

PROMETNA INFRASTRUKTURA SEVEROVZHODNE SLOVENIJE KOT DEJAVNIK GOSPODARSKEGA RAZVOJA

Dr. Danilo POŽAR, Maribor

Ker ima Severovzhodna Slovenija (SVS) imenitno geopolitično lego, moramo, ko govorimo o potrebni gospodarski rasti SVS, nujno ovrednotiti njeno prometno infrastrukturo.

Gospodarsko lahko vrednotimo prometno infrastrukturo SVS z dveh vidikov:

1. z vidika, da tvori prometna infrastruktura pogoj za razvoj transporta kot terciarne dejavnosti, ki se v svetu vse bolj razvija;

2. drugi vidik pa je ta, da je prometna infrastruktura nujen pogoj za razvoj ostalih vej proizvodnje in terciarnih dejavnosti (zlasti trgovine in turizma).

1. Stanje prometne infrastrukture v Severovzhodni Sloveniji¹

Če si hočemo predočiti vpliv prometne infrastrukture na razvoj gospodarstva po omenjenih dveh vidikih, moramo vedeti, s kakšno prometno infrastrukturo razpolagamo in ali lahko taka infrastruktura pospešuje gospodarski razvoj tako, kot si ga želimo.

1. 1. Cestno omrežje

Stanje cest v SVS nam prikazuje naslednja tabela 1².

Tabela 1

Občina	km ²	število prebival.	M+R ceste km	L ceste km	M+R+L ceste skupno km	% L cest od vseh cest	število prebival. na 1 km M+R+L cest
1	2	3	4	5	6	7	8(3:6)
Dravograd	105	7.684	28,6	22,0	50,6	43,0	151,9
Gornja Radgona	210	20.026	43,3	98,0	141,3	69,1	141,7
Lenart	204	16.967	46,9	84,8	131,7	64,4	128,8

¹ Zaradi pomanjkanja prostora bomo obravnavali le cestno, železniško in letališko infrastrukturo.

² Stanje in razvojne težnje v prostoru Severovzhodne Slovenije. Izdal ekonomski center Maribor, avgust 1972, str. 98.

Občina	km ²	število prebival.	M+R ceste km	L ceste km	M+R+L ceste skupno km	% L cest od vseh cest	število prebival. na 1 km M+R+L cest
1	2	3	4	5	6	7	8(3:6)
Lendava	256	27.034	68,2	81,6	147,8	55,2	182,9
Ljutomer	179	18.240	50,4	80,1	130,5	61,4	139,8
Maribor	738	174.392	163,3	580,7	744,0	78,1	234,4
Murska Sobota	691	64.477	125,8	330,0	458,8	72,6	140,5
Ormož	212	18.607	48,6	98,2	146,8	66,9	126,8
Ptuj	645	66.388	149,3	504,6	653,9	77,2	101,5
Radlje ob Dravi	346	17.334	67,0	56,8	129,8	45,2	140,0
Ravne na Koroškem	304	23.864	48,0	91,0	139,0	65,6	171,7
Slovenj Gradec	286	17.187	32,1	90,5	122,6	73,8	140,2
Slovenska Bistrica	369	30.370	68,0	452,2	520,2	86,9	58,4
skupno Severovzhod- na Slovenija	4.545	502.248	937,5	2573,5	3511,0	73,3	143,0
skup. SR Slovenija	20.253	1.722.823	4653,5	8735,3	13.388,8	65,2	128,7
% Severovzhodna Slo- venija:SR Slovenija	22,4	29,2	20,1	29,5	26,2		

Iz tabele 1 vidimo, da je delež prebivalstva Slovenije v SVS 29,2 %, delež površine 22,4 %, delež na magistralnih (M) in regionalnih (R) cestah (to so bivše ceste I. in II. reda) pa samo 20,1%; delež na »slabših« cestah ali lokalnih cestah (L) (bivše ceste III. in IV. kategorije) pa višji, to je 29,5 %. Torej so »slabše« ceste udeležene v celotni cestni mreži v Sloveniji s 65,2 %, v cestni mreži SVS pa s 73,3 %.

1. 2. Železniško omrežje

Tudi železniška infrastruktura se je v Sloveniji razvila v tako imenovanem »prometnem križu«, to je po enem kraku v smeri Šentilj—Maribor—Zidani most—Ljubljana—Sežana—Trst z odcepom proti Novi Gorici in proti Kopru; po drugem kraku pa v smeri Jesenice—Ljubljana—Zidani most—Dobova—Zagreb.

Na področju regije SVS imamo najstarejšo železniško progo v SFRJ, to je proga Dunaj—Maribor—Ljubljana—Trst. Ta proga je bila osnovna prometna žila v Sloveniji vse do leta 1918. Pozneje so se na to progo priključile proge: Pragersko—Čakovec—Budimpešta; Zidani most—Zagreb; Maribor—Dravograd—Celovec; Špilje (Spielfeld)—Radgona—Ljutomer; Celje—Velenje—Dravograd; Grobelno—Rogaška Slatina—Krapina (ki je po drugi svetovni vojni dobila povezavo z Zagrebom).

1. 3. Letališko omrežje

Na področju regije SVS imamo 4 letališča, in sicer v Mariboru, Murski Soboti, Ptuj in Slovenjem Gradcu. Ta letališča pa niso odprta za javni

potniški in tovorni promet, temveč rabijo za športno-rekreacijske namene. Zaradi tega jih ne moremo smatrati za dejavniki gospodarskega razvoja tega področja, razen kolikor lahko ta letališča rabijo za pristajanje manjšim športnim letalom v turistične namene.

2. Razvoj transporta kot terciarne dejavnosti

Promet je del terciarne dejavnosti, ki na področju SVS zaostaja v primeri z ostalo Slovenijo. Medtem ko je bila struktura družbenega proizvoda v primarnem, sekundarnem in terciarnem sektorju gospodarstva SR Slovenije leta 1969 v razmerju 13:55:32, je bilo to razmerje na področju SVS v razmerju 15,2:58,7:26,1³; v SVS prednjačita primarni in sekundarni sektor, zaostaja pa terciarni sektor gospodarstva. V razvoju do leta 1985 pa je predvideno razmerje v SR Sloveniji 6:58:37, v regiji SVS pa 7:60:33. Terciar bo v SVS do leta 1985 moral naraščati hitreje kot v vsej Sloveniji.

2. 1. Železniški in cestni transport

Področje SVS deli prednost Slovenije v prometnem oziru, ker se ob Tržaškem in Kvarnerskem zalivu Jadransko morje zajeda najbolj proti severu in najgloblje v celino. Na Jadran pa težijo Avstrija, Českoslovaška in Madžarska, ki nimajo morja, pot do njega pa lahko poteka čez SVS.

Promet SVS je v mnogočem odvisen od razvoja luke Koper, ki se je pričelo intenzivneje razvijati šele po letu 1957. Od 1959 do 1970 se je promet v luki Koper povečal več kot za 32-krat in je znašal leta 1970 že 1,985.406 ton⁴ (Izola 26.700 ton, Piran 13.300 ton).

Pomembnost luke Koper v mednarodni menjavi nam kaže podatek, da je bilo v letu 1970 od 1,985.406 ton skupnega prometa v »domačem razvozu« (naloženo in razloženo) komaj 4.175 ton, medtem ko je bilo izvoženega blaga čez luko Koper 145.988 ton, uvoženega 1,217.071 ton in v tranzitu 618.172 ton. Tranzit torej predstavlja nad 31 % celotnega prometa blaga luke Koper s tujino.

Promet v luki Koper se je pričel živahno razvijati po letu 1967, ko je bila zgrajena od Kopra železnica, ki je samo dve leti po tem dosegla maksimalno izkoriščenost. Zato je elektrifikacija proge Divača—Koper z dograditvijo predvidenih izogibalšč nujno potrebna.

Za regijo SVS je v prometnem oziru razvoj luke Koper važen zlasti zaradi tega, ker se je to pristanišče razvilo pretežno v pristanišče za generalne tovore (zlasti za lahko pokvarljivo blago: južno sadje, zelenjavo, meso itd.) in les, kar prihaja predvsem v poštev za Slovenijo, Hrvaško, Avstrijo, Českoslovaško in Madžarsko, ki uvažajo to lahko pokvarljivo blago, ter za prve štiri, ki nastopajo kot izvozniki lesa. V zadnjih letih pa se je močno razvil promet z nafto, saj je v zgoraj omenjenem prometu 1,985.406 ton nafta udeležena kar s 774.166 tonami.

Predvidevajo, da bo luka Koper do leta 1975 dvignila svoj promet na 4,000.000 ton letno.

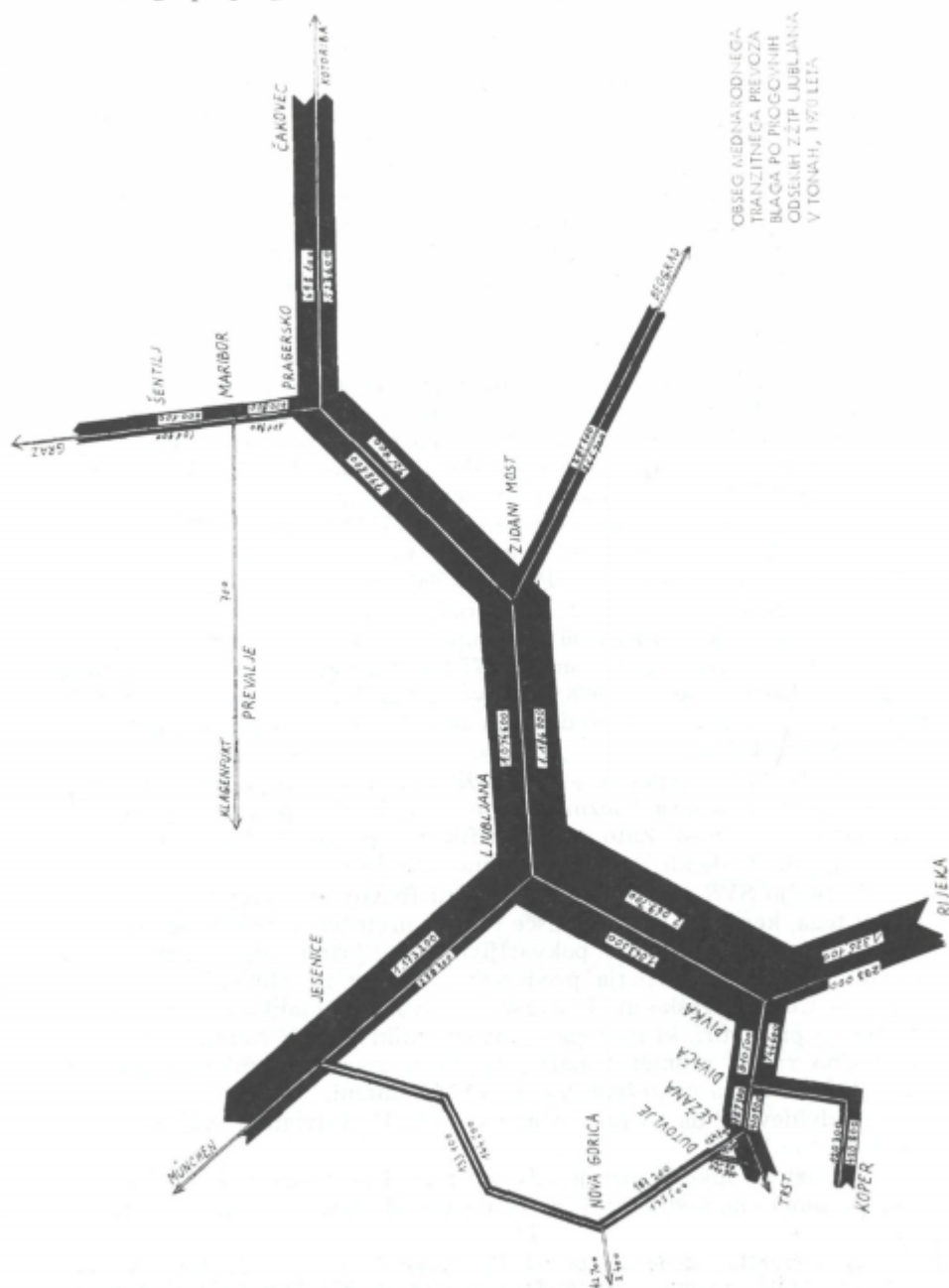
Od razvoja luke Koper je odvisen razvoj cestnega in še bolj železniškega prometa na področju SVS. To pa zaradi tega, ker je npr. v letu 1970

³ Glej študijo: Modelske projekcije dolgoročnega razvoja Severovzhodne Slovenije. Izdal ekonomski center Maribor, junija 1972, tabele str. 27 in 99.

⁴ Podatki Luke Koper.

znašal promet blaga iz pristanišča in vanj po železnici 1,735.674 ton blaga, to je kar 87 % vsega prometa luke Koper v letu 1970.

Priložena karta⁵ nam prikazuje obseg mednarodnega tranzitnega prevoza blaga po progovnih odsekih ZŽTP Ljubljana v tonah leta 1970. Na



⁵ Karto je izdelal prometni inštitut ZŽTP Ljubljana.

karti vidimo tri glavne mednarodne železniške tranzitne blagovne tokove na področju SVS-, in sicer najmočnejšega na odseku Pragersko v smeri Kotoribe in dalje na Madžarsko, nato na odseku Pragersko v smeri Maribor—Šentilj in dalje v Avstrijo in končno na odseku Maribor v smeri Prevalje in dalje proti Celovcu.

Pred prvo svetovno vojno in med obema svetovnima vojnama je odpadlo na progo »južne železnice« (JŽ) nad 80 % avstrijskega in češkoslovaškega čezmorskega prometa⁶. Ker so se po letu 1945 češkoslovaški železniški prevozi premestili skoraj popolnoma proti vzhodu na madžarske železnice in čez Koprivnico v Jugoslavijo, avstrijski prevozi pa čez Trbiž na Trst, je šlo po JŽ le 20 % češkoslovaškega in avstrijskega čezmorskega prevoza.

Ko govorimo o mednarodnem železniškem tranzitu po JŽ, ne smemo zanemariti sedanje tendence ekspanzije kontejnerskega in transkontejnerskega transporta čez severne luke, ki že prodirajo na območje severno-jadranskih luk (Avstrija, Češkoslovaška, Madžarska). Za primer navajamo, da je celotni tranzitni promet čez hamburško luko znašal leta 1971 8,3 milijona ton blaga. Tega leta je znašal avstrijski tranzit v tej luki že 1,45 milijona ton (leta 1950 samo 76.000 ton!). Istega leta je tudi Češkoslovaška dosegla v tej luki rekorden tranzit v višini 1,68 milijona ton (nad 20 % povečanja proti letu 1970!) Res je, da je delež severno-jadranskih luk v avstrijskem tranzitu precejšen; tako je npr. imela Avstrija leta 1969 za 4,3 milijona ton luškega tranzita, pri čemer je bila udeležena Reka z 1,5 milijona ton, Hamburg in Trst s po 800.000 ton, Brake s 360.000 ton, Bremen s 315.000 ton, Koper s 180.000 ton in Rotterdam s 110.000 ton.⁷ Pri tem pa ne smemo pozabiti, da je stopnja rasti tranzitnega prometa v severnih lukah (zlasti v Hamburgu) hitrejša, medtem ko je npr. v reški luki tranzit za Avstrijo, Češkoslovaško in Madžarsko v letu 1971 v primeri z letom 1970 celo nazadoval.⁸ Nekoliko narašča tranzit v omenjene tri države in ZR Nemčijo v Kopru, kjer je npr. leta 1969 znašal 344.296 ton, leta 1971 pa 482.238 ton (brez nafte za Madžarsko, ki hitro narašča in je znašala v letu 1971 že 238.633 ton⁹). Po podatkih tržaškega gospodarskega časopisa *Gospodarstvo*¹⁰ je v tržaškem pristanišču nazadoval tranzit po železnici v Avstrijo, ki je znašal leta 1971 606.390 ton, leta 1970 pa 630.903 tone. Nazadoval je tudi avstrijski tranzit iz tržaškega pristanišča v Avstrijo po cesti.

Blagovni tokovi po cesti in železnici v glavnih centrih SV Slovenije so v letu 1970 znašali in bodo v letu 1980 predvidoma znašali¹¹:

⁶ Glej Verkehr, Wien, št. 21—1972, str. 827 in 828.

⁷ Glej Verkehr, Wien, št. 1—1971 in št. 10—1972.

⁸ Glej Verkehr, Wien, št. 41—1971.

⁹ Podatki Luke Koper.

¹⁰ Gospodarstvo, leto XXV, št. 886, Trst, 31. marca 1972, naslovna stran.

¹¹ Tabela 2 je prirejena po podatkih ekonomskega centra v Mariboru v študiji: Promet, prometna infrastruktura in prometni centri leta 1980 v Severovzhodni Sloveniji, Maribor, marca 1972, str. 46 in 122.

Tabela 2

v tonah	1970	%	1980	%
1. promet na notranjem tržišču	3,780.000	58,3	5,410.000	45,0
2. uvoz in izvoz prek mejnih prehodov	1,753.010	27,0	3,630.000	30,0
3. tranzit prek mejnih prehodov	953.152	14,7	2,960.000	25,0
skupaj	6,486.162	100,0	12,000.000	100,0

Iz zgornjih podatkov vidimo, da se bo promet po cesti in železnici do leta 1980 po predvidevanju povečal skoro za še enkrat s tem, da izkazuje večji porast uvoz in izvoz ter tranzit, skratka mednarodni prevoz, kar je ugodno za SV Slovenijo kot izrazito prehodno ozemlje med vzhodno in zahodno ter severno in južno Evropo.

V strukturi blagovnih prevozov je bila železnica udeležena v letu 1970 z nekaj več kot 51 %, cestni promet pa z 49 %. Do leta 1980 se bo situacija obrnila — cesta 51 %, železnica 49 %. V primeri z letom 1970 pričakujejo v letu 1980 hitrejši razvoj na železnici v vhodnem tranzitu z indeksom 440 (cestni promet 396), v uvozu 214 (cestni promet 178) in v izvozu 230 (cestni promet 218).

Sprememba v strukturi prevozov na račun železnice gre predvsem zaradi gradnje termoelektrarn, ki na kraju samem izkoriščajo premog in se zaradi tega zmanjšajo železniški prevozi. Poleg izgradnje termoelektrarn bo vplivala na manjši prevoz premoga tudi preusmeritev industrije na tekoča goriva in zemeljski plin.

Povečanje cestnega prometa je pričakovati zlasti zaradi modernizacije ceste v smeri sever—jug (Slovenika), ki bo na severu čez Maribor dobila povezavo s Pyhrnsko avto cesto, ki jo bo zgradila Avstrija in ki bo povezovala Gornjo Avstrijo (področje Linza) z avstrijsko Štajersko (področje Gradca). Ta cesta bo nadalje povezana s Passaui, Regensburgom, Nürnbergom in dalje na sever in severozahod. Na jugu bo Slovenika povezana s Koprom in Trstom ter z Novo Gorico in odtod dalje z italijanskim cestnim sistemom čez Villesse in Palmanovo. Za področje SV Slovenije bo tudi važna nova trasa Maribor—Ptuj—Macelj—Zagreb, ki se bo povezovala z novo avto cesto Zagreb—Split.

Smatramo, da bo treba že v nekaj letih zgraditi v Mariboru, na katerega odpade 75 % vsega prometa z blagom severovzhodne slovenske regije, transportno trgovinski center (TTC), kjer bi se opravljala paletizacija in depaletizacija odpravljenega in prispelega blaga, center za posojanje in popravilo palet; obsegal bi kontejnerski terminal na železniški in cestni promet, kjer bi se zbiralo blago za napolnitev kontejnerjev, za razsortiranje kontejnerjev, za pretovor kontejnerjev, njihovo odlaganje itd.; v TTC bi se zgradil avtoport (Šentilj je najmočnejši mejni prehod po prometu kamionov v Sloveniji!) za iztovarjanje in natovarjanje blaga, kratkoročno uskladičenje vseh vrst blaga in loko dostavo, pakiranje in uvrečevanje blaga, zavarovanje blaga, za kontejnersko službo, carinske posle, servis kamionov, bencinske črpalke, prostor za organizacijo sistema huckepack (odprava in sprejem kamionskih prikolic na železniških vagonih); trgovinski center bi zagotovil informativno službo o gibanjih na tržišču ob posredovanju računalniškega informativnega centra, prostore za kontaktiranje

med poslovnimi strankami s sodobnimi PTT napravami; v TTC bi bila javna skladišča, skupna skladišča podjetij, skladišča za specialne namene (carinska skladišča, konsignacijska skladišča, prosta carinska cona itd.) itd.¹²

2. 2. Letalski promet

SV Slovenija ima le 4 športna letališča, in sicer v Mariboru, Murski Soboti, Ptuj in Slovenjem Gradcu. Letalski promet tvori danes integralni del gospodarskega razvoja v moderni industrijski družbi in hitro narašča — potniški za 14 %, tovorni za 20 % letno. Dežela, ki se noče ali ne more vključiti v ta razvoj, se s tem izključuje iz razvoja 20. stoletja.¹³

Smatramo, da letališče Brnik ne more pokrivati potreb celotne Slovenije. Kljub hitri rasti letališča Brnik se je delež tega letališča v letalskem prometu SFRJ zmanjšal od 10,66 % v letu 1967 na 5,38 % v letu 1971, to pa zaradi ekspanzije nekaterih na novo zgrajenih letališč, prvenstveno turističnega značaja (Pulj, Reka, Sarajevo, Split, Zadar).¹⁴ Zaradi hitre rasti letalskega prometa v svetu bi bilo nujno zgraditi v Mariboru letališče kategorije B (za domači in kontinentalni letalski promet) za javni potniški in tovorni promet, medtem ko bi letališče Brnik ohranilo v Sloveniji primat kot letališče kategorije A za javni domači, kontinentalni in interkontinentalni potniški in tovorni letalski promet.

Letališče v Mariboru z asfaltirano stezo 2500 × 45 m bi rabilo zlasti za notranji letalski promet v SFRJ in za nekatere mednarodne kontinentalne linije, pri čemer bi se moralo povezovati in koordinirati svoje delovanje z letališčem Brnik in tudi z letališčem v Gradcu, ki je že izrazilo svojo voljo sodelovati z letališčem v Mariboru. Razlogi za letališče v Mariboru so med drugim naslednji:

- gravitacijski prostor letališča v Mariboru zajema 709.000 prebivalcev, kar predstavlja 41 % vseh prebivalcev SR Slovenije. Gostota prebivalstva te regije znaša 116 prebivalcev na km², v SRS pa 82 in v SFRJ 77 prebivalcev na km²;

- v celotnem gravitacijskem prostoru je zaposlenih v družbenem sektorju gospodarstva in negospodarstva 187.000 oseb, kar predstavlja 34 % vseh zaposlenih tega sektorja lastništva v SRS;¹⁵

- skupni narodni dohodek, dosežen v letu 1970, je znašal 7.088 milijonov din, kar predstavlja 41 % narodnega dohodka v SRS.

- iz sestave prodaje sledi, da prodaja gravitacijsko področje v Sloveniji 41 % industrijske proizvodnje, vse drugo pa izvažajo v ostale republike (39 %) in v inozemstvo (18—20 %);

¹² Natančneje o TTC glej študijo: Ekonomsko tehnični koncept izgradnje transportnega in trgovinskega centra v mariborskem gospodarskem bazenu. Izdal ekonomski center Maribor, marca 1970.

¹³ Glej Heinrich Kreissler: Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Interessen des zivilen Flugverkehrs, objavljeno v »Verkehrsannalen«, revija Avstrijske prometno-znanstvene družbe, Wien, št. 2—3 — 1972, str. 182.

¹⁴ Glej študijo ekonomskega centra Maribor: »Nekatera izhodišča za dolgoročni razvojni program omrežja letališč SR Slovenije in Prometno ekonomska analiza izgradnje mednarodnega letališča Maribor—Slivnica (povzetek)«, Maribor, julij 1972.

¹⁵ Po izjavah zastopnikov graškega letališča potuje čez to letališče s področja SV Slovenije letno okoli 6000 potnikov. Z izgradnjo letališča v Mariboru bi gotovo večina teh potnikov uporabljala letališče v Mariboru in po njem drugo jugoslovanska letališča.

— turistični promet se je v zadnjih letih zelo povečal; večina nočitev odpade na poslovni, tranzitni in zdraviliški turizem; v tem predelu Slovenije je bilo v zadnjih letih realiziranih okoli 30 % vseh nočitev kontinentalnih predelov Slovenije;

— letališče bo nujno dopolnilo bodoči transportno-trgovski coni v Mariboru, ki bo locirana v bližini letališča;

— analiza tehničnih, meteoroloških in navigacijskih razmer je pokazala, da ima predvideno mariborsko letališče izredne možnosti; le malo je letališč, ki imajo tako visok odstotek uporabnosti (99,8 %), kar pomeni, da bi bilo letališče odprto vse leto podnevi in ponoči. Ugotovljena visoka stopnja uporabnosti zagotavlja poleg predvidenega lokalnega prometa še promet, ki izhaja iz koincidentnosti geografske lege bodočega letališča ter visoke frekvence zračnih koridorjev nad letališčem (vsak dan preleti letališče 200 do 400 letal).

Izračuni kažejo, da lahko predvidevamo v prvem letu poslovanja letališča po minimalni varianti skupaj 56.000 potnikov, v tretjem letu poslovanja pa že 101.100 potnikov (na graškem letališču 1968. leta 36.579 potnikov). V začetku pričakujemo na letališču letno okoli 350 ton tovarnega prometa.

Poleg letališča v Mariboru se bodo v SV Sloveniji morala nujno vzporedno razvijati letališča za turistične in športno rekreacijske potrebe v Murski Soboti, Slovenjem Gradcu in Ptuj, katerim bi lahko rabilo letališče kategorije B v Mariboru s carinsko službo, obmejno službo za potne liste, z napravami za instrumentalno (slepo) letenje itd.

3. Razvoj gospodarstva in prometna infrastruktura

Kako so vplivale prometne arterije na gospodarstvo Slovenije, nam pove podatek, da je leta 1971 od celotnega narodnega dohodka Slovenije v višini 18.401.859.000 din znašal narodni dohodek, ustvarjen v občinah ob prometnem križu, 12.732.534.000 din ali okoli 70 %. Na drugi strani pa je leta 1970 železniški promet v občinah ob prometnem križu znašal 12.100.000 ton ali 67 %. V teh občinah je bilo odpravljenih 12.558.000 potnikov ali 70 %.

Gospodarsko moč občin ob cestnem prometnem križu nam kaže podatek, da je bilo leta 1970 v Sloveniji 150.807 osebnih avtomobilov¹⁶ in od tega v občinah ob prometnem križu 108.031 ali 71 %. Nadalje je bilo v Sloveniji 1970. leta 15.946 tovornih avtomobilov in od tega v omenjenih občinah 11.010 ali 69 %.

Vsi gornji podatki nam zgovorno kažejo, kako bi razvoj prometne infrastrukture v SV Sloveniji vplival na razvoj njenega gospodarstva, ki vse bolj zaostaja za razvojem gospodarstva v ostali Sloveniji. To zaostajanje nam kažejo npr. naslednji podatki:

¹⁶ Podatki iz Statističnega letopisa SR Slovenije 1971. Izdal in tiskal zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana.

Tabela 3¹⁷

Leto	Delež Severovzhodne Slovenije v SR Sloveniji	
	družbeni proizvod	prebivalstvo
1960	27,66 ‰	30,32 ‰
1965	22,51 ‰	29,49 ‰
1970	18,44 ‰	28,72 ‰

Vidimo, da je delež SV Slovenije padal tako v družbenem proizvodu kakor v prebivalstvu. Padec v družbenem proizvodu je zelo važen, ker porast družbenega proizvoda povleče za seboj povečanje investicij (1 milijarda din družbenega proizvoda kar 480 milijonov din investicij), te pa omogočajo namestitve nove delovne sile.¹⁸ Gospodarstvo v SV Sloveniji zaostaja zaradi neugodne gospodarske strukture, ki ne more absorbirati delovne sile iz agrarne prenaseljenosti. Posledica tega je bila nizka stopnja porasta zaposlenosti, ki je znašala v Sloveniji poprečno letno 2,9 ‰, v SV Sloveniji pa le 2,0 ‰. Posledica tega je ekonomska emigracija (leta 1971 je delalo v tujini s tega področja 25.670 delavcev ali 5,14 ‰ prebivalstva (iz SR Slovenije le 2,78 ‰), SV Slovenija ima 53,4 ‰ vseh zdomcev iz Slovenije (48.000).¹⁸

Kako bo (bi) vplivala izboljšana prometna infrastruktura na hitrejši razvoj gospodarstva v SV Sloveniji?

Navajamo samo nekatere vplive, ki se nam zdijo očitni:

1. SV Slovenija ima velike rezerve v delovni sili, ki izvira predvsem iz deagrarizacije. Stanje zaposlenosti aktivnega prebivalstva (od 19 do 59 let) je na področju SV Slovenije že sedaj nizko, in sicer 46 ‰ v primeri s Slovenijo s 60 ‰ zaposlenega aktivnega prebivalstva. Že v letu 1971 je bilo na tem področju nad 62.000 delavcev (vključno 26.000 zdomcev) v »delovni rezervi« in bi jih bilo treba zaposliti. Predvidevajo, da bomo do leta 1985 zaposlili 45.000 delavcev, torej bo še vedno ostal del ekonomske emigracije. Ta del pa bi bilo mogoče zmanjšati le z novim kapitalom in ustvarjanjem novih delovnih mest. Zlasti pridejo pri tem v poštev dislocirani obrati, ki jih je že danes v 13 občinah SV Slovenije 493 (največ trgovina 70 ‰, industrija 8,3 ‰, obrt 8,1 ‰ itd.). Delovanje dislociranih obratov pa je seveda olajšano z dobrimi prometnimi zvezami.

Pri zaposlovanju delovne sile z dežele je važna tudi dobra prometna povezava, ki omogoča dnevno migracijo brez zastojev. Po podatkih iz leta 1963¹⁹ je bila dnevna delovna migracija v smereh k večjim mestom v SV Sloveniji naslednja:

v Maribor	okoli 11.000 delavcev
v Ptuj (in Kidričevo)	okoli 3.000 delavcev
v Slovensko Bistrico	okoli 1.500 delavcev

¹⁷ Iz študije: Stanje in razvojne težnje ..., cit. d. str. 8.

¹⁸ Modelske projekcije dolgoročnega razvoja severovzhodne Slovenije. Izdal ekonomski center Maribor, junija 1972, str. 58 in 92.

¹⁹ Glej: Sinteza projekcij ..., cit. d. str. 11.

v Mursko Soboto	okoli 1.700 delavcev
na Ravne na Koroškem	okoli 1.000 delavcev
v ostala mesta	okoli 1.400 delavcev
skupaj	okoli 20.000 delavcev

2. Izobrazbena struktura delavcev v SV Sloveniji je pod slovenskim poprečjem. Medtem ko živi v območju SV Slovenije 29,2 % prebivalstva Slovenije, znaša delež prebivalcev s srednjo strokovno izobrazbo le 24 %, z visoko ali višjo izobrazbo pa le 19 %. Napredek gospodarstva je odvisen od uvajanja sodobne tehnologije, ta pa zahteva srednje in visoko kvalificirani kader.

Od 45.000 novih zaposlenih delavcev do leta 1985 jih bo moralo biti z višjo in visoko šolo 4500 (10 %), s srednjo šolo pa 7200 (16 %). Pričakujejo, da bo imelo univerzitetno središče v Mariboru 8000 rednih slušateljev.

3. Področje SV Slovenije tvori za osebni promet, zlasti za mednarodni turistični promet, prehodno področje v smeri sever—jug. To področje ima velik pomen za prehodni turizem v smeri proti Jadranu, pa tudi za stacionarni turizem (mariborsko in lovrenško Pohorje, zdraviliški turizem v Radencih, Moravcih itd., kmečki turizem v Halozah in Slovenskih goricah, lovski turizem v Pomurju, letni in zimski turizem v koroški subregiji itd.). Vse to bo moč doseči z dobrimi cestami in s hitrimi železniškimi in letalskimi zvezami pa tudi z drugimi oblikami prometne infrastrukture (npr. v posebni študiji ugotavljajo, da bi moralo imeti celotno Pohorje 51 žičnic s kapaciteto 16.920 potnikov na uro).²⁰

4. Najkasneje spomladi leta 1973 bodo pričeli graditi in leta 1974 bo pričel obratovati plinovod Transaustria²¹ z zmogljivostjo 16 do 17 milijard kubičnih metrov plina letno. Ta plinovod bo potekal iz Sovjetske zveze čez Čehoslovaško in Avstrijo v Italijo (čez Trbiž). SR Slovenija, ki ji primanjkuje energije, je zainteresirana, da zgradi dva odcepa od tega plinovoda: in sicer od Wildona (Avstrija) proti mariborskemu področju; od St. Paulusa (Avstrija) pa proti Ravnam na Koroškem. Ta plinovod bi se lahko pozneje nadaljeval po vsej Sloveniji in bi se prvotna poraba plina okoli 350 milijonov kubičnih metrov povečala na 1 milijardo kubičnih metrov letno. Ta plinovod bi vsekakor vplival na hitrejši razvoj gospodarstva v SV Sloveniji.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF NORTH EAST SLOVENIA AS A FACTOR OF ECONOMIC DEVELOPMENT

Summary

The paper deals with transport infrastructure as a condition for the development of transport as a tertiary activity and as a condition for the development of other branches of production and also for tertiary activities i. e. especially of trade and tourism.

The data stated in the paper show that the quality of roads in North East Slovenia (NES) stays behind in comparison with the roadnetwork of the whole

²⁰ Glej citirano študijo: Promet, prometna infrastruktura ..., str. 82.

²¹ Glej Verkehrsannalen, št. 6—1971, str. 578.

Slovenia if we take into consideration the share of this region in the population and surface of the whole Republic. The development of railways in this area proves that this mode of transport in North East Slovenia has a tradition of long standing (the railway Maribor—Celje as the connection with the railway Vienna—Graz—Maribor was built as early as in 1846). Air transport stays behind the general development of transport and it should be developed by the construction of an airport of the B category in Maribor as well as by further improvement of smaller airports in Slovenj Gradec, Murska Sobota and Ptuj. Road and railway transport in many cases depends on the development of the Koper port where the traffic was increased in the period between 1959 and 1970 by 32 times i. e. up to 2 million tons per year. Transit goods through the Koper port represent no less than 31% of the whole quantity of goods handled by this port. As these goods in transit are destined for Austria, Hungary and Czechoslovakia the area of North East Slovenia is the natural traffic transit area. With regard to the bigger and bigger competition of Northsea ports such as Hamburg, Bremen and so on, rail and road transport will have to be modernized and so will have to be the Koper port.

The increase of road transport is expected particularly because of the modernization of the road lying in North South direction (the road is called »Slovenika«) which will be to the North of Maribor, joined to Phyrn motorway, which will be constructed by Austria and will connect Upper Austria (the region of Linz) with Styria (the region of Graz). The road will be further on connected with Passau, Regensburg, Nuremberg and further on with the North and the North West with the developed countries of European Economic Community. In the South, »Slovenika« will be connected with Koper, Trieste and Nova Gorica and further on with the Italian road system via Villesse and Palmanova. The trunk road Maribor—Ptuj—Macelj—Krapina—Zagreb which will join the new motorway Zagreb—Split will be very significant for the region in hand. The development of transport infrastructure will have an enormous influence on further economic development in North East Slovenia (NES).

Here we can quote the following apparent influences:

1. North East of Slovenia has big reserves of man-power stemming in the first place from the process of depopulation of the country-side. The number of actively employed population (from 19 to 59 years of age) is already in North East region of Slovenia low i. e. 46 p. c. in comparison with the whole of Slovenia with 60 p. c. of actively employed inhabitants. The result of such a situation is the so called economic emigration (in 1971 25,670 people from this region were working abroad that is to say 53.4 p. c. of all our worker temporarily employed abroad from the Republic of Slovenia).

Economic emigration could be reduced only with a new capital and by forming new jobs.

Detached plants of bigger enterprises based in the centres would be particularly taken into account, obviously the operating and management of these plans would be eased if founded on good transport facilities. A good transport network also facilitates daily commuting; there are approximately 20,000 commuters in the region under review.

2. The workers' educational background in South East Slovenia lacks behind the Slovene average. In North East Slovenia there live 29.2 p. c. of the population of Slovenia; but there are only 24 p. c. of inhabitants with secondary education and only 19 p. c. of its population hold higher national diploma or a degree in comparison with the corresponding figures for the whole of Slovenia.

The progress of economy depends on the introduction of contemporary technology which demands workers holding the various degree and diplomas. That can be done with a good transport communication with the centres where are secondary schools, and Maribor where there are four higher diploma conferring colleges and one degree conferring institution which will become the university centre in a few years. If there is a good transport connection then it is possible to attend these schools daily and a good cooperation between the schools and the groups of part-time students, which may be located even at the distance from the above mentioned centres.

3. North East Slovenia forms for personnel transport, especially for international tourist transport a transit area in North—South direction. This region

has a big significance for Adriatic bound traffic and also for stationary tourism (Maribor Pohorje, Lovrenc Pohorje, Health — resorts tourism in Radenci, in Moravci and so on, farm-house based tourism in Haloze and Slovenske gorice, hunting and shooting tourism in Pomurje, summer and winter tourism in Carinthian subregion and so on). All this will be possible to obtain with efficient quality road, railway and airway transport facilities.

4. It is envisaged that by 1974 the gas-pipe line »Transaustria« with a capacity of 16—17 billion m³ of gas yearly will start operation. This pipe-line will run from the Soviet-Union through Czecho-Slovakia and Austria to Italy (via Tarvisio-Trbiž). NES region and Slovenia as a whole feel a substantial lack of power. For this very reason official talks between Yugoslavia, Austria and the Soviet-Union authorities are taking place to build branches from the »Transaustria« pipe-line i. e. two branches one from Wildon (Austria), towards the Maribor basin and the other from St. Paulus towards the area of Dravograd, Slovenj Gradec and Ravne.

In this way East Slovenia and the whole of Slovenia would be enabled to use yearly about 1 billion m³ of natural gas, which would anyway exert a favourable impact on the economic development in the region dealt with in the paper not to speak of the whole of Slovenia.