 7.8). Na to vprašanje so anketiranci lahko tudi odgovorili z več kot enim odgovorom.

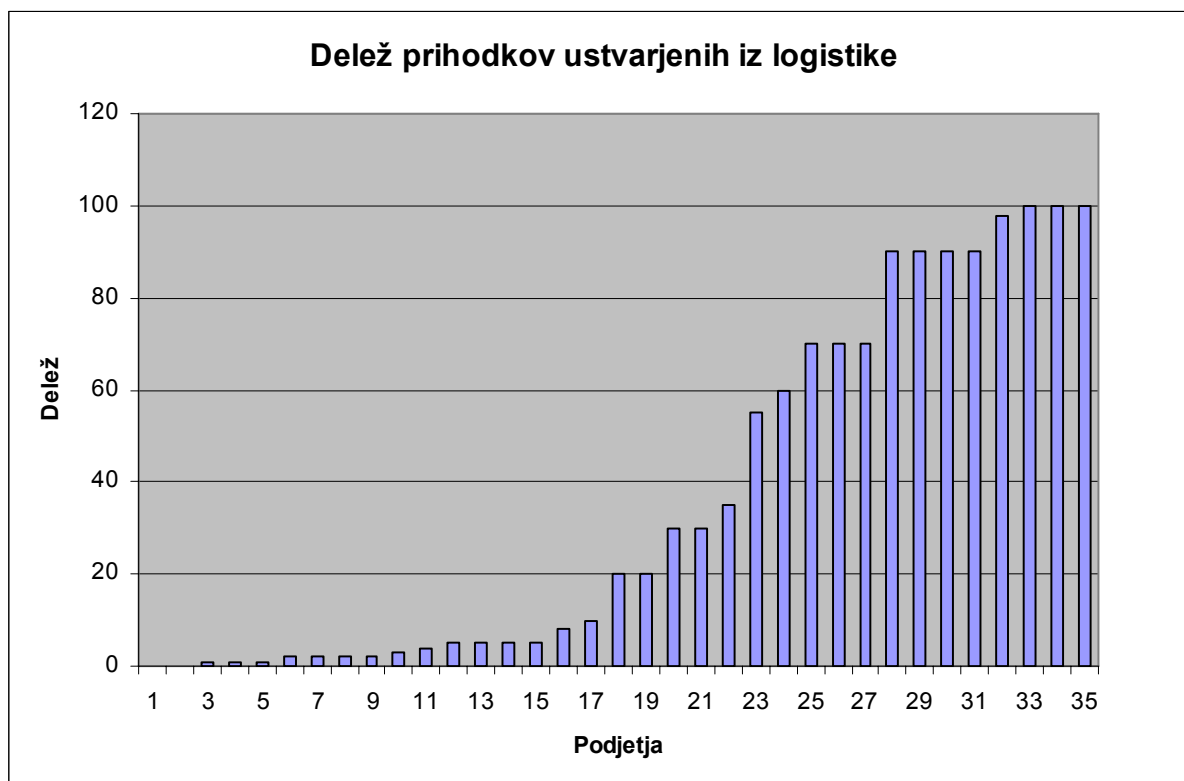
Od pet kategorij logistike z dodano vrednostjo, ki so jih imeli anketiranci na voljo, je najpomembnejša kategorija transport (41%), sledi skladiščenje (21%), proizvodnja (20%), špedicija, in pretovarjanje.

Tabela 7.8: Najbolj pomembne kategorije logistike z dodano vrednostjo

Kategorije logistike	Delež
transport	41,1%
skladiščenje	21,4%
proizvodnja	19,6%
špedicija	10,7%
pretovarjanje	7,1%
Skupaj	100,0%

7.2.2.2.2 Deleži prihodkov in tovarnega prometa, sredstva za intermodalne povezave

Za boljše razumevanje pomembnosti logistike smo anketirana podjetja vprašali da ocenijo kolikšen delež njihove dejavnosti (v smislu prihodkov) logistika predstavlja (slika 7.6). Povprečni odgovor za vsa podjetja skupaj je bil več kot tretjina, oz. okoli 38%. Mediana je bila 20%.



Slika 7.6: Delež dejavnosti oz. prihodkov ustvarjenih iz logistike

Podjetja smo tudi vprašali kolikšen delež njihovega tovarnega prometa poteka preko ceste, železnice ali z letalom (tabela 7.9).

Ceste so v smislu tovarnega prometa za podjetja najbolj pomembne, z 92% deležem tovarnega prometa. Železniške proge so manj pomembne, z samo 7% deležem prometa. Podjetja ocenjujejo delež svojega tovarnega prometa, ki poteka preko letal kot enoodstoten.

Tabela 7.9: Delež tovarnega prometa

Prometna povezava	Delež
po cesti	91,9%
po železnici	6,9%
z letalom	1,1%
Skupaj	100,0%

Anketirana podjetja smo prosili da si predstavljajo situacijo, kjer imajo kot investitor na voljo 100 denarnih enot, ki predstavljajo sredstva za izgradnjo industrijsko-logistične cone. Vprašanje je bilo kako bi ta sredstva razporedili med naslednje tri vrste intermodalnih povezav: letalo ↔ cesta, letalo ↔ železnica in cesta ↔ železnica.

Pri oceni intermodalnih povezav (tabela 7.10) bi daleč največji delež sredstev (67%) podjetja namenila za povezavo cesta ↔ železnica, drugo največji delež (24%) za povezavo letalo ↔ cesta ter najmanjši delež (6%) za povezavo letalo ↔ železnica.

Tabela 7.10: Sredstva za intermodalne povezave

Intermodalna povezava	cesta ↔ železnica			letalo ↔ cesta			letalo ↔ železnica		
	100-67	66-34	0-33	100-67	66-34	0-33	100-67	66-34	0-33
ocena	57,1%	25,7%	17,1%	11,1%	16,7%	72,2%	0,0%	2,9%	97,1%
delež sredstev	66,7%			23,9%			5,9%		

7.2.2.3 Mnenja in preference o zemljiščih

7.2.2.3.1 *Preference po najemništvu ali lastništvu ter o časovnem zakupu*

Podjetja smo vprašali če bi imele željo (v primeru da bi se odločale o novi lokaciji) po najemništvu, lastništvu zemljišč ali po kombinaciji obeh oblik (tabela 7.11). Podjetja so imele na voljo tri izbire: ali bi se odločila za najem prostora v že zgrajenem objektu, ali za najem zemljišča in gradnjo svojega poslovnega objekta, ali za nakup zemljišča in gradnjo svojega poslovnega objekta.

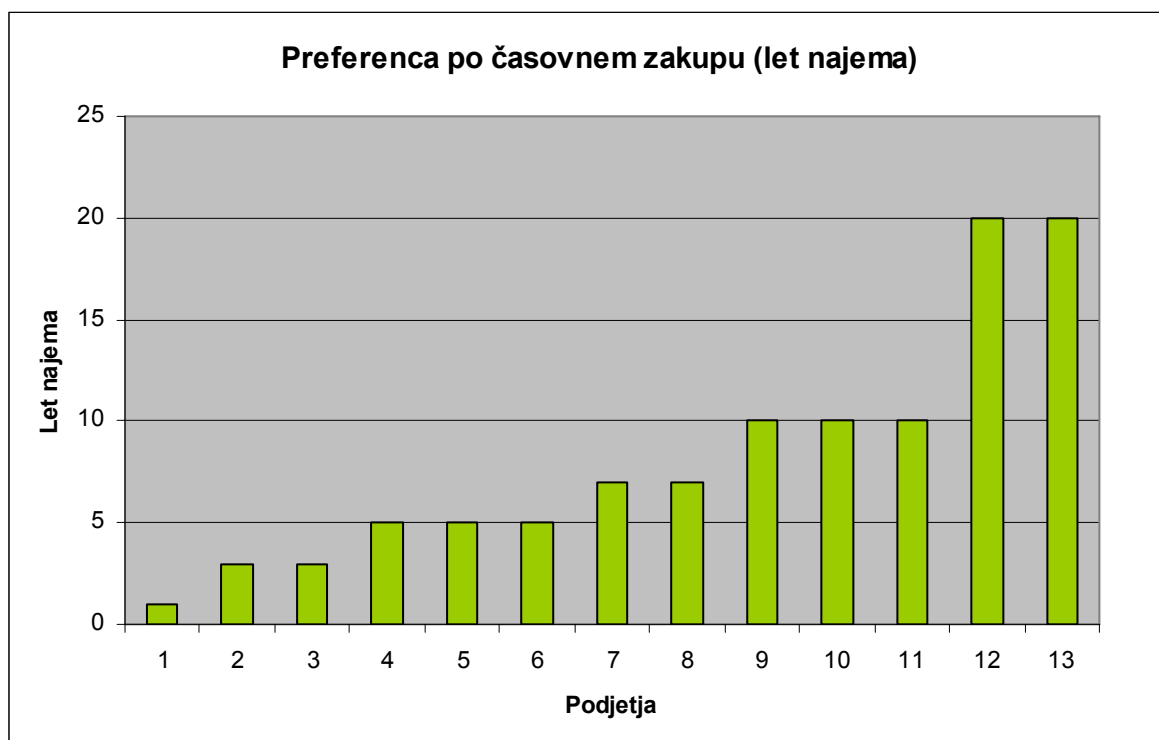
Dve tretjini podjetij je izrazilo preferenco po nakupu zemljišča in gradnji svojega poslovnega objekta. Nekoliko manj, kot v kontrolnem delu (tabela 7.3), kjer je 78% podjetij dejalo da so trenutno lastnice tako objekta kot zemljišča. 33% podjetij je dejalo da bi se odločile za najem prostora v že zgrajenem poslovnem objektu, kar je nekoliko več kot je podjetij, ki so že najemnice. Samo eno podjetje je izrazilo željo po najemu zemljišča in gradnji svojega poslovnega objekta.

Tabela 7.11: Preferenca po najemništvu ali lastništvu

Oblika posedovanja	Delež
nakup zemljišča in gradnja svojega poslovnega objekta	66,7%
najem prostora v že zgrajenem poslovnem objektu	33,3%
najem zemljišča in gradnja svojega poslovnega objekta	2,8%
Skupaj	102,8%

Tista podjetja, ki so dejala da bi se odločile za najem prostora oz. zemljišča, smo posledično vprašali, kakšno preferenco bi imele po časovnem zakupu, oz. za koliko let bi si želele skleniti pogodbeno najemniško razmerje (slika 7.7).

Odgovori na vprašanje so variirali od najmanj enega leta do celo dvajset. Povprečni odgovor za vsa podjetja skupaj je bilo malo manj, kot 10 let. Mediana je bila 7 let.



Slika 7.7: Preferenca po časovnem zakupu v letih

7.2.2.3.2 Komunalna opremljenost in cena zemljišč

Podjetja, ki bi si morda želele kupiti svoje zemljišče in zgraditi svoj poslovni objekt smo tudi vprašali, ali bi raje kupili že komunalno opremljeno zemljišče ali komunalno neopremljeno zemljišče (tabela 7.12).

Skoraj 90% podjetij (31) je dejalo da bi imele preferenco po nakupu komunalno opremljenega zemljišča. Samo 11% podjetij bi kupile komunalno neopremljeno zemljišče in ga same opremile.

Tabela 7.12: Preferenca po opremljenosti zemljišča

Odgovor	Delež
že komunalno opremljeno	88,6%
komunalno neopremljeno	11,4%
Skupaj	100,0%

Glede na to da je bilo pričakovano da bo večina podjetij izrazila željo po že komunalno opremljenih zemljiščih, smo jih vprašali da razvrstijo po pomembnosti pet elementov komunalne opremljenosti industrijskih con (tabela 7.13).

Na podlagi podanih ocen, (kjer je 1 nepomemben dejavnik in 5 zelo pomemben dejavnik) sta najbolj pomembni vrsti komunalne opremljenosti za podjetja elektrika, in telekomunikacijska infrastruktura. Ostali, manj pomembni dejavniki komunalne opremljenosti so opremljenost s plinom, odpadne vode in toplovod.

Tabela 7.13: Pomembnost dejavnikov komunalne opremljenosti

Dejavnik komunalne opremljenosti	Povprečna ocena	Vrstni red
elektrika	4,94	1
telekomunikacijska infrastruktura	4,78	2
plin	3,72	3
odpadne vode	3,69	4
toplovod	3,62	5

Podjetja smo nato vprašali kako bi ocenila predvideno prodajno ceno od 40 do 60 EUR/m² za popolno opremljeno komunalno zemljišče v industrijsko-logistični coni PHOENIX (tabela 7.14). Največ, skupaj 60% podjetij je bilo mnenja da je cena primerna ali zelo primerna; 34% podjetij pa je bilo nevtralnega mnenja glede cene. Samo 9% podjetij je menilo da je cena neprimerna.

Tabela 7.14: Primernost predvidene cene komunalno opremljenih zemljišč

Primernost predvidene cene	Delež
zelo primerna	20,0%
dokaj primerna	40,0%
ni primerna ni neprimerna	31,4%
neprimerna	8,6%
zelo neprimerna	0,0%
Skupaj	100,0%

7.2.2.3.3 Razvrstitev dejavnikov in posebne potrebe zemljišč

Podjetja smo nato vprašali da ocenijo, oz. razvrstijo pomembnost osem splošnih dejavnikov, v primeru da bi se odločala o novi lokaciji svojega podjetja (tabela 7.15). Ti dejavniki, ki predstavljajo konkurenčne prednosti industrijsko-logistične cone PHOENIX, so bili ocenjeni v sledečem vrstnem redu: najbolj pomembni dejavnik za podjetja je neposredna bližina avtoceste, sledi ugodna cena zemljišč/prostorov, komunalna opremljenost cone, ter prisotnost razvojno podpornih institucij. Ostali, manj pomembni dejavniki za podjetja so neposredna bližina železniške proge, bližina šengenske meje s Hrvaško, neposredna bližina letališča, ter bližina Zagreba.

Dostopnost avtoceste, cena zemljišč, komunalna opremljenost in podpora s strani razvojnih institucij so torej najbolj pomembni dejavniki podjetjem pri odločanju o novi lokaciji. Bližina Hrvaške meje in Zagreba, ter železnica in letališče so manj pomembni dejavniki.

Tabela 7.15: Pomembnost drugih dejavnikov pri odločanju o novi lokaciji

Dejavnik	Povprečna ocena	Vrstni red
neposredna bližina avtoceste	4,66	1
ugodna cena zemljišč/prostorov	4,53	2
komunalna opremljenost cone	4,14	3
razvojno podpirne institucije	3,97	4
neposredna bližina železniške proge	3,57	5
bližina šengenske meje s Hrvaško	2,91	6
neposredna bližina letališča	2,81	7
bližina Zagreba	2,71	8

Podjetja smo nato vprašali, če bi imele posebne potrebe glede zemljišča (tabela 7.16). Od 36 podjetij jih je 16 odgovorilo na vprašanje. Največ, oziroma sedem podjetij je omenilo dostopnost oziroma bližino prometne infrastrukture. Šest podjetij je omenilo obliko oziroma značilnosti zemljišča, predvsem da si želijo veliko manipulacijske površine okoli objektov oz. možnost odlaganja odzunaj. Eno podjetje je omenilo možnost poznejše širitve, eno pa komunalno opremljenost z vidika telekomunikacijske infrastrukture.

Tabela 7.16: Izbrani komentarji o posebnih potrebah zemljišč

"možnost dostopa do objekta z večjimi tovornjaki oz. kontejnerji"

"neposredna povezava z vso potrebno transportno infrastrukturo"

"veliko manipulacijske površine odzunaj, možnost odlaganja okrog tovarne"

"skladišče za vnetljive snovi, parkirišče, zunanje skladišče gradbenih materialov in strojev"

"opremljenost z IT"

7.2.2.4 Napoved povpraševanja

7.2.2.4.1 *Razmišljanje o selitvi, mnenja o regijah*

Podjetja smo vprašali ali so že razmišljala o selitvi svoje dejavnosti ali o ustanovitvi podružnice na novi lokaciji (tabela 7.17). 44% podjetij je že razmišljala o selitvi, medtem ko malo več kot polovica podjetij še ni razmišljalo o selitvi oz. ustanovitvi podružnice na novi lokaciji.

Tabela 7.17: Razmišljali o selitvi ali ustanovitvi podružnice na novi lokaciji

Odgovor	Delež
da	44,4%
ne	55,6%
Skupaj	100,0%

Nato smo vprašali podjetja o privlačnosti posavske regije, v primerjavi z drugimi slovenskimi regijami, kot lokacija za industrijsko-logistično dejavnost (tabela 7.18).

50% podjetij so bila nevtralnega mnenja, da lokacija ni niti privlačna niti neprivlačna, kar bi lahko bila posledica tega da je Posavje relativno manj znana lokacija za industrijsko-logistično dejavnost, kot druge regije. To je predvsem indikativno kako pomembna bo promocija prednosti Posavske regije, v trženju poslovne cone.

34% podjetij je dejalo da je lokacija v Posavju privlačna ali zelo privlačna. Samo 16% podjetij je bilo mnenja da je lokacija neprivlačna ali zelo neprivlačna. Da je dvakrat več podjetij smatralo lokacijo privlačno, kot neprivlačno je dokaj pozitiven rezultat.

Tabela 7.18: Posavska regija kot lokacija za industrijsko-logistično dejavnost

Odgovor	Delež
zelo privlačna	5,6%
privlačna	27,8%
niti privlačna niti neprivlačna	50,0%
neprivlačna	13,9%
zelo neprivlačna	2,8%
Skupaj	100,0%

7.2.2.4.2 Napoved števila zaposlenih in ocena verjetnosti selitve

Eden od glavnih dejavnikov za selitev podjetju je povečani obseg poslovanja. Ta lahko vodi tako do potrebe po novih delavcih, kot do potrebe po novi lokaciji. Podjetja smo zato vprašali za napoved o njihovem zaposlovanju v naslednjih 5 letih (tabela 7.19).

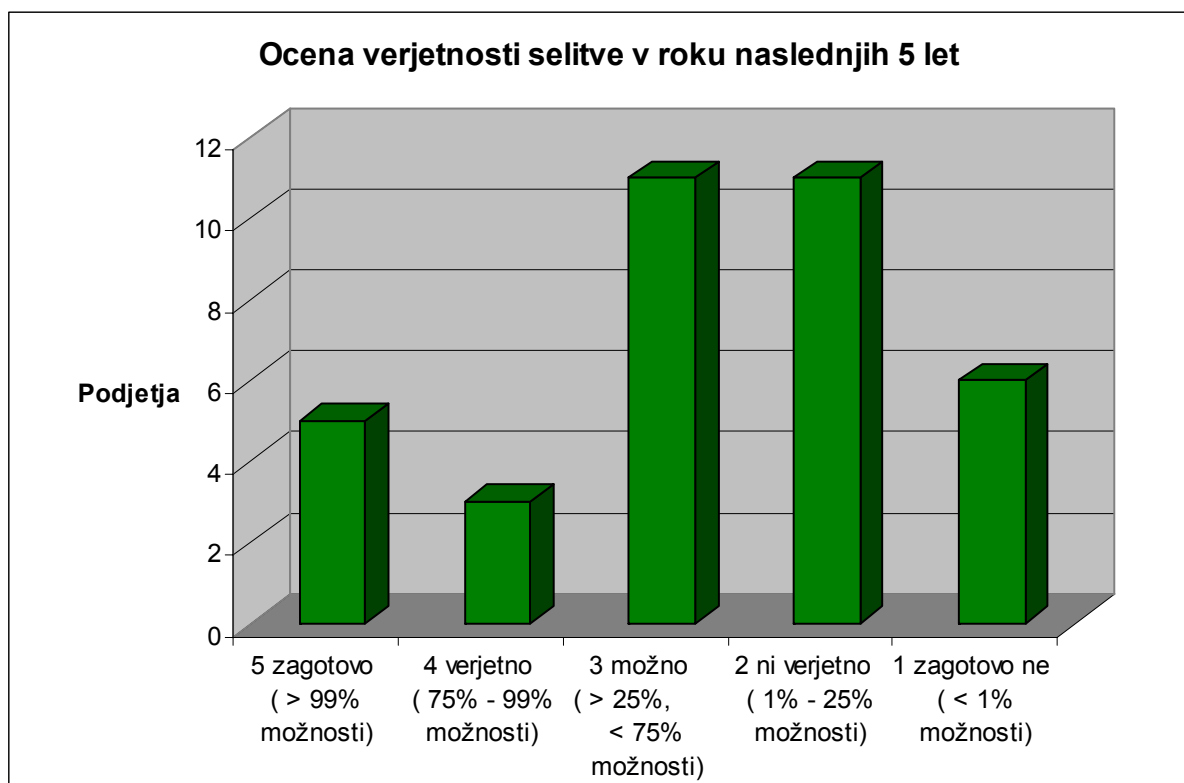
Skupaj je več kot polovica podjetij napovedalo rast zaposlenih v naslednjih petih letih, kar je skladno z skoraj polovičnim deležem podjetij, ki so že razmišljale o selitvi svoje dejavnosti (tabela 7.19). 39% podjetij je napovedalo da bo število zaposlenih ostalo približno enako. Manj kot 10% vzorca podjetij so bila pesimistična, oziroma so napovedale padec v številu zaposlenih v prihajajočih petih letih.

Tabela 7.19: Napoved zaposlovanja v naslednjih petih letih

Zaposlovanje se bo...	Delež
bistveno povečalo (> 15%)	22,2%
povečalo (6% do 15%)	30,6%
ostalo približno enako (-5% do 5%)	38,9%
zmanjšalo (-6% do -15%)	5,6%
bistveno zmanjšalo (< -15%)	2,8%
Skupaj	100,0%

Podjetja smo poleg napovedi zaposlovanja tudi prosili da ocenijo verjetnost selitve na novo zemljišče oz. nove poslovne prostore v roku naslednjih petih let (slika 7.6).

Skupaj se je skoraj četrtina podjetij odzvalo da je selitev verjetna. Vse skupaj se je več kot polovica podjetij pozitivno odzvalo na vprašanje v smislu da je selitev v roku naslednjih 5 let možna. Ta rezultat je tudi skladen s skoraj polovičnim deležem podjetij, ki so že razmišljale o selitvi svoje dejavnosti (tabela 7.17). Približno polovica podjetij je dejala da selitev ni verjetna.



Slika 7.8: Posavska regija kot lokacija za industrijsko-logistično dejavnost

7.2.2.4.3 Analiza interesentov

Od 36 podjetij zajetih v anketo, jih je osem (22%) odgovorilo pritrdilno (verjetno ali zelo verjetno) na vprašanje ali je selitev v naslednjih petih letih verjetna. Ta podjetja, ki predstavljajo potencialne interese za umestitev v industrijsko-logistično cono PHOENIX, zaposlujejo skupaj več kot 7 tisoč ljudi, in zavzemajo več kot 36 ha zemljišča (tabela 7.20).

Če vzamemo v poštev napovedi za rast zaposlenih s strani interesentov (povprečno 10%) in na tej podlagi ocenimo tudi proporcionalno koliko večje zemljišče kot sedanje bi potrebovali, lahko ocenimo aktualno povpraševanje po zemljiščih kot približno 40 ha v naslednjih petih letih.

Struktura povpraševanja kaže, da je kar 80% interesentov zajetih v anketi izražalo potrebo po zemljiščih za izvajanje logistične dejavnosti in le 20% za proizvodno-logistično dejavnost.

Tabela 7.20: Potencialni interesi za umestitev v PGP

Dejavnost interesentov	Število	Delež (ha)	Zaposlenih	Ha	Ha (napoved)
Proizvodno-logistične dejavnosti, skupaj	3	18,0%	759	6,5	6,7
proizvodnja gospodinjstvih strojev in naprav	1		396	5,0	4,4
proizvodnja pisarniških strojev in računalnikov	1		43	/	/
gradnja in popravila ladij, čolnov	1		320	1,5	2,3
Logistika v ožjem smislu, skupaj	4	79,8%	6.347	28,9	32,8
drug kopenski promet	2		119	3,4	3,4
dejavnosti drugih prometnih agencij	1		113	4,0	6,0
poštna in kurirska dejavnost	1		6.115	21,5	22,6
Neznana	1	2,2%	/	0,8	0,8
Skupaj	8	100%	7.106	36,2	39,5

7.2.3 Zaključki ankete potencialnih interesentov

Na 240 anket, posredovane 200 domačim in 40 tujim podjetjem, se je odzvalo 36 podjetij, ali 15%, kar predstavlja nizko stopnjo odziva. Zaradi tega so rezultati zgolj indikativni in ugotovitve niso statistično zanesljive. Skoraj dve tretjini podjetij je v širšem smislu v logistični dejavnosti ter malo več kot tretjina v proizvodno-logistični dejavnosti (kar je skladno z predvideno razdelitvijo hektarjev v bodočem industrijsko-logističnem centru). Povprečno podjetje v anketi ima 362 zaposlenih in 9,1 ha zemljišč na razpolago za svojo poslovno dejavnost. Dve tretjini podjetij trži storitve medtem, ko ena tretjina podjetij proizvaja izdelke. Daleč največ podjetij, 53% trži v tujini, medtem ko tretjina podjetij svoje izdelke oz. storitve trži po celotni Sloveniji.

Več kot dve tretjini anketiranih podjetij same skrbijo za svoje logistične potrebe, tretjina se zanaša na zunanje izvajalce. Več kot 90% podjetij je odgovorilo pritrdilno na vprašanje ali je logistika v širšem smislu (logistične dejavnosti z dodano vrednostjo) pomembna za njihovo dejavnost. Od pet kategorij logistike z dodano vrednostjo, ki so jih imeli podjetja na voljo, je najpomembnejša kategorija transport, sledita skladiščenje in proizvodnja ter špedicija in pretovarjanje. Logistika v povprečju predstavlja okoli 38% dejavnosti anketiranih podjetij z vidika prihodkov. Z vidika tovarnega prometa so za podjetja najbolj pomembne cestne in železniške povezave. Anketirana podjetja bi daleč največji delež sredstev namenila za povezavo cesta ↔ železnica, nato za povezavo letalo ↔ cesta ter najmanjši za povezavo letalo ↔ železnica.

Dve tretjini podjetij je najbolj zainteresiranih za nakup zemljišča in gradnjo svojega poslovnega objekta, skoraj tretjina podjetij pa bi se odločilo za najem prostora v že zgrajenem poslovnem objektu. Le majhen delež pa bi najelo zemljišče in izgradilo poslovni objekt. Podjetja, ki so izrazile željo po najemu namesto nakupa zemljišča, so v povprečju izrazile željo po deset letnem najemnem obdobju. Skoraj 90% podjetij je dejalo da bi dalo prednost nakupu zemljišča, ki je že komunalno opremljen. Najbolj pomembni dejavniki komunalne opremljenosti so za anketirana podjetja elektrika in telekomunikacijska infrastruktura. Več kot polovica podjetij je ocenila predvideno prodajno ceno od 40 do 60 EUR/m², kot primerno. Pri odločanju o novi lokaciji, so anketirana podjetja dala največji

pomen dostopnosti avtoceste, ceni zemljišč, komunalni opremljenosti in podpori s strani razvojnih institucij.

V napovedi povpraševanja, je 44% anketiranih podjetij že razmišljalo o selitvi na novo lokacijo. Ko smo vprašali podjetja kakšno mnenje imajo o Posavju, kot lokaciji za industrijsko-logistično dejavnost, je bilo 50% podjetij nevtralnega mnenja, kar bi lahko bila posledica tega da je Posavje relativno manj znana lokacija za industrijsko-logistično dejavnost, kot druge regije. To kaže na pomen promocija Posavske regije, v trženju poslovne cone. V naslednjih 5 letih je več kot polovica podjetij napovedala rast zaposlenih. Več kot polovica podjetij tudi ocenjuje, da je selitev na novo lokacijo v tem obdobju verjetna ali vsaj možna.

Struktura povpraševanja kaže, da je kar 80% interesentov izrazilo potrebo po zemljiščih za izvajanje logistične dejavnosti in 20% za proizvodno-logistično dejavnost. Podjetja, ki so možnost selitve v naslednjih petih letih označila za vsaj verjetno (22%), predstavljajo zainteresirana podjetja za umestitev v industrijsko-logistično cono PHOENIX. Ta podjetja zaposlujejo skupaj več kot 7 tisoč ljudi in zavzemajo več kot 36 ha zemljišča. Če vzamemo v poštev napovedi za rast zaposlenih s strani interesentov, in na tej podlagi ocenimo tudi proporcionalno koliko večje zemljišče kot sedanje bi potrebovali, lahko ocenimo aktualno povpraševanje po zemljiščih kot približno 40 ha v naslednjih petih letih.

7.3 ZAKLJUČEK NAPOVEDI POVPRASHEVANJA

Napoved povpraševanja je sestavljena iz dveh komplementarnih delov, na podlagi BDP in na podlagi tržne analize. Napoved povpraševanja na podlagi BDP predstavlja zgolj izhodišče za napoved povpraševanja in temelji na vplivnih območjih, ki predstavljajo osnovo za povpraševanje po novogradnjah industrijskih objektov in so posledično okvir za zagotovitev prodaje vseh zemljišč v industrijsko-logistični coni PHOENIX.

Prvi del napovedi na podlagi BDP je bila izdelana na osnovi ugotovitev statistične analiza časovne vrste podatkov o izdanih gradbenih dovoljenjih, ki kaže visoko korelacijo s časovno vrsto podatkov o BDP Slovenije. Na podlagi usmeritev Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 (SVR, 2006), v kateri so zajeti ključni razvojno-investicijski projekti, lahko ugotovimo, da je v letu 2023 v celotni Sloveniji predvidena ponudba 3.375,9 ha "greenfield" zemljišč. V razvojnih dokumentih načrtovani razvojni projekti na področju ponudbe zemljišč presegajo napoved povpraševanja po zemljiščih za industrijsko dejavnost za 14,3%.

Razlika med napovedano novogradnjo in novogradnjo na osnovi NRP predstavlja inducirano povpraševanje po zemljiščih. Inducirano povpraševanje je dodatek na povpraševanje po industrijskih zemljiščih kot posledica gospodarskega razvoja, merjenega z BDP. Na osnovi ocenjenega inducirane povpraševanja ocenjujemo, da bo prva faza polnjenja zaključena do konca leta 2015. V terminskem planu je predvideno, da naj bi bila do leta t+20 celotna industrijsko-logistična cona PHOENIX, oz. zemljišča poslovnih con Cerklje in Drnovo predani v uporabo podjetjem. Tako naj bi se s tem letom zaključile vse faze v gospodarskem središču PHOENIX (276 ha, brez letaliških površin).

Drugi del napovedi na podlagi BDP je celovit ekonomski vidik skozi katerega se pojasnijo termini in oblikuje napoved do kdaj naj bi povpraševanje pokrilo ponudbo in hkrati koliko BDP-ja se mora zagotoviti izven vplivnih območji Slovenije in Hrvaške. Do konca leta 2007 mora biti zagotovljeno vsaj 15 mio. EUR bruto domačega proizvoda za zajem ustreznega povpraševanja po zemljiščih industrijsko-logistične cone PHOENIX (slika 7.3). Začetek leta

2008 naj bi zagotovljen BDP na gravitacijskem območju Slovenije in Hrvaške znašal manj, ali približno 11 mio. EUR. Ker je potreben BDP za zagotovitev povpraševanja 15 mio. EUR, predstavlja razlika 4 mio. EUR, je to delež povpraševanja ki mora biti ustvarjeno izven gravitacijskega območja Slovenije in Hrvaške. Ta delež BDP bo predvideno zadovoljeno z tujim povpraševanjem, tako z okolice bivše Jugoslavije (Bosna, Srbija), kot s strani drugih tujih investitorjev izven gravitacijsko vplivnega območja gospodarskega središča.

Do konca leta 2015 mora biti zagotovljeno približno 37 mio. EUR BDP za zagotovitev ustreznega povpraševanja, od katerega naj bi bil delež zagotovljen na gravitacijsko vplivnih območjih Slovenije znašal približno 36 mio. EUR. Razlika 1,0 mio. EUR naj bi bilo tako zagotovljeno izven gravitacijsko vplivnega območja Slovenije, lahko v celoti na hrvaškem vplivnem območju oziroma preko investitorjev izven gravitacijsko-vplivnega območja.

Napoved povpraševanja na podlagi tržne analize je bila za razliko od napovedi na podlagi BDP izvedena kot anketa glavnih potencialnih interesentov za vstop v cono, s katero so bili ocenjeni nekateri kvalitativni in kvantitativni vidiki povpraševanja po zemljiščih industrijsko-logistične cone PHOENIX. Na 240 anket, posredovane 200 domačim in 40 tujim podjetjem, se je odzvalo 36 podjetij, ali 15%, kar predstavlja majhen vzorec zainteresiranih podjetij. Zaradi tega so rezultati zgolj indikativni in ugotovitve niso statistično zanesljive.

Povprečno podjetje v anketi ima 362 zaposlenih in 9,1 ha zemljišč na razpolago za svojo poslovno dejavnost. Več kot 90% podjetij je odgovorilo pritrdilno na vprašanje ali je logistika v širšem smislu (logistične dejavnosti z dodano vrednostjo) pomembna za njihovo dejavnost. Z vidika tovarnega prometa so za podjetja najbolj pomembne cestne in železniške povezave. Anketirana podjetja bi daleč največji delež sredstev namenila za povezavo cesta ↔ železnica.

V napovedi povpraševanja, je 44% anketiranih podjetij že razmišljalo o selitvi na novo lokacijo. Ko smo vprašali podjetja kakšno mnenje imajo o Posavju, kot lokaciji za industrijsko-logistično dejavnost, je bilo 50% podjetij nevtralnega mnenja, kar bi lahko bila posledica tega da je Posavje relativno manj znana lokacija za industrijsko-logistično dejavnost, kot druge regije. To kaže na pomembnost ustrezne promocije Posavske regije, v trženju poslovne cone. V naslednjih 5 letih je več kot polovica podjetij napovedala rast zaposlenih. Več kot polovica podjetij tudi ocenjuje, da je selitev na novo lokacijo v tem obdobju verjetna ali vsaj možna.

Struktura povpraševanja kaže, da je kar 80% interesentov izrazilo potrebo po zemljiščih za izvajanje logistične dejavnosti in 20% za proizvodno-logistično dejavnost. Podjetja, ki so možnost selitve v naslednjih petih letih označila za vsaj verjetno (22%), predstavljajo zainteresirana podjetja za umestitev v industrijsko-logistično cono PHOENIX. Ta podjetja zaposlujejo skupaj več kot 7 tisoč ljudi in zavzemajo več kot 36 ha zemljišča. Če vzamemo v poštev napovedi za rast zaposlenih s strani interesentov, in na tej podlagi ocenimo tudi proporcionalno koliko večje zemljišče kot sedanje bi potrebovali, lahko ocenimo aktualno povpraševanje po zemljiščih kot približno 40 ha v naslednjih petih letih.

8 FINANČNI MODELI IN CBA ANALIZA

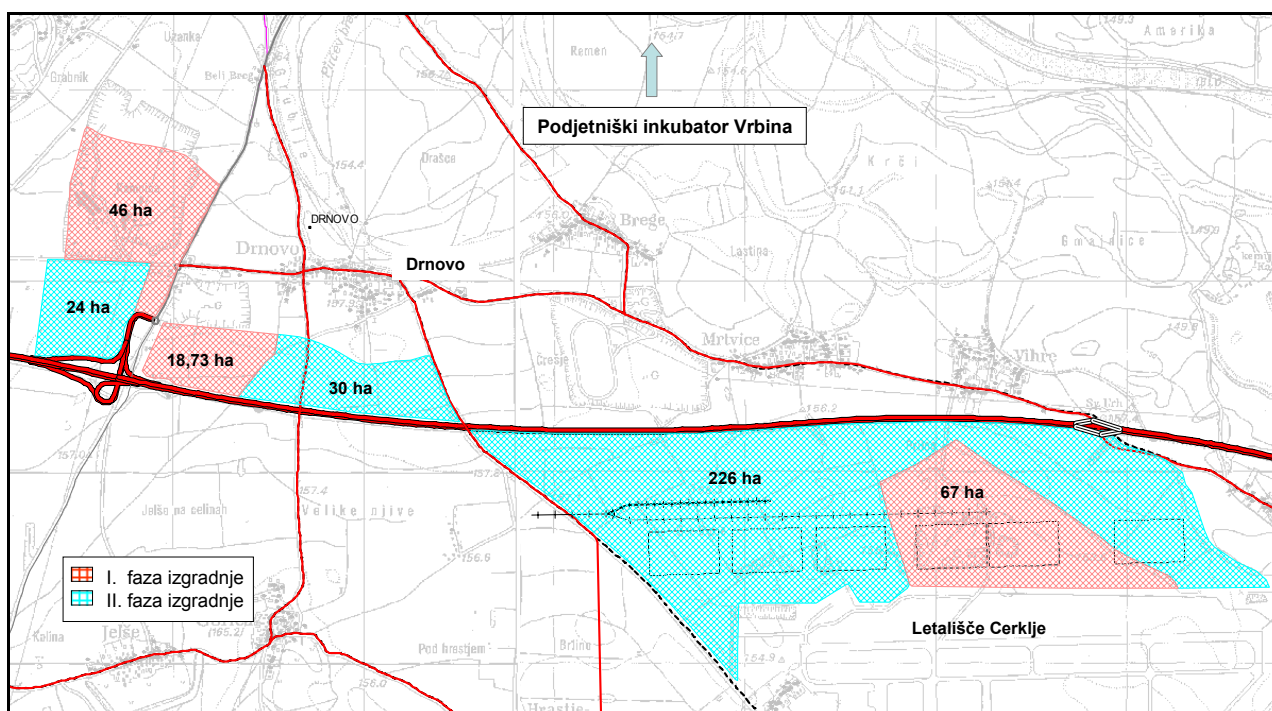
Projekt gospodarskega središča PHOENIX v Posavju bo izveden po shemi državne pomoči za države članice EU, v obliki javno – zasebnega partnerstva. Projekt se bo izvajal v okviru več ločenih operacij:

a) Poslovna cona Cerklje

- faza 1 (območje DLN Cerklje 1 – civilno letališče): 67 ha
- faza 2 (ostalo): 226 ha

b) Poslovna cona Drnovo

- faza 1 (območje, ki je prostorsko opredeljeno z občinskim prostorskim načrtom): 65 ha
- faza 2 (območje, ki se ureja z DPN 2 Phoenix): 54 ha



Slika 8.1: Faznost gospodarskega središča PHOENIX

Rezultati ankete (Poglavje 7.2.2) kažejo, da je (glede na predvideno povpraševanje po zemljiščih) do leta 2015 realno izvedljiva 1. faza projekta, torej PC Cerklje, faza 1 in PC Drnovo, faza 1. Finančno analizo tako izdelujemo samo za 1. fazo projekta.

V poglavju 8.3 je najprej podana analiza stroškov in koristi ločeno za PC Cerklje, faza 1 in PC Drnovo, faza 1. Finančna analiza je izdelana skladno s Priročnikom za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov ter skladno s Smernicami glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi, Evropska Komisija, avgust 2006 (Strukturni skladi EU v Sloveniji, 2004).

Pred finančno analizo oz. analizo izvedljivosti podajamo še poglavje o javno – zasebnem partnerstvu in poglavje o shemi državne pomoči za države članice EU.

8.1 JAVNO – ZASEBNO PARTNERSTVO

S pojmom javno-zasebnega partnerstva so opredeljene različne oblike sodelovanja med javnimi organi in poslovnim svetom, katerih cilj je zagotoviti zasebno iniciativo za financiranje, upravljanje, vzpostavitev, prenovo, vodenje ali vzdrževanje infrastrukture oziroma izvajanje javnih storitev in za katerega so značilne dolgoročne pogodbe ter delitev tveganja in učinkov poslovanja. Po vsebini obsega javno zasebno partnerstvo na eni strani zasebna vlaganja v javne projekte in na drugi pa javno sofinanciranje zasebnih projektov, ki so v javnem interesu (MS, 2006).

Cilji javno –zasebnega partnerstva so:

- Povečanje učinkovitosti in kvalitete storitev, ki jih tradicionalno zagotavlja država,
- Povečanje investicij v infrastrukturo,
- Prenos učinkovitosti iz javnega v zasebni sektor
- Delitev tveganj in učinkovitosti med javnim in zasebnim sektorjem.

Oblike JZP se ločijo glede na razlike pri lastništvu, upravljanju, financiranju, tveganju in trajanju. Možne oblike zagotavljanja infrastrukturnih storitev z vključevanjem zasebnega sektorja delimo v dve skupini:

- v prvo skupino uvrščamo pogodbe za opravljanje storitev, pogodbe za vodenje in upravljanje, pogodbe o najemu ter klasične koncesijske pogodbe. Pri teh oblikah lastništvo nad objektom (infrastrukturo) ostaja v rokah javnega sektorja (države),
- druga skupina vključuje BOT (Build-Operate-Transfer) obliko projektnega financiranja z izvedenkami in privatizacijo javnega podjetja. Zanju je značilno, da se lastništvo nad objektom začasno ali pa trajno prenese na zasebni sektor, ki je odgovoren za financiranje objekta.

Pri BOT koncesionar sklene koncesijsko pogodbo z državo ter na podlagi te pogodbe infrastrukturni objekt zgradi, financira, ga ima v lasti ter ga upravlja v obdobju, opredeljenem v pogodbi. Po preteku obdobja, določenega v pogodbi, se objekt prenese v last države. Ravno prehod lastninske pravice na javni sektor je najvidnejša značilnost te oblike. BOT posli se tako med seboj razlikujejo glede na:

a) čas prenosa lastnine – v pogodbi se lahko določi, da bo prenos izvršen:

- ob prenehanju koncesije (ta primer je najpogostejši),
- po dokončanju izgradnje – v zvezi s tem se poudarja razlika med klasičnim BOT poslom ter različico BTO (Build-Transfer-Operate, izgradi-prenesi-upravljaj), za katero je značilno, da lastnina na objektu preide na državo že takoj po izgradnji, izvajalec pa ima le pravico do izkoriščanja koncesije.

b) način prehoda lastnine – prenos lastnine in upravljanja od koncesionarja na koncedenta se lahko izvrši:

- avtomatično (na podlagi pogodbenih določil),
- na podlagi posebnega akta o prenosu.

Tabela 8.1: BOT oblika projektnega financiranja z izvedenkami

OBLIKA	ZNAČILNOSTI
BOT (Build – Operate – Transfer) (izgradi – upravlja – prenesi)	Zasebno podjetje zgradi infrastrukturni objekt in je za določen čas tudi njegov lastnik. Po preteku obdobja določenega v pogodbi postane lastnik država.
BTO (Build – Transfer – Operate) (izgradi – prenesi – upravlja)	Zasebno podjetje zgradi infrastrukturni objekt, lastnina pa takoj po izgradnji preide na državo. Zasebno podjetje pa v času določenem v pogodbi upravlja objekt.
BOOT (Build – Own – Operate – Transfer) (izgradi – upravlja – bodi lastnik – prenesi)	V času trajanja pogodbe je zasebno podjetje lastnik objekta in ga upravlja. Tukaj so opredeljene dodatne značilnosti lastništva, predvsem zaradi posebnih zakonodajnih rešitev za javna podjetja.
BROT (Build – Rehabilitate – Own – Transfer) (izgradi – najemi – upravlja – prenesi)	Zasebno podjetje zgradi infrastrukturni objekt, lastnik objekta pa postane država. Nato zasebno podjetje najame ta objekt od države, ga upravlja ter ga ob koncu pogodbenega obdobja prenese na državo.
ROT (Refurbish/Rehabilitate – Operate – Transfer) (obnovi – upravlja – prenesi)	Zasebno podjetje ne zgradi infrastrukture na novo, ampak jo samo obnovi. V pogodbenem času to infrastrukturo upravlja in je tudi njen lastnik, po preteku pogodbe pa se lastništvo prenese na državo.
DBO (Develop – Build – Operate) (razvij – izgradi – upravlja)	Ta izvedenka je primerna za zagotavljanje tistih javnih dobrin, ki se zagotavljajo prvič in infrastruktura za njih še ne obstaja. Naloga zasebnega podjetja je, da to infrastrukturo razvije in zgradi.
BOO ⁶ (Build – Own – Operate) (izgradi – bodi lastnik – upravlja)	Infrastrukturo zgradi zasebno podjetje. Lastništvo na objektu po preteku pogodbe ne preide na državo, leta pa ima možnost, da odkupi sredstva.
MOO (Modernize – Own – Operate) (prenovi – bodi lastnik – upravlja)	Zasebnemu podjetju infrastrukture ni potrebno zgraditi, ampak jo samo obnovi, jo upravlja in je njen lastnik tudi po preteku pogodbe.

⁶ **BOO** oblika je še najbližje privatizaciji infrastrukture in opravljanja dejavnosti
Vir: (Mlač, 2006).

Letališče Cerklje s poslovno cono Cerklje ter poslovna cona Drnovo se bodo financirali po BOT obliki projektnega financiranja.

8.2 SHEMA DRŽAVNE POMOČI ZA DRŽAVE ČLANICE EU

Državne pomoči so izdatki in zmanjšani prejemki države oziroma občine, ki pomenijo korist za prejemnika pomoči in mu tako zagotavljajo prednost pred konkurenti in so namenjeni za financiranje in sofinanciranje programov v institucionalnih enotah, ki se ukvarjajo s tržno proizvodnjo blaga in storitev z namenom zagotavljanja določene konkurenčne prednosti, kot to opredeljuje 87. člen Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti (MF, 2007).

Ločimo različne oblike pomoči:

- dotacija
- posojilo z nižjo obrestno mero (vključno s podatki o zavarovanju posojila)
- subvencionirane obresti
- davčna olajšava
- garancija (vključno s podatki o zavarovanju garancije in stroški garancije)
- drugo

Karta regionalnih pomoči Slovenije opredeljuje:

"V skladu z odstavkom 44 SRP zgornja meja regionalne pomoči za regije, ki spadajo v okvir člena 87(3)(a) Pogodbe ES, ne sme presegati 30 % BED za regije z manj kot 75 % povprečja EU-25 BDP na prebivalca, kar velja za Slovenijo.

Ta zgornja meja pomoči je povišana na 40 % BED za srednje velika podjetja in 50 % BED za mala podjetja. Vendar v skladu z drugim stavkom opombe 61 SRP velikim naložbenim projektom z upravičenimi odhodki, ki presegajo 50 milijonov EUR, niso dovoljeni nobeni dodatki za MSP."

Iz karte regionalnih pomoči tako izhaja, da so srednje velika podjetja (v PGP) upravičena do 40% BED.

Kot upravičeni stroški se ne štejejo:

- izdatki za nakup zemljišča v višji vrednosti kot 10% celotnih upravičenih stroškov
- plačilo davka na dodano vrednost
- izdatki, nastali izven obdobja 2007 – 2015
- pripadajočih stroškov dela in drugih spremljajočih stroškov.

Pri predmetnem projektu je predpostavljeno, da se bodo vsi investicijski stroški vršili v obdobju 2007 – 2015. Vrednosti pri analizi prikazujemo brez DDV, izdatki za nakup zemljišč pa ne presegajo 10% celotnih upravičenih stroškov. Upravičeni so torej celotni investicijski stroški (po tekočih cenah).

Tabela 8.2: Investicijski (upravičeni) stroški poslovnih con Cerklje in Drnovo, stalne (avgust 2007) in tekoče cene, brez DDV, mio EUR

Celotna investicija (upravičeni stroški)	Stalne cene		Tekoče cene	
	PC Cerklje	PC Drnovo	PC Cerklje	PC Drnovo
Zemljišča	0,0	1,1	0,0	1,1
Prometna in komunalna infrastruktura	47,8	36,2	51,0	38,5
SKUPAJ	47,8	37,3	51,0	39,6

Pri izračunu državne pomoči je upoštevana 40% intenzivnost državne pomoči za srednje velika podjetja.

Tabela 8.3: Izračun državne pomoči, tekoče cene, brez DDV, mio EUR

PC Cerklje		PC Drnovo	
Upravičeni stroški	Državna pomoč	Upravičeni stroški	Državna pomoč
51,0	20,4	39,6	15,8

8.3 FINANČNI NAČRT

V nadaljevanju je podano finančno vrednotenje 1. faze projektov Posavske gospodarske platforme (PGP), in sicer so modelski izračuni izdelano ločeno za:

- a) Poslovno cona Cerklje – Faza 1
- b) Poslovno cona Drnovo – Faza 1

V finančni analizi so upoštevani:

- ocenjeni investicijski stroški za vzpostavitev industrijske cone
- ocenjeni operativni stroški za obratovanje cone
- ocenjeni pričakovani prihodki med obratovanjem cone

V izračunu stroškov poslovanja je zato, da bi določili finančno interno stopnjo donosa, treba izključiti vse postavke, ki ne prispevajo k učinkovitosti denarnih izdatkov, čeprav so te postavke običajno upoštevane v računovodskih izkazih (npr. amortizacijo, rezervacije za bodoča nadomestna vlaganja). Stroški in koristi tudi ne smejo vključevati davka na dodano vrednost.

Vse vrednosti v modelih so (razen, kjer je posebej navedeno) brez DDV.

8.3.1 Poslovna cona Cerklje – 1. faza

Obravnavana 1. faza poslovne cone Cerklje zajema območje DPN za Letališče Cerklje ob Krki v izmeri 67 ha.

Za obravnavan projekt velja shema državnih pomoči EU. Projekt bo vodila zasebna družba ali konzorcij zasebnih družb (nosilno in partnerska podjetja) oz. globalno logistično podjetje (v nadaljevanju JZP podjetje).

Kot referenčno obdobje smo upoštevali 8-letno obdobje ureditve cone (komunalno in infrastrukturno opremljanje, ureditev parkirišč za letala in potniškega ter cargo terminala) (2008 – 2015) in 25-letno obdobje obratovanja po ureditvi cone (2016-2040). Operacije podjetja, kot so trženje zemljišč, upravljanje,... (in s tem povezana prihodkovnost) se vršijo že v obdobju ureditve cone.

Diskontna stopnja, ki se uporablja v finančni analizi, mora izražati oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja. Po priporočilih Komisije se kot okvirno merilo uspešnosti za projekte javnih naložb, ki se financirajo iz skladov, uporabi 5% realna finančna diskontna stopnja. V

naši analizi smo, v skladu z Uradnim Listom RS (št. 60, 2006), upoštevali splošno 7% diskontno stopnjo (na stalne cene v analizi finančnega toka).

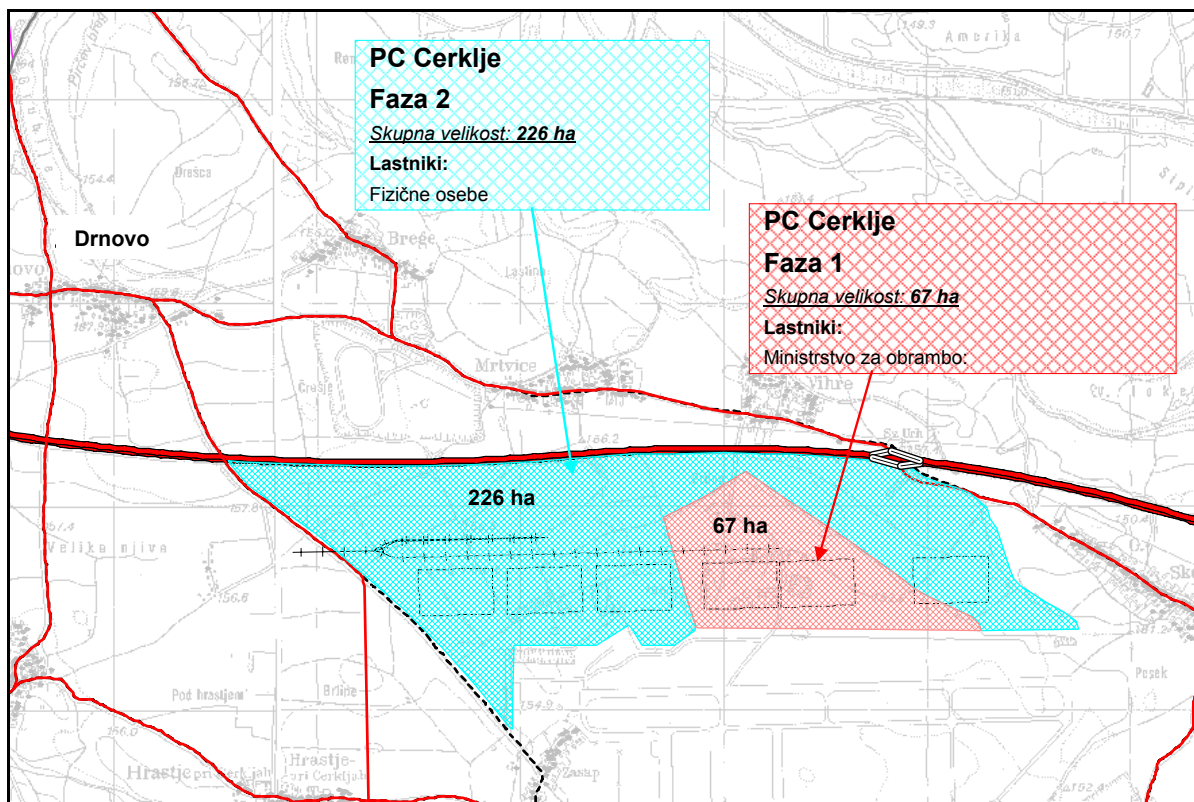
8.3.1.1 Glavni elementi, vključeni v analizo stroškov in koristi

8.3.1.1.1 *Investicijski stroški*

Pod investicijske stroške zajemamo stroške načrtovanja, implementacije in izvedbe vse fizične infrastrukture in komunalnih vodov. Tipične investicije, potrebne za vzpostavitev industrijske cone, so:

a) Pridobitev zemljišč

Glede principa financiranja poslovne cone Cerklje je v analizi predpostavljeno BOT financiranje: zemljišča, ki so vsa v lasti države, dobi JZP podjetje v uporabo in jih oddaja, po določenem obdobju (30-50 let) pa vso infrastrukturo prenese nazaj na državo.



Slika 8.2: Zemljišča in lastništvo v PC Cerklje

- b) Priprava zemljišč: izkopi, nasipavanje in izravnava terena; odstranitev obstoječih objektov in komunalne infrastrukture,...

Ker gre na obravnavanem zemljišču za njivske površine (t.i. greenfield zemljišča), stroškov priprave zemljišča ni.

- c) Razvoj infrastrukture: za prometno dostopnost do cone morajo biti vzpostavljene dostopne poti za cestna vozila, vlake ter po možnosti letala in ladje

Po oceni stroška razvoja infrastrukture (cesta, zunanja ureditev) v Programu opremljanja zemljišč za gradnjo za območje OLN L4 Ekonomsko poslovna cona Brnik znaša strošek razvoja infrastrukture 18 EUR/m² površine ureditvenega območja (z DDV).

- d) Povezava do glavnih komunalnih vodov: cona mora biti navezana na primarne komunalne vode (elektrovod, voda, kanalizacija, ogrevanje, plinovod, TK vodi, javna razsvetljava)

Po Programu opremljanja zemljišč za gradnjo za območje OLN L4 Ekonomsko poslovna cona Brnik znaša strošek razvoja kolektivne komunalne infrastrukture (javna razsvetljava, kanalizacija odpadnih padavinskih voda, ploščad za ločeno zbiranje odpadkov) 2 EUR/m² površine ureditvenega območja, strošek individualne komunalne infrastrukture (vodovodno omrežje, kanalizacija odpadnih komunalnih voda, elektroenergetsko omrežje, TK omrežje in KKS, plinovodno omrežje) pa 30 EUR/m² površine ureditvenega območja (z DDV).

Skupni strošek gradnje komunalne infrastrukture (cesta + komunalni vodi) na predvidenih površinah poslovne cone Cerklje v skupni izmeri 24 ha (brez letaliških ploščadi oz. ostalih letaliških površin) smo ocenili na 40 EUR/m² površine ureditvenega območja.

Na 14,4 ha letaliških površin smo predvideli izvedbo parkirišč za letala v vrednosti 7,5 mio EUR (izvedba preddel, zemeljskih del in temeljenja, zgornjega ustroja in odvodnjavanja).

V investicijskih stroških smo upoštevali tudi izgradnjo AC priključka Stoparce in ureditev obstoječe ceste, ki poteka od Viher do poslovne cone Cerklje, v ocenjeni vrednosti 11,4 mio EUR.

Stroški komunalnih priključkov od omrežja na robu parcele do objektov niso predmet te investicije.

- e) Ureditev letaliških objektov

V investicijskih stroških smo upoštevali tudi ureditev letališkega in tovornega terminala ter hangarja v ocenjeni vrednosti 15 mio EUR.

- f) Ostali stroški

Stroški dokumentacije so ocenjeni na 4% stroškov prometne in komunalne ureditve ter izgradnje inkubatorja (kar je tudi skladno s Programom cone Brnik), 3% stroškov prometne in komunalne ureditve ter izgradnje inkubatorja pa predstavlja *nadzor*.

V letu 2008 smo predpostavili tudi *izgradnjo poslovnega prostora in pridobitev osnovnih sredstev JZP podjetja* v višini 2,2 mio EUR.

g) Preostala vrednost

V zadnjem letu obravnavanega obdobja je potrebno med investicijskimi postavkami upoštevati tudi ostanek vrednosti investicije, upoštevaje preostalo tržno vrednost sredstev s predpostavko, da se na koncu obravnavanega obdobja prodajo.

Ker gre v primeru poslovne cone Cerklje za BOT shemo, kjer bo po določenem obdobju JZP podjetje infrastrukturo preneslo nazaj na državo, JZP podjetje na koncu obdobja nima preostale vrednosti.

8.3.1.1.2 *Operativni stroški*

Operativni stroški se nanašajo na operativno delovanje in vzdrževanje industrijske cone med obratovanjem. Ta faza se prične takoj po vzpostavitvi cestne in komunalne infrastrukture. Večina operativnih stroškov v razvoju industrijske cone bo fiksnih stroškov, kateri bodo neodvisni od zasedenosti cone (vzdrževanje cestne infrastrukture, plače, najem pisarn). Stroški vzdrževanja in trženja bodo skozi razvoj cone variirali v smislu namena stroškov, saj bodo na začetku razvojne faze stroški namenjeni bolj promociji in trženju cone, stroški vzdrževanja bodo minimalni, saj cestna infrastruktura še ne bo v celoti izvedena. Z razvojem cone bodo stroški trženja in promocije pojenjali in bodo do konca obdobja ostali na minimalni ravni, povečali pa se bodo stroški vzdrževanja infrastrukture.

Struktura stroškov vzdrževanja je odvisna od načina, po katerem je industrijska cona organizirana. Vse dejavnosti lahko izvaja ena sama firma, lahko pa tako tržne kot vzdrževalne dejavnosti izvaja zunanja firma. Ne glede na organizacijo cone morajo biti stroški pokriti s prihodkom iz poslovanja.

Tipični obratovalni stroški so:

a) Plače delavcev v agenciji (katera se ukvarja z razvojem in upravljanjem industrijske cone)

Za oceno plač delavcev v agenciji smo upoštevali majhno podjetje, ki se ukvarja s poslovanjem z nepremičninami (storitve upravljanja, obratovanja, vzdrževanja in čiščenja ter trženje in marketing prostorov) ter z upravljanjem civilnega dela letališča Maribor. Agencija zaposluje od 10 do 45 (od faze odprtja celotne PC) zaposlenih po sektorjih: vodstvo družbe, tajništvo, finančno-računovodska služba, tehnična služba in pravna služba in ima za izvajanje posameznih poslov, ki sodijo v okvir upravnih storitev, sklenjene pogodbe s tretjimi osebami.

Povprečni stroški dela v takem podjetju so ocenjeni na 26.000 EUR/zaposlenega/leto (iBON, 2006).

b) Stroški najema prostorov agencije, režijski stroški in stroški priprave tržnega in promocijskega materiala, potni stroški,....

Za oceno teh stroškov smo izhajali iz izkaza poslovnega izida povprečnega majhnega podjetja, ki se ukvarja s poslovanjem z nepremičninami, in sicer smo ocenili, da ti stroški predstavljajo 40% vseh poslovnih odhodkov (60% so stroški dela).

c) Vzdrževanje prometne, komunalne in ostale infrastrukture

Vzdrževanje prometne, komunalne in ostale infrastrukture smo ocenili na letno 1% stroškov prometne in komunalne ureditve.

8.3.1.1.3 Prihodki

Prihodki se nanašajo na količino prodanega blaga in storitev. Najznačilnejši prihodek agencije v industrijski coni bo prihodek od oddajanja zemljišč. Ostali prihodki se bodo generirali na račun storitev upravljanja in vzdrževanja cone. Glede na to, da je v cono zajet tudi civilni del letališča Cerklje, se prihodki nanašajo tudi na prihodke od upravljanja letališča (terminal).

Višino prihodkov smo v modelu ocenili z upoštevanjem pogojev za pridobitev državne pomoči (projekt v tem primeru ne sme biti finančno donosen).

8.3.1.2 Viri financiranja

Predvideni viri financiranja so naslednji:

- lastna sredstva agencije
- državna pomoč

8.3.1.3 Finančni model

Namen finančne analize je izdelati napovedi denarnih tokov projekta, da bi lahko izračunali primerne stopnje donosnosti investicije (FRR/C) in lastnega vloženega kapitala (FRR/K) ter pripadajoče finančne neto sedanje vrednosti (FNPV). To se običajno izvede s stališča lastnika infrastrukture.

Finančna analiza se izdela na podlagi serije tabel, kjer so zbrani finančni tokovi investicije, razdeljeni na skupno vrednost investicije (tabela 8.4), stroške poslovanja in prihodke (tabela 8.5), vire financiranja (tabela 8.6) in analizo denarnih tokov ter pokritosti investicije z viri financiranja (tabela 8.7). Analiza se konča z dvema tabelama denarnih tokov:

- ena za donose investicije (zmožnost neto dohodkov za pokritje investicijskih stroškov, tabela 8.8), ne glede na način financiranja
- druga za izračun donosov investiranega kapitala, kjer se pri odlivih dodatno k stroškom poslovanja ter spremljajočim obrestim upoštevajo še lastniški kapital investitorja, nacionalni prispevek, finančna posojila in prihodki kot prilivi (tabela 8.9). Pove, kakšen je finančni donos projekta glede na njegova finančna bremena, ne glede na investicijske stroške.

Da je projekt upravičen do državne pomoči, ne sme biti finančno donosen. Da se ugotovi, ali projekt potrebuje sofinanciranje, je potrebna finančna analiza: če je sedanja neto finančna vrednost naložbe brez prispevka iz skladov (FNPV/C) negativna, potem se projekt lahko sofinancira; državna pomoč pa ne sme presegati zneska, potrebnega za finančno ravnovesje projekta, tako da financiranje ni prekomerno.

Pri finančni analizi oz. analizi denarnega toka upoštevamo samo denarne tokove, torej dejanske zneske denarnih sredstev, ki se izplačajo na podlagi projekta ali ga prejme projekt. Denarne tokove je potrebno upoštevati v letu, v katerem nastanejo in v določenem referenčnem obdobju. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov za poslovne cone in tehnološke parke opredeljuje časovno obdobje najmanj 20 let.

S finančno analizo torej ugotavljamo prihodkovnost JZP podjetja ob upoštevanju pogoja, da državna pomoč ne sme presegati zneska, potrebnega za finančno ravnovesje projekta, tako da financiranje ni prekomerno.

Prihodkovnost JZP podjetja za območje poslovne cone Cerklje v primeru, da državna pomoč znaša 40% upravičenih stroškov, je ob zgoraj opisanih predpostavkah (ocenjeni investicijski stroški, odhodki iz poslovanja) prikazana v tabeli 8.5 in znaša od 2,3 mio EUR v letu 2008 do 4,6 mio EUR v letu 2016 (oz. 0,57 EUR/m² mesečno (brez DDV) v letu 2016), ko se tržijo že vsa zemljišča, pobirajo letališke pristojbine in obratuje celotna 1. faza poslovne cone Cerklje. Znesek je podan brez DDV, v stalnih cenah.

V tem primeru je finančna neto sedanja vrednost investicije 0 (ob upoštevanju 7% realne diskontne stopnje); torej je projekt v finančnem ravnovesju (Tabela 8.8).

Ker v modelu ni analiziran način pridobitve lastniškega kapitala (poročstva, krediti,...), je donosnost kapitala enaka donosnosti investicije.

Tabela 8.4: Celotna investicija, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	SKUPAJ
1.1 Zemljišče - odkup	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																													0,0
1.2 Zgradbe, inv. in komunalna infrastruktura	4,7	6,6	8,1	8,1	8,1	4,1	4,1	4,1																										47,8
Inv. in komunalna infrastruktura		1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4																										9,7
Ureditev parkirišč za letala		1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1																										7,5
AC priključek Stoparce in ureditev ceste	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3																													11,4
Ureditev letaliških objektov		1,5	3,0	3,0	3,0	1,5	1,5	1,5																										
Ostalo (dokumentacija, nadzor...)	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2																										2,0
Poslovni prostor in osnovna sredstva JZP podjetja	2,2																																	2,2
1.21 Skupaj investicijski stroški	4,7	6,6	8,1	8,1	8,1	4,1	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,8

Tabela 8.5: Prihodki in odhodki, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	SKUPAJ
2.2 Delo	0,3	0,5	0,5	0,8	0,8	1,0	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	35,4	
2.5 Vzdrževanje		0,0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	12,5	
2.7 Administrativni stroški (režija, potni stroški, material,...)	0,2	0,3	0,3	0,5	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	23,6	
2.9 Skupaj stroški (odhodki) poslovanja	0,4	0,9	1,0	1,5	1,5	2,1	2,1	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	71,4	
2.14 Prihodki	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,2	3,2	3,2	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	134,8	
2.15 Dobiček iz poslovanja	1,8	1,4	1,3	0,8	0,7	1,1	1,1	0,8	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	63,4	

Tabela 8.6: Viri financiranja, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	SKUPAJ
3.1 Lastniški kapital	2,8	3,9	4,8	4,8	4,8	2,5	2,5	2,5																									28,7	
3.6 Državna pomoč	1,9	2,6	3,2	3,2	3,2	1,7	1,7	1,7																									19,1	
3.10 Skupaj finančni viri	4,7	6,6	8,1	8,1	8,1	4,1	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,8	

Tabela 8.7: Finančni tokovi, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	SKUPAJ
3.10 Skupaj viri financiranja	4,7	6,6	8,1	8,1	8,1	4,1	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,8	
2.13 Prihodki	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,2	3,2	3,2	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	134,8	
4.1 Skupaj prilivi	6,9	8,8	10,3	10,3	10,3	7,3	7,3	7,3	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	182,6	
2.9 Skupaj stroški poslovanja	0,4	0,9	1,0	1,5	1,5	2,1	2,1	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	71,4	
1.21 Skupaj investicijski stroški	4,7	6,6	8,1	8,1	8,1	4,1	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,8	
4.2 Obresti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
4.4 Odplačila kreditov (obv. do virov financ.)									0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0						0,00	
4.5 Davki	0,4	0,3	0,2	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	7,2	
4.6 Skupaj odlivi	5,5	7,7	9,2	9,6	9,7	6,3	6,3	6,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	126,4	
4.7 Neto priliv	1,5	1,1	1,1	0,7	0,7	1,1	1,0	0,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	56,2	
4.8 Kumulativa neto priliv	1,5	2,6	3,7	4,4	5,1	6,2	7,2	8,1	10,0	11,9	13,8	15,8	17,7	19,6	21,5	23,5	25,4	27,3	29,2	31,2	33,1	35,0	36,9	38,9	40,8	42,7	44,6	46,6	48,5	50,4	52,4	54,3	56,2	866,2

Tabela 8.8: Izračun finančne interne stopnje donosa investicije, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	SKUPAJ
2.13 Prihodki	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,2	3,2	3,2	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	134,8	
5.1 Skupaj prilivi	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,2	3,2	3,2	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	134,8	
2.9 Skupaj stroški poslovanja	0,4	0,9	1,0	1,5	1,5	2,1	2,1	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	71,4	
7 Skupaj investicijski stroški, znižani za znesek državne pomoči	2,8	3,9	4,8	4,8	4,8	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,7	
5.2 Skupaj odlivi	3,2	4,8	5,8	6,3	6,4	4,5	4,6	4,8	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	100,1	
5.3 Neto denarni tok	-1,0	-2,6	-3,5	-4,0	-4,1	-1,3	-1,4	-1,6	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	34,7	
5.4 Finančna interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C)	7%																																	
5.5 Finančna neto sedanja vrednost investicije (FNPV/C)	0																																	

Tabela 8.9: Izračun finančne interne stopnje donosa kapitala, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	SKUPAJ
2.13 Prihodki	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,2	3,2	3,2	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	134,8	
1.19 Ostanek vrednosti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
6.1 Skupaj prilivi	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,2	3,2	3,2	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	134,8	
2.9 Skupaj stroški (odhodki) poslovanja	0,4	0,9	1,0	1,5	1,5	2,1	2,1	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	71,4	
4.2 Obresti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
4.4 Odplačila kreditov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
3.1 Lastniški kapital	2,8	3,9	4,8	4,8	4,8	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,7	
3.2 Gospodarske družbe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
3.3 Proračun občine Krško	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
6.2 Skupaj odlivi	3,2	4,8	5,8	6,3	6,4	4,5	4,6	4,8	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	100,1	
6.3 Neto denarni tok	-1,0	-2,6	-3,5	-4,0	-4,1	-1	-1,4	-1,6	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	34,7	
6.4 Finančna interna stopnja donosnosti kapitala (FRR/K)	7%																																	
6.5 Finančna neto sedanja vrednost kapitala (FNPV/K)	0																																	

8.3.2 Poslovna cona Drnovo – 1. faza

Osnovna predpostavka modela je, da bo s strani Občine Krško in zasebnega podjetja (ali več njih) ustanovljeno JZP podjetje, ki se bo ukvarjalo s komunalnim opremljanjem in trženjem zemljišč ter upravljanjem in vzdrževanjem 1. faze poslovne cone Drnovo.

Z vsemi gospodarskimi družbami na območju 1. faze PC Drnovo bo Občina Krško sklenila koncesijsko pogodbo, s katero bo opredeljeno, da je obveznost investitorja komunalno in infrastrukturno opremljanje svojih zemljišč. Investitor oz. ostala podjetja bodo na ta način v naravi plačala komunalni prispevek za izvedbo komunalne opreme, ki jo bo sam zgradil.

Od ostalih, fizičnih lastnikov, je predviden odkup zemljišč.

Zemljišča bo podjetje prodajalo. Ker pa za obravnavan projekt velja shema državnih pomoči EU, se lastništvo prostorov in zemljišč ne sme spreminjati 5 let (57. člen Uredbe Sveta (ES) št. 108,/2006). V modelu je zato predpostavljen finančni leasing zemljišč za dobo 5 let (po petih letih kupci zemljišč oz. jemalci leasinga po poplačilu vseh anuitet ter odkupne opcije postanejo tudi pravni lastniki predmeta pogodbe).

Kot referenčno obdobje smo upoštevali 2-letno obdobje ureditve cone (odkup zemljišč, komunalno in infrastrukturno opremljanje) (2008 – 2009) in 25-letno obdobje obratovanja po ureditvi cone (2010-2035). Operacije podjetja, kot so trženje zemljišč, upravljanje,... (in s tem povezana prihodkovnost) se vršijo že v obdobju ureditve cone.

Diskontna stopnja, ki se uporablja v finančni analizi, mora izražati oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja. Po priporočilih Komisije se kot okvirno merilo uspešnosti za projekte javnih naložb, ki se financirajo iz skladov, uporabi 5% realna finančna diskontna stopnja. V naši analizi smo, v skladu z Uradnim Listom RS (št. 60, 2006), upoštevali splošno 7% diskontno stopnjo (na stalne cene v analizi finančnega toka).

8.3.2.1 Glavni elementi, vključeni v analizo stroškov in koristi

Pod investicijske stroške zajemamo stroške načrtovanja, implementacije in izvedbe vse fizične infrastrukture in komunalnih vodov.

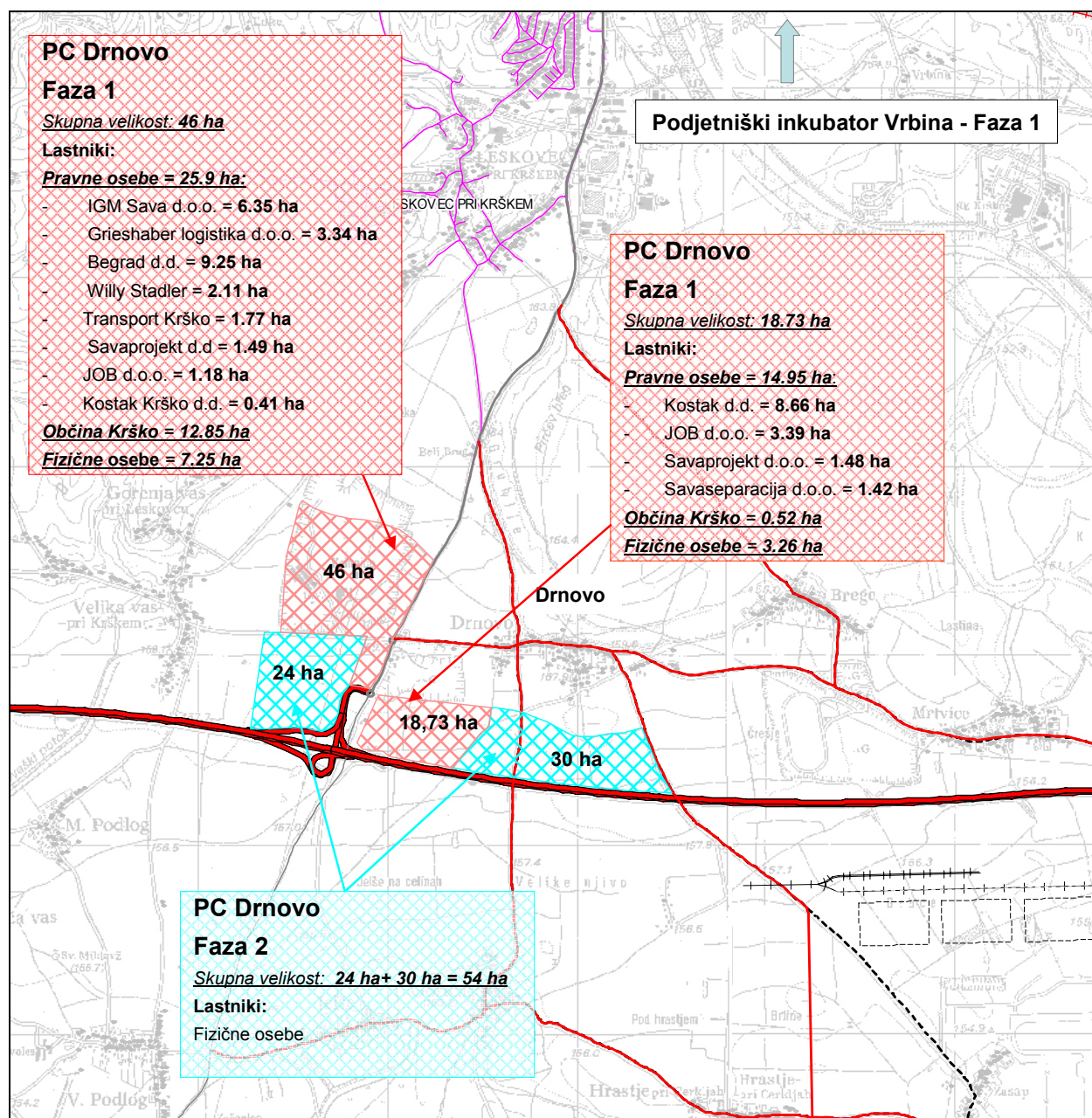
8.3.2.1.1 *Investicijski stroški*

Predvidena 1. faza poslovne cone Drnovo zajema cca 65 ha zemljišč. 13,4 ha predstavlja vložek občine Krško. Zemljišč pravnih oseb je 40,9 ha.

V letu 2008 je predviden **odkup** 10,5 ha **zemljišč** od manjših lastnikov po 10 EUR/m². Vložek zemljišč partnerjev JZP podjetja se kaže v udeležnosti pri dobičku. Ostala zemljišča so v lasti ostalih pravnih oseb.

Lastništvo zemljišč je prikazano na spodnji sliki.

Slika 8.3: Zemljišča in lastništvo v PC Drnovo



Skupni **strošek gradnje komunalne infrastrukture** (cesta + komunalni vodi) na predvidenih površinah poslovne cone Drnovo je (tako kot pri PC Cerklje) ocenjen na 40 EUR/m² površine ureditvenega območja. V obdobju 2008 – 2009 je predvidena ureditev vseh 65 ha površin.

V okviru 1. faze PC Drnovo je predvidena tudi **izgradnja in oprema podjetniškega inkubatorja v Vrbini** v vrednosti 6,25 mio EUR na površini 7.500 m².

Stroški dokumentacije so ocenjeni na 4% stroškov prometne in komunalne ureditve ter izgradnje inkubatorja (kar je tudi skladno s Programom cone Brnik), 3% stroškov prometne in komunalne ureditve ter izgradnje inkubatorja pa predstavlja **nadzor**.

8.3.2.1.2 Operativni stroški

Tipični obratovalni stroški so:

a) Plače delavcev v agenciji (katera se ukvarja z razvojem in upravljanjem industrijske cone)

Za oceno plač delavcev v agenciji smo upoštevali majhno podjetje, ki se ukvarja s poslovanjem z nepremičninami (storitve upravljanja, obratovanja, vzdrževanja in čiščenja ter trženje in marketing prostorov). Agencija zaposluje od 7 do 10 (od faze odprtja celotne PC) zaposlenih po sektorjih: vodstvo družbe, tajništvo, finančno-računovodska služba, tehnična služba in pravna služba in ima za izvajanje posameznih poslov, ki sodijo v okvir upravnih storitev, sklenjene pogodbe s tretjimi osebami.

Povprečni stroški dela v takem podjetju so ocenjeni na 26.000 EUR/zaposlenega/leto (iBON, 2006).

b) Stroški najema prostorov JZP podjetja, režijski stroški in stroški priprave tržnega in promocijskega materiala, potni stroški,....

Za oceno teh stroškov smo izhajali iz izkaza poslovnega izida povprečnega majhnega podjetja, ki se ukvarja s poslovanjem z nepremičninami, in sicer smo ocenili, da ti stroški predstavljajo 45% vseh poslovnih odhodkov.

c) Vzdrževanje prometne in komunalne infrastrukture

Vzdrževanje prometne in komunalne infrastrukture smo ocenili na letno 1% stroškov prometne in komunalne ureditve ter izgradnje inkubatorja.

8.3.2.1.3 Prihodki

Prihodkovnost 1. faze PC Drnovo izvira iz:

a) finančnega leasinga zemljišč

Predvidena je prodaja 23,9 ha zemljišč v lasti JZP podjetja (občina Krško + odkupljena zemljišča malih lastnikov). V času prodaje je predpostavljena tržna vrednost zemljišč v višini 50 EUR/m². Vendar pa je zaradi 40% deleža državne pomoči v investicijskih stroških zaračunljivih samo 60% zemljišč oz. vsa zemljišča po 60% cene.

Ker zaradi državne pomoči zemljišča 5 let ne smejo spreminjati lastništva, je v modelu predpostavljen finančni leasing zemljišč za dobo petih let, in sicer v obdobju 2010-2014, ko bodo za prodajo opremljena in pripravljena vsa zemljišča.

b) finančnega leasinga dela podjetniškega inkubatorja Vrbina

V obdobju 2010 – 2014 (po izgradnji) je predviden finančni leasing 3.500 m² podjetniškega inkubatorja Vrbina. V času prodaje je predpostavljena tržna vrednost poslovnih prostorov v višini 1.300 EUR/m².

c) najemnin za oddajo dela podjetniškega inkubatorja Vrbina

JZP podjetje bo oddajalo 4.000 m² prostorov podjetniškega inkubatorja Vrbina po ceni 5 EUR/m²/mesec.

d) storitev upravljanja in vzdrževanja

JZP podjetje bo upravljalo vseh 65 ha 1. faze PC Drnovo. Prihodkovnost iz te postavke smo ocenili z upoštevanjem pogojev za pridobitev maksimalne državne pomoči (40% upravičenih stroškov) – projekt v tem primeru ne sme biti finančno donosen.

8.3.2.2 Viri financiranja

V modelu je predpostavljeno, da gospodarske družbe iz naslova komunalnega prispevka krijejo 60% stroškov komunalnega opremljanja svojih zemljišč (40,9 ha).

Iz proračuna občine Krško se krije 60% stroškov komunalnega opremljanja zemljišč občine Krško, ki predstavljajo vložek v JZP podjetje in zemljišč, odkupljenih od manjših fizičnih oseb (skupaj 23,9 ha).

Lastna sredstva JZP podjetja predstavljajo 60% stroškov odkupov zemljišč in izgradnje podjetniškega inkubatorja ter 60% stroškov dokumentacije in nadzora.

40% vseh investicijskih stroškov (vsi so upravičeni v smislu pridobitve sredstev EU) se financira z državno pomočjo.

8.3.2.3 Finančni model

S finančnim modelom PC Drnovo ugotavljamo, kakšna mora biti prihodkovnost JZP podjetja iz naslova delovanja poslovne cone za maksimizacijo državne pomoči, ki po zakonsko določenih okvirih znaša 40% upravičenih stroškov investicije. Osnove finančne analize so enake kot so opisane v poglavju 1.4.1.3 za poslovno cono Cerklje.

Za finančno ravnovesje projekta (ob predpostavki državne pomoči v višini 40% upravičenih stroškov investicije) mora znašati prihodkovnost cone od oddajanja prostorov podjetniškega inkubatorja Vrbina ter storitev upravljanja in vzdrževanja (poleg prilivov od finančnega leasinga zemljišč in podjetniškega inkubatorja v obdobju 2010-2014) 1,6 mio EUR letno oz. 0,21 EUR/m² mesečno (brez DDV).

Ker v modelu ni analiziran način pridobitve lastniškega kapitala (poročstva, krediti,...), je donosnost kapitala enaka donosnosti investicije.

Tabela 8.10: Celotna investicija, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	SKUPAJ
1.1 Zemljišče - odkup	1,1																											1,1
1.2 Zgradbe, inv. in komunalna infrastruktura	17,2	17,2																										34,4
Inv. in komunalna infrastruktura	12,9	12,9																										25,9
Podjetniški inkubator Vrbina	3,1	3,1																										6,3
Ostalo (dokumentacija, nadzor...)	1,1	1,1																										2,2
1.21 Skupaj investicijski stroški	18,2	17,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,4

Tabela 8.11: Prihodki in odhodki, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	SKUPAJ
2.2 Delo	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	6,8
2.5 Vzdrževanje		0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	8,2
2.7 Administrativni stroški (najem prostorov, režija, potni stroški, material,...)	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	5,1
2.9 Skupaj stroški (odhodki) poslovanja	0,2	0,5	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	20,1
2.10 Leasing zemljišč			2,8	1,3	1,3	1,3	1,3																					8,0
2.11 Leasing Vrbina			1,8	0,8	0,8	0,8	0,8																					5,1
2.12 Najem Vrbina			0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	6,0
2.13 Upravljanje in vzdrževanje	0,8	1,1	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	36,4
2.14 Prihodki	0,8	1,1	6,1	3,8	3,7	3,7	3,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	55,4
2.15 Dobiček iz poslovanja	0,6	0,6	5,4	3,0	3,0	3,0	3,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	35,3

Tabela 8.12: Viri financiranja, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	SKUPAJ
3.1 Lastniški kapital	3,2	2,5																										5,7
3.2 Gospodarske družbe	4,9	4,9																										9,8
3.3 Proračun občine Krško	2,9	2,9																										5,7
3.5 Skupaj	10,9	10,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,3
3.6 Državna pomoč	7,3	6,9																										14,2
3.7 Obveznice in drugi finančni viri																												0,0
3.8 EIB krediti																												0,0
3.9 Drugi krediti																												0,0
3.10 Skupaj finančni viri	18,2	17,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,4

Tabela 8.13: Finančni tokovi, vrednost v mio EUR, stalne cene avgust 2007, brez DDV

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	SKUPAJ
3.10 Skupaj viri financiranja	18,2	17,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,4
2.13 Prihodki	0,8	1,1	6,1	3,8	3,7	3,7	3,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	55,4
4.1 Skupaj prilivi	19,1	18,3	6,1	3,8	3,7	3,7	3,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	90,9
2.9 Skupaj stroški poslovanja	0,2	0,5	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	20,1
1.21 Skupaj investicijski stroški	18,2	17,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,4
4.2 Obresti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4.4 Odplačila kreditov (obv. do virov financ.)									0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4.5 Davki	0,1	0,1	0,9	0,5	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
4.6 Skupaj odlivi	18,6	17,7	1,7	1,2	1,2	1,2	1,2	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	59,0
4.7 Neto priliv	0,5	0,6	4,4	2,5	2,5	2,5	2,5	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	31,9
4.8 Kumulativa neto priliv	0,5	1,1	5,5	8,0	10,5	13,0	15,5	16,4	17,2	18,0	18,8	19,6	20,4	21,2	22,1	22,9	23,7	24,5	25,3	26,1	27,0	27,8	28,6	29,4	30,2	31,0	31,9	536,3

[illegible][illegible]

9 OCENA UČINKOV

Ločeno smo ocenili in vrednotili finančne in ekonomske vrste učinkov. Vrednotenje finančnih učinkov zajema oceno število zaposlenih, prihodkov in dodane vrednosti ter dobičkov in davčnih prihodkov predvidene industrijsko-logistične cone PHOENIX. Vrednotenje ekonomskih učinkov v prostoru pa temelji na modelu razporeditve aktivnosti v prostoru.

9.1 FINANČNI UČINKI

9.1.1 Analiza vzorčnih podjetij in predvideno število zaposlenih

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

Povprečno število zaposlenih na hektar glede na dejavnost podjetij, je predstavljeno v tabeli 9.1. Končno povprečje zaposlenih na hektar glede na panogo oz. vrsto dejavnosti podjetij bo po vsej verjetnosti nižje kot 78, predvsem zato, ker je za gospodarsko središče PHOENIX predviden visoki delež logističnih podjetij, ki pa imajo tipično nižja povprečja zaposlenih na hektar. Kot je razvidno iz tabele imajo proizvodno-tehnološko usmerjena podjetja višje ravni zaposlenih na hektar (npr. Hella Lux z 88 zaposlenimi na hektar), kot logistično usmerjena podjetja (npr. Schenker z 30 zaposlenimi na hektar).

Tabela 9.1: Povprečno število zaposlenih na hektar za podjetja po dejavnostih

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

Predvidevano število zaposlenih na hektar in končno število zaposlenih v predvidenih dejavnostih za gospodarsko središče PHOENIX (po popolnitvi cone v letu t+20) so prikazana v tabeli 9.2. Skupaj je predvideno da bo poslovno-logistično središče PHOENIX ustvarilo približno 4.807 novih delovnih mest. Od teh je za logistiko v ožjem smislu predvideno približno 2.172 delovnih mest, za proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) 1.855 delovnih mest ter za proizvodnjo in storitveno dejavnost 780 delovnih mest. Predvidena povprečna gostota zaposlenih znaša 52 delovnih mest na hektar (za vse dejavnosti skupaj). Najvišjo gostoto izkazujejo proizvodnje dejavnosti (54-60).

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

Najvišje število zaposlenih je predvidevano v logističnem delu poslovne cone (skupaj 2.172). Drugo največje število delovnih mest, naj bi prispevala proizvodno-logistična dejavnost (z gradnjo in vzdrževanjem letal vred, 1.855). Storitvene dejavnosti združene z proizvodnjo naj bi prispevale še dodatnih 780 novih delovnih mest. Izbor podjetij za industrijski del cone predvideva pretežno podjetja z visoko dodano vrednostjo.

Tabela 9.2: Predvidevano število zaposlenih na hektar in končno število zaposlenih

Predvidena dejavnost	Ha	Delež	Zaposleni/ha	Skupaj zaposlenih
Logistika v ožjem smislu	133,0	48,2%	49	2.172
Proizvodno logistična dejavnost	104,0	37,7%	54	1.855
Proizvodnja in storitvena dejavnost	39,0	14,1%	60	780
Povprečje/SKUPAJ	276,0	100,0%	52	4.807

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

Na podlagi vzorca uspešnih podjetij v Sloveniji, ki opravljajo isto ali primerljivo dejavnosti kot načrtovane za gospodarsko središče PHOENIX, smo na podlagi podatkov iz iBona (2006) za ocenili koliko skupnih prihodkov in dodane vrednosti naj bi poslovna cona generirala po popolnitvi cone v letu t+20. Finančni podatki za vzorčna podjetja so bili preračunani tako na površino kot število zaposlenih v teh podjetjih. Izračuni skupnih prihodkov in dodane vrednosti v EUR na podlagi 276 ha načrtovanih gospodarskih površin industrijsko-logistične cone PHOENIX so predstavljeni v tabeli 9.3.

Skupni prihodki v EUR na podlagi hektarjev za gospodarske površine poslovne cone so predvideni v znesku približno 380 milijonov EUR, od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 268 mio EUR, proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) približno 80 mio EUR in proizvodnjo in storitveno dejavnost 31 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona ustvarjala približno 1,4 mio EUR skupnih prihodkov na hektar.

Dodana vrednost poslovnih con je predvidena v skupnem znesku 105 milijonov EUR, od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 70 mio EUR, proizvodno-logistično dejavnost 25 mio EUR in na proizvodnjo in storitveno dejavnost 10 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 382 tisoč EUR dodane vrednosti na hektar.

Tabela 9.3: Ocenjeni skupni prihodki in dodana vrednost v EUR na podlagi hektarjev

Predvidena dejavnost	Skupni prihodki (v EUR)	Dodana vrednost (v EUR)
Logistika v ožjem smislu	268.052.349	70.283.020
Proizvodno logistična dejavnost	80.101.018	25.272.992
Proizvodnja in storitvena dejavnost	31.185.589	9.946.800
SKUPAJ	379.338.955	105.502.813
Povprečno (na ha)	1.374.417	382.257

Izračuni skupnih prihodkov in dodane vrednosti v EUR na podlagi zaposlenih na 276 ha gospodarskih površin industrijsko-logistične cone PHOENIX so predstavljeni v tabeli 9.4. Skupni prihodki v EUR na podlagi zaposlenih za celotno poslovno cono (po popolnitvi cone v letu t+20) so ocenjeni v znesku 651 milijonov EUR, kar je višje kot rezultat na podlagi hektarjev, ki je skoraj pol manjši. Na logistiko v ožjem smislu odpade 435 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) 153 mio EUR in na proizvodnjo in storitveno dejavnost skupaj približno 63 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 135 tisoč EUR skupnih prihodkov na zaposlenega.

Dodana vrednost poslovnih con je ocenjena v skupnem znesku 183 milijonov EUR (v primerjavi s 105 milijoni EUR skupne dodane vrednosti na podlagi hektarjev) od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 114 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) 49 mio EUR in na proizvodnjo in storitveno dejavnost skupaj približno 20 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 38 tisoč EUR dodane vrednosti na zaposlenega, kar je v skladu z višjo dodano vrednostjo na zaposlenega v vzornih podjetjih.

Tako lahko rečemo da bi pričakovali na podlagi načrtovanih industrijsko-poslovnih površin (ter posledično zaposlenih) v okolici letališča Cerklje med 379 in 651 milijonov EUR skupnih prihodkov.

Tabela 9.4: Ocenjeni skupni prihodki in dodana vrednost v EUR na podlagi zaposlenih

Predvidena dejavnost	Skupni prihodki (v EUR)	Dodana vrednost (v EUR)
Logistika v ožjem smislu	434.718.657	113.982.330
Proizvodno logistična dejavnost	153.275.065	48.606.439
Proizvodnja in storitvena dejavnost	63.166.740	20.147.400
SKUPAJ	651.160.462	182.736.169
Povprečno (na zap)	135.451	38.012

9.1.3 Ocena dobičkov in davčnih prihodkov v coni (po popolnitvi cone, v letu t+20)

Na podlagi vzorca uspešnih podjetij v Sloveniji, ki opravljajo isto ali primerljivo dejavnosti kot načrtovane za gospodarsko središče PHOENIX, smo na podlagi podatkov iz iBona (2006) za vsako panogo poslovne cone ocenili koliko dobička in davčnih prihodkov naj bi poslovna cona generirala (po popolnitvi cone v letu t+20). Finančni podatki za vzorčna podjetja so bili preračunani tako na površino kot število zaposlenih v teh podjetjih. Izračuni dobičkov in davčnih prihodkov v EUR na podlagi 276 ha predvidenih gospodarskih površin industrijsko-logistične cone PHOENIX so predstavljeni v tabeli 9.5.

Dobički v EUR na podlagi hektarjev za celotno poslovno cono so predvideni v znesku 29,4 mio EUR, od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 17,6 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) 8,3 mio EUR in na proizvodnjo in storitveno

dejavnost 3,5 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona ustvarjala 106 tisoč EUR dobička na hektar.

Davčni prihodek poslovnih con je predviden v skupnem znesku 5,9 mio EUR, od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 3,5 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) 1,7 mio EUR in na proizvodnjo in storitveno dejavnost 0,7 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 21 tisoč EUR davčnega prihodka na hektar.

Tabela 9.5: Ocenjeni dobiček in davčni prihodek v EUR na podlagi hektarjev

Predvidena dejavnost	Dobiček (v EUR)	Davčni prihodek (v EUR)
Logistika v ožjem smislu	17.579.198	3.515.840
Proizvodno logistična dejavnost	8.284.497	1.656.899
Proizvodnja in storitvena dejavnost	3.487.988	697.598
SKUPAJ	29.351.683	5.870.337
Povprečno (na ha)	106.347	21.269

Izračuni dobičkov in davčnih prihodkov v EUR na podlagi zaposlenih na 276 ha predvidenih gospodarskih površin industrijsko-logistične cone PHOENIX so predstavljeni v tabeli 9.6. Skupni dobički v EUR na podlagi zaposlenih za celotno poslovno cono (po popolnitvi cone v letu t+20) so ocenjeni v znesku 34 mio EUR, kar je približno 20% višje kot rezultat na podlagi hektarjev. Na logistiko v ožjem smislu odpade 28 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) več kot 4 mio EUR in na storitvene dejavnosti 1,7 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala več kot 7 tisoč EUR dobička na zaposlenega.

Davčni prihodek poslovnih con na podlagi zaposlenih je ocenjen v skupnem znesku 6,9 mio EUR (v primerjavi s 5,9 mio EUR na podlagi hektarjev) od česar odpade na logistiko v ožjem smislu 5,7 mio EUR, na proizvodno-logistično dejavnost (vključno z gradnjo in vzdrževanjem letal) 0,8 mio EUR in na proizvodnjo in storitveno dejavnost 0,3 mio EUR. Povprečno naj bi poslovna cona prispevala 7 tisoč EUR dobička na zaposlenega in nekaj manj, kot 2 tisoč EUR davčnih prihodkov na zaposlenega.

Tako lahko rečemo da bi pričakovali na podlagi načrtovanih gospodarskih površin (ter posledično zaposlenih) med 29 in 34 mio EUR dobička ter med 5,9 in 6,9 mio davčnih prihodkov v industrijsko logistični coni PHOENIX.

Tabela 9.6: Ocenjeni dobiček in davčni prihodek v EUR na podlagi zaposlenih

Predvidena dejavnost	Dobiček (v EUR)	Davčni prihodki (v EUR)
Logistika v ožjem smislu	28.509.414	5.701.556
Proizvodno logistična dejavnost	4.201.028	840.206
Proizvodnja in storitvena dejavnost	1.695.553	339.111
SKUPAJ	34.405.955	6.881.199
Povprečno (na zap)	7.157	1.431

9.2 EKONOMSKI UČINKI

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

Preliminarno vrednotenje z modelom razporeditve aktivnosti v prostoru je pokazalo, da bi poleg 4.000 načrtovanih delovnih mest v coni (od česar jih je okrog 3.000 bazičnih in okrog 1.000 servisnih) cona dodatno pritegnila še okrog 1.800 delovnih mest v servisnih dejavnostih. Skupno število novih delovnih mest na tem območju bi torej znašalo okrog 5.800 (ocena velja za leto 2030).

10 ZAKLJUČEK

Zaradi svoje geostrateške lege predstavlja regija Posavje pomembno razvojno perspektivo Slovenije in Evrope. V obdobju 2007 – 2013 namerava Posavska regija s pomočjo države, kohezijskih in strukturnih sredstev EU, ter občinskih in sredstev gospodarstva zgraditi gospodarsko središče Posavja. Ta obsega razvoj človeških virov, ureditev civilnega in gospodarskega dela letališča v Cerkljah ob Krki, ter poslovnih con in podpornih institucij inovativnega okolja ter medmestno cestno povezavo med Krškim in Brežicami. V okolici samega letališča in ob izvozu iz avtoceste na Drnovem namerava dolgoročno opremiti okrog 400 ha zemljišč namenjenih gospodarski in logistični dejavnosti.

Projekt gospodarskega središča PHOENIX v Posavju zajema poslovno cono Drnovo in poslovno cono Cerklje (vključno s civilnim delom letališča Cerklje). Prvo fazo projekta predstavlja del območja PC Drnovo, ki je prostorsko že opredeljeno z občinskim prostorskim načrtom in del območja PC Cerklje, ki je zajet v državnem prostorskem načrtu za letališče Cerklje ob Krki. Drugo fazo projekta predstavlja preostali del PC Drnovo in Cerklje. Celoten projekt se bo financiral po shemi državne pomoči za države članice EU, v obliki javno – zasebnega partnerstva.

Na osnovi ocenjenega inducirane povpraševanja ocenjujemo, da bo prva faza polnjenja, v katero smo vključili tudi območje letališča Cerklje, zaključena do konca leta 2015. V terminskem planu je predvideno, da naj bi bila do leta t+20 celotna industrijsko-logistična cona PHOENIX, oz. zemljišča poslovnih con Cerklje in Drnovo predani v uporabo podjetjem. Tako naj bi se s tem letom zaključile vse faze v gospodarskem središču PHOENIX (276 ha brez letaliških površin).

Napoved povpraševanja na podlagi tržne analize je bila izvedena kot anketa potencialnih interesentov za vstop v cono. Struktura povpraševanja kaže, da je kar 80% interesentov izrazilo potrebo po zemljiščih za izvajanje logistične dejavnosti in 20% za proizvodno-logistično dejavnost. Podjetja, ki so možnost selitve v naslednjih petih letih označila za vsaj verjetno (22%), predstavljajo zainteresirana podjetja za umestitev v industrijsko-logistično cono PHOENIX. Ta podjetja zaposlujejo skupaj več kot 7 tisoč ljudi in zavzemajo več kot 36 ha zemljišča. Na podlagi ocene napovedi rasti zaposlenih pri potencialnih interesentih, lahko ocenimo, da bo na tem področju v naslednjih petih letih aktualno povpraševanje po približno 40 ha zemljišč za izvajanje poslovnih in logističnih dejavnosti.

Tržna analiza podjetij v letu 2007 (anketa) pokaže, da je glede na povpraševanje po zemljiščih do leta 2015 realno izvedljiva 1. faza projekta. Za 1. fazo projekta (ločeno za PC Cerklje in Drnovo) z analizo stroškov in koristi ugotavljamo ekonomsko upravičenost projekta kot takega in njegovo upravičenost do državne pomoči. Brez državne pomoči izvedba 1. faze tako PC Cerklje kot PC Drnovo ni ekonomsko upravičena. Za maksimizacijo državne pomoči oz. finančno ravnovesje projekta v primeru maksimalne državne pomoči (40% upravičenih stroškov) je ocenjena letna prihodkovnost po vzpostavitvi celotne 1. faze PC Cerklje 4,6 mio EUR/leto, celotne 1. faze PC Drnovo pa (poleg prilivov od finančnega leasinga zemljišč in podjetniškega inkubatorja v obdobju 2010-2014) 1,6 mio EUR/leto. Izvedba 2. faze projekta je predvidena dolgoročno in v obravnavani finančni analizi ni zajeta.

Skupaj je predvideno da bo poslovno-logistično središče PHOENIX ustvarilo približno 4.800 novih delovnih mest. Najvišje število zaposlenih je predvidevano v logističnem delu poslovne cone (skupaj 2.172). Drugo največje število delovnih mest, naj bi prispevala proizvodno-logistična dejavnost (z gradnjo in vzdrževanjem letal vred, 1.855). Storitvene dejavnosti združene z proizvodnjo naj bi prispevale še dodatnih 780 novih delovnih mest. Izbor podjetij za industrijski del cone predvideva pretežno podjetja z visoko dodano vrednostjo.

Na podlagi načrtovanih dejavnosti, površin in zaposlenih industrijsko-logistične cone PHOENIX so bili izračunani predvideni ekonomski učinki v letu t+20. Pričakovani skupni prihodki so od 379



do 651 milijonov EUR. Pričakovana ustvarjena dodana vrednost v coni je od 105 do 183 milijonov EUR. Pričakovani dobiček v industrijsko logistični coni PHOENIX je od 29 do 34 mio EUR. Davčni prihodki v prihodnosti so ocenjeni v vrednosti od 5,9 do 6,9 mio EUR.

Predvideni nadaljnji koraki priprave dokumentacije so:

- izdelava študije izvedljivosti in upravičenosti z analizo stroškov in koristi
- izdelava projektne (idejna zasnova, idejni projekt, projekt PGD, PZR, PZI) in investicijske dokumentacije (dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova, investicijski program)
- vloga za potrditev pomoči Evropskega sklada za regionalni razvoj.

11 VIRI

1. Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve. [URL://www.ajpes.si].
2. A.T. Kearney: FDI Confidence Index – Indeks zaupanja v neposredne tuje naložbe, december 1998.
3. Business Park Posavje – Poslovna cona Posavje. Regionalna razvojna agencija Posavje. [URL://http://www.rra-posavje.si/]
4. Carone G. et al: P.: Long-term labour productivity and GDP projections for the EU25 Member states: a production function framework. Brussels: European Commission, Directorate General for economic and financial affairs, 2006. 92 str.
5. Department for Transport. The Role of Transport in Business Location – Pomembnost transporta za lokacijsko odločitev podjetij. [URL://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/social/theimportanceoftransportinbu1933?page=5]
6. DHL Logistics. Logistics: positioning and strategy – Logistika: pozicioniranje in strategija. 2005.
7. Državni lokacijski načrt za letališče Cerklje ob Krki – gradivo za obravnavo na Vladi (delovno – verzija 01.03.2007). Ljubljana: LUZ, 2007.
8. Državni razvojni program 2007-2013 (Drugi osnutek). Služba vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, oktober 2006.
9. Dunning, John H. Multinational Enterprises and the Global Economy – Mednarodna podjetja in svetovna ekonomija. 1993.
10. Durr Martin, Rohrhofer Erich. OBB develops new business strategies – Avstrijske Železnice razvijajo nove strategije. 2003. [URL://http://www.findarticles.com/p//articles/mi_m0BQQ/is_8_43/ai_107756366]
11. Ecorys Nederland BV. Support to Greenfield investments in Lithuania. [URL://http://www.ukmin.lt/lt/investicijos/aplinka/doc/SGD_EN.pdf]
12. El Amin, Ahmed. Logistics providers move toward more integrated services – Logistična podjetja uveljavljajo bolj integrirane storitve. 2006. [URL://http://www.foodproductiondaily.com/news/ng.asp?n=69619-pl-logistics-transport]
13. The expansion of the logistics sector in the CEEC – Širitev logističnega sektorja v Centralno vzhodno evropskih deželah. 2005. [URL://http://www.euractiv.com/en/enlargement/expansion-logistics-sector-ceec/article-135995]
14. Eurostat. Statistični urad Evropske Unije. [URL://epp.eurostat.ec.europa.eu/]
15. Giannopoulos, G.A. Main transport challenges in South Eastern Europe, after enlargement – Glavni izzivi v transportu v južno vzhodni Evropi, po širitvi . Atene, 2005.

16. Global traffic forecast, 2006-2025 - Napoved svetovnega prometa za obdobje 2006-2025. Airports Council International. 2007.
17. Gregorič Zečevič Janika: Raziskava podjetij s tujim in mešanim kapitalom v letu 2001.
18. Gral iteo in Agencija RS za gospodarsko promocijo Slovenije in tuje investicije. Ljubljana, 2001.
19. iBon bonitete poslovanja. 2006.
20. Industrial Parks in Slovenia – Industrijske cone v Sloveniji. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. Ljubljana, 2006.
21. Inovativno in podjetniško okolje nacionalnega pomena. Ministrstvo za Gospodarstvo. Ljubljana, januar 2007.
22. Inward investment flows – uvozni investicijski toki. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. [URL://www.investslovenia.org]
23. Ipsum, okoljske investicije, d.o.o.: Program opremljanja zemljišč za gradnjo za območje OLN L4 Ekonomsko poslovna cona Brnik, Cerklje na Gorenjskem, maj 2006.
24. Major investors – Glavni vlagatelji. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. [URL://www.investslovenia.org]
25. Mantzos D. L., Capros P.: European energy and transport: Trends to 2030 – update 2005. Brussels: European Commission, Directorate General for energy and transport, 2006. 146 str.
26. Ministrstvo za finance RS (Državna pomoč). [URL://www.mf.gov.si/slov/]
27. Ministrstvo za finance RS, novinarsko središče – sporočila za medije: Vlada sprejela besedilo predloga zakona o javno-zasebnem partnerstvu. [URL://www.mf.gov.si/slov/mediji/2006/spor2_27_07_06.htm]
28. Ministrstvo za gospodarstvo RS: Program ukrepov spodbujanja podjetništva in konkurenčnosti za obdobje 2007 – 2003, Ljubljana, marec 2007
29. Mlač Veronika: Diplomsko delo: Model javno-zasebnega partnerstva na primeru bolnišnice X. Univerza v Ljubljani, Ekonomska Fakulteta, Ljubljana, julij 2006. [URL://www.cek.ef.uni-lj.si/u_diplome/mlac2394.pdf]
30. Podatki Drnovo Cerklje. Regionalna razvojna agencija Posavje. Krško, junij 2007.
31. Poslovna cona TRIS. [URL://http://www.rudnik-kanizarica.si/sl/cona.asp]
32. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov. Strukturni skladi EU v Sloveniji, 2004. 136 str.
33. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. OMEGA consult, 2007.
34. Pučko D.: Strateško upravljanje. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1999. 399 str.
35. Regionalna razvojna agencija Posavje: PHOENIX – Poslovne cone Drnovo in Cerklje - Brežice (dopis)

36. Regionalna razvojna agencija Posavje: Predviden obseg in model izvedbe projekta Gospodarsko središče PHOENIX v Posavju – usmeritve za izdelavo modela (dopis)
37. Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 - 2013. Regionalna razvojna agencija Posavje. Krško, marec 2007.
38. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023. Služba vlade RS za razvoj. Ljubljana, oktober 2006.
39. Rojšek Iča. Metode trženjskega raziskovanja: vodič po predmetu. Ljubljana. 1997.
40. Schlamberger, Helena. Trženje države kot lokacije za tuje neposredne investicije in aplikacija na slovenske razmere. Ljubljana, januar 2003.
41. SI-STAT podatkovni portal. Statistični urad Republike Slovenije. [URL://www.stat.si]
42. Sklep o določitvi povprečne gradbene cene za m2 stanovanjske površine, povprečnih stroškov komunalnega urejanja zemljišč in vrednosti stavbnega zemljišča na območju Občine Brežice za leto 2006, Uradni list RS 24/2006 z dne 7.3.2006.
43. Sklep o določitvi vrednosti točke za izračun nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča na območju Občine Krško v letu 2007, Uradni list RS 134/2006 z dne 20.12.2006.
44. Slovenske regije v številkah. Statistični urad Republike Slovenije. Ljubljana, 2006.
45. Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013, Uradni list EU, C 54 z dne 4.3.2006. [URL://http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sl/oj/2006/c_054/cc_05420060304sl00130044.pdf]
46. Strategija razvoja Slovenije. Vlada RS. Urad za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, junij 2005.
47. Strateške možnosti vzpostavitve Gospodarskega središča Posavje. Krško: RRA Posavje, april 2006.
48. Transport infrastructure. Javna agencija RS za podjetništvo in tuje investicije. Ljubljana, 2006.
49. Transport in komunikacije. Statistični urad Republike Slovenije. [URL://www.stat.si/tema_ekonomsko_transport.asp]
50. Uredba o dodeljevanju regionalnih državnih pomoči, Uradni list RS 72/2006 z dne 11. 7. 2006. [URL://www. uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200672&stevilka=3096]
51. Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, UL RS št. 60 z dne 9.6.2006.
52. Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj. 2006.
53. Ustni vir: telefonski pogovor. Razvojni center Novo mesto d.o.o. Novo mesto, februar 2007.
54. Ustni vir: telefonski pogovor. Mariborska razvojna agencija p.o. Maribor, februar 2007.



55. Ustni vir: telefonski pogovor. Podjetniški pospeševalni center Sežana. Sežana, februar 2007.
56. Ustni vir: telefonski pogovor. Posoški razvojni center. Kobarid, februar 2007.
57. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Celje, d.o.o. Celje, februar 2007.
58. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Gorenjske. Kranj, februar 2007.
59. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Mura. Murska Sobota, februar 2007.
60. Ustni vir: telefonski pogovor. Regionalna razvojna agencija Notranjsko-kraške regije d.o.o. Pivka, februar 2007.
61. Weisbrod Glen E., Reed John S, Neuwirth Roanne M. Airport area economic development model – Vzpodbujanje ekonomskega razvoja v okolici letališč. ZDA, 1993.
62. Zemljišče – makrolokacija in mikrolokacija. Gradbeni portal: podatkovnik elementov.
[URL://www.peg-online.net/praksa teme/kz001/tema_01_001.htm]



12 SEZNAM PRILOG

Priloga 1: Projektna naloga

Priloga 2: Anketa interesentov (slovenska verzija)

Priloga 3: Anketa interesentov (angleška verzija)

Priloga 4: Vzorčenje ankete

Priloga 5: Pomen obstoječih letališč

Priloga 6: Intermodalni koncept cone

Priloga 7: Tokovi v coni

Priloga 8: Razporeditev dejavnosti v coni



Priloga 1: Projektna naloga

Šifra: **404-79/2006/2**

Datum: **06.11.2006**

Zap. št. JN: **9/2006**

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

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

A) Javno naročilo obsega naslednje faze:

1. Faza:

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

2. Faza:

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

3. Faza:

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

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

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



Priloga 2: Anketa (slovenska verzija)

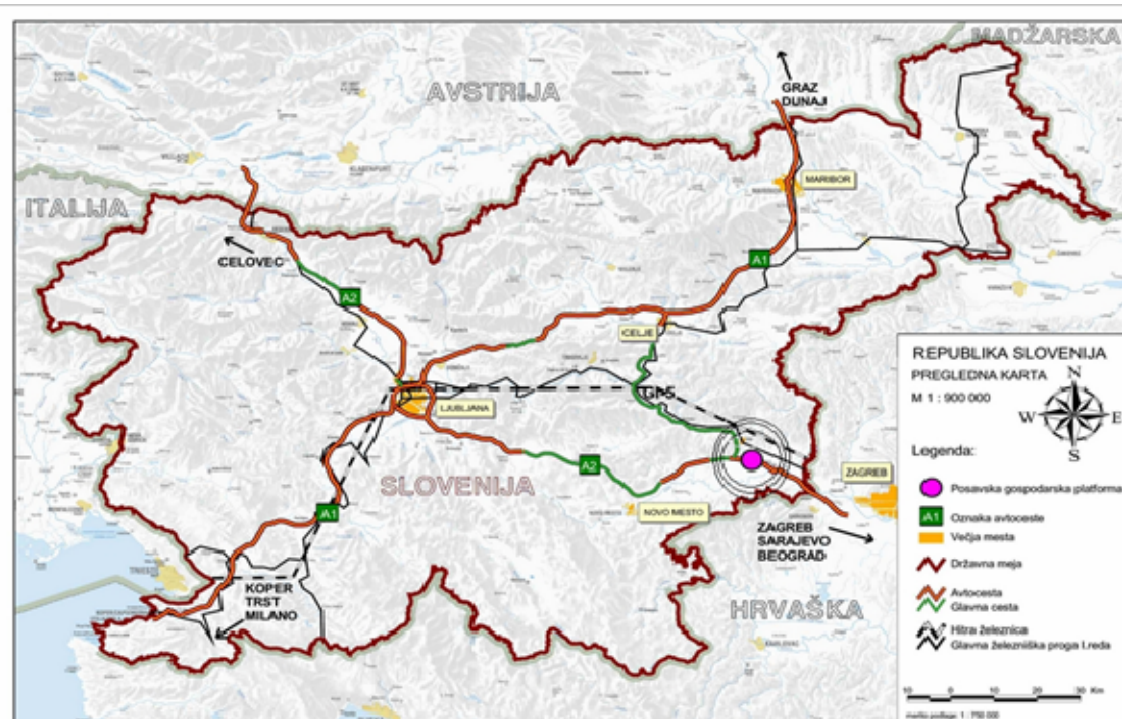
Anketa potencialnih interesentov za gospodarsko središče PHOENIX v Posavju

Predmet ankete je povpraševanje potencialnih interesentov po zemljiščih in poslovnih prostorih v bodočem industrijsko-logističnem centru PHOENIX v Posavju. Sledi opis predvidenega gospodarskega središča z grafičnimi prikazi lokacijskih, gravitacijskih, ekonomskih in logističnih prednosti načrtovane cone ter vprašalnik, na podlagi katerega bo izvedena analiza povpraševanja potencialnih interesentov za gospodarsko cono. Verjamemo, da boste z odgovori na vprašanja tudi vi pripomogli k hitrejšemu razvoju Spodnjeposavske regije ter Slovenije kot celote. Dokument je nastal s finančno podporo Evropske unije in sicer v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj.

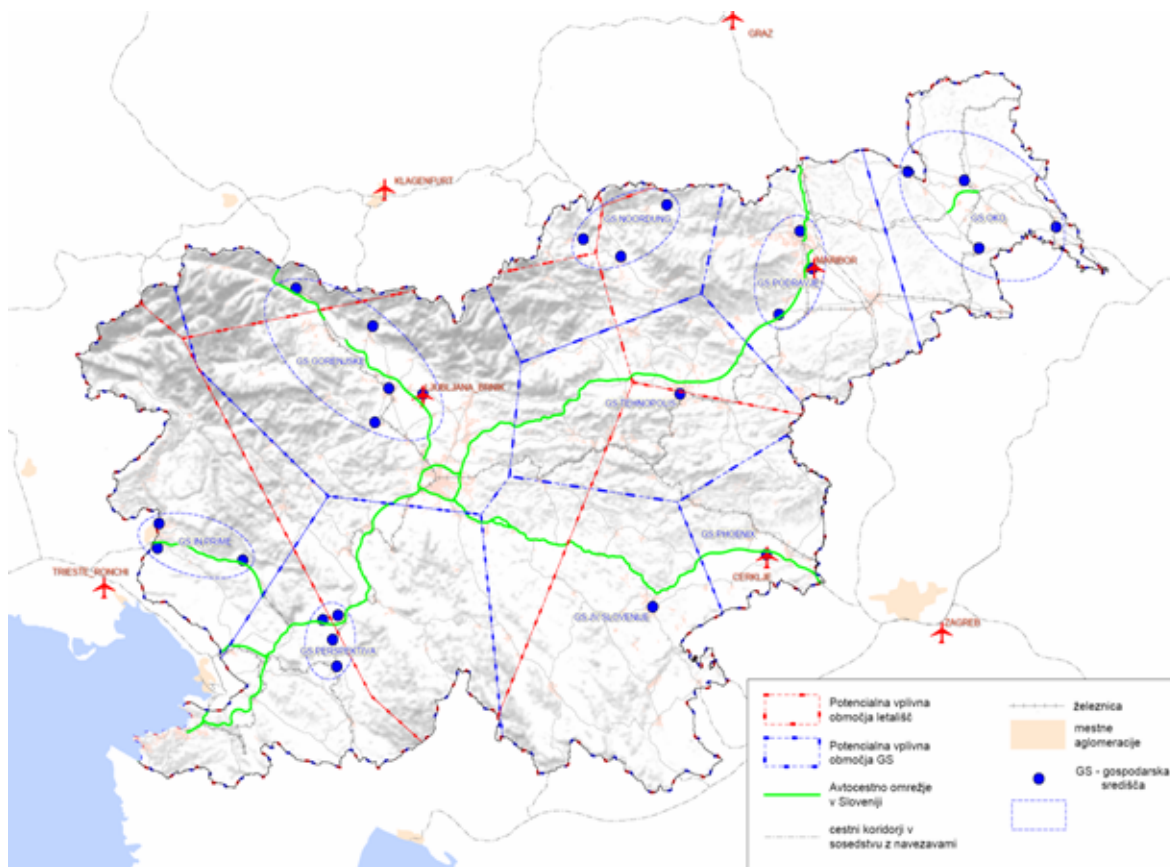
Opis gospodarskega središča PHOENIX

Projekt PHOENIX, ki ga je Vlada RS opredelila kot logistični center nacionalnega pomena, predstavlja združitev ekonomskih potencialov Spodnjeposavske regije. Glavni elementi gospodarskega središča so letališče Cerklje, vzhodna industrijsko-logistična cona okoli letališča, ki je trenutno v postopku ustanavljanja, ter že delno razvita zahodna poslovna cona Drnovo (skupaj predvidene površine 2.106.400 m², poleg šestih letaliških terminalov na razpolago). Razvoj prostorskega in ekonomskega potenciala podpirata Fakulteta za logistiko in Fakulteta za energetiko, obe v postopku ustanavljanja. RRA Posavje načrtuje tudi razvojno tehnološki park Posavje in regionalni mrežni podjetniški inkubator.

Izbrana lokacija ponuja številne ugodnosti, saj so v neposredni bližini cone locirani letališče, avtocesta, železniška proga ter rečno pristanišče na Savi. Dodatno prednost predstavlja tudi bližina mednarodne meje s Hrvaško ter bližina Zagreba kot hitro razvijajočega se mednarodnega središča.



Makrolokacija logističnega centra PHOENIX oz. Posavske gospodarske platforme

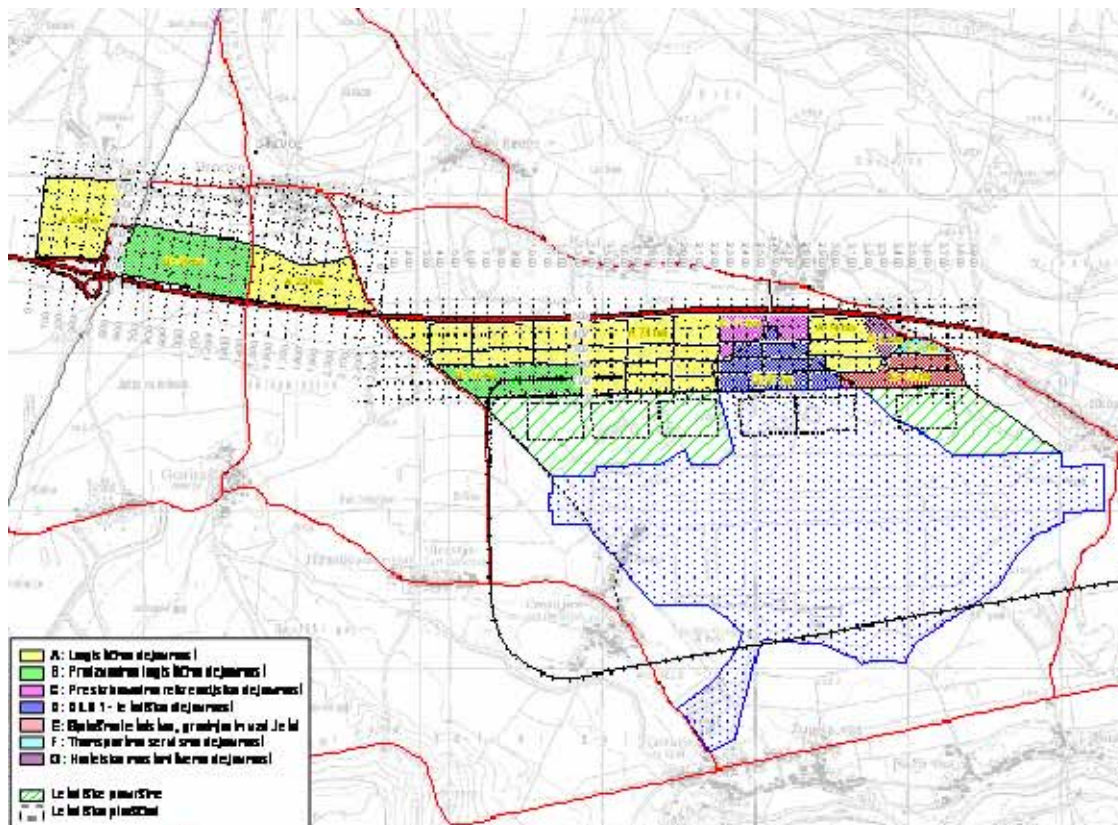


Vplivna območja gospodarskih središč v Sloveniji ter letališč v okolici države

Na zgornji sliki so grafično predstavljeni rezultati prostorsko gravitacijske analize vplivnih območij na osnovi devetih načrtovanih gospodarskih središč v Sloveniji. Vplivno območje gospodarskega središča PHOENIX je z 900 km² površin v prostorsko gravitacijskem smislu nekoliko manjše od ostalih načrtovanih gospodarskih središč v Sloveniji, vendar je potrebno poudariti, da predstavlja lokacija gospodarske cone PHOENIX številne prednosti. Samo ena od njih je relativna bližina Zagrebu, kar je velika primerjalna prednost za industrijsko logistično dejavnost.

Največja prednost gospodarskega središča PHOENIX je v izjemno ugodni legi v neposredni z omogočeno intermodalnostjo ob prometnih koridorjih. Gospodarsko središče ponuja poleg bližine bližini mednarodne (bodoče schengenske) meje tudi možnost pretovarjanja med letališkimi, cestnimi in železniškimi navezavami v neposredni bližini. Večina drugih gospodarskih središč v Sloveniji zaradi slabše dostopnosti do prometnih povezav ne ponuja tako ugodnih pogojev za intermodalno logistično dejavnost. PHOENIX ponuja neposredne navezave na vse strateško pomembne vrste transporta in omogoča povezavo med njimi.

Vplivno območje gospodarskega središča PHOENIX bo obsegalo 20.000 podjetij in več kot 23.000 delovnih mest (od tega skoraj polovico v sekundarnem sektorju in skoraj četrtino v terciarnem storitvenem sektorju). V okviru vplivnega območja bo zagotovljenih tudi skoraj 3.000 študentskih mest.



Mikrolokacija logističnega centra PHOENIX oz. Posavske gospodarske platforme

PREDIZPOLNJENI PODATKI

Naziv podjetja _____

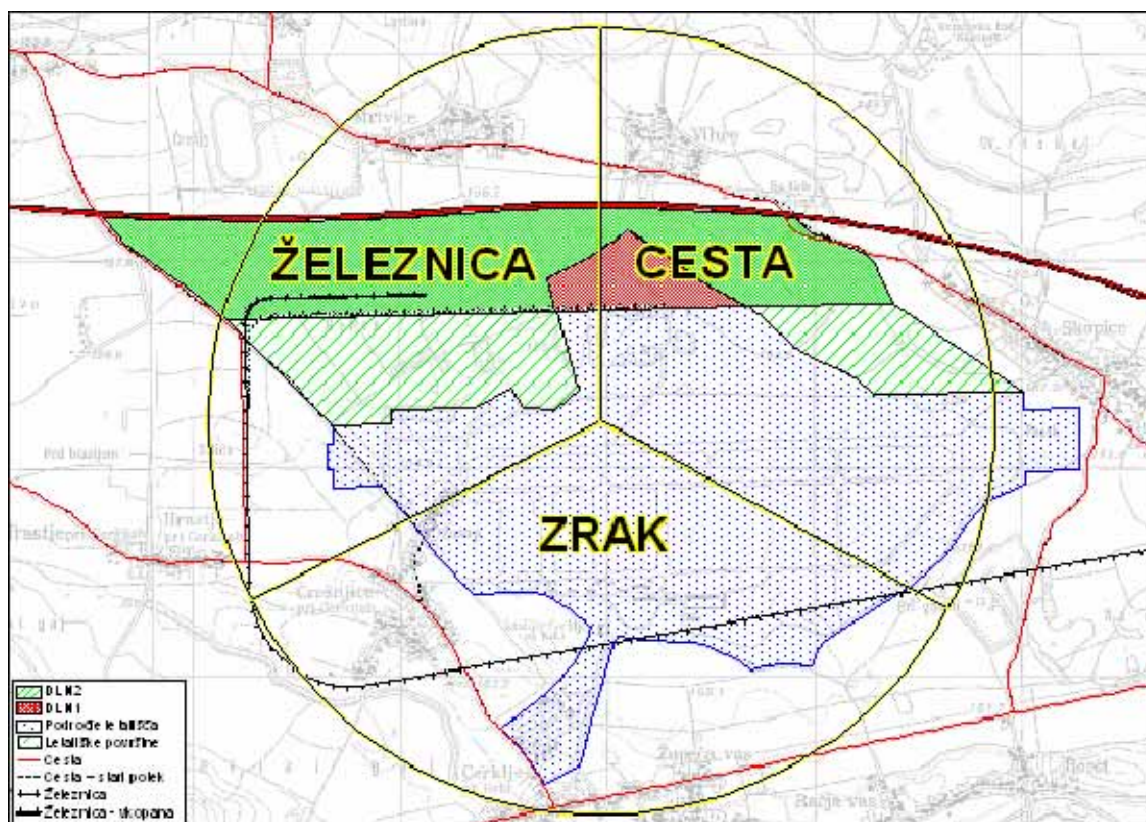
Osnovna dejavnost: _____

Šifra dejavnosti: _____

Število zaposlenih: _____

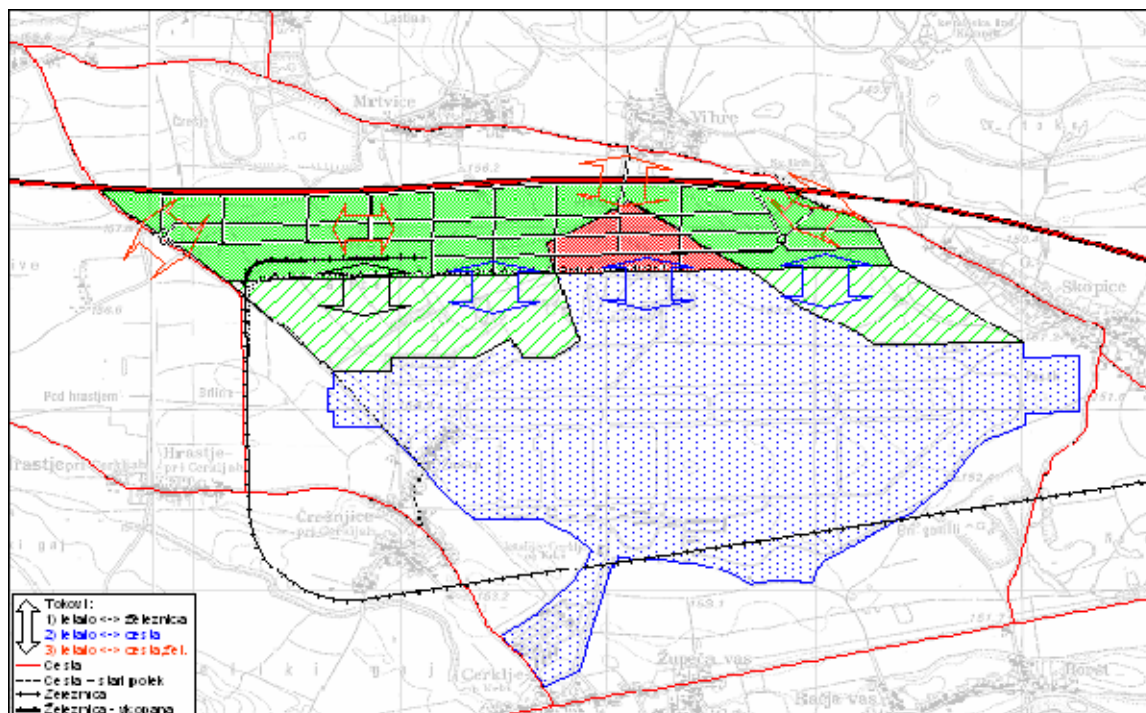


I LOGISTIKA



Intermodalni koncept industrijsko-logistične cone PHOENIX okoli letališča Cerklje

1. Ali bi dejali da je logistika v širšem smislu (logistične dejavnosti z dodano vrednostjo) pomembna za dejavnost vašega podjetja?
a) da
b) ne
2. Ocenite kolikšen delež vaše dejavnosti (prihodkov) predstavlja logistika?
Odstotek poslovanja: _____ %
3. Vaše podjetje **pretežno**...
a) samo skrbi za svoje logistične potrebe
b) se zanaša na zunanje izvajalce logistične dejavnosti (ang. *outsourcing*)



Tokovi v delu industrijsko-logistične cone PHOENIX okoli letališča Cerklje

4. Kolikšen delež vašega tovornega prometa poteka:

- a) po cesti _____ %
b) po železnici _____ %
c) z letalom _____ %

5. Katera izmed navedenih kategorij logistike z dodano vrednostjo je **najbolj** pomembna za vaše podjetje?

- a) proizvodnja
b) skladiščenje
c) pretovarjanje
d) transport
e) špedicija

6. Predstavljajte si situacijo, da imate kot investitor na voljo 100 denarnih enot, ki predstavljajo sredstva za izgradnjo industrijsko-logistične cone. Kako bi ta sredstva po deležih razporedili med naslednje tri vrste intermodalnih povezav:

a) letalo ↔ cesta	
b) letalo ↔ železnica	
c) cesta ↔ železnica	
SKUPAJ	100



II MNENJA IN PREFERENCE

7. Če bi se vaše podjetje odločalo o novi lokaciji, bi se odločilo za:

- a) najem prostora v že zgrajenem poslovnem objektu
- b) najem zemljišča in gradnjo svojega poslovnega objekta
- c) nakup zemljišča in gradnjo svojega poslovnega objekta

8. Če ste odgovorili da bi se vaše podjetje odločilo za najem, bi imelo željo po časovnem zakupu...

Let najema: _____

9. Če bi se odločilo vaše podjetje za nakup, bi želelo...

- a) kupiti že komunalno opremljeno zemljišče ALI
- b) kupiti neopremljeno komunalno zemljišče in ga sami opremiti

10. Če bi se odločilo vaše podjetje za umestitev v industrijsko-logistični coni PHOENIX, ali bi nadaljevalo z svojo osnovno dejavnostjo?

- a) da
- b) ne, vstopilo bi v nove dejavnosti, in sicer osebne storitve, kot so... _____
- c) ne, vstopilo bi v nove dejavnosti, in sicer poslovne storitve, kot so... _____
- d) ne, vstopilo bi v nove dejavnosti, in sicer proizvodnjo, kot je... _____

11. Ocenite **pomembnost** spodaj naštetih dejavnikov (konkurenčne prednosti industrijsko-logistične cone PHOENIX) pri odločanju o novi lokaciji vašega podjetja (1 = *nepomemben dejavnik*, 5 = *zelo pomemben dejavnik*)

ugodna cena zemljišč/prostorov	1	2	3	4	5	Ne vem
neposredna bližina letališča	1	2	3	4	5	Ne vem
neposredna bližina avtoceste	1	2	3	4	5	Ne vem
neposredna bližina železniške proge	1	2	3	4	5	Ne vem
bližina šengenske meje s Hrvaško	1	2	3	4	5	Ne vem
bližina Zagreba	1	2	3	4	5	Ne vem
komunalna opremljenost cone	1	2	3	4	5	Ne vem
razvojno podporne institucije	1	2	3	4	5	Ne vem



12. Z vidika vašega podjetja ocenite **pomembnost** spodaj naštetih elementov komunalne opremljenosti industrijskih con (1 = *nepomemben dejavnik*, 5 = *zelo pomemben dejavnik*)

elektrika	1	2	3	4	5	Ne vem
plin	1	2	3	4	5	Ne vem
toplovod	1	2	3	4	5	Ne vem
odpadne vode	1	2	3	4	5	Ne vem
telekomunikacijska infrastruktura	1	2	3	4	5	Ne vem

13. Kakšne posebne potrebe glede zemljišča oz. poslovnih prostorov bi vaše podjetje imelo, če bi se odločali za novo lokacijo v industrijsko-logistični coni PHOENIX? (*npr. glede oblike ali velikosti parcele, skladišč ali pisarn, posebnih objektov, bližine transportne infrastrukture, opremljenosti, itd.*)

14. Kako bi ocenili predvideno prodajno ceno od 40 do 60 EUR/m² za popolno komunalno opremljeno zemljišče v industrijsko-logistični coni PHOENIX? (1 = *zelo neprimerno*, 5 = *zelo primerno*)

5	zelo primerno
4	dokaj primerno
3	ni primerno niti neprimerno
2	bolj neprimerno
1	zelo neprimerno

15. V roku naslednjih 5 let pričakujete, da se bo število zaposlenih v vašem podjetju... (1 = *bistveno zmanjšalo*, 5 = *bistveno povečalo*)

5	bistveno povečalo (> 15%)
4	povečalo (6% do 15%)
3	ostalo približno enako (-5% do 5%)
2	zmanjšalo (-6% do -15%)
1	bistveno zmanjšalo (< -15%)

16. Prosimo, da ocenite verjetnost selitve vašega podjetja na novo zemljišče oz. v nove poslovne prostore v roku naslednjih 5 let (*npr. zaradi sedanjega neprimernega stanja, večjega obsega poslovanja, racionalizacije poslovanja, itd.*) (1 = *zagotovo ne*, 5 = *zagotovo*)

5	zagotovo (> 99% možnosti)
4	verjetno (75% - 99% možnosti)
3	možno (> 25%, < 75% možnosti)
2	ni verjetno (1% - 25% možnosti)
1	zagotovo ne (< 1% možnosti)



III VAŠE PODJETJE

17. Vaše podjetje **pretežno** proizvaja izdelke ali trži storitve? (*prosimo za kratek opis*)

- a) proizvaja izdelke, kot so: _____
b) trži storitve, kot so: _____

18. Vaše izdelke proizvajate oz. storitve tržite **pretežno** kje?

- a) v eni regiji Slovenije
b) v več kot eni regiji Slovenije, ampak ne v vseh
c) po celotni Sloveniji
d) v tujini

19. Na približno kako velikem **zemljišču** so locirani primarni poslovni prostori vašega podjetja (*npr. sedež, poslovni prostor z največ zaposlenimi, glavna tovarna ali skladišče itd.*)?

_____ hektar(jev) opis poslovnih prostorov: _____

20. Na zemljišču, kjer imate trenutno primarne poslovne prostore, je vaše podjetje...

- a) najemnik zemljišča in poslovnih prostorov
b) najemnik zemljišča ter lastnik poslovnih prostorov
c) lastnik zemljišča in poslovnih prostorov

21. Ali ste že razmišljali o selitvi dejavnosti ali o ustanovitvi podružnice na novi lokaciji?

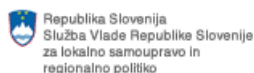
- a) da
b) ne

22. Posavska regija kot lokacija za industrijsko-logistično dejavnost, je **v primerjavi** z drugimi slovenskimi regijami s strani vodstva v vašem podjetju smatrana kot:
(1 = zelo neprivlačna, 5 = zelo privlačna)

5	zelo privlačna
4	dokaj privlačna
3	niti privlačna niti neprivlačna
2	bolj neprivlačna
1	zelo neprivlačna



Strukturni skladi EU v Sloveniji



23. Če bi želeli dodatne informacije o industrijsko-logistični coni PHOENIX oziroma neposredne informacije s strani Regionalne razvojne agencije Posavje, izpolnite naslednje podatke:

Ime osebe: _____

Telefonska številka: _____

E-pošta: _____

Kontaktna oseba za morebitna vprašanja je Nik Taylor (tel. 01 2000 197, e-naslov: nikolaj.taylor@omegaconsult.si). Prosimo da izpolnjene ankete vrnete v priloženi kuverti na naslov:

Omega consult, d.o.o.
Gregorčičeva 7
1000 Ljubljana

Najlepša hvala za vaše sodelovanje in lep pozdrav!



Priloga 3: Anketa (angleška verzija)

Market survey of businesses potentially interested in locating to the business industrial center PHOENIX in Posavje, Slovenia

*This survey is designed to gauge the potential demand from businesses for land and business premises in the developing industrial-logistics center PHOENIX in Posavje, Slovenia. Throughout the survey, graphical representations of the center's location and gravitational pull, as well as its economic and logistical advantages are presented. On the basis of the questionnaire presented, an analysis of demand from businesses potentially interested in locating in the industrial center will be performed. We believe that your answers will contribute to the economic development of both the Spodnjeposavske region and Slovenia as a whole. **This document was created with the financial support of the European Union in the form of European structural funds for regional development.***

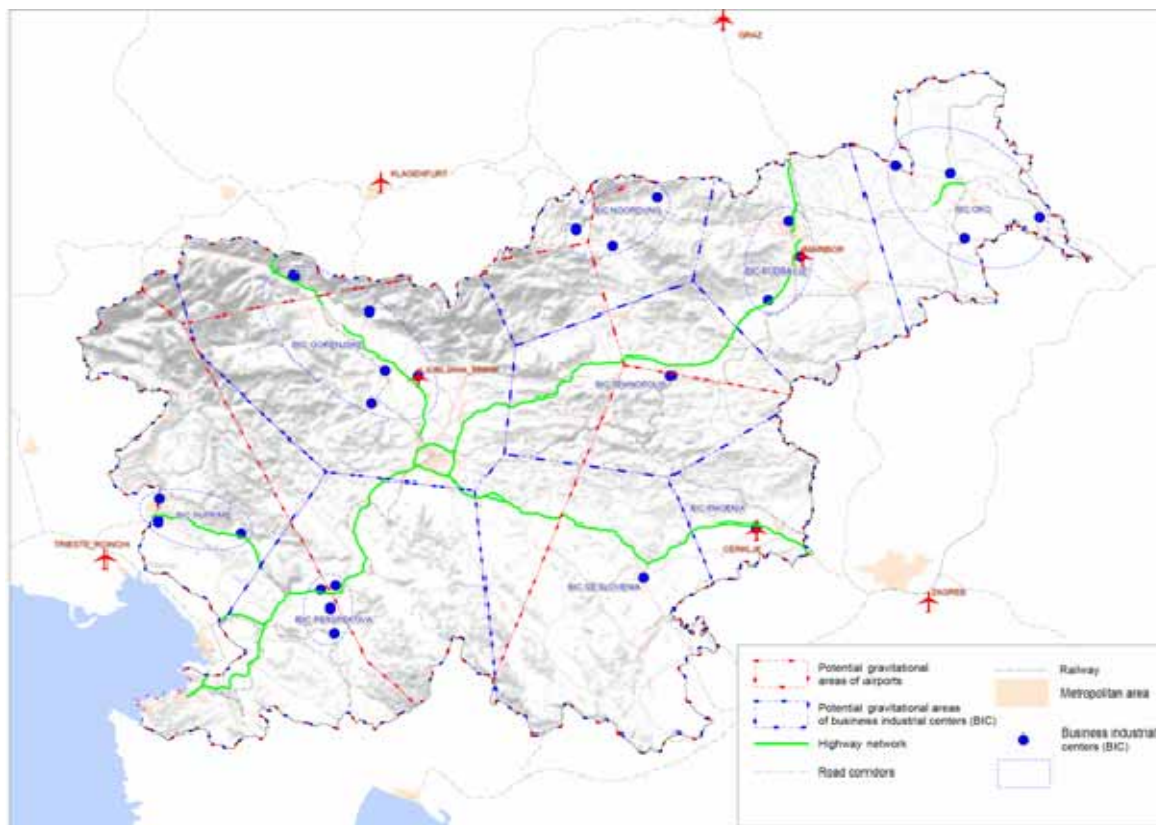
Description of business industrial center PHOENIX

Project PHOENIX, designated by the government of the Republic of Slovenia as a logistics center of national importance, was designed to take advantage of the economic potential of the Posavje region. The main elements of the business industrial center include airport Cerklje, the eastern industrial-logistics zone around the airport (currently in development), as well as the partially developed western industrial zone Drnovo (all together, representing 2.106.400 m², not counting the six airport terminals available). Development of the spatial and economic potential of the region is supported by the College of Logistics and the College of Energy, both in the process of establishment. RRA Posavje is also planning a research & development park in addition to a regional business incubator on the grounds of the PHOENIX center.

The chosen location offers many advantages, due to the convenience of an airport, highway, train line and river dock nearby. Additional advantages are represented by the proximity of the international border with Croatia, as well as to Zagreb, a fast developing international metropolis.



Macrolocation of logistics center PHOENIX (business industrial center of Posavje)

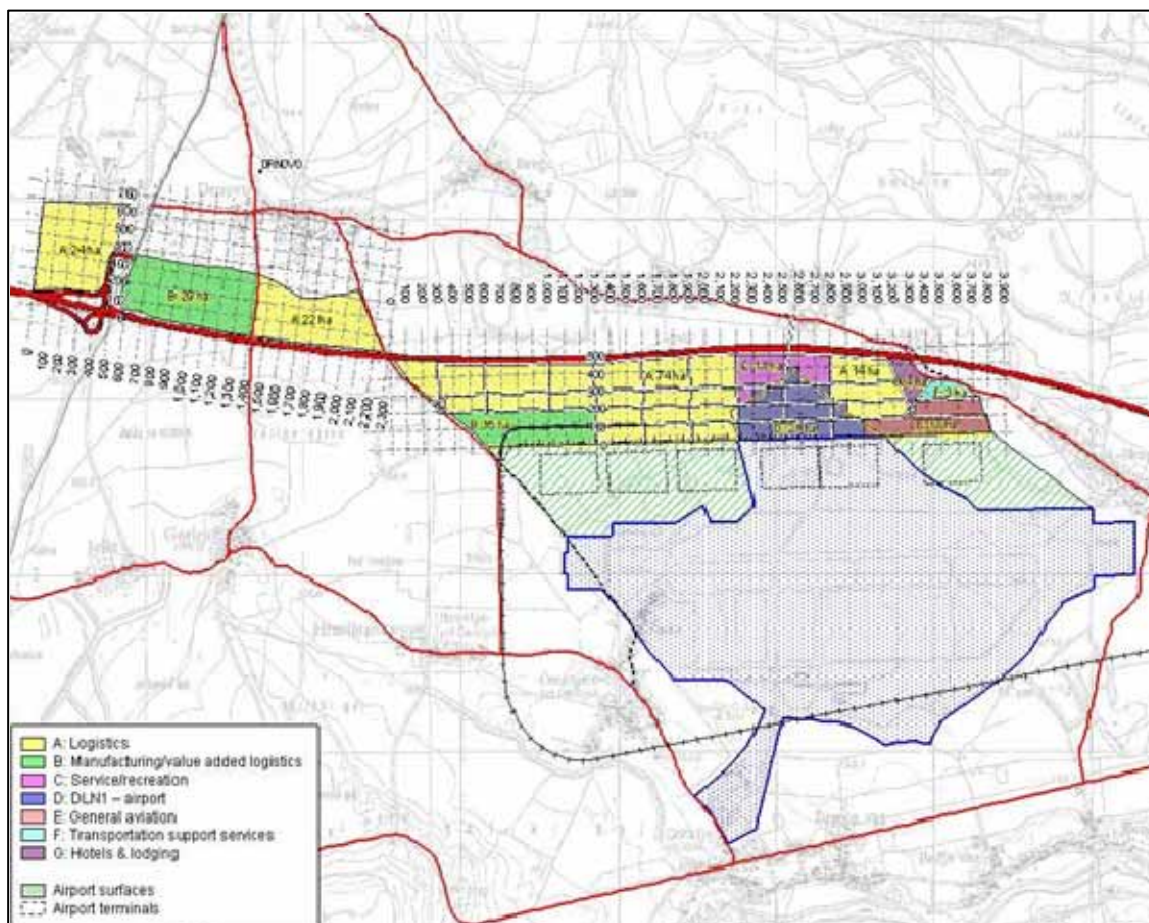


Gravitational pull of business industrial centers in Slovenia with nearby airports

In the above picture, graphical results of the spatial gravitational analysis on the basis of nine business industrial centers planned in Slovenia are shown. The gravitational pull of business industrial center PHOENIX with its 900 km² area, is in a spatial sense somewhat smaller than that of the eight other planned business industrial centers in Slovenia – however, the location of the PHOENIX center offers numerous advantages as compared to the others. Only one of those is the center's proximity to Zagreb, a large comparative advantage as far as industrial logistics activity is concerned.

The largest advantage of the business industrial center PHOENIX, however, is its exceptional geographical position near major transport routes, and the infrastructure necessary for intermodal transport. The business industrial center, in addition to proximity to the international (future schengen) border, offers the possibility of intermodal transport between air, road and train freight in close proximity to each other. Most of the other business industrial centers in Slovenia don't offer the same benefits of linkage to various modes of transport due to poorer accessibility to transport links. PHOENIX offers direct connections to all strategically important forms of transport, and enables effortless connections between all of them.

The gravitational area of the business industrial center PHOENIX will encompass 20.000 companies and more than 23.000 jobs (almost half of those in industry, and nearly a quarter in services). The gravitational area of the center will also encompass nearly 3.000 students.



Microlocation of logistics center PHOENIX (business industrial center of Posavje)

PREPRINTED INFORMATION

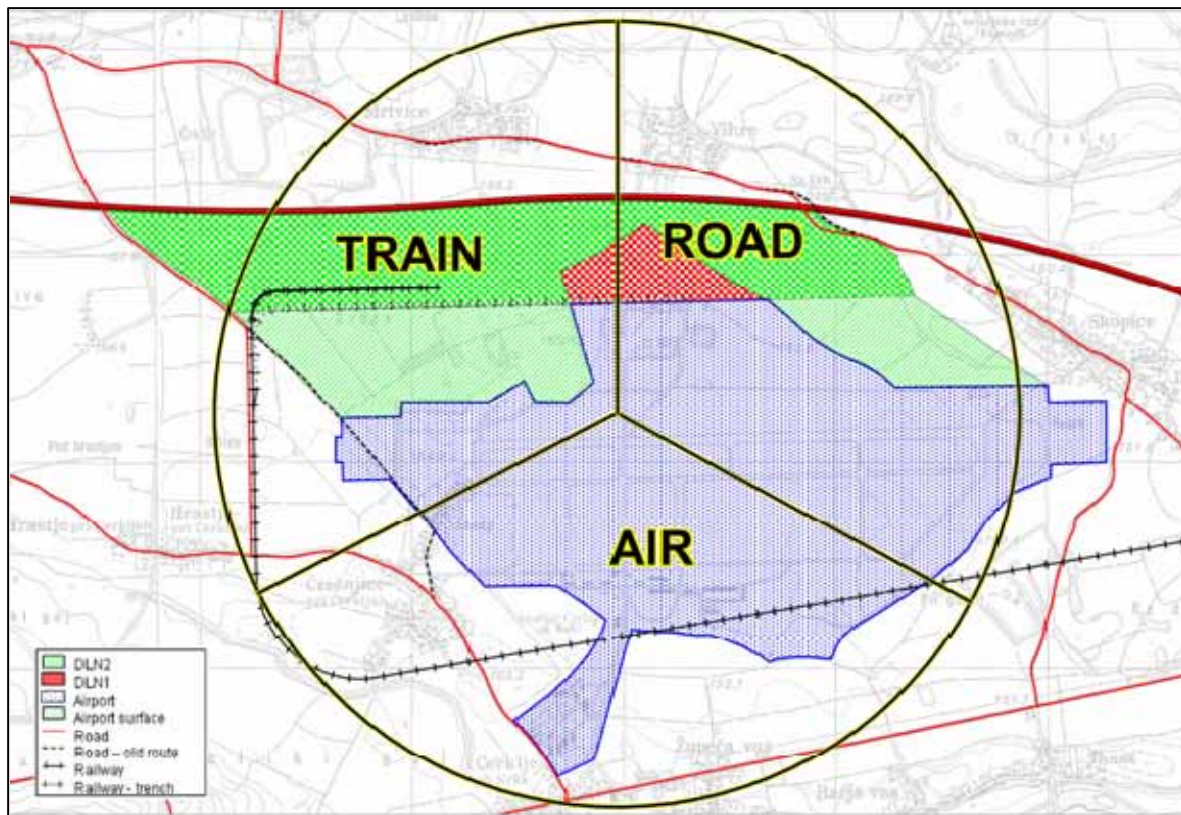
Company name _____

Primary business activity: _____

Number of employees: _____



I LOGISTICS



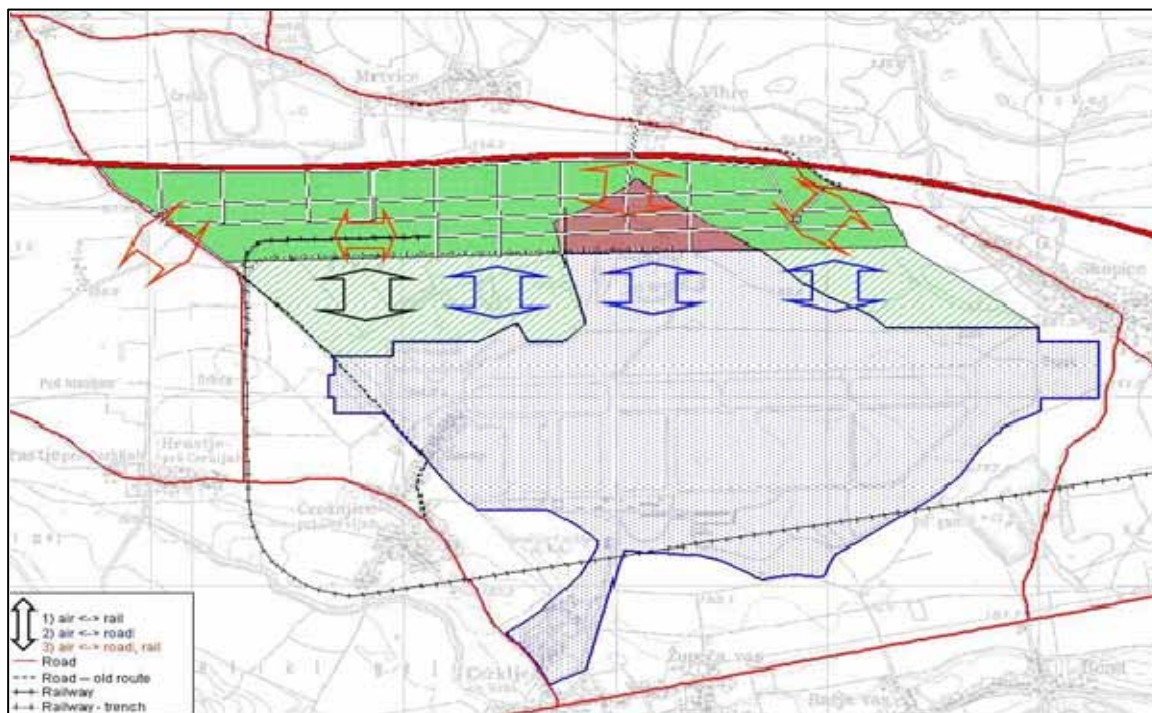
Intermodal concept of business industrial zone PHOENIX near Cerklje airport

1. Would you say that logistics in the broader sense (value added logistics) are important to the business operations of your company?

a) yes
b) no
2. Estimate what portion of your business (in terms of revenues) logistics represents?

Percentage of revenues: _____%
3. Your company **mostly**...

a) handles its own logistics
b) outsources logistics activity to third party logistics (3PL) providers



Intermodal flows in the business industrial zone PHOENIX around Cerklje airport

4. In percentage terms, what portion of your freight travels by:

- a) road _____ %
b) train _____ %
c) plane _____ %

5. Out of the following value added logistics activities, which is the **most** important for your company?

- a) manufacturing
b) warehousing
c) intermodal transport
d) freight transport
e) expediting

6. Imagine you have 100 monetary units for the construction of an industrial logistics zone where your company will locate. How would you apportion the money between the following three types of intermodal transport?

a) air ↔ road	
b) air ↔ train	
c) road ↔ train	
TOTAL	100



II OPINIONS AND PREFERENCES

7. If your company were to decide on a new location, it would most likely decide on:

- a) leasing space in an already constructed building
- b) leasing the land and constructing its own business premises
- c) purchasing the land and constructing its own business premises

8. If your company would prefer to lease, how long of a lease term would it seek?

Years lease term: _____

9. If your company would prefer to purchase, it would seek to...

- a) purchase land with all necessary utility infrastructure in place OR
- b) purchase the land without the necessary utility infrastructure in place and develop it itself

10. If your company decided to relocate to the industrial logistics center PHOENIX, would it continue with its primary business activity?

- a) yes
- b) no, it would enter new businesses, offering personal services such as: _____
- c) no, it would enter new businesses, offering business services such as: _____
- d) no, it would enter new businesses, manufacturing: _____

11. Please evaluate the **importance** of the factors (competitive advantages of industrial logistics zone PHOENIX) listed below when deciding on a new location for your company (1 = *extremely unimportant factor*, 5 = *extremely important factor*)

advantageous pricing on land/space	1	2	3	4	5	Don't know
airport in direct proximity	1	2	3	4	5	Don't know
highway in direct proximity	1	2	3	4	5	Don't know
railway in direct proximity	1	2	3	4	5	Don't know
future schengen border with Croatia	1	2	3	4	5	Don't know
proximity to Zagreb	1	2	3	4	5	Don't know
utility infrastructure	1	2	3	4	5	Don't know
support institutions	1	2	3	4	5	Don't know



12. Evaluate the **importance** of the following components of utility infrastructure in industrial zones to your company (*1 = very unimportant factor, 5 = very important factor*)

electricity	1	2	3	4	5	Don't know
gas	1	2	3	4	5	Don't know
water	1	2	3	4	5	Don't know
wastewater	1	2	3	4	5	Don't know
telecommunications	1	2	3	4	5	Don't know

13. Please list any special needs your company would have with regard to land or business space, were it to decide on a new location inside the industrial logistics zone PHOENIX? (*for example, with regard to the size or shape of the parcel, warehouses or office buildings, special purpose buildings, proximity to transport infrastructure, utilities available, etc.*)

14. How would your company perceive a price of 40 too 60 EUR/m² for fully developed parcels with utility infrastructure inside of industrial logistics zone PHOENIX? (*1 = much too high, 5 = just right*)

5	just right
4	appropriate
3	not too high, not too low
2	too high
1	much too high

15. In the next 5 years you anticipate that the level of employment in your company will ...
(*1 = substantially decrease, 5 = substantially increase*)

5	substantially increase	(> 15%)
4	increase	(6% do 15%)
3	remain about the same	(-5% do 5%)
2	decrease	(-6% do -15%)
1	substantially decrease	(< -15%)

16. Please evaluate the likelihood of your company deciding on a new location in the space of the next 5 years (*for example due to unfeasible conditions, business increase, restructuring, etc.*)
(*1 = substantially decrease, 5 = substantially increase*)

5	definitely	(> 99% possibility)
4	likely	(75% - 99% possibility)
3	possible	(> 25%, < 75% possibility)
2	not likely	(1% - 25% possibility)
1	definitely not	(< 1% possibility)



III YOUR COMPANY

17. Your company **mostly** manufactures products or markets services? (*short description*)

a) manufactures products, such as: _____

b) markets services, such as: _____

18. Your products are made (or services marketed) **mostly** where?

19. How large is the **parcel** on which sits the primary business space of your company (*for example, the headquarters, or business location with most employees, main factory or warehouse, etc.?*)

_____ hectares description: _____

20. On the parcel on which your primary business space is currently located, your company...

a) rents the land and business space

b) rents the land and owns the building(s) on it

c) owns the land and the building(s) on it

21. Has your company considered relocating or establishing a new division/subsidiary in Slovenia?

a) yes

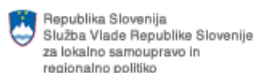
b) no

22. The Posavska region in Slovenia (or Slovenia as a whole) is considered by management as a location for industrial logistics activities (in comparison with other prospective regions/countries):
(1 = very unattractive, 5 = very attractive)

5	very attractive
4	attractive
3	not either/don't know
2	unattractive
1	very unattractive



Strukturni skladi EU v Sloveniji



23. If your company should wish to receive further information regarding the industrial logistics zone PHOENIX from the Regional development agency of Posavje, please fill out the following information:

Name of contact: _____

Telephone number: _____

E-mail: _____

Please contact Nik Taylor (tel. +386 1 2000 197, e-mail: nikolaj.taylor@omegaconsult.si) with any questions you may have about the survey or any other related matter. We ask that you return completed surveys in the enclosed stamped pre-addressed envelope to the following address:

Omega consult, d.o.o.
Gregorčičeva 7
1000 Ljubljana
SLOVENIA

Thank you for your cooperation and best regards!

Priloga 4: Vzorčenje ankete

Širša dejavnost	Ožja dejavnost	Število podjetij	Delež vzorca
SLOVENSKA PODJETJA			
Logistika v ožjem smislu	Drug kopenski promet	76	31,7%
	Dejavnosti drugih prometnih agencij	33	13,8%
	Prekladanje in skladiščenje	17	7,1%
	Popravilo in vzdrževanje motornih vozil	4	1,7%
	Trgovina na drobno v nespecializiranih prodajalnah	3	1,3%
	Pomorski promet	2	0,8%
	Poštna in kurirska dejavnost	2	0,8%
	Filmska in video dejavnost	1	0,4%
	Skupaj	138	57,5%
Proizvodno-logistične dejavnosti	Proizvodnja pisarniških strojev in računalnikov	9	3,8%
	Proizvodnja gospodinjskih strojev in naprav	7	2,9%
	Proizvodnja drugih strojev za posebne namene	6	2,5%
	Proizvodnja električne opreme za stroje in vozila ter druge električne opreme	6	2,5%
	Proizvodnja drugih kemičnih izdelkov	6	2,5%
	Gradnja in popravilo ladij, čolnov	5	2,1%
	Proizvodnja delov in dodatne opreme za motorna vozila in njihove motorje	4	1,7%
	Proizvodnja gradbenih kovinskih izdelkov	4	1,7%
	Proizvodnja farmacevtskih surovin in preparatov	3	1,3%
	Proizvodnja izdelkov iz plastičnih mas	3	1,3%
	Proizvodnja medicinske in kirurške opreme in ortopedskih pripomočkov	3	1,3%
	Proizvodnja razkužil, pesticidov in drugih agrokemičnih izdelkov	1	0,4%
	Skupaj	57	23,8%
Hotelsko nastanitvena dejavnost	Dejavnost hotelov in podobnih obratov	4	1,7%
	Poslovanje z lastnimi nepremičninami	1	0,4%
	Skupaj	5	2,1%
SKUPAJ SLOVENSKA PODJETJA		200	80,0%

TUJA PODJETJA			
Logistika v ožjem smislu		37	<u>15,4%</u>
Proizvodno-logistične dejavnosti		<u>3</u>	<u>1,3%</u>
<i>SKUPAJ TUJA PODJETJA</i>		<u>40</u>	<u>20,0%</u>
<u>SKUPAJ VSA PODJETJA</u>		<u>240</u>	<u>100,0%</u>

