

RAZVOJ PROMETNEGA SISTEMA SLOVENIJE

Dušan Fatur *

Uvod

Slovenija ima, glede na svoj prometno - geografski položaj, velike možnosti za vključevanje v evropske in medkontinentalne transportne tokove. Preko našega ozemlja potekajo pomembni prometni koridorji, ki povezujejo zahodno in srednjo Evropo z jugovzhodno Evropo in Bližnjim vzhodom na eni strani ter Padsko in Panonsko nižino na drugi strani. Ti prometni koridorji so ob zasnovi urbanizacije podlaga za prometno valorizacijo Slovenije.

Političnim in gospodarskim spremembam pri nas, v republikah bivše Jugoslavije ter v vzhodnoevropskih državah je sledila tudi preusmeritev oziroma povečanje prometnih tokov med zahodnim in vzhodnim delom Evrope, kar se je pri nas odrazilo v vse večjem pomenu smeri jugozahod - severovzhod nasproti smeri severozahod - jugovzhod (Karavanke - Zagreb).

Naši transportni procesi po učinkovitosti znatno zaostajajo za tovrstnimi v zahodnoevropskih državah, kar se odraža tudi v deležu transportnih stroškov v ceni proizvodov. Ta delež dosega pri nas 14 - 16 %, medtem ko je v razvitih evropskih državah 5 - 8 %. Tako je naše gospodarstvo tudi zaradi večjih transportnih stroškov v slabšem položaju napram gospodarstvu v razvitih državah.

* *Mag. dipl. geogr., Namestnik ministra za promet in zveze, 61000 Ljubljana, Prešernova 23, SLO*

Devizni priliv od transporta blaga in potnikov je v Sloveniji v preteklih letih v povprečju znašal nekaj nad 250 milijonov ameriških dolarjev letno.

Iz leta v leto se povečuje delež opravljenega dela v cestnem transportu. Število motornih vozil v Sloveniji se je v zadnjih tridesetih letih povečalo za štiridesetkrat. V letu 1992 je pri nas registriranih skupno približno 760.000 vozil, skoraj 400 motornih vozil na 1000 prebivalcev.

Dolžina javnega cestnega omrežja je približno 14.700 km. Cestna motorna vozila so opravila v letu 1990 5.500 milijonov voznih kilometrov.

Železniško omrežje vključuje 1.198 kilometrov prog. V letu 1990 je bilo na železnici opravljenih približno 5.700 milijonov reduciranih tonskih kilometrov, od tega 1.500 milijonov potniških kilometrov.

Naše pomorsko ladjevje obsega 23 ladij s skupno nosilnostjo približno 600.000 DWT.

Zračnemu prometu služijo tri letališča, od katerih je eden mednarodni. Na naših letališčih je bilo v letu 1990 približno 800.000 potnikov in prepe-ljanega 5.800 ton tovora.

V poštne prometu obdelamo letno približno 196 milijonov pisemskih pošilj in 1,5 milijona paketov. Telefonsko omrežje povezuje devet obmo-čnih telefonskih central, na katere je priključenih okrog 460.000 telefon-skih priključkov.

Prometna politika je bila v preteklem obdobju parcialna in nedosledna ter brez realne dolgoročne razvojne usmeritve. Prometu se je odmerjalo premalo sredstev, kar ima za posledico pomanjkanje sodobnih cestnih povezav, zastarelo železniško omrežje in slabo razvite telekomunikacije.

Za izboljšanje povezanosti s svetom, zagotovitev skladnejšega družbe-no-gospodarskega razvoja in svobodne konkurence med posameznimi

prometnimi panogami, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje ter izboljšanje prometne varnosti, bo potrebno prometu zagotoviti ustrezno mesto v sodobnem razvoju družbeno-gospodarskega sistema v Sloveniji.

Ceste

Glede na geografske značilnosti Slovenije in njeno policentrično poselitev predstavlja naše cestno omrežje večinski delež pri zagotavljanju mobilnosti prebivalstva. Gostota cest je 0,70 km ceste na km² površine Slovenije. Ta gostota je manjša kot v razvitih državah inod sistema novih cest ustreznega standarda. Dolgoročni program razvoja cestnega omrežja predvideva, da bo imela Slovenija v sistemu avtocestnega križa s priključnimi kraki približno 660 km cest ustreznega standarda. Od tega je zgrajenih 180 dvo in štiripasovnih avtocest, v gradnji pa je 29 km štiripasovnih avtocest. Zgrajenih je tudi 13 km štiri in dvopasovnih avtocest in cest ustreznega standarda. To pa pomeni, da lahko, ob dosedanji povprečni dinamiki gradnje avtocest, ki znaša 9 km na leto pričakujemo, da bo celoten sistem zgrajen šele v naslednjih 50. letih. Velik pomen izgradnje cestnega omrežja potrjuje tudi podatek, da preko slovenskih cest v zadnjem obdobju poteka med 85 - 90 % potniškega in 60 - 70 % tovornega prometa. Povprečna letna dnevna obremenitev cestnega omrežja v letu 1990 je bila na avtocestah 15.800, na ostalih magistralnih cestah 6.700 in na regionalnih cestah 1.500 vozil na dan. Dobra polovica vseh popravil se opravi na mednarodnih E cestah, katerih dolžina pa predstavlja le 12 % dolžine vsega cestnega omrežja.

Iz navedenega je razvidno, da bo potrebno poskati možnosti za pospešeno gradnjo cestnega omrežja ter opredeliti tudi prioritete te gradnje. Ministrstvo za promet in zveze je izdelalo prometno politiko Republike Slovenije kot delovno gradivo. Razhajanje med predlogi v tem strokovnem gradivu in dejanskim izvajanjem financiranja cestne infrastrukture so takšna, da ne omogočajo enostavne reprodukcije cestne infrastrukture, roki dokončanja že v prejšnjih letih pričetih novogradenj pa so vprašljivi.

Politične in gospodarske spremembe v vzhodnoevropskih državah, ki se vse bolj odpirajo in sodelujejo z zahodnoevropskimi državami, so povečale tudi prometno - tranzitno vlogo slovenskega cestnega omrežja v prometnem koridorju, ki povezuje severno - jadranske luke in Padsko nižino s Panonsko nižino. To dejstvo je ob spremembah v republikah bivše Jugoslavije povzročilo tudi ponovno valorizacijo prometnih koridorjev, ki potekajo preko Slovenije. Pri tem kot osnova te valorizacije upoštevamo prometne obremenitve in potrebno neposredno povezovanje s cestami ustreznega standarda med Slovenijo in sosednjimi državami.

Za Republiko Slovenijo je življenjskega pomena cestna povezava ustreznega standarda v omenjeni smeri zahod - vzhod na relaciji od Luke Koper in meje z Italijo preko Razdrtega, Ljubljane, Celja, Slovenske Bistrice, Ormoža, Ljutomera, Lendave in Pinc na madžarski meji ter s povezavo od Pinc do Leteny-ja na eni strani in od Ormoža preko Varaždina do meje z Madžarsko pri Leteny-ju na drugi strani. Dejanske in pričakovane transportne potrebe v obravnavanem prometnem koridorju terjajo čimprejšnjo posodobitev direktne cestne povezave med Slovenijo in Madžarsko v omenjeni smeri. Izgradnjo avtocestne povezave Karavanški predor - Ljubljana - Bregana bi bilo potrebno nadaljevati, saj lahko pričakujemo, da se bo po umiritvi razmer v republikah bivše Jugoslavije ponovno vzpostavil prometni tok iz predhodnih let.

Za vzdrževanje in razvoj cest ne uporabljamo več namenskih virov kot so bencinski tolar, takse za registracijo motornih vozil in cestnino, temveč se za ta namen uporabljajo sredstva republiškega proračuna. Ker so finančne možnosti republiškega proračuna preskromne, bo potrebno za razvoj cestnega omrežja zagotoviti dodatna sredstva v sklopu domačih in tujih posojil in koncesij. Republiško ministrstvo za promet in zveze se pri izgradnji celotnega načrtovanja cestnega omrežja vključno s predvideno AC povezavo Šentilj - Zagreb dogovarja za sofinanciranje s tujimi partnerji. Partnerji v teh razgovorih so predvsem podjetja iz Nemčije, Avstrije in Italije ter mednarodne finančne institucije. Realizacijo ponudb onemogoča nedorečenost na področju zakonodaje in politike eksploatacije cest (cestnina in drugo) ter pomanjkljivosti na področju pristojnosti posameznih ministrstev.

Železnice

Značilno za razvoj železniške prometne infrastrukture v preteklem obdobju je pomanjkanje finančnih sredstev, kar je prispevalo k temu, da načrtovani razvoj ni bil realiziran. Največji del finančnih sredstev je bil v zadnjih letih porabljen za obnovo železniških prog, kar je omogočilo povečanje tehničnih hitrosti in osnih obremenitev ter varnosti prometa. Ker smo v zadnjih desetih letih obnavljali povprečno letno le po 30 km prog, le-te v pretežni meri niso obnovljene. V prihodnje bo potrebno obnoviti približno po 80 km prog letno. Podobno kot v drugih železniških upravah v Evropi, je od leta 1985 naprej promet potnikov in blaga v upadanju tako, da je delež železnice na transportnem trgu upadel pri prevozu blaga od 38,9 % v letu 1985 na 33,4 % v letu 1990, v potniškem prometu pa od 20,6 % na 15 % v istem obdobju.

Slovenske železnice se bodo v prihodnje predvidoma organizirale po tržnih principih, za kar pa je pogoj sanacija sedanjega stanja (lastninjenje, prevzem tujih dolgov od železnice, izenačitev pogojev poslovanja med posameznimi prometnimi panogami in drugo).

Geopolitične spremembe v našem ožjem in širšem okolju so povzročile, da so tudi slovenske železnice ponovno proučile dosedanji koncept razvoja hitrih prog. Zaradi sprememb v vzhodni Evropi je pričelo Mednarodno združenje železnic (UIC) leta 1990 pripravljati novo shemo hitrih prog v Evropi. UIC in Evropska skupnost sta se dogovorili za skupno medsebojno poenoteno predstavitev sheme hitrih prog in sicer v obdobju do leta 2000 in po njem. Shema predvideva, da bi do leta 2000 pričeli graditi le posamezne odseke. Po letu 2000 pa je za potek preko Slovenije predvidena hitra proga v prometnem koridorju Benetke - Ljubljana - Zagreb. Na tej progji je predvidena hitrost 250 km/h. Predvidena je tudi izgradnja povezovalne proge Beljak - Jesenice - Ljubljana ter nova hitra proga Zagreb - Pragersko - Maribor - Avstrija (200 km/h) in hitra proga Trst - Reka ter Reka - Zagreb. Ker je pri delu UIC-ja sodeloval predstavnik bivših Jugoslovanskih železnic, trase hitrih prog niso bile usklajene s potrebami Slovenije, kar pa bo potrebno storiti sedaj, ko so Slovenske

železnice postale stalne članice UIC. Če bi bila zgrajena hitra proga Trst - Reka - Zagreb, bi se iz teh pristanišč ves transport za vzhod preusmeril na to progo. V tem primeru bi bila logična tudi navezava Luke Koper na to progo. Obstoječa proga Trst/Koper - Ljubljana - Zagreb bi izgubila večino sedanjih transportnih tokov in bi imela le še lokalni pomen. Na relacijo hitre proge Avstrija - Zagreb pa bi prešli tudi prometni tokovi iz obstoječe proge med Šentiljem - Kopro in Sežano. Iz tega je razvidno, da predstavlja hrvaška strategija razvoja hitrih prog predvsem težnjo za preusmeritev transportnih tokov.

Trst se po posodobljeni progi med Udinami in Beljakom povezuje z avstrijskim železniškim omrežjem in perspektivno tudi s predvideno hitro progo med Beljakom in Dunajem. Tudi ta železniška povezava predstavlja že sedaj resno konkurenco obstoječim železniškim programom preko Slovenije proti Dunaju.

Realno je pričakovati, da bo na tako ozkem geografskem območju zgrajena le ena hitra železniška proga, ki bo zajemala večino transportnih tokov iz Švice, južne Francije, Španije, Portugalske, Italije v smeri proti vzhodu. Ob vseh teh načrtih se kaže za Slovenijo kot najbolj realna perspektivna navezava na hitro progo London - Paris - Lyon - Bern - Milano - Benetke - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Atene/Carigrad z možno prključno progo na relaciji Zidani most - Pragersko - Maribor - Avstrija, če Avstrija ne bi gradila hitre proge med Dunajem in Beljakom. V prid slovenski varianti hitrih prog, je tudi zasičenost obstoječe proge med Ljubljano in Zidanim mostom. Na tej relaciji bo zaradi povečanja tranzitnih tokov v prihodnje potrebno zgraditi novo progo. Obravnavana trasa hitrih prog preko Slovenije je v primerjavi s hrvaškim in avstrijskim predlogom hitre proge najkrajša in ima glede na sedanjo obremenitev proge Ljubljana - Zidani most (potrebna nova proga) dve bistveni prednosti.

Ob navedeni strategiji pri vključevanju naše države v omrežje hitrih prog v Evropi pa Slovenija potrebuje do leta 2000 posodobljene železniške proge na znanem prometnem križišču, ob tem pa tudi modernizirano progo na relaciji Pragersko - Ptuj - Ormož - Ljutomer - Murska Sobota in

novo neposredno železniško povezavo z Madžarsko na relaciji Murska Sobota - Monošter. V sklop modernizacije je potrebno vključevati tudi dograditev drugega tira med Kopro in Divačo, Mariborom in Šentiljem ter Jesenicami in Ljubljano. Prioriteto pri gradnji ima nova neposredna povezava z Madžarsko, ki bo brez dvoma prispevala k razvoju celotnega gospodarstva v naši republiki. Ostale odseke novih železniških povezav pa bo potrebno graditi v skladu z izkoriščenostjo kapacitet obstoječih prog.

Za financiranje gradnje navedenih odsekov bo potrebno pritegniti domača (Luka Koper, špediterji) in tuja finančna sredstva (Krupp, Voest Alpine in druge) ter kredite mednarodnih finančnih institucij, Svetovne banke, Evropske banke za obnovo in razvoj in Evropske investicijske banke. Po dogovoru med prometnima ministrstvom Slovenije in Avstrije je slednje izrazilo zanimanje za sofinanciranje posodobitve železniške povezave (hitrost vlakov do 160 km/h) na relaciji Koper/Trst - Ljubljana - Zidani most - Maribor - Dunaj.

Predlagana posodobitev obstoječih železniških prog bi Sloveniji omogočila že srednjeročno konkurenčno uspešno vključevanje v transportne tokove med severom in jugom ter zahodom in vzhodom Evrope, dolgoročno pa popolno integracijo v mrežo hitrih prog v Evropi.

PTT promet

Z osamosvojitvijo Slovenije se je bistveno spremenil položaj in s tem tudi obveznosti PTT Slovenije do mednarodnega poštnega in telekomunikacijskega prometa. PTT Slovenije se bo, podobno kot je to primer v drugih evropskih državah, organiziral v dveh podjetjih, prvo bo opravljalo poštno storitve, drugo pa storitve na področju telekomunikacij.

Razvoj na področju omrežja pošt se usmerja v zmanjševanje števila enot in ustanavljanje pogodbenih pošt ter posodobitev odprave pisemskih pošilk in paketov. V okviru storitev denarnega prometa se bo, ob klasičnih

storitvah hranilnega prometa in tekočih računov občanov, širilo tudi mednarodno poslovanje.

Nerazvitost telekomunikacij pri nas se odraža v slabi kakovosti storitev in v premajhnem številu telefonskih priključkov. V telefoniji bo, ob 6 % rasti števila telefonskih priključkov do leta 2000, dosežena gostota 40 priključkov na 100 prebivalcev. V obdobju do leta 1995 se načrtujejo prvi ISDN (Integrated System Digital Network) priključki. Zanimanje za mobilne telekomunikacijske priključke je pri nas že sedaj precejšnje. Hitro raste število brezžičnih telefonov, število priključkov v radijskem klicnem sistemu in v analognem mobilnem radiotelefonem omrežju. Že v obdobju do leta 1995 pa se predvideva tudi uvajanje sodobnejše mobilne storitve v vseevropskem digitalnem mobilnem celičnem sistemu GSM (Global System Mobile).

Na področju podatkovnih komunikacij je zaostajanje v razvitosti še večje kot v telefoniji. Uporaba optičnih kablov, digitalnih prenosnih sistemov in uvajanje novih postopkov hitre paketne konotacije bodo tudi pri nas prispevali k razvoju teh storitev.

Faksimile storitve se uvajajo zelo intenzivno, saj je stopnja letne rasti preko 60 %. V obdobju do leta 1995 se bodo začele tudi pri nas uvajati storitve z dodano vrednostjo, sprva storitve v sistemu za posredovanje sporočil, nato pa tudi videotekst storitve.

Telekomunikacijska infrastruktura v Sloveniji je nezadostna, še zlasti telefonsko omrežje pa tudi nekatera druga omrežja, sicer pa so le-ta tehnološko sodobna. Naše prenosno omrežje je v pretežni meri zgrajeno s kovinskimi kablji z analognimi prenosnimi sistemi in analognimi radiorelejskimi sistemi. Postopno pa se tudi na vseh ravneh omrežja uvajajo optični kablji z digitalnimi prenosnimi sistemi in digitalnimi radijskimi sistemi. Do konca 1995 se predvideva vključitev optičnega kabla v prometnem križu s priključkom od Avstrije preko Kranja, Ljubljane, Novega mesta do Hrvaške oziroma Madžarske preko Nove Gorice do Italije. Za rezervne povezave pa bodo vključeni digitalni radiorelejni sistemi. Optič-

ne kable polagamo tudi znotraj omrežnih skupin in v decentraliziranih krajevnih omrežjih.

Širila se bodo omrežja z dodano vrednostjo, videotekst sistem, uvajali bomo novi modeli t.i. univerzalnega upravljanja sistemov za upravljanje delov kot tudi celotnega slovenskega telekomunikacijskega omrežja.

Vloga PTT prometa v sodobni družbi je izredno pomembna, saj predstavlja enega od bistvenih temeljev uspešnega gospodarskega in družbenega razvoja. Glede na to, so osnovni cilji na tem področju naslednji:

1. zagotoviti ustrezno kakovost, varnost in zanesljivost telekomunikacijskih storitev;
2. zagotoviti ustrezno vključevanje slovenskega telekomunikacijskega omrežja v evropsko telekomunikacijsko omrežje;
3. zagotoviti storitve po meri uporabnikov in to ozko - pasovne, široko - pasovne, mobilne in z dodano vrednostjo;
4. zagotoviti učinkovite zunanje in notranje komunikacije;
5. zagotoviti odprtost omrežij;
6. zagotoviti ustrezen način naslavljanja in dostop do svetovnega elektronskega telekomunikacijskega imenika (X.5000).

Navedeni cilji so zelo zahtevni, vendar edino realizacija teh ciljev še zagotavlja ustrezni družbeni in gospodarski razvoj, ki je osnovni pogoj za vključevanje Slovenije v Skupnost razvitih držav Evrope.

Za doseg te ciljev bo potrebno vlaganje v razvoj telekomunikacij povečati iz sedanjih 0,1 % družbenega bruto proizvoda na najmanj 1 %, omogočiti vlaganja tujega kapitala v telekomunikacijsko infrastrukturo in zagotoviti zakonsko regulativo, ki bo vzpodbujala razvoj telekomunikacij.

Pristanišče

Za potrebe transportnega tržišča Evropske skupnosti, Luki Koper ni potrebno preusmerjati predvidenega tehnološkega razvoja. V nadaljnjem

razvoju si namreč Luka Koper postavlja za strateški cilj racionalen, tehnično razvit in tehnološko sodoben luški sistem, ki bo sposoben nuditi visoko produktivne in kvalitetne storitve. To namerava doseči:

- z nadaljnjim razvojem obstoječih ter tistih novih specializacij, ki jih zahtevata domače in tuje zaledno gospodarstvo;
- s stalnim tehnično-tehnološkim razvojem, ki bo prilagojen razvoju pomorske tehnologije ter najsodobnejšim oblikam transporta;
- s pospeševanjem dejavnosti v okviru proste carinske cone;
- s postopno uporabo najracionalnejših in najsodobnejših načinov transporta z vsemi udeleženci v prevoznih verigi.

Dolgoročni program razvoja Luke Koper je zastavljen tako, da sledi razvoju pomorske tehnologije, razvoju kopenskega transporta in razvoju zalednega gospodarstva. S tem bo Luka konkurenčna na trgu mednarodnih blagovnih tokov. Tem ciljem bo sledil tudi njen nadaljnji razvoj.

Z že ustvarjenim obsegom prometa 5 mio ton v letu 1990 se je Luka Koper že uveljavila kot pomemben partner v okviru severnojadranskih luk. Zato bo nadaljnji razvoj Luke Koper treba načrtno spodbujati in razširiti obstoječe zmogljivosti in tehnološko dopolniti.

Z nadaljnjim razvojem luških zmogljivosti in izboljšanjem prometnih povezav Luke Koper z zaledjem ter z uresničevanjem predvidenih ukrepov bodo ustvarjene možnosti za prilagajanje in usklajevanje razvoja Luke Koper s predvidenimi spremembami v prometnem sistemu Evropske skupnosti ter tako omogočeno večje vključevanje luke v evropski prometni sistem.

Letališča

Posebna skrb bo posvečena dvigu kakovosti storitev na letališčih Brnik, Maribor in Portorož. Letališče Brnik bo treba razvijati kot osrednje slovensko letališče za medcelinski in mednarodni zračni promet, letališče

Maribor se bo razvijalo v skladu s potrebami tržišča. Letališče Portorož bo izboljševalo svoje storitve zlasti v turističnem letalskem prometu. Te razvojne usmeritve ter z osamosvojitvijo nastale razmere zahtevajo ustrezno dopolnitev obstoječih infrastrukturnih in drugih zmogljivosti.

Financiranje

Za realizacijo vseh navedenih programov bomo potrebovali okrog 6 mrd \$. Od hitrosti zbiranja teh sredstev (lastnih, kreditnih in koncesijskih) bo odvisno v kakšnem času bomo sposobni vse to tudi uredničiti.

Glede na potrebe, je najbolj stvarno pričakovati, da bodo bistveno pospešena vlaganja v ceste (posebno avtoceste) in telekomunikacije, pri ostalih sistemih pa bo šlo bolj za modernizacijo obstoječih, že zgrajenih kapacitet.

Za konec naj poudarimo, da bodo pri vseh gradnjah upoštevane ekološke zahteve. Uporabili bomo vse pozitivne izkušnje, ki jih imamo mi sami in vključili spoznanja, do katerih je prišla Evropa.

LITERATURA

Metod di Batista in drugi, 1992, Analiza razvojnih možnosti, Republiška uprava za ceste, Ljubljana.

Redefinirani koncept hitrih prog na slovenskem, Železniško gospodarstvo Ljubljana 1992.

Hanžel S. in drugi, 1991, Prometna politika Republike Slovenije, Ljubljana.

Strategija razvoja PTT prometa Slovenije za obdobje od 1993 do leta 2010 (povzete), Ljubljana 1992.

Hanžel S., 1992, Razvoj prometnih sistemov v Sloveniji, Univerza v Mariboru, Zbornik, Maribor.

Strategija razvoja avtocest, Ministrstvo za promet in zveze, Ljubljana 1992.

DEVELOPMENT OF THE SLOVENE TRANSPORTATION SYSTEM

SUMMARY

The effectiveness of the economic and social systems is more and more dependent on the efficiency of the transportation system, and so a modern system of transportation, which includes roads and rail, ports, airports and telecommunication lines, is a requirement for successful business operations. Often it is a decisive factor, critically influencing the acceleration, deceleration or limiting of economic and social development. Transportation is also an important integrative factor, which is why it is a vital condition for the integration of Slovenia into Europe. The transportation sector employs about 6% of all workers in the Slovene economy, the fixed asset value amounts to more than a quarter of the fixed asset value of the entire economy, and transportation costs amount to about 15% of the total monetary value of all goods produced.

It follows that it is necessary to look upon the development of transportation, together with transportation policy, as one of the main requirements for our continued development.

Despite the importance of transportation, it must be concluded that the development of transportation in Slovenia to date has been rather uncontrolled. The transportation system as a whole does not meet the needs of the economy nor has it kept pace with the development in the social sector nor does it satisfy the requirements for the inclusion of the Slovene system into the European system. In the last twenty years we have been witnesses to unfavorable structural changes in the transportation system; the consequences of this are an excessive burden on the environment, transportation costs making up too large a percentage of the value of goods and services, an inefficient utilization of space and social costs which are too high.

A significant negative impact of the transportation system on the environment is the inadequate structure of energy use. The transportation consumes 22.7% of the total energy used in Slovenia, and of that, 97.9% is liquid fuel and only the remaining 2.1% is electrical energy.

The transportation system in Slovenia lags far behind the modern transportation systems of developed European countries, which is in sharp contrast to the tourist orientation of the country, its position as a crossroads between eastern and western Europe and the goal of optimal inclusion into the European transportation system.

The orientation of European transportation policy toward liberalization and harmonization of the transportation system urgently demands that Slovenia adapt its own policy to the same standards. A gradual transition to a liberalized transportation market and thus to a market-based mode of operations through the harmonization and standardization of the operating conditions of all branches of the transportation sector should be the foundation of our future transportation policy. Harmonization of the transportation system mainly includes problems related to building the infrastructure, external costs and working conditions in individual branches of the transportation sector.

According to a memorandum accepted at a conference of European ministers of transportation, all branches of transportation should be charged for infrastructure costs in the same manner. This means that the state should also take responsibility for the railroad infrastructure just as it does with roads. Every carrier using the transportation system should pay the appropriate taxes in proportion to its use of the infrastructure. Maintenance costs for the railroad infrastructure amount to about 28% of the total costs incurred. The costs of expanding the infrastructure depend on development plans and cannot be estimated in terms of a total cost.

External costs which are produced by individual carriers in their operations are also extremely significant items in the structure of the total transportation costs.

The liberalization of transportation as an instrument of transportation policy is an extremely complex task. To be correctly composed, it must provide for those offering transportation services the stimulation to adopt market principles in their operations in accordance with their comparative advantages and their political economic goals. It should also stimulate them to search for internal reserves, improve the quality of their service and eliminate those services which are uneconomic or are funded at the expense of others.

A policy drawn up on such a basis should make it possible to construct all transportation systems and at the same time connect them to the European transportation system as quickly as possible.