

**UNIVERZA V MARIBORU
EKONOMSKO-POSLOVNA FAKULTETA
MARIBOR**

DIPLOMSKO DELO

**LIBERALIZACIJA MEDNARODNE TRGOVINE
S STORITVAMI,
S Poudarkom NA TRANSPORTNIH
STORITVAH**

Kandidatka: Tanja Lipovec
Študentka rednega študija
Številka indeksa: 82128504
Program: univerzitetni
Študijska smer: Poslovna logistika
Mentor: dr. Anton Ogorelc, izr.prof.

Maribor, junij 2004

PREDGOVOR

Značilnost sodobnih gospodarstev je prevladujoča vloga storitev v ustvarjanju dodane vrednosti in zaposlenosti. Hkrati se storitve kot vmesni proizvodi vključujejo v druge dejavnosti in s prenosom znanja, inovacij in z uporabo informacijsko-komunikacijske tehnologije pomembno vplivajo na kakovost in učinkovitost celotnega gospodarstva. Procesi globalizacije poslovanja podjetij, deregulacija storitvenih dejavnosti in postopna liberalizacija ovir v mednarodni menjavi storitev vplivajo tudi na krepitev vloge storitev v mednarodni menjavi.

V Evropski uniji je prost pretok storitev ena od štirih temeljnih svoboščin, na podlagi katere deluje notranji trg unije. Za storitve – tako kot za ljudi, blago in kapital – znotraj EU ni več meja, niso več podvržene carinskemu nadzoru in drugim oblikam necarinskih zaščit, ampak je storitvena menjava med članicami EU povsem neovirana. Takšna ureditev je pospešila gospodarsko rast, konkurenčnost in nastajanje novih delovnih mest v storitvenem sektorju, prav nadaljnje sproščanje storitvene menjave pa je tudi predmet naslednjega kroga pogajanj v okviru Svetovne trgovinske organizacije (WTO). Delež storitev v bruto domačem proizvodu EU se je povzpел na približno 70 odstotkov, v zunanjetrgovinski menjavi evropske petnajsterice pa je leta 2001 dosegel približno 22 odstotkov. V storitvenem sektorju je zaposlenih približno 100 milijonov državljanov EU. Stroški ustanavljanja storitvenih podjetij so namreč bistveno nižji kot pri proizvodnih podjetjih, precej večja pa je tudi dodana vrednost.

Storitve v slovenskem gospodarstvu, podobno kot v razvitih državah, dobivajo vse večji pomen. Njihov delež v DBP se namreč povečuje in predstavlja približno 60 odstotkov (javne in komercialne storitve). Delež slovenskega izvoza storitev v skupnem izvozu je nekaj manj kot 20 odstotkov. Slovenija se je s tem že močno približala deležu, ki izvozu storitev sicer pripada v celotnem svetovnem izvozu, medtem ko za povprečjem držav EU še vedno nekoliko zaostaja. V storitvenih dejavnostih je zaposlenih približno 400.000 ljudi. V Sloveniji naj bi v prihodnosti pozornost namenili predvsem storitvam, ki podpirajo industrijsko proizvodnjo in sodobnim tržnim storitvam kamor sodijo informacijske, komunikacijske, posredniške, poslovne in finančne storitve.

Sloveniji, kot članici EU, bodo pozitivni učinki liberalizacije mednarodne menjave storitev prinesli koristi samo v primeru odločnega ukrepanja v smeri pospešenega razvoja storitvenih dejavnosti. Poleg nizke dinamike rasti storitev, ostaja glavna slabost slovenskega izvoza storitev majhen delež storitev z visoko dodano vrednostjo, kot so komunikacijske, finančne, računalniške in različne poslovne storitve. Prav te storitve lahko zaradi svojih lastnosti (visoka intenzivnost uporabe znanja in informacij) v največji meri izkoristijo prednosti elektronskega načina poslovanja v mednarodni menjavi storitev. Slovenija bo te prednosti v izvozu storitev lahko realizirala le v omejenem obsegu, saj storitve z visoko dodano vrednostjo razvija prepočasi.

VSEBINA

1	UVOD	4
1.1	OPREDELITEV PODROČJA IN OPIS PROBLEMA	4
1.2	NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE	4
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE	5
1.4	PREDVIDENE METODE RAZISKOVANJA	5
2	LIBERALIZACIJA MEDNARODNE TRGOVINE S STORITVAMI	6
2.1	OPREDELITEV MEDNARODNE TRGOVINE S STORITVAMI	6
2.2	LIBERALIZACIJA MEDNARODNE TRGOVINE S STORITVAMI	7
2.3	SPORAZUM GATS	9
	2.3.1 OBSEG IN DEFINICIJA	9
	2.3.2 SPLOŠNE IN POSEBNE OBVEZE	10
	2.3.3 OBLIKE PONUDBE STORITEV PO GATS	13
2.4	MERJENJE TRGOVINE S STORITVAMI	15
3	ANALIZA MEDNARODNE TRGOVINE S STORITVAMI	19
3.1	SVETOVNI IZVOZ IN UVOZ STORITEV PO KATEGORIJAH	22
3.2	SVETOVNI IZVOZ IN UVOZ STORITEV PO REGIJAH	25
3.3	NAJVEČJI IZVOZNIKI IN UVOZNIKI STORITEV	29
3.4	ANALIZA MENJAVE STORITEV NA OSNOVI PRODAJ PODJETIJ V TUJI LASTI	31
3.5	ANALIZA SLOVENSKE MENJAVE STORITEV	33
	3.5.1 STRUKTURA STORITVENE MENJAVE	34
	3.5.2 MENJAVA POSAMEZNIH VRST STORITEV PO SKUPINAH DRŽAV	35
	3.5.3 OCENA KONKURENČNOSTI SLOVENSKEGA IZVOZA	36
4	LIBERALIZACIJA TRANSPORTNIH STORITEV	39
4.1	LIBERALIZACIJA POMORSKEGA TRANSPORTA	39
4.2	LIBERALIZACIJA ZRAČNEGA TRANSPORTA	41
4.3	LIBERALIZACIJSKA TRANSPORTNA POLITIKA EVROPSKE UNIJE	45
	4.3.1 LIBERALIZACIJA POMORSKEGA TRANSPORTA EVROPSKE UNIJE	46
	4.3.2 LIBERALIZACIJA ZRAČNEGA TRANSPORTA EVROPSKE UNIJE	55
4.4	ANALIZA POMORSKEGA IN ZRAČNEGA TRANSPORTA V SLOVENIJI	56
	4.4.1 POMORSKI TRANSPORT	57
	4.4.2 ZRAČNI TRANSPORT	60
4.5	ANALIZA MEDNARODNEGA POMORSKEGA IN ZRAČNEGA TRANSPORTA	62
	4.5.1 POMORSKI TRANSPORT	62
	4.5.2 ZRAČNI TRANSPORT	64
5	SKLEP	66
	SEZNAM VIROV	68
	SEZNAM SLIK IN TABEL	72
	PRILOGE	73

1 UVOD

1.1 Opredelitev področja in opis problema

Prost pretok storitev je nova tema v svetovnih razmerah. Storitve prevzemajo prevladujoči delež v strukturi proizvodnje razvitih držav, enako je tudi v Sloveniji. Storitveni sektor v razvitih državah predstavlja že okoli 60 % DBP (javne in komercialne storitve) in lahko pričakujemo, da se bo ta odstotek v mednarodni menjavi čedalje bolj večal. Slovenija mora in želi biti del tega ekspanzivnega svetovnega trga storitev. Sedaj so te storitve prisotne predvsem na področju turizma in transporta, čedalje pomembnejše pa bodo tudi bančništvo, zavarovalništvo, intelektualne storitve, telekomunikacije.

S pospeševanjem razvoja domačega storitvenega sektorja se namreč povečuje učinkovitost celotnega gospodarstva. Saldo v bilanci menjave storitev je sicer pozitiven (Slovenija ustvarja presežek v storitveni menjavi), vendar preveč odvisen od izvoza potovanj (turizma). Pri ostalih, na znanju temelječih storitvah (komunikacijskih, računalniških, poslovnih), ki ustvarjajo višjo dodano vrednost, pa ima Slovenija primanjkljaj v menjavi.

Še vedno se nadaljuje tendenca zniževanja deleža izvoza storitev v skupnem izvozu blaga in storitev, kar pomeni, da konkurenčnost slovenskih izvoznikov storitev ne sledi konkurenčnosti izvoznikov blaga. Brez odločne akcije v smeri pospešenega razvoja storitvenih dejavnosti, bo lahko Slovenija le v manjši meri izkoristila pozitivne učinke liberalizacije mednarodne menjave storitev.

Evropska unija kot največja trgovska sila sveta in Slovenija kot njena bodoča članica, potrebuje za svoj izvoz odprte trge. Sporazum GATS (General Agreement on Trade in Services), sklenjen ob zaključku t.i. Urugvajskega kroga multilateralnih trgovinskih pogajanj, pomeni začetek nove faze liberalizacije trgovine.

1.2 Namen, cilji in osnovne trditve

Namen diplomskega dela je opredeliti osnovne značilnosti mednarodne trgovine s storitvami in liberalizacije menjave storitev, ki poteka v okviru sporazuma GATS, posebej pa predstaviti liberalizacijo v zračnem in pomorskem transportu..

Cilji, ki smo si jih zastavili v okviru diplomske naloge, so naslednji:

- Prikazati razvoj liberalizacije trgovine s storitvami in orisati trenutno najpomembnejši sporazum dosežen na tem področju; splošni sporazum o trgovini s storitvami (GATS),
- orisati razvoj liberalizacije v transportnih panogah in sicer v zračnem in pomorskem transportu ter predstaviti možne poti liberalizacije,
- oceniti konkurenčnost slovenske menjave storitev na tujih trgih,
- raziskati mednarodno menjavo s storitvami.

Osnovne trditve;

- Predvidena sprostitev mednarodne menjave s storitvami v okviru GATS in v okviru približevanja Slovenije Evropski uniji, bo povečala in olajšala možnosti menjave storitev. Na te procese je potrebno gledati s pozitivnega stališča oziroma z vidika njihovega vpliva

na razvoj domačega sektorja storitev in povečevanja konkurence na trgu, kot z vidika učinkovitosti sektorjev, ki te storitve uporabljajo.

- Sporazum GATS predstavlja osnovo za razvoj liberalizacije mednarodnega trgovanja s storitvami. Zaradi vse večjega pomena transportnih storitev pa bo potrebna čimprejšnja zamenjava bilateralnega sistema z multilateralno liberalizacijo pomorskega in zračnega transporta. S tem se bo pospešila globalizacija transportnega trga, ki bo postala primerljiva globalizaciji ostalih sektorjev gospodarstva.

1.3 Predpostavke in omejitve

Pomanjkanje ažurnih in podrobneje razčlenjenih podatkov o menjavi posameznih vrst storitev po državah, predstavlja oviro za kvantitativno ocenjevanje vpliva liberalizacije mednarodne menjave storitev na posamezne storitvene sektorje v Sloveniji.

Neglede na omejenost s podatki o menjavi storitev, kar ni samo problem Slovenije temveč svetovni problem (neprimerljivost sporočenih podatkov držav, ker različne države v neko storitveno dejavnost vključujejo različna področja, zamude v sporočanju podatkov z nekajletno zamudo,...) predpostavljam, da je okvirno vlogo trgovine s storitvami v celotni trgovini in narodnem gospodarstvu, možno preučiti tudi s takšnimi podatki (natočnimi, nepravočasnimi, razčlenjenimi).

Liberalizacija storitev je razmeroma nova tema. Zahteva stalno spremljanje podatkov in informacij, pojavljajo pa se omejitve v razpoložljivosti le teh. Podatki so sicer dosegljivi na svetovnem spletu, vendar zelo raztreseni in razdrobljeni.

1.4 Predvidene metode raziskovanja

V nalogi gre za dinamično makroekonomsko raziskavo (sektorska analiza), osredotočeno na proučevanje sprememb in dejavnikov v okviru liberalizacije mednarodne trgovine s storitvami.

Izmed pristopov k raziskovanju smo izbrali in uporabili:

- deskriptivni pristop (opisovanje teoretičnih konceptov) ,
- metodo kompilacije (povzemanje spoznanj, sklepov in stališč v analizi liberalizacije mednarodne trgovine s storitvami, drugih avtorjev),
- metodo deskripcije (preučevanje in ponazarjanje dejstev glede razvoja liberalizacije trgovine s storitvami),
- zgodovinsko metodo (spoznavanje preteklosti).

Podatke, predvsem kvantitativne, smo pridobili preko elektronskih virov neposredno od organizacij, ki se ukvarjajo s pripravo in obdelavo podatkov (WTO, World Bank Group, Urad RS za statistiko, UMAR, UNCTAD, IATA GABI, ...).

2 LIBERALIZACIJA MEDNARODNE TRGOVINE S STORITVAMI

2.1 Opredelitev mednarodne trgovine s storitvami

V literaturi najpogosteje navedene osnovne značilnosti storitev so (Snoj 1997,62-80):

- nesnovnost storitev:
 - uporabnik jih ne more otipati, ker so fizično neotipljive ,
 - problemi v zvezi s konceptualiziranjem storitev, ki se kažejo zlasti pri oblikovanju storitev, pri vrednotenju storitev, pri komuniciranju v zvezi s storitvami, pri izvajanju storitev ter pri nadzoru in interveniranju v zvezi z izvajanjem storitev,
- neobstoynost storitev: storitve, v nasprotju s fizičnimi izdelki, ki so obstojni, ker so otipljivi, niso obstojne, razen v času njihovega izvajanja oziroma uporabe. Storitve načelno prenehajo obstajati v trenutku, ko so izvedene, kar pa ne velja za fizične izdelke. Hkratno nastajanje in izginjanje storitev onemogoča ponudnikom, da bi jih vskladiščili oz. proizvajali na zalogo.
- sočasnost izvajanja in uporabe; storitve lahko uporabniki uporabljajo le v času njihovega izvajanja. Zaradi tega mnoge storitve zahtevajo hkratno prisotnost izvajalca in uporabnika na istem kraju.
- sodelovanje uporabnikov v izvajanju; to značilnost imajo vse storitve razen tistih, ki so usmerjene v stvari.
- variabilnost storitev; storitve variirajo zlasti v ravni kakovosti, glede na to, kdo, kaj, kje in na kak način je udeležen pri njihovem izvajanju.

Stern in Hoekman razlikujeta tri glavne kriterije, po katerih se storitve razlikujejo od blaga (Stern in Hoekman 1987; povz. po Stare 2002,12):

1. Proizvodnja in potrošnja storitev se morata zgoditi istočasno, medtem ko to pri blagu ni potrebno.
2. Storitve ni možno imeti na zalogi, blago pa lahko.
3. Storitve so neoprijemljive, blago je oprijemljivo.

Mednarodna menjava s storitvami je najpogosteje opredeljena tradicionalno kot nevidna menjava menjava nefaktorskih storitev med rezidenti in nerezidenti (Stare 2002, 11-14). Na podlagi te (ožje definicije) je Mednarodni denarni sklad leta 1993 v menjavo storitev uvrstil enajst glavnih skupin storitev, za katere države zbirajo podatke v plačilni bilanci in ki neglede na pomanjkljivosti, predstavlja edini primerljivi vir podatkov o mednarodni menjavi storitev med državami.

Zaradi značilnosti storitev je z njimi veliko težje trgovati kot z blagom. Ker jih je potrebno potrošiti tam, kjer so proizvedene, se mora proizvajalec premakniti tja, kjer se nahaja kupec storitve ali obratno. To pomeni, da trgovanje s storitvami vključuje gibanje proizvodnih dejavnikov. Zaradi omenjenih težav se je veliko avtorjev , namesto definicije mednarodne trgovine s storitvami, osredotočilo na načine s katerimi pride do trgovine s storitvami.

Sampson in Snape ločita štiri načine trgovanja s storitvami (Sampson and Snape 1985,172-173):

1. Čezmejne transakcije, pri katerih ne pride do gibanja proizvodnih dejavnikov ali porabnikov storitev.
2. Transakcije, ki so posledica začasnega gibanja proizvodnih dejavnikov.
3. Transakcije, pri katerih se giblje porabnik storitve.
4. Transakcije, kjer se gibljejo proizvodni dejavniki in porabniki storitev.

Stern in Hoekman opredeljujeta storitve kot (Stern in Hoekman 1987,10; povz. po Stare 2002,13):

1. Ločene storitve (separated services), pri katerih ni potrebno, da se ponudnik in povpraševalec gibljeta v drugo državo.
2. Storitve, pri katerih se mora gibati le ponudnik (provider-located services).
3. Storitve, pri katerih se mora gibati le povpraševalec (demander-located services).
4. Proste, neločene storitve (non-separated services), ki zahtevajo gibanje ponudnika in povpraševalca.

V okviru Urugvajskega kroga pogajanj je Skupina za pogajanja o storitvah (Group of Negotiations on Services) sprejela definicijo mednarodne menjave s storitvami, ki so jo sprejele vse podpisnice GATS. Mednarodna trgovina s storitvami je definirana kot oskrba s storitvami :

- iz ozemlja ene države članice na ozemlje katerekoli druge članice,
- na ozemlju ene države članice potrošnikom storitev iz katerekoli druge članice
- s strani ponudnika storitev iz ene države članice z njegovo poslovno prisotnostjo na ozemlju katerekoli druge države članice
- s strani ponudnika storitev iz ene države članice s prisotnostjo fizičnih oseb iz te države članice na ozemlju katerekoli druge članice.

2.2 Liberalizacija mednarodne trgovine s storitvami

Razlogi za liberalizacijo trgovine s storitvami se ne razlikujejo od razlogov za liberalizacijo trgovine z blagom. Liberalizacija naj bi prispevala k izboljšanju kvalitete storitev, razvoju tehnologije, zmanjšala uporabo neučinkovitih resursov, omejevala moč monopolistov in zagotavljala potrošnikom dostop do najkvalitetnejših in najcenejših storitev.

Današnja moderna gospodarstva lahko imenujemo storitvena gospodarstva, saj je storitveni sektor prevladujoč sektor v vseh državah sveta ne glede na njihovo gospodarsko razvitost. Storitvene aktivnosti so v zadnjih desetletjih postale tako raznolike, specializirane in učinkovite, da se ponudba popolnoma prilagaja željam in potrebam povpraševalcev. Učinkovita telekomunikacijska in transportna infrastruktura, dober izobraževalni in zdravstveni sistem, kvalitetne bančne in poslovne storitve so postali ključni za gospodarski razvoj neke države.

Storitveni sektor je reguliran v veliko večji meri kot ostali sektorji, vzrokov pa je več. Storitve so zelo pomembne za domače gospodarstvo, saj so potrebne za izvajanje nacionalnih razvojnih načrtov (bančna dejavnost je pomembna pri povečevanju domačih prihrankov,

telekomunikacije za zagotavljanje državne varnosti,...). Sektor storitev vključuje zelo heterogene vrste ekonomskih dejavnosti (pomorski promet, kirurgija, franšizing,...), ki nimajo veliko skupnih značilnosti. Zaradi edinstvenosti storitev je reguliranje in nadzorovanje outputa storitev izredno težko. Države raje regulirajo kvaliteto inputov potrebnih za proizvodnjo storitev. Reguliranje storitev ni pomembno samo zaradi zaščite domačega gospodarstva pred tujo konkurenco, ampak se uporablja tudi za zagotavljanje kvalitete storitev in učinkovitega izvajanja storitvenih dejavnosti.

Ker storitve vstopajo v mednarodno trgovino na drugačen način kot blago in ker jih ni mogoče ocariniti, so omejitve za trgovino s storitvami veliko bolj zapletene in manj transparentne kot pa omejitve za trgovino z blagom. Težko je določiti, kdaj posamezna uredba (necarinska omejitev mednarodne trgovine) predstavlja omejitev pri transakciji določene storitve.

+

Razlogi za poseganje države v storitveno dejavnost oz. reguliranje so: zaščita potrošnika, vzdrževanje nacionalne varnosti in standardov, omejitve konkurence, varovanje okolja,... Liberalizacija trgovine z blagom je možna s skupnim sistemom carinskih stopenj, liberalizacija trgovine s storitvami pa s čim bolj enotnim sistemom določil v vseh državah. Za liberalizacijo trgovine s storitvami se je potrebno dogovoriti, katera državna določila so potrebna za doseganje nacionalnih političnih ciljev in o katerih določilih bi se bilo možno pogajati.

Ovire v trgovini s storitvami so: količinske (kvote), cenovne (davki za tuje dobavitelje), omejitve, ki zahtevajo fizično ali korporacijsko prisotnost na tržišču, omejitve povezane s standardi, omejitve povezane z javnimi ponudbami in subvencijami.

Težnje po liberalizaciji mednarodne trgovine s storitvami je najprej pokazala ZDA, saj so spoznali, da imajo kot najbolj informacijsko in tehnološko razvita družba primerjalne prednosti v izvozu kapitalno, informacijsko in v znanju intenzivnih storitev. Tudi ostale razvite države so se strinjale o vključitvi storitev v pogajanja o liberalizaciji. Pomisleke so imele države v razvoju, saj so menile, da imajo primerjalne prednosti v proizvodnji storitev samo razvite države. Vendar pa obstaja vrsta storitev, pri katerih so pomembni še drugi faktorji in ne samo tehnologija in kapital. Npr. turizem, gradbeništvo, transport, zdravstvo,...kjer države v razvoju koristijo nizke stroške delovne sile, lokacijo, ekonomijo obsega. Poleg koristi, ki bi jih imele države v razvoju od liberalizacije trgovine s storitvami kot izvoznice storitev, bodo imele koristi tudi od uvoza storitev (dostop do cenejše in kvalitetnejše ponudbe storitev). Vendar pa so v tem videle nevarnost za obstoj domače ponudbe storitev.

Septembra, leta 1986 se je v Punta del Este začel 8. krog multilateralnih pogajanj v okviru GATT (Splošni sporazum o carinah in trgovini), imenovan tudi Urugvajski krog. Storitve so bile po političnem konsenzu med članicami GATT formalno ločene od pogajanj o trgovini z blagom. S tem je bila onemogočena možnost za izmenjavo koncesij o storitvah (od tega bi imele koristi razvite države) in koncesij o blagu (koristi za države v razvoju). Med razvitimi državami pa je bilo potrebno razčistiti sporna vprašanja glede vključevanja nekaterih storitvenih sektorjev, ki so regulirani s posebnimi mednarodnimi sporazumi (zračni in pomorski transport).

Po intenzivnih bilateralnih pogajanjih med ZDA in EU, so decembra 1994 oznanili uspešen zaključek Urugvajskega kroga pogajanj.

2.3 Sporazum GATS

5. aprila 1994 je bil v Marakešu podpisan Marakeški sporazum o ustanovitvi Svetovne trgovinske organizacije, ki se glasi: (Uradni list RS 1995,1)

» Pogodbenice tega sporazuma se ob spoznanju, da bi morale svoje odnose na področju trgovinskih in gospodarskih prizadevanj razvijati s ciljem dvigovati življenjsko raven, zagotavljati polno zaposlenost ter velik in enakomerno rastoč obseg realnega dohodka in realnega povpraševanja ter širiti proizvodnjo in trgovino z blagom in storitvami ob najugodnejši izrabi svetovnih resursov v skladu s cilji uravnoveženega razvoja ob prizadevanju za varovanje in ohranjanje okolja in večanje sredstev za ta namen na način, ki je skladen z njihovimi ustreznimi potrebami in prizadevanji na različnih ravneh gospodarskega razvoja,

ob nadaljnem spoznanju, da obstaja potreba po pozitivnih prizadevanjih z namenom, da se državam v razvoju, še posebej najmanj razvitim med njimi, zagotovi delež v rasti mednarodne trgovine, sorazmeren potrebam njihovega gospodarskega razvoja,

z željo prispevati k tem ciljem s sklenitvijo vzajemnih in medsebojno koristnih dogovorov, ki so usmerjeni k bistvenemu zmanjšanju carin in drugih ovir v trgovini ter k odpravi diskriminacijskega obravnavanja v mednarodnih trgovinskih odnosih,

odločene razvijati povezan, funkcionalnejši in trajnejši mnogostranski trgovinski sistem, ki obsega Splošni sporazum o carinah in trgovini, dosežke preteklih prizadevanj za liberalizacijo trgovine in vse dosežke Urugvajskega kroga mnogostranskih trgovinskih pogajanj,

odločene ohraniti temeljna načela in pospeševati cilje, ki so podlaga tega mnogostranskega trgovinskega sistema.«

Medtem ko je GATT (Splošni sporazum o carinah in trgovini) urejal predvsem trgovino z blagom, WTO in njeni sporazumi pokrivajo trgovino z blagom, trgovino s storitvami in intelektualno lastnino.

Sporazum o ustanovitvi WTO (z aneksi 1A, 1B, 1C, 2, 3) je skupaj z ostalimi udeleženkami pogajanj (123 držav) podpisala tudi Slovenija 20. junija 1995.

Med najpomembnejše dele Marakeškega sporazuma spada aneks 1B: Splošni sporazum o trgovini s storitvami GATS (General Agreement on Trade in Services), ki je prvi in edini multilateralni sporazum, ki ureja trgovino s storitvami (WTO 2002d).

2.3.1 Obseg in definicija

Splošni sporazum o trgovini s storitvami predstavlja tekst samega sporazuma z vsemi prilogami in ministrskimi odločitvami in pa Liste specifičnih obvez za posamezne članice. Lista specifičnih obvez je ponudba članice na področju trgovine s storitvami, s katero so se strinjale vse zainteresirane članice.

Sporazum je razdeljen na šest delov s posameznimi členi (WTO 2003a).

V *prvem* delu (Scope and Definition) je definirana trgovina s storitvami in sicer s štirimi oblikami ponudbe storitev po GATS: čezmejna menjava, gibanje potrošnikov, tržna prisotnost in prisotnost fizične osebe (poglavje 1.5).

GATS pokriva vse storitve, v vseh sektorjih, razen storitve, ki jih priskrbi država kot javne dobrine (Člen 1.3.b). Te storitve torej ne priskrbi privatni sektor in niso zagotovljene v konkurenci z drugimi ponudniki storitev. To so storitve s področja sociale, varnosti in druge javne storitve, kot npr: zdravstvo, izobraževanje.

V *drugem* delu so po členih opredeljene Splošne obveznosti in pravila držav podpisnic GATS in sicer; načelo največjih ugodnosti, transparentnost, povečana udeležba držav v razvoju, ekonomska integracija, domače uredbe, priznavanje, mednarodna plačila in transferji,...

Storitve ni mogoče omejevati na državnih mejah, zato se njihova trgovina ureja v *tretjem* delu sporazuma (Specifične obveze) s členi: dostop do trgov, nacionalna obravnava in dodatne obveze.

Pogajanja, ki se bodo odvijala periodično, bodo usmerjena na zmanjšanje ukrepov, ki škodujejo trgovini in omogočila stopnjujočo liberalizacijo. To zagotavlja *četrti* del sporazuma s svojimi členi: pogajanja o posebnih obvezah, modeli posebnih obvez, modifikacija modelov.

Peti del zajema institucionalne uredbe (konzultacije, reševanje sporov, svetovanje, povezava z drugimi mednarodnimi organizacijami,...).

Šesti, zadnji del sporazuma (Končne uredbe), zajema dodatke, ki skušajo urediti posebnosti v posameznih storitvenih dejavnostih in sicer: dodatek o storitvah v letalskem prometu, dodatek o finančnih storitvah, dodatek o pogajanjih o pomorskih storitvah, dodatek o telekomunikacijah, profesionalne storitve, dodatek o gibanju fizičnih oseb.

2.3.2 Splošne in posebne obveznosti

Obveznosti, katere morajo spoštovati članice sporazuma GATS lahko kategoriziramo v dve skupini: splošne obveznosti, ki veljajo direktno in avtomatično za vse članice in ves storitveni sektor ter posebne obveze, ki se nanašajo na dostop do trgov in nacionalno obravnavo in so navedene v seznamu posebnih obvez vsake države članice. Vsaka država članica navede dejavnosti za katere se je pripravljena obvezati, da bo za njih veljala tržna dostopnost ali načelo nacionalne obravnave.

Splošne obveznosti in pravila¹

- *Načelo največjih ugodnosti/načelo nediskriminacije* (MFN Treatment: Most-Favoured-Nation-Treatment):

Drugi člen sporazuma GATS obravnava načelo, ki pravi, da nobena država članica ne sme biti obravnavana nič manj ugodno, kot katerakoli druga članica. V kolikor neka država članica dovoli vstop na njen trg ponudniku storitev iz druge države članice, mora to dovoliti tudi ponudnikom iz vseh drugih držav članic pod enakimi pogoji.

¹ WTO 2002b, 2003a

Načelo sicer velja za vse storitve in vse države, vendar obstajajo izjeme. Posamezne države so ob podpisu GATS morale predložiti seznam izjem, za katere želijo, da so izvzete iz MFN načela. Seznam izjem od MFN-načela objavlja WTO skupaj s seznamami obvez. Seznam vključuje države, ki so predložile izjeme, za katere države izjeme veljajo, za katere dejavnosti veljajo, namera o trajanju ukrepov in vzroke za uvedbo ukrepov. Vsi ukrepi morajo biti ukinjeni v obdobju 5 – 10 let. Vsakih pet let je potrebno ponovno oceniti njihovo veljavo.

- *Transparentnost (Transparency):*

Tretji člen GATS postavlja pravila za objavo vseh sprememb povezanih z mednarodno trgovino s storitvami in s tem obveščeno vseh držav članic. Vse pomembne ukrepe splošne uporabe, ki se nanašajo in vplivajo na delovanje sporazuma, morajo države članice objaviti najkasneje ko vstopijo v veljavo.

Prvi odstavek določa, da morajo biti objavljeni tudi vsi drugi pomembni mednarodni sporazumi o trgovini s storitvami, ki jih podpišejo države članice GATS. Vsaka država članica mora takoj ali vsaj enkrat letno obvestiti Svet za trgovino s storitvami (Council for Trade in Services) o vpeljavi novih ali spremembi obstoječih zakonov, regulativ ali administrativnih priporočil, ki v večji meri vplivajo na trgovino s storitvami.

Četrti odstavek predpisuje, da mora država članica nemudoma odgovoriti na zahtevo druge države članice po posebnih informacijah o objavljenih ukrepih. Poleg tega morajo vse države članice ustanoviti posebne informacijske centre in o njihovi lokaciji obvestiti druge države članice.

- *Razgrnitev zaupnih informacij (Disclosure of Confidential Information):*

Po tretjem členu sporazuma, državam članicam ni potrebno zagotavljati zaupnih informacij, katerih razkritje bi oviralo uveljavljanje zakonov in bi bilo kako drugače v nasprotju z javnim interesom ali pa bi škodovalo upravičenim komercialnim interesom določenih javnih in privatnih podjetij.

- *Povečana udeležba držav v razvoju (Increasing Participation of Developing Countries):*

Četrti člen zagotavlja povečano udeležbo držav v razvoju v svetovni trgovini s storitvami, ki bo omogočena s pogajanjem o posebnih obvezah na področju posameznih storitvenih dejavnosti. Pogajanja bodo usmerjena v izboljšanje dostopa do tehnologije, distribucijskih kanalov in informacijskih mrež za krepitev učinkovitosti in konkurenčnosti domačih storitvenih sektorjev držav v razvoju.

Razvite države morajo ustanoviti kontaktna mesta, preko katerih bodo ponudniki storitev iz držav v razvoju dobili informacije o komercialnih in tehničnih vidikih oskrbe s storitvami, registraciji, priznanju in pridobitvi poklicnih kvalifikacij ter razpoložljivosti storitvene tehnologije. S petnajstim členom je dostopnost do kontaktnih mest zagotovljena vsem državam članicam, poleg tega pa bo tehnično pomoč razvijajočim državam zagotovil tudi Sekretariat WTO.

- *Ekonomsko povezovanje (Economic Integration):*

Peti člen sporazuma dovoljuje regionalne sporazume o liberalizaciji trgovine s storitvami in ne preprečuje nobeni članici biti članica takega sporazuma oziroma vstopa vanj. Vendar pa morajo imeti regionalni sporazumi "precejšnjo pokritost storitvenih dejavnosti", kar pomeni, da se morajo nanašati na večje število storitvenih dejavnosti in na vse štiri načine oskrbe s

storitvami. Poleg tega države podpisnice regionalnega sporazuma ne smejo uvesti trgovinskih in investicijskih ovir proti državam, ki niso podpisnice regionalnega sporazuma.

Tretji odstavek omogoča državam v razvoju, ki so podpisnice sporazuma, da se zanje prilagodijo pogoji sodelovanja v regionalnih sporazumih glede na njihovo razvitost. To pomeni, da državam v razvoju ni potrebno znižati omejitev v trgovini s storitvami v celoti ali za posamezne dejavnosti in področja.

- *Nacionalne uredbe (Domestic Regulation):*

Šesti člen sporazuma GATS omogoča državam podpisnicam, da nekatere dejavnosti ali področja dejavnosti zaščitijo z nacionalnimi zakoni in uredbami. Vendar pa morajo biti takšni ukrepi sprejeti na razumen, objektiv in nepristranski način.

Četrty odstavek zagotavlja, da bo Svet za trgovino s storitvami z razvojem potrebnih postopkov omogočil, da ukrepi, ki zadevajo pridobitev priznanj o usposobljenosti, tehničnih standardih in licencah ne bodo predstavljali nepotrebnih ovir za trgovino s storitvami.

- *Priznavanje (Recognition):*

Po osmem členu mora država članica priznati ponudniku storitev, ki bo deloval na njenem ozemlju izobrazbo, izkušnje, licence in certifikate pridobljene v tuji državi. Priznanje se zagotovi s pogajanjem, harmonizacijo ali samostojno pobudo. Možnost priznanja mora biti zagotovljena vsem državam članicam enakomerno in ne sme priti do diskriminacije med različnimi državami članicami.

- *Mednarodna plačila in transferji (Payments and Transfers):*

Enajsti člen določa, da država članica ne sme uvesti omejitev na mednarodne transferje in plačila za tekoče transakcije. To se lahko zgodi samo v posebnih okoliščinah, ki jih določa dvanajsti člen sporazuma .

Posebne obveze

- *Dostop do trgov (Market-access):*

Dostop do trgov (ali dovoliti tržno prisotnost tujega podjetja in do kakšne mere naj velja dostop na trg) je dogovorna obveza držav članic, z različnimi vrstami omejitev. Omejitve se lahko uvedejo za število ponudnikov storitev, pravice tujih ponudnikov storitev, število zaposlenih v storitvenem sektorju, vrednost transakcij, delež tujega kapitala,... Odločbe, omejitve in pogoji so dogovorjeni in navedeni v Listi specifičnih obvez posameznih držav članic. Članice morajo obravnavati storitve in ponudnike storitev iz katerekoli države članice v skladu z omenjenimi dogovori v Listi posebnih obvez.

- *Nacionalna obravnava (National Treatment):*

Nacionalna obravnava zagotavlja, da nobena država članica ne bo obravnavala storitev in ponudnikov storitev iz katerekoli druge države članice manj ugodno, kot svojih storitev in ponudnikov storitev. To pomeni, da so pravice registriranega podjetja s tujim kapitalom (podjetje, povezana družba, podružnica, predstavništvo), enake kot pravice domačih podjetjih.

Vsaka država članica v svoj seznam obvez vpiše tiste storitvene dejavnosti, za katere bo veljav dostop do trgov in nacionalna obravnava. Poleg tega mora navesti vse in kakršnekoli omejitve glede dostopa do trgov in nacionalne obravnave, ki jih namerava obdržati za navedene storitvene aktivnosti. Vsaka navedba obveze v seznamu državo obvezuje, da dovoli

preskrbo s storitvami pod navedenimi pogoji in ne sme vpeljati nobenih novih omejitev, ki bi omejile dostop do trgov ali razlikovale med ponudniki storitev.

2.3.3 Oblike ponudbe storitev po GATS

V okviru Urugvajskega kroga pogajanj, je Skupina za pogajanja o storitvah (GNS-Group of Negotiations) sprejela definicijo mednarodne menjave s storitvami, ki so jo sprejele vse države podpisnice GATS.

V prvem členu (Annex 1B) GATS (General Agreement on Trade in Services), je mednarodna trgovina s storitvami definirana kot oskrba s storitvami (WTO 2003a):

1. Čezmejna menjava; iz ozemlja ene države članice, na ozemlje katerekoli druge države članice,
2. Gibanje potrošnikov; na ozemlju ene države članice, uporabniku storitev iz katerekoli druge države članice,
3. Tržna prisotnost; s poslovno navzočnostjo ponudnika storitev iz ene članice, na ozemlju drugih članic,
4. Prisotnost fizične osebe; z navzočnostjo fizičnih oseb iz ene članice kot ponudnikov storitev, na ozemlju drugih članic.

Trgovanje s storitvami lahko vključuje enega ali več od naštetih načinov oskrbe s storitvami.²

Pri prvem načinu ni potrebno gibanje potrošnika in ponudnika storitve, zato ga imenujemo čezmejna menjava storitev. Vključuje transportne, telekomunikacijske, poštno storitve ter poslovne in finančne storitve.

Drugi način imenujemo poraba storitev v tujini in vključuje gibanje potrošnika oziroma njegove lastnine v tujino, medtem ko se ponudniku storitve ni potrebno gibati. Značilen je za turizem, izobraževanje, zdravstveno zavarovanje, popravilo potrošnikove lastnine v tujini,...

Pri tretjem načinu se potrošnik ne giblje, ponudnik storitve pa mora prečkati mejo, da pride do poslovne prisotnosti (npr. neposredne tuje investicije). Komercialna prisotnost na trgu ne pomeni le prisotnost v smislu pravne osebe, ampak tudi partnerstvo, skupna vlaganja, združbe, predstavništva in podružnice (prodaja zavarovalniških, marketinških ali distribucijskih storitev preko podružnic).

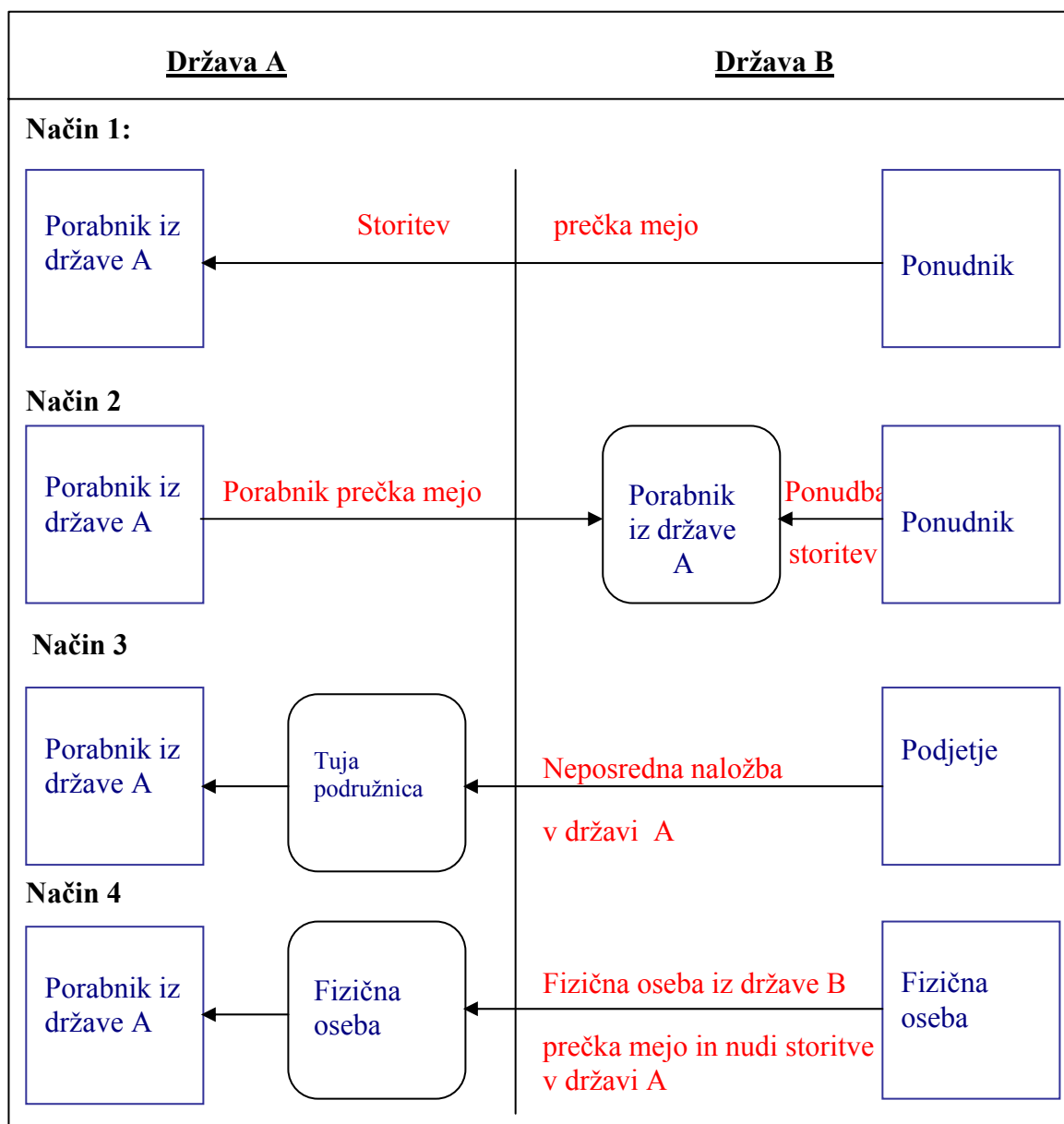
Četrty način pomeni, da se potrošnik ne giblje, ponudnik storitve pa je prisoten v katerikoli državi članici kot fizična oseba. Fizične osebe so tisti ponudniki storitev, ki sami priskrbijo storitev oziroma zaposlujejo ponudnika storitve (svetovalne, arhitekturne storitve,...).

Opredelitev mednarodne menjave storitev po GATS, presega tradicionalno, plačilnobilančno pojmovanje mednarodne menjave storitev in ga dopolnjuje oziroma razširi z mednarodno

² Nekatere storitve se lahko v menjavo vključujejo preko vseh štirih načinov. Npr. izobraževalne storitve so lahko predmet čezmejne menjave (učenje na daljavo), lahko se porabijo v tujini (študij na tuji univerzi), lahko se prodajo preko podružnice v tujini (vzpostavitev izobraževalne ustanove v tujini) ali preko prisotnosti fizične osebe (gostujoči profesor).

menjavo storitev med ekonomskimi subjekti na osnovi njihovega lastništva in ne samo lokacije ter uvede trajno gibanje proizvodnih dejavnikov. Na tej podlagi v mednarodno menjavo storitev vključi tudi lokalne prodaje podružnic tujih podjetij, ki po običajnih plačilnobilančnih merilih (ožja opredelitev), ne štejejo v tokove mednarodne menjave, saj ne vključujejo subjektov različnih držav.

SLIKA 1: NAČINI PONUDBE STORITEV PO GATS



Prirejeno po Manual on Statistic of international Trade in Services, WTO 2002e, 20

Uporaba interneta in uvajanje elektronskega poslovanja dodatno razširjajo možnosti kombiniranja različnih načinov menjave storitev (Ekonomsko ogledalo 12/2001, 4/II).

Priložnosti in potenciali, ki jih nudi *elektronsko poslovanje*, so velike ne samo v notranjem poslovanju, temveč tudi na področju mednarodne menjave storitev. Zlasti internet razširja možnosti elektronske menjave na več vrst storitev in preoblikuje lokalne storitve tako, da lahko vstopajo v mednarodno menjavo (npr. izvoz izobraževalnih ali zdravstvenih storitev preko Interneta).

Vendar se zaradi razlik v značilnostih posameznih vrst storitev z vsemi storitvami ne da v enaki meri trgovati elektronsko. Nekatere vrste storitev, ki sodijo v turizem, se sicer lahko izvažajo elektronsko (npr. rezervacija ali plačilo potovanj), vendar pa je večina turističnih storitev lokacijsko omejena in zadeva lokalno porabo nerezidentov (hoteli, restavracije, rekreacijske in kulturne storitve). Prav tako se tudi v transportu samo nekatere pomožne storitve lahko opravijo elektronsko, večji del pa zadeva fizično premikanje blaga iz države v državo (ibid.).

Dosedanje analize kažejo, da lahko zaradi svojih lastnosti (intenzivna uporaba znanja in informacij) najbolj izkoristijo priložnosti elektronskega trgovanja tudi v mednarodni menjavi predvsem računalniške in informacijske storitve, telekomunikacijske storitve, finančne storitve ter poslovne in profesionalne storitve. Pri teh storitvah se lahko vse faze mednarodne transakcije (nakup, plačilo in dostava storitev) opravijo elektronsko (ibid.) (Priloga 3).

Da bi lahko posamezne države izkoristile potencialne koristi od elektronskega poslovanja v mednarodni menjavi storitev, morajo imeti na razpolago ustrezno telekomunikacijsko infrastrukturo (cenovno ugoden in zmožljiv dostop do interneta), varen način elektronskega poslovanja, urejen pravni okvir za elektronsko poslovanje ter storitve, ki jih lahko izvažajo elektronsko. Razpolaganje z ustreznimi storitvami, ki se lahko izvažajo elektronsko, je lahko v bodoče kritično za srednjeevropske države, ki so v preteklosti zanemarjale razvoj storitev temelječih na znanju in informacijah (ibid.).

Elektronsko poslovanje je uspešno samo takrat, če zmanjša stroške, skrajša čas in dvigne kakovost prodaje. Cilji uvedbe elektronskega poslovanja so torej: aktualnost in interaktivnost, izboljšanje položaja na trgu, pospešena prodaja storitev s spretno politiko cen in prodaje, oglaševanje prek interneta ter trajnejše povečanje ugleda pri poslovnih partnerjih (Jevšenak 2001, 26).

2.4 Merjenje trgovine s storitvami

Že pred začetkom pogajanj o liberalizaciji trgovine s storitvami, ko so posamezne države ocenjevale možne učinke liberalizacije na njihovo gospodarstvo, so ugotovili, da so razpoložljivi podatki o trgovini s storitvami pomanjkljivi. Glavni vir informacij o svetovni trgovini s storitvami so plačilnobilančne statistike Mednarodnega denarnega sklada – Balance of Payments Statistics (BOP-statistika). Podatki se zbirajo na osnovi poročil Centralnih bank in državnih statističnih uradov.

Mednarodni denarni sklad v peti izdaji priročnika (IMF Balance of Payments Manual), ki je začel veljati leta 1995, opredeljuje naslednje skupine storitev: transport, potovanja, komunikacijske storitve, gradbene storitve, zavarovalne storitve, finančne storitve, računalniške in informacijske storitve, avtorske pravice in licence, druge poslovne storitve, osebne, kulturne in rekreacijske storitve ter vladne storitve. Vendar pa ta razdelitev podcenjuje tokove mednarodne trgovine.

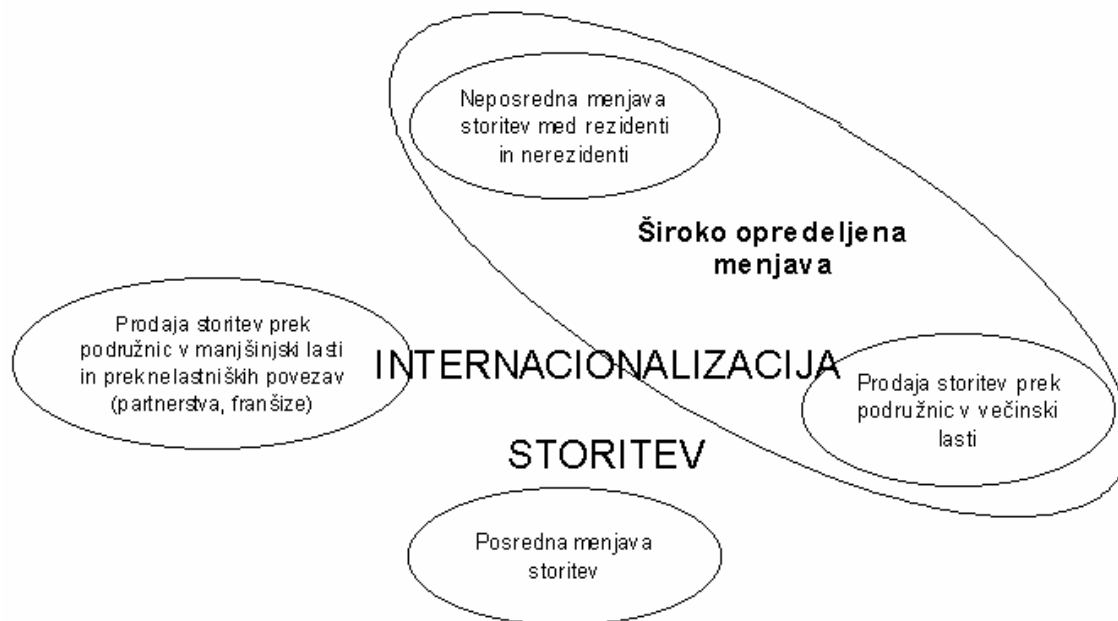
BOP-statistika (WTO 2002e, 20-23) vključuje samo transakcije med rezidenti in nerezidenti. Transakcije, do katerih pride na podlagi poslovne prisotnosti ali bivanja fizične osebe, za obdobje daljše od enega leta, niso vključene v plačilnobilančne statistike. Zato so v BOP-statistiki zajeti le podatki o trgovini s storitvami, do katere pride na prvi, drugi in delno četrti način oskrbe s storitvami. Ni pa podatkov za posamezne načine oskrbe s storitvami in podatkov za transakcije do katerih pride na podlagi poslovne navzočnosti ponudnika storitev. Po vzpostavitvi Splošnega sporazuma o trgovini s storitvami (GATS) in širši opredelitvi mednarodne menjave storitev, ki presega tradicionalno plačilnobilančno pojmovanje mednarodne menjave storitev in ga dopolnjuje z mednarodno menjavo storitev med ekonomskimi subjekti na osnovi njihovega lastništva in ne samo lokacije, BOP-statistika ne omogoča več beleženja mednarodne menjave v skladu s širšo opredelitvijo.

Poleg širše opredeljene mednarodne menjave storitev je treba za celovito razumevanje mednarodne menjave storitev upoštevati dejstvo, da sta industrijska in storitvena dejavnost vse bolj povezani in da je v industrijsko proizvodnjo neposredno in posredno vključen vse večji del storitev. Zato se povečuje tudi delež storitev, ki so posredno vključene v menjavo. Poglobljeno razumevanje vloge storitev v mednarodni menjavi, ki temelji na upoštevanju različnih razsežnosti te menjave, prispeva k pojasnjevanju nesorazmerja med deležem storitev v BDP na eni in deležem storitev v mednarodni menjavi na drugi strani, čeprav je ta delno tudi posledica posebnih značilnosti nekaterih storitev (npr. zdravstvo, šolstvo in javne storitve se pretežno opravljajo lokalno) in metodološko-konceptualnih razlik v vrednotenju BDP in mednarodne menjave (Stare, *Ekonomsko ogledalo* 3/2003, 39).

Storitve se v menjavo vključujejo na različne načine, česar pa obstoječi indikatorji menjave, ki so bili razviti v času prevlade blagovne proizvodnje, ne morejo zajeti.

Slika 3 poenostavljeno ponazarja raznolikost in posebnosti internacionalizacije storitev, ki poleg široko opredeljene menjave storitev zajema tudi prodajo storitev, ki poteka preko manjših, lastniških povezav ter nelastniških povezav (licence in franšize) in menjavo storitev, ki je posredno vsebovana v menjavi blaga.

SLIKA 2: INTERNACIONALIZACIJA STORITEV



Vir: Stare, Ekonomsko ogledalo 3/2003, 38-40

V osnovi poznamo dva vzorca internacionalizacije storitvenih podjetij (Ogorelc 1999, 14). Prvi je tipičen za storitve, ki ne zahtevajo osebne interakcije trgovinskih partnerjev. Za podjetja, ki ponujajo t.i. ločljive storitve (separated services), je proces internacionalizacije postopen. Take storitve lahko neposredno izvažamo, pri čemer gre za občasno prisotnost ponudnika v uvozni državi.

Drugače je pri storitvah, ki jih lahko proizvedemo samo z osebno interakcijo proizvajalca in porabnika. Zaradi sočasnosti proizvodnje in porabe je postopen proces internacionalizacije storitvenih podjetij nemogoč in predpostavlja takojšnjo prisotnost na tujih trgih. Izvajanje posameznih vrst storitev v tujini (zavarovalnih, zdravstvenih, transportnih, gradbenih,...) zahteva stalen prostor, laboratorij, raziskovalne naprave in drugo opremo ali objekte. Skupna vlaganja (joint ventures) pogosto predstavljajo začetek mednarodnega uveljavljanja storitvenih podjetij.

Široka opredelitev mednarodne menjave storitev je s stališča sodobnih gibanj v svetu vsekakor nujna in kaže na nove načine mednarodne menjave storitev, v kateri zaradi pomena hkratne prisotnosti ponudnika in potrošnika pri opravljanju nekaterih storitev zavzemajo prodaje storitev v povezavi z gibanjem kapitala oziroma tujimi neposrednimi naložbami vse vidnejšo vlogo. Prav slednja lastnost je ob bolj sproščeni zakonodaji o mednarodnem pretoku kapitala vplivala na to, da se mednarodna menjava storitev v veliki meri opravlja z neposredno prisotnostjo tujih ponudnikov storitev na domačih trgih. Žal pa tradicionalni način zbiranja podatkov o mednarodni menjavi storitev, ki je omejen na transakcije med rezidenti in nerezidenti, ne omogoča empiričnega ovrednotenja štirih načinov menjave, kot jih opredeljuje

GATS, največja pomanjkljivost pa je, da ne omogoča zbiranja podatkov o menjavi storitev preko podružnic v tujini.

Upoštevajoč to pomanjkljivost, je šest mednarodnih organizacij pripravilo Priročnik o statistiki mednarodne menjave storitev, ki predstavlja nov, mednarodno dogovorjeni standard in smernice za pripravo statistik o široko opredeljeni mednarodni menjavi storitev. Priročnik poleg izboljšav pri zajemanju mednarodne menjave storitev med rezidenti in nerezidenti uvaja beleženje podatkov o dejavnostih tujih podružnic v domačem gospodarstvu in o dejavnostih podružnic domačih podjetij na tujih trgih (Foreign Affiliates Trade in Services – FATS). Pri tem uvaja kombiniranje različnih virov in kazalcev za statistično beleženje mednarodne menjave storitev. Zbiranje podatkov na novih podlagah je dolgoročni cilj, njegovo uresničevanje pa bo prispevalo k bolj celovitemu zajemanju mednarodne menjave storitev.

3. ANALIZA MEDNARODNE TRGOVINE S STORITVAMI

Kljub visokemu deležu storitvenega sektorja v BDP, je delež storitev v mednarodni menjavi precej manjši in se giblje okoli 20-ih odstodkov. Še vedno ostaja veliko storitev, ki se niso privatizirale in jih zagotavlja država za potrebe domače potrošnje (javne storitve). V mednarodno trgovino vstopajo samo komercialne storitve.

Glede na klasifikacijo, ki jo uporablja IMF, katerega plačilnobilančne statistike so osnovni vir podatkov za analizo mednarodne trgovine, so v tej statistiki zajete le tiste komercialne storitve, katerih trgovina poteka na prvi in drugi način. V kolikor bi upoštevali tudi mednarodno trgovino s storitvami, ki jih ponudniki storitev ponudijo na tretji in četrti način, bi bil delež storitev v mednarodni menjavi precej višji. (WTO 2003e, 216-217)

TABELA 1: ŠTEVILO DRŽAV, KI SPOROČAJO PODATKE O MEDNARODNI TRGOVINI PO POSAMEZNIH DEJAVNOSTIH

Storitvena dejavnost	IZVOZ				UVOZ			
	1994	1995	1996	1997	1994	1995	1996	1997
Vse komercialne storitve	154	142	128	110	155	143	128	110
Transport	149	138	124	107	154	142	127	110
Pomorski transport	52	58	57	54	58	63	62	59
Letalski transport	61	64	62	58	59	62	61	57
Ostali transport	48	51	48	46	45	46	41	40
Potovanja	148	138	124	108	151	139	125	109
Poslovna potovanja	33	35	36	36	43	47	47	45
Osebna potovanja	48	57	54	48	57	64	64	58
Komunikacijske storitve	76	86	81	73	75	83	81	74
Gradbene storitve	39	45	42	48	45	50	52	54
Zavarovalniške storitve	111	103	97	83	141	128	112	96
Finančne storitve	45	48	49	51	51	54	57	55
Računalniške in informacijske	26	32	38	43	28	35	40	41
Licenčnine	62	60	55	54	84	82	77	68
Druge poslovne storitve	145	135	119	104	151	142	127	109
Osebne, kulturne, rekreacijske	29	31	35	39	37	40	43	44

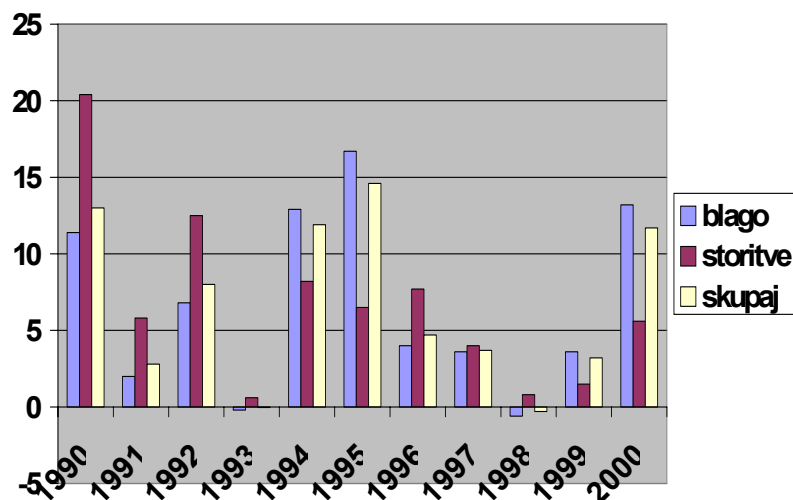
Vir: Prirejeno po Recent developments in Servis Trade, WTO 1999, 19

Tabela nam prikazuje, v kakšnih podrobnostih različne države sporočajo IMF podatke o trgovini s storitvami. Velika večina držav sporoča podatke po treh kategorijah: transport, potovanja in druge komercialne storitve. Manjše število držav sporoča razčlenjene podatke po področjih transportne dejavnosti in potovanj. Še manjše število držav sporoča podatke razčlenjene po dejavnostih (gradbeništvo, finančne storitve, računalniške storitve),... v kategoriji ostale komercialne storitve.

Razpoložljivi podatki v večini primerov niso primerljivi, ker različne države v neko storitveno dejavnost vključujejo različna področja. V obdobju 1995 – 1997 je opaziti padec števila držav, ki sporočajo podatke o trgovini s storitvami po posameznih področjih. Padec je nekoliko povezan tudi z zamudami v sporočanju, saj nekatere države sporočajo podatke z

nekajletno zamudo, vendar je trend zaskrbljujoč. Vlogo trgovine s storitvami v celotni menjavi in narodnem gospodarstvu je možno preučevati le s točnimi, pravočasnimi in razčlenjenimi podatki.

SLIKA 3: STOPNJE RASTI IZVOZA BLAGA, STORITEV IN SKUPNEGA SVETOVNEGA IZVOZA, V OBDOBJU 1990-2000



Vir podatkov: Overview. World export of merchandize and commercial services, 1990-2000, WTO 2001b, 2

Opomba: Stopnje rasti so izražene v odstotkih.

Iz slike je razvidno, da je v letih 1990, 1991 in 1992 svetovni izvoz storitev rasel po dvakrat višji stopnji kot izvoz blaga. V letih 1993 in 1998 je zabeležena negativna stopnja rasti izvoza blaga in celotnega izvoza, medtem ko je stopnja rasti izvoza storitev še vedno pozitivna. Padec oz. stagnacija se pripisuje recesiji v Zahodni Evropi in visoki vrednosti ameriškega dolarja do evropskih valut.

V letih 1994 in 1995 si je svetovna trgovina opomogla in je celotni svetovni izvoz (14,7 %) in izvoz blaga (16,7 %) presegel stopnjo rasti iz leta 1990 in stopnjo rasti izvoza storitev (6,5%). V letu 1996 se stopnja celotnega izvoza in izvoza blaga ponovno zniža zaradi recesije v Zahodni Evropi in okrepitve ameriškega dolarja, rast izvoza storitev pa ostane na ravni iz leta prej.

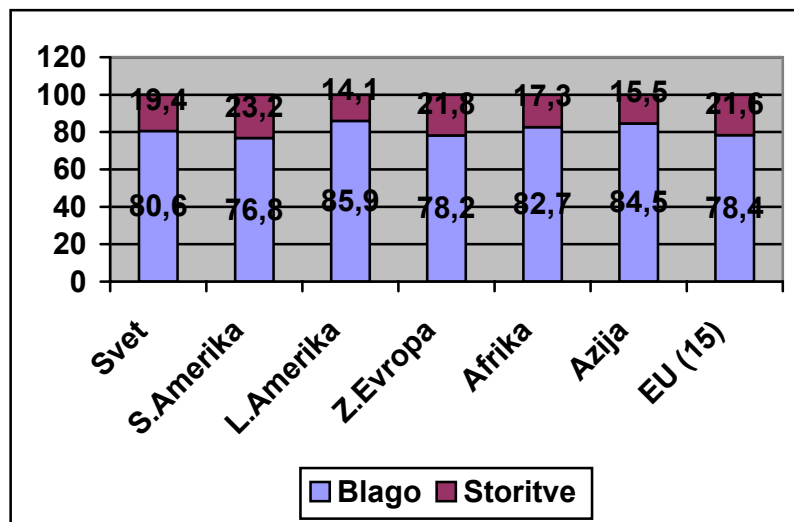
Večji padec v izvozu storitev je zaznati v naslednjih dveh letih (v letu 1998 je stopnja rasti storitev samo 0,8 %), medtem ko je stopnja izvoza blaga ponovno negativna.

Svetovna trgovina si je ponovno opomogla v letu 1999 in predvsem v letu 2000, najbolj na račun velikega izvoza blaga, medtem ko je bilo povečanje izvoza storitev manjše.

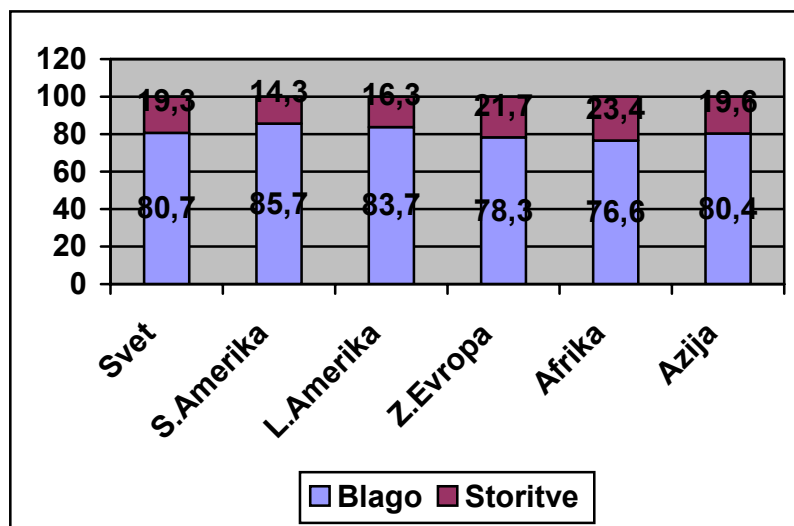
Rast izvoza storitev v zadnjih letih ne presega več rasti izvoza blaga, kar je bilo značilno za 80. leta. V zadnjem desetletju so stopnje rasti izvoza storitev večinoma presegale stopnje rasti izvoza blaga, vendar je v letih 2000 in 2001 stopnja izvoza blaga veliko večja od stopnje rasti izvoza storitev.

Povprečni letni stopnji rasti izvoza blaga in storitev sta v obdobju 1990 – 2000 enaki in znašata 6 %.

SLIKA 4: IZVOZNI DELEŽI TRGOVINE Z BLAGOM IN STORITVAMI V CELOTNI MENJAVI, PO REGIJAH, V LETU 2001



SLIKA 5: UVOZNI DELEŽI TRGOVINE Z BLAGOM IN STORITVAMI V CELOTNI MENJAVI, PO REGIJAH, V LETU 2001



Vir podatkov: World Trade in 2001-Overview, WTO 2003f, 28

Celotni svetovni izvoz v letu 2001 je znašal 7520 mia dolarjev, od tega 80,6 % oz. 6061 mia dolarjev izvoz blaga in 19,4 % oz. 1459 mia dolarjev izvoz storitev.

Severna Amerika in Zahodna Evropa presegata svetovno povprečje deležev v prodaji storitev, verjetno predvsem zaradi izvoza storitev z visoko dodano vrednostjo oz. izvoza znanja. Ostale regije zaostajajo za svetovnim povprečjem.

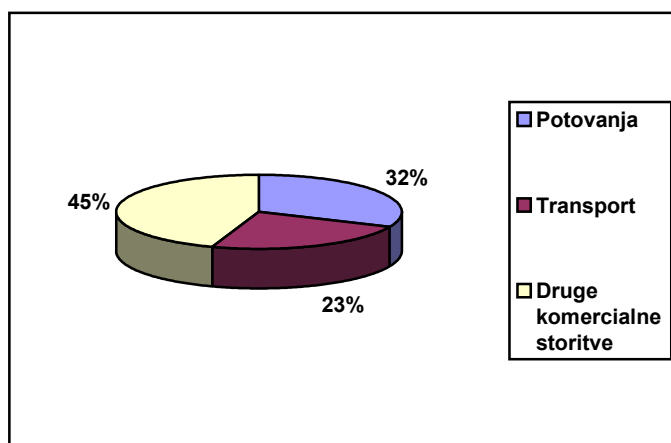
Celotni svetovni uvoz v letu 2001 je znašal 7500 mia dolarjev, od tega 80,7 % oz. 6052 mia dolarjev uvoz blaga in 19,3 % oz. 1448 mia dolarjev uvoz storitev.

V uvozu storitev zaostajata za svetovnim povprečjem Severna Amerika in Latinska Amerika, medtem ko ostale regije presegajo svetovno povprečje v uvozu storitev. Tudi Zahodna Evropa, kot visoko razvita informacijska družba, je velik uvoznik storitev, predvsem računalniških in informacijskih storitev.

3.1 Svetovni izvoz in uvoz storitev po kategorijah

Slika 6 nam prikazuje deleže storitvenih dejavnosti v celotnem izvozu storitev v letu 2001. Posamezni deleži so se skozi zadnje desetletje spreminjali, vendar pa delež potovanj ostaja skozi celotno obdobje dominanten.

SLIKA 6: DELEŽ SVETOVNEGA IZVOZA STORITEV PO KATEGORIJAH, V LETU 2001



Vir podatkov: Trade by sector, WTO 2003d,162

Transportne storitve

Po definiciji in klasifikaciji komercialnih storitev Mednarodnega denarnega sklada (IMF Balance of Payments Manual) sodijo v transportne storitve pomorske, zračne, kopenske storitve, ki se opravljajo kot transakcije med rezidenti in nerezidenti in vključujejo voznino potnikov, gibanje blaga oz. tovora, najem oz. čarter prevoznih sredstev s posadko in podobne storitve (WTO 2003e, 216).

Iz statističnih podatkov Svetovne trgovinske organizacije (Annual Report 2002), katerih osnova je klasifikacija Mednarodnega denarnega sklada, je razvidno, da je vrednost svetovnega izvoza transportnih storitev v obdobju 1990-1998 naraščala, vendar se je njihov delež v izvozu celotnih komercialnih storitev v zadnjem desetletju vztrajno zmanjševal. Leta

1995 je delež izvoza transportnih storitev v celotnih storitvah znašal 26 %, v letu 1998 (-2 % letna rast izvoza) pa samo 23 %.

Povprečna letnja stopnja rasti izvoza transportnih storitev za obdobje 1990 – 2001 je 4 odstotke, povprečna stopnja rasti ostalih komercialnih storitev pa 8 %. Izredno visoka rast izvoza transportnih storitev je značilna za leto 2000 (8 %), kar je povezano z visoko stopnjo rasti trgovine z blagom v tem letu in tudi z višjimi transportnimi stroški zaradi višjih cen nafte. Že v naslednjem letu pa je rast izvoza transportnih storitev ponovno negativna (-1 %).

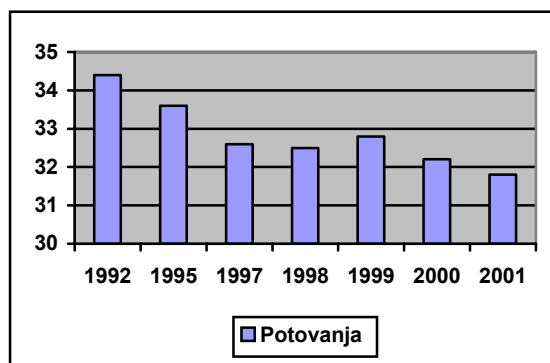
Potovanja

Po definiciji IMF Balance of Payments, potovanja vključujejo blago in storitve, ki jih opravijo potniki v osebne ali poslovne namene za zagotovitev potreb po zdravstvu, izobraževanju ali za druge namene. Potovanja niso posebna vrsta storitev, temveč sortima blaga in storitev za zadovoljitev potreb potnikov. Najbolj pogoste storitve, ki jih pokrivajo potovanja so: nočitve, hrana in pijača, zabava in transport (v obiskani državi), darila in suvenirji (WTO 2003e, 216).

Po podatkih International Trade Statistics 2002, se je vrednost izvoza potovanj v obdobju od leta 1992 do 2001 nenehno zviševala od 317 mia dolarjev do 465 mia dolarjev, njihov delež v celotnem izvozu storitev pa je nekoliko bolj ustaljen in predstavlja približno 30 odstotkov.

Povprečna rast izvoza potovanj v obdobju od leta 1990 do 2001 je 5 %. Nadpovprečna rast v izvozu je bila dosežena v letu 1996 (8%), podpovprečna in celo negativna pa v letu 2001 (- 2%).

SLIKA 7: DELEŽI IZVOZA POTOVANJ V CELOTNIH STORITVAH



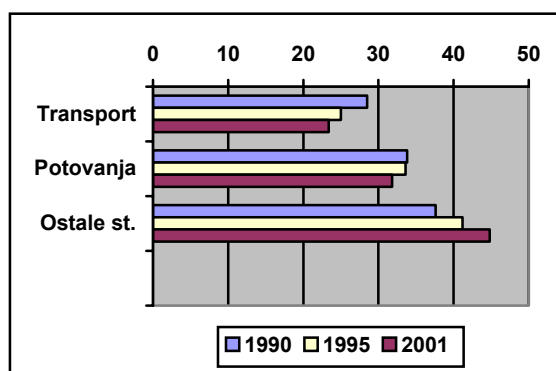
Vir podatkov: Trade by sector, WTO 2003 d, 163

Ostale komercialne storitve

Po definiciji Mednarodnega denarnega sklada (BPM5) spadajo med ostale komercialne storitve naslednje storitve (WTO 2003e, 216):

- Komunikacijske storitve: telekomunikacije, poštna storitve, kurirske storitve
- Konstrukcijske storitve
- Zavarovalniške storitve
- Finančne storitve
- Računalniške in informacijske storitve
- Patenti in licence: plačila in prejemi za uporabo patentov, blagovnih znamk, industrijskih procesov, franšize
- Ostale komercialne storitve: operativni lizing, profesionalne in tehnične storitve (računovodske, svetovalne storitve, komuniciranje z javnostjo, oglaševanje, raziskava trga, raziskovalne in razvojne storitve, arhitekturne, strojniške, in druge tehnične storitve)
 - Osebne, kulturne, rekreacijske storitve.

SLIKA 8: SVETOVNI IZVOZ STORITEV PO KATEGORIJAH



Prirejeno po Trade by sector, WTO 2003d, 106

Iz slike 8 je razvidno, da kategorija Ostale komercialne storitve vse bolj pridobiva na pomenu. Njihov delež se povečuje predvsem na račun zmanjševanja transportnih storitev. V letu 1990 je bil njihov delež v celotnih storitvah 37,6 odstotkov, leta 2001 pa že skoraj 45 odstotkov oz. v vrednosti 655 mia dolarjev (WTO 2003d,106).

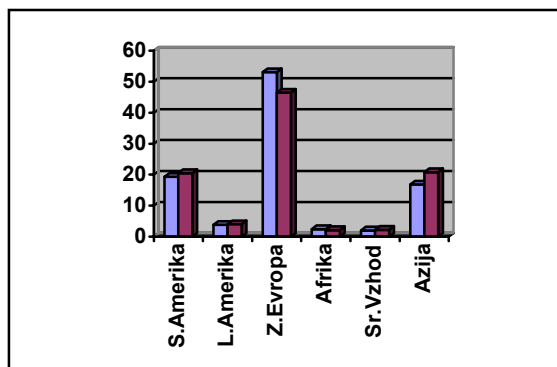
Povprečna letna rast izvoza ostalih komercialnih storitev v obdobju 1990 – 2001 je 8 %, ki je bila dosežena ali presežena v letih 1996, 1997 in 2000. Tako kot za transport in potovanja pa je bilo leto 2001 neugodno tudi za ostale storitve, saj je bila letna rast izvoza samo 1 %. Za to leto je značilna ničelna izvozna rast celotnih storitev (povprečna letna rast izvoza v obdobju 1990 – 2001 je 6 %).

V kategoriji ostalih komercialnih storitev so deleži posameznih storitev približno takšni: komunikacijske storitve so zastopane v povprečju s 5 %, gradbene storitve predstavljajo okoli 8 %, finančne storitve prav tako 8 %, računalniške in informacijske storitve 3 % in licenčne 13 %.

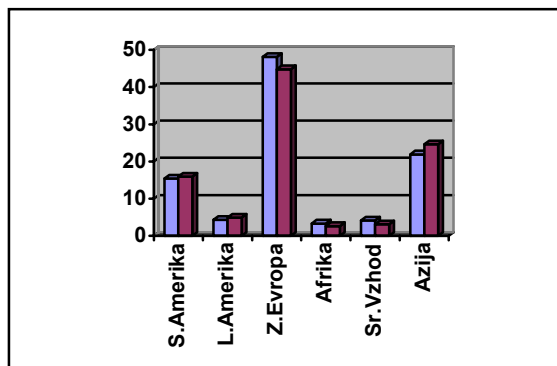
3.2 Svetovni izvoz in uvoz storitev po regijah

Delež Zahodne Evrope v celotnem izvozu in uvozu storitev je približno 50 %. V letu 2001 je bil delež v izvozu 46,5 % (glede na leto 1990 se je zmanjšal za približno 6 %), 41,9 % tega izvoza pa so ustvarile države EU. Največje izvoznice storitev EU so: Velika Britanija (7,4 %), Francija (5,5 %), Nemčija (5,5 %) in Italija (3,9 %).

SLIKA 9: SVETOVNI IZVOZ STORITEV PO REGIJAH



SLIKA 10: SVETOVNI UVOZ STORITEV PO REGIJAH



Legenda: 1995 , 2001

Vir podatkov: Trade by region, WTO 2003c, 44-45

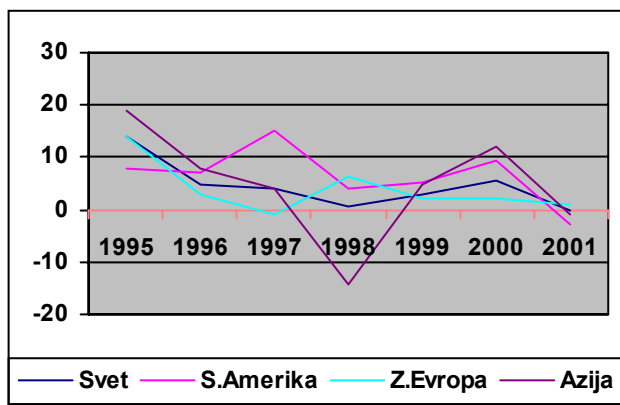
Opomba: Deleži po regijah v % , od celotnega svetovnega izvoza oz. uvoza storitev (100 %).

Tudi na uvozni strani se je delež držav EU v celotnem uvozu , v obdobju 1990-2001 znižal za 1 % in znaša v letu 2001 41,9 % (celotna Zahodna Evropa 44,8 %). Največja uvoznica pa je Nemčija z 9 %. Sledijo ji države, ki so tudi največje izvoznice (Velika Britanija, Francija, Italija). Zahodna Evropa je neto izvoznica komercialnih storitev.

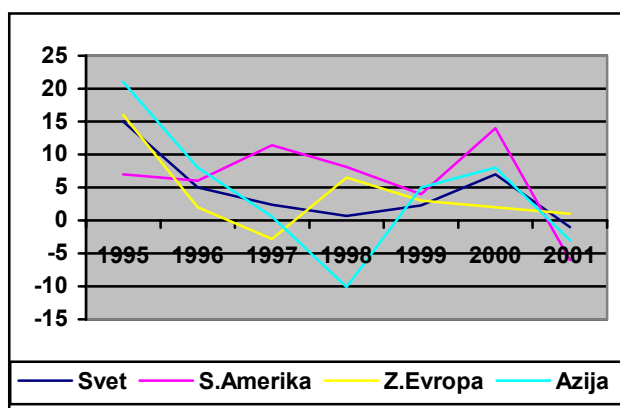
Severna Amerika ustvari približno 20 % izvoza in 15 % uvoza. Je neto izvoznica komercialnih storitev.

Neto uvoznice komercialnih storitev so Azija, Afrika, Latinska Amerika, katerih uvoz je večji od izvoza storitev.

SLIKA 11: STOPNJE RASTI IZVOZA STORITEV PO REGIJAH, V %,



SLIKA 12: STOPNJE RASTI UVOZA STORITEV PO REGIJAH, V %,



Vir podatkov: Trade by region, WTO 2003 c, 44-45 in lastni izračuni.

Za leto 1995 je značilna visoka stopnja rasti izvoza in uvoza komercialnih storitev v vseh regijah, vendar se je ta že leta 1996 zmanjšala predvsem v Zahodni Evropi in bila pod svetovnim povprečjem (5 % rast). V Severni Ameriki se stopnja rasti izvoza in uvoza v letu 1996 ni bistveno spremenila glede na leto 1995 in je ostala nad svetovnim povprečjem.

V letu 1997 so se stopnje rasti izvoza in uvoza komercialnih storitev v treh najpomembnejših regijah (Severna Amerika, Zahodna Evropa in Azija) še zmanjšale glede na leto 1996. Severna Amerika je bolj odporna na gospodarska nihanja in spremembe rasti mednarodne trgovine v tej regiji niso velike (1-2 %), tako da je bila še vedno nad svetovnim povprečjem. Na padec stopnje rasti svetovnega izvoza je vplival predvsem izrazit padec stopnje rasti v

Zahodni Evropi, kjer v izvozu ni prišlo do povečanja, uvoz pa se je celo zmanjšal (Zahodna Evropa predstavlja 45 % celotne trgovine s storitvami). V teh regijah so stopnje rasti izvoza presegale stopnje rasti uvoza, medtem ko je bilo v Latinski Ameriki in Aziji ravno obratno. Za Latinsko Ameriko in Afriko so sicer značilne visoke stopnje rasti izvoza in uvoza, ki presegajo svetovno povprečje.

V letu 1998 je večina regij zabeležila močan padec rasti v izvozu in uvozu, v Aziji in Afriki celo negativne stopnje rasti. V tem letu so imele države neto izvoznice komercialnih storitev višje stopnje rasti uvoza kot izvoza.

K povečanju svetovne trgovine s komercialnimi storitvami v letu 1999 sta najbolj prispevali S. Amerika in Azija, katerih stopnje rasti izvoza in uvoza storitev so močno presegale svetovno povprečje. Rast v Zahodni Evropi je bila ponovno pod povprečjem. Podobno kot v letu 1998 so imele države neto izvoznice višje stopnje rasti uvoza, medtem ko so imeli države neto uvoznice višje rasti izvoza storitev.

V letu 2000 je večina regij imela visoke stopnje rasti izvoza in uvoza (več kot 10 odstotna letna rast), kar je povezano tudi z ekspanzijo trgovine z blagom v tem letu. Zahodna Evropa je v tem letu, merjeno v ameriških dolarjih, stagnirala in dosegala zelo nizke ali celo negativne stopnje rasti izvoza in uvoza. Negativne stopnje rasti pa je potrebno pripisati depreciaciji evra v tem letu. Če bi namreč izrazili trgovino s storitvami v Evropi v evrih, bi bila stopnja rasti približno 14 odstotnih točk višja (WTO 2003f, 3). Posamezne države so v tem letu izmerile stopnje rasti v izvozu nad 20 odstotki (Brazilija 29 %, Izrael 32 %, Indija 26 %).

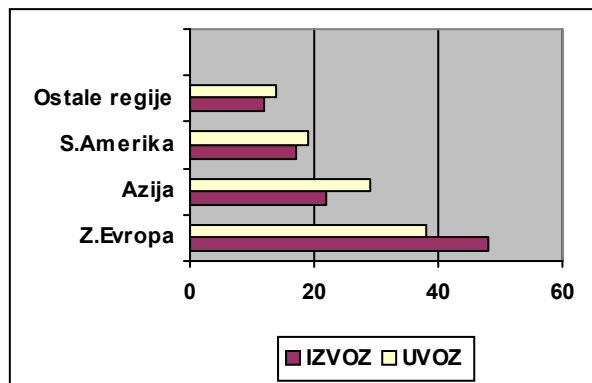
Tako nizkih rasti, kot so zabeležene v letu 2001, ko je svetovna stopnja rasti v izvozu ničelna, v uvozu pa celo negativna (-1 %), niso bile izmerjene v celem desetletju. Večina držav je zabeležila negativno rast. V izvozu je tako najbolj izstopala Severna Amerika (-3 % rast) in države Zahodne Evrope (Velika Britanija -6 %, Francija -2 %). V uvozu je Severna Amerika dosegala še nižjo rast in sicer -6 odstotno. Nizka rast pa je značilna tudi za ostale regije.

Transportne storitve

Največji izvoznik transportnih storitev v letu 2001 je bila Zahodna Evropa. K temu so najbolj prispevale države članice EU in sicer: Nemčija, Nizozemska in Francija, vsaka s približno 6 odstotnim svetovnim deležem in Velika Britanija s 5 odstotnim svetovnim deležem.

Tudi v uvozu prednjačijo države Zahodne Evrope (največje uvoznice so države EU z nekaj nižjimi odstotnimi deleži kot pri izvozu), največje uvoznice s 15 odstotnim svetovnim deležem pa so ZDA (enako tudi v izvozu, kjer je njihov delež 13 %).

SLIKA 13: REGIONALNI DELEŽI TRANSPORTNIH STORITEV V CELOTNI MENJAVI, V LETU 2001

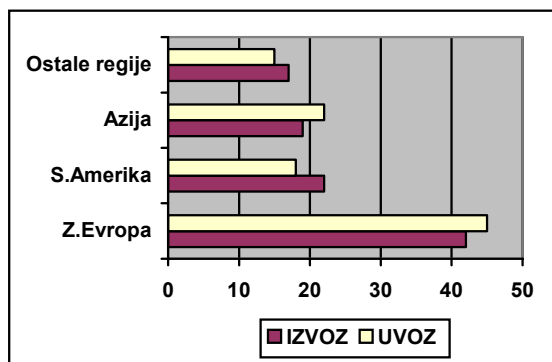


Prirejeno po Trade by sector, WTO 2003d, 161

Potovanja

Tudi v storitvah potovanj deleži izvoza in uvoza Zahodne Evrope daleč presegajo ostale regije. Največje evropske izvoznice so Španija, Francija, Italija in Velika britanija s 7 do 4 odstotnim svetovnim deležem. V uvozu zaseda najvišje mesto med evropskimi državami Nemčija (11 %), sledijo Velika Britanija, Francija in Italija. Sicer pa je bila Evropa v tem letu neto uvoznica storitev potovanj.

SLIKA 14: REGIONALNI DELEŽI POTOVANJ V CELOTNI MENJAVI, V LETU 2001



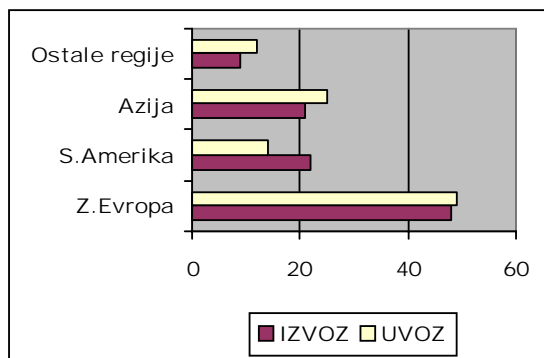
Prirejeno po Trade by sector, WTO 2003 d, 163

V izvozu in uvozu ponovno prevladujejo ZDA z 19 oz. 15 odstotnim svetovnim deležem. Velik uvoznik potovanj je Azija, kjer največji delež zavzemajo Japonska (6 odstotkov), Kitajska (6 odstotkov) in Hong Kong (3 odstotke).

Ostale komercialne storitve

Največji izvoznik in uvoznik ostalih komercialnih storitev so ZDA z deleži 19,7 % v izvozu in 10,4 % v uvozu. V izvozu prevladujejo predvsem informacijske in računalniške storitve. V skoraj 50 odstotnem svetovnem deležu v izvozu ostalih komercialnih storitev Zahodne Evrope, so v ospredju države: Velika Britanija (11 %), Nemčija, Francija in Nizozemska s približno 5 odstotki.

SLIKA 15: REGIONALNI DELEŽI OSTALIH STORITEV V CELOTNI MENJAVI, V LETU 2001



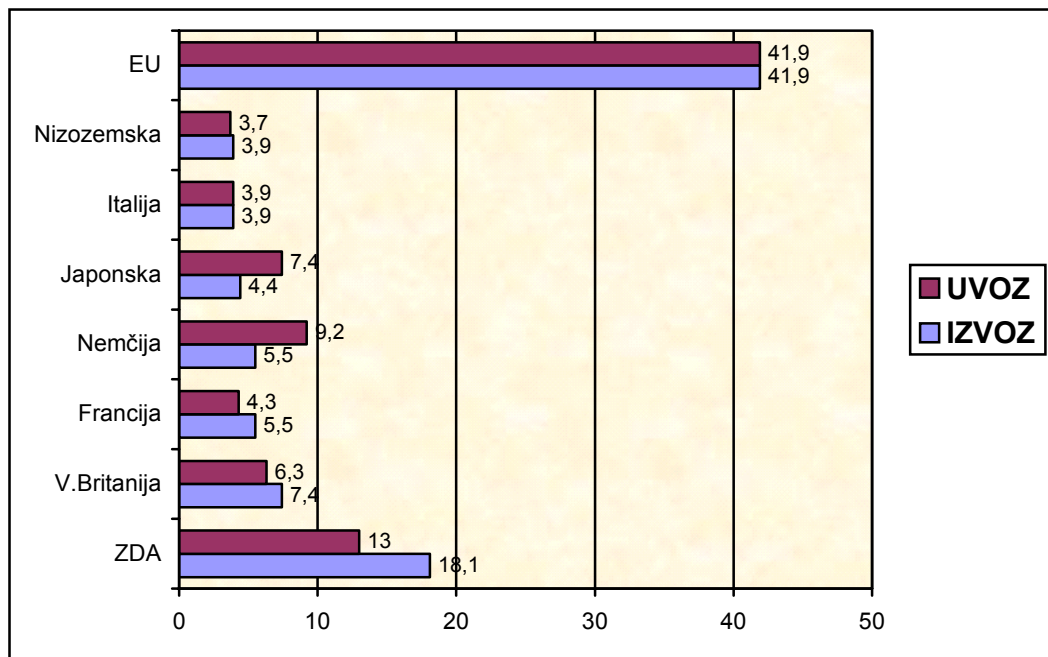
Prerejeno po Trade by sector, WTO 2003 d, 165

3.3 Največji izvozniki in uvozniki storitev

Prvih sedem mest v izvozu in uvozu komercialnih storitev zasedajo naslednje države : ZDA, Nemčija, Japonska, Velika Britanija, Francija, Italija in Nizozemska, le da se njihovi deleži v izvozu in uvozu razlikujejo. Na prvem mestu je ZDA, ki ima daleč največji delež v izvozu in uvozu komercialnih storitev.

Po posameznih letih v obdobju od 1991 – 2000 se deleži držav in njihovi rangi niso bistveno spreminjali. Do velike spremembe pa je prišlo v letu 2000, ko je WTO v svojih poročilih izločila trgovino držav članic EU in jo predstavila kot eno državo. S tem prevzame EU vodilno vlogo v izvozu komercialnih storitev z 41,9 odstotnim deležem, pred ZDA (18,1 %).

SLIKA 16: DELEŽI NAJVEČJIH IZVOZNIKOV IN UVOZNIKOV STORITEV V LETU 2001

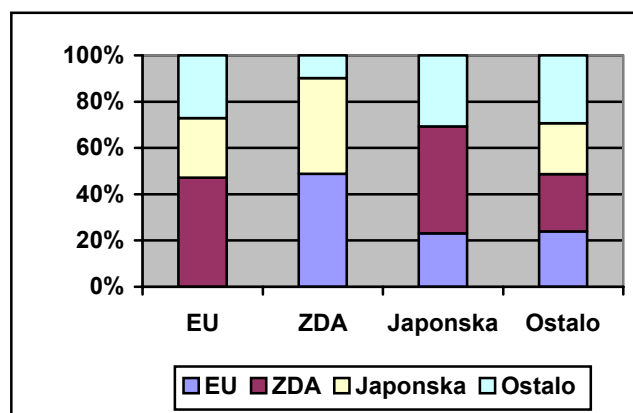


Vir podatkov: World trade in 2001-Overview, WTO 2003f, 27

Prvih pet držav predstavlja več kot 40 % celotne svetovne trgovine s komercialnimi storitvami. Delež se pri desetih največjih izvoznikih in uvoznikih poveča na 60 %.

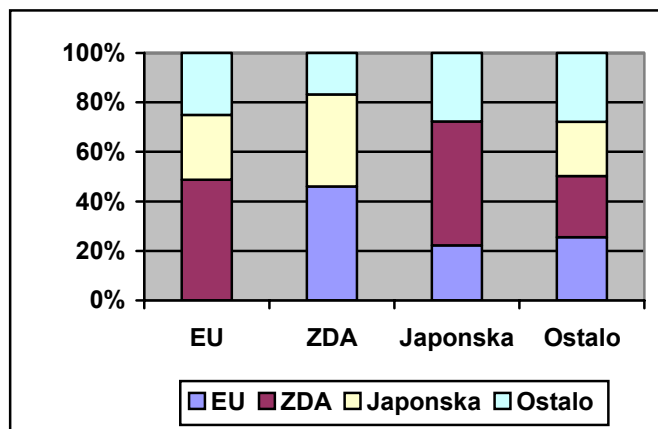
Podobne deleže dobimo tudi po posameznih storitvenih dejavnostih, čeprav je pri ostalih komercialnih storitvah delež držav, ki poročajo statistične podatke tako majhen, da natančna analiza ni možna (Priloga 5).

SLIKA 17: IZVOZ KOMERCIALNIH STORITEV PO DRŽAVAH IN NJIHOVIH POSLOVNIH PARTNERICAH, V LETU 2000



Prيرهjeno po Trade by Region, WTO 2003c, 46

SLIKA 18: UVOZ KOMERCIALNIH STORITEV PO DRŽAVAH IN NJIHOVIH POSLOVNIH PARTNERICAH, V LETU 2000



Prirejeno po Trade by region, WTO 2003c, 46

Opomba: Izključena je trgovina med znotraj članic EU

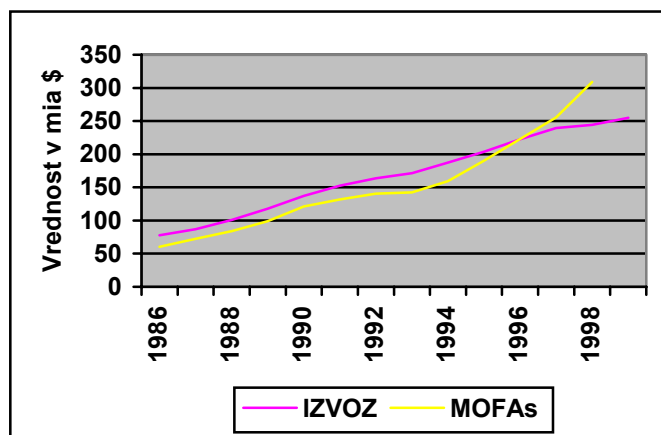
Iz slik 17 in 18 je razvidno, da so za EU najpomembnejši partner v menjavi komercialnih storitev države ZDA z 40 odstotnim deležem v izvozu in 41 odstotnim deležem v uvozu. Hkrati pa enako velja tudi za ZDA, pri katerih je odstotek v izvozu v EU 33 % in v uvozu iz EU 37 %.

Za Japonsko so najpomembnejši partner v menjavi komercialnih storitev ZDA, v katero izvažajo 34 % storitev in iz nje uvažajo 33 % storitev. Delež izvoza in uvoza je izenačen tudi v menjavi z EU (18 % izvoz, 20 % uvoz).

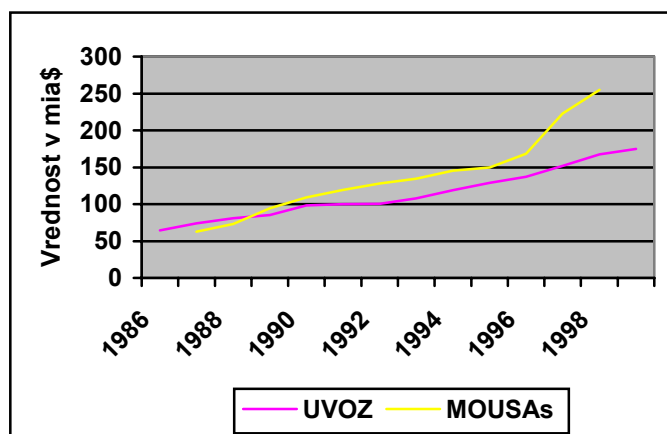
3.4 Analiza mednarodne menjave na osnovi prodaj podjetij v tuji lasti (FAT-statistika)

Podatki o trgovini, ki poteka preko poslovne prisotnosti, so zelo redki. Trenutno so dostopni le za ZDA in nekaj držav OECD. ZDA so edina država, ki že nekaj let spremlja in zbira podatke o prodaji podjetij v tuji lasti (Foreign Affiliates Trade). ZDA zbira podatke o prodaji storitev tujim osebam s strani podjetij v tujini, ki so v večinski lasti podjetij ali oseb iz ZDA (Majority-Owned Foreign Affiliates – MOFAs) in o prodaji storitev podjetij v ZDA, ki so v večinski tuji lasti, državljanom ZDA (Majority-Owned U.S. Affiliates of Foreign Companies – MOUSAs).

SLIKA 19: IZVOZ KOMERCIALNIH STORITEV (BOP) ZDA IN PRODAJE PODJETIJ (MOFAs)



SLIKA 20: UVOZ KOMERCIALNIH STORITEV (BOP) ZDA IN PRODAJE PODJETIJ (MOUSAs)



Vir podatkov: Stare 2001, 9

Sliki kažeta, kako pomembno je spremljanje trgovine s komercialnimi storitvami preko poslovne prisotnosti, saj prodaje podjetij v tuji lasti v ZDA že od leta 1987 predstavljajo večji delež uvoza komercialnih storitev ZDA.

Do leta 1995 je bil izvoz po BOP-statistiki nekoliko bolj pomemben kot prodaja podjetij, ki so v lasti oseb ali podjetij iz ZDA v tujini. Do preobrata je prišlo v letu 1996 in od takrat dalje je prodaja podjetij v tujini, ki so v lasti oseb ali podjetij iz ZDA, pomembnejša od izvoza komercialnih storitev.

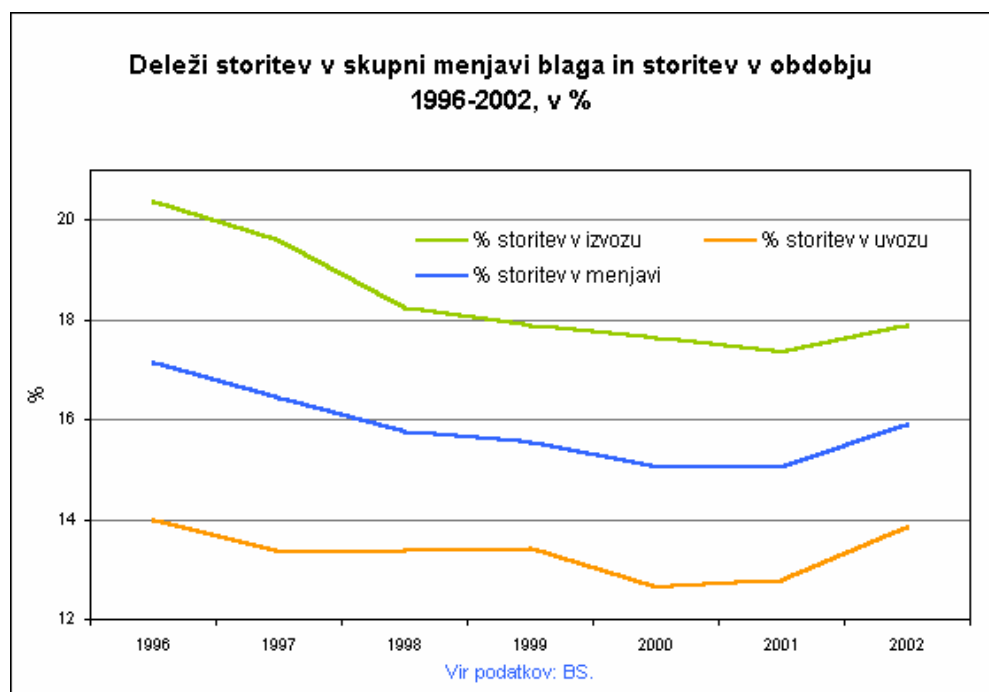
Pri večini storitvenih dejavnosti v ZDA je mednarodna trgovina preko poslovne prisotnosti v tujini veliko bolj pomembna kot čezmejna oskrba. Izjema je transportna dejavnost, kjer izvoz oz. uvoz po BOP-statistiki, predstavlja več kot 80 % celotnega izvoza oz. uvoza storitev (Stare 2001,9)

3.5 Analiza slovenske menjave storitev

Slovenska menjava storitev se je v drugi polovici devetdesetih let povečevala počasneje od menjave blaga, kar se je odrazilo v padanju deleža storitev v skupnem izvozu in skupnem uvozu.

Menjava storitev se je v letu 2002 okrepila in je prvič po letu 1996 naraščala hitreje od menjave blaga. S tem je bila zaustavljena dolgoletna tendenca padanja deleža storitev v skupni menjavi blaga in storitev. Med letoma 1996 do 2001, se je delež storitev postopno znižal od 17,1 % na 15,1 %, v letu 2002 pa se je povečal na 15,9 %. Ob tem prihaja tudi do izrazitejših strukturnih sprememb v smeri večjega pomena ostalih storitev, tako na strani izvoza kot uvoza. (priloga, Tabela 1) .

SLIKA 21: DELEŽI STORITEV V SKUPNI MENJAVI BLAGA IN STORITEV, V %



Vir: Ekonomsko ogledalo, 1/2003

Izvoz storitev se je v letu 2002 v primerjavi z letom prej v evrih nominalno povečal za dobrih 10 %, kar je presegalo rast izvoza blaga. S tem se je delež izvoza storitev v skupnem izvozu blaga in storitev povečal prvič po petih letih.

Še hitreje od izvoza storitev je v letu 2002 naraščal *uvoz* storitev. Uvoz storitev je z 8,5 odstotnim povečanjem naraščal nekoliko hitreje od uvoza potovanj, medtem ko so ostale storitve, tako kot pri izvozu, večinoma beležile še višje stopnje rasti. Posebej izstopa uvoz komunikacijskih storitev ter računalniških in informacijskih storitev, kar kaže na naraščajoče potrebe Slovenije po storitvah informacijske družbe.

Ob pozitivnih premikih v obsegu in strukturi slovenske menjave storitev v letu 2002 se je po pričakovanjih *presežek v storitveni menjavi* še povečal in se je približal 600 milj EUR. V primerjavi z letom prej se je povečal presežek v menjavi transportnih storitev, v menjavi

potovanj pa se je zmanjšal kot posledica večjega trošenja slovenskih turistov v tujini. Primanjkljaj v menjavi ostalih storitev se je v letu 2002 glede na leto prej sicer zmanjšal, vendar pa ostaja visok zlasti zaradi velikega primanjkljaja pri patentih, licencah in avtorskih pravicah. Tudi pri ostalih, na znanju temelječih storitvah (npr. komunikacijske, računalniške in poslovne storitve) ima Slovenija primanjkljaj v menjavi.

Vsekakor pa tudi bolj pozitivna slika gibanj slovenskega izvoza ne more spremeniti dveh pomembnih slabosti izvoza storitev. Eno je dejstvo, da se nadaljuje tendenca stalnega zniževanja deleža izvoza storitev v skupnem izvozu blaga in storitev, ki je razvidna že od leta 1996. To opozarja, da konkurenčnost slovenskih izvoznikov storitev ne sledi konkurenčnosti izvoznikov blaga.

Druga slabost je zelo toga struktura izvoza storitev, ki se od leta 1994 skoraj ni spremenila. Najbolj zaskrbljujoč je podatek, da se je delež ostalih storitev v skupnem izvozu storitev, ki tako v razvitih državah kot v državah na prehodu narašča, v Sloveniji med letoma 1994 – 2002 povečal zgolj od 22,6 % na 26,5 %.

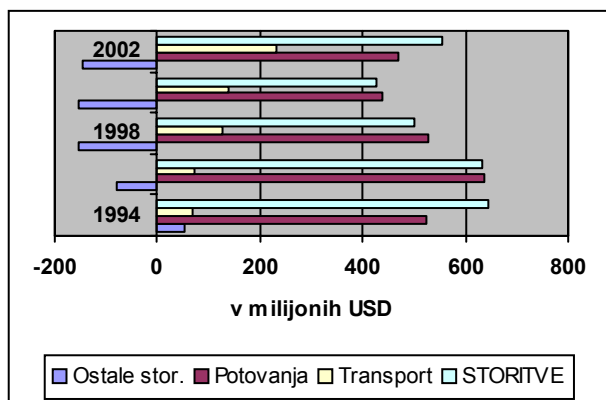
3.5.1 Struktura storitvene menjave

Pomanjkljivost v strukturi slovenske menjave storitev, ki se kaže od leta 1994 do danes, je prevelika odvisnost od izvoza potovanj (turizma) ter zelo počasno spreminjanje sestave v smeri povečevanja deleža storitev z višjo dodano vrednostjo.

Prilivi od potovanj ostajajo dominantna kategorija *izvoza* storitev, čeprav je prišlo v letu 2002 do povečanja izvoza ostalih storitev (predvsem konstrukcijskih in drugih poslovnih storitev), kar je pozitiven premik. Ostale storitve so v letu 2002 zavzemale 26,5 % izvoza storitev, kar je največ doslej. Kljub temu pa Slovenija zaostaja za državami EU (s 47 odstotki) in srednjeevropskimi državami, kandidatkami za članstvo v EU.

Na strani *uvoza* je prišlo do strukturnih premikov v korist povečevanja uvoza ostalih storitev, ki zavzemajo več kot 40 % celotnega uvoza storitev in odražajo potrebo gospodarstva po kakovostnih storitvah. V obdobju od leta 1994 do 2002 je prišlo do znižanja deleža transportnih storitev na manj kot četrtino celotnega uvoza storitev. Potovanja ohranjajo delež v strukturi uvoza na 35 odstotkih.

SLIKA 22: STRUKTURA MENJAVE STORITEV



Vir podatkov: Statistični letopis Slovenije 2003, 10

V obdobju od leta 1994 do 2002 so bile v izvozu storitev najbolj dinamične naslednje skupine storitev: računalniške in informacijske storitve, licence, patenti in avtorske pravice, pravne in računovodske storitve (ostale poslovne storitve) ter osebne, kulturne in rekreacijske storitve. Njihova vrednost v izvozu sicer ne presega 20 milijonov USD (razen računalniških storitev), pomeni pa pozitivno tendenco izvoza lastnega znanja z visoko dodano vrednostjo.

Na *uvozni* strani se je v istem obdobju najhitreje povečeval uvoz konstrukcijskih, pravnih in računovodskih storitev, telekomunikacijskih storitev, potovanj, ter uvoz licenc, patentov in avtorskih pravic.

3.5.2 Menjava posameznih vrst storitev po skupinah držav

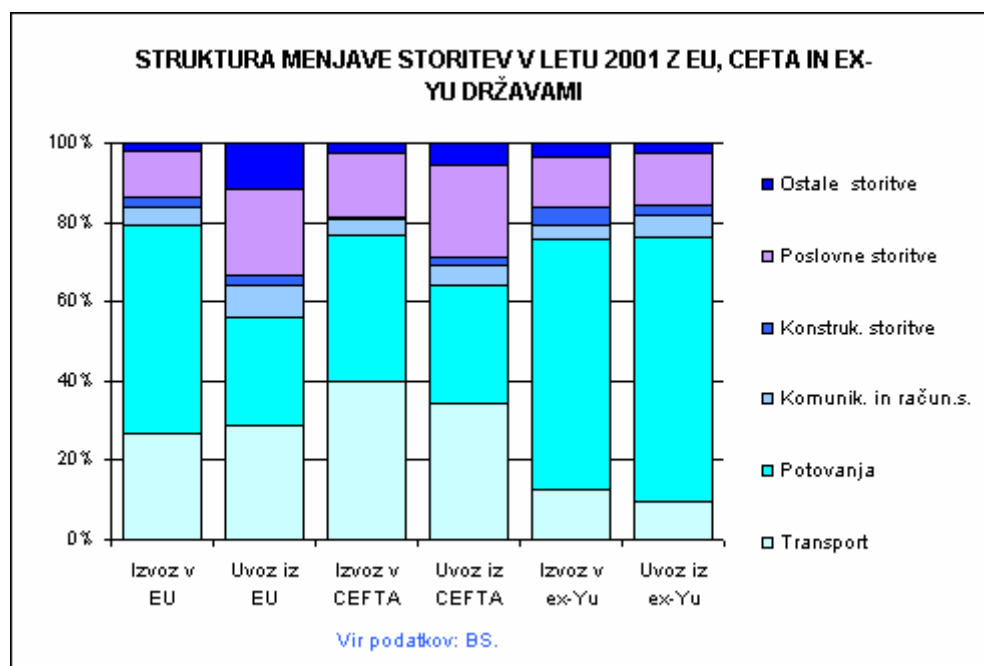
Podatki za leto 2000 in 2001 (Priloga 2) kažejo na prevladujočo vlogo držav EU. V izvozu storitev je delež držav EU primerljiv z njihovim deležem v blagovnem izvozu, medtem ko je pri uvozu storitev ta delež precej nižji od primerljivega pri uvozu blaga. To je predvsem posledica velike usmerjenosti slovenskih turistov na Hrvaško in zato večjega uvoza storitev potovanj iz držav nekdanje Jugoslavije.

Struktura menjave storitev po glavnih skupinah držav kaže, da je izvoz storitev v države EU (najpomembnejši izvozni trg s 60 % deležem) močno skoncentriran na potovanja in transportne storitve. Ti dve vrsti storitev sta prav tako pomembni v uvozu iz EU, velik pa je tudi delež uvoza poslovnih storitev..

V menjavi z državami nekdanje Jugoslavije (34 % izvozni in 11 % uvozni delež) prispevajo največji delež potovanja, drugo najpomembnejše mesto tako na strani uvoza kot izvoza storitev pa zavzemajo poslovne storitve. Takšna struktura nakazuje komparativne prednosti slovenskega izvoza storitev, ki se na trgih EU kažejo predvsem v transportu, v nekdanjih jugoslovanskih republikah pa zlasti v poslovnih storitvah.

Menjava storitev z državami CEFTE (približno 7 odstotni delež v izvozu in uvozu storitev) je po vrstah storitev dosti bolj uravnotežena. Najpomembnejša kategorija v izvozu in uvozu so transportne storitve.

Slovenija je ena od treh srednjeevropskih držav (poleg Estonije in Romunije), ki je v obdobju 1993-2000 (Priloga 3) povečala delež izvoza storitev, ki se jih da izvažati elektronsko (komunikacijske, finančne, računalniške in ostale poslovne storitve). Vendar pa je delež teh storitev v slovenskem izvozu storitev precej nižji od povprečja, ki ga dosegajo druge srednjeevropske države, kar znova potrjuje že večkrat ugotovljeno pomanjkljivost slovenskega izvoza storitev – prenizek delež izvoza storitev z visoko dodano vrednostjo.

SLIKA 22: STRUKTURA MENJAVE STORITEV PO SKUPINAH DRŽAV

Vir: Ekonomsko ogledalo 6/2002,7

3.5.3 Ocena konkurenčnosti slovenskega izvoza storitev

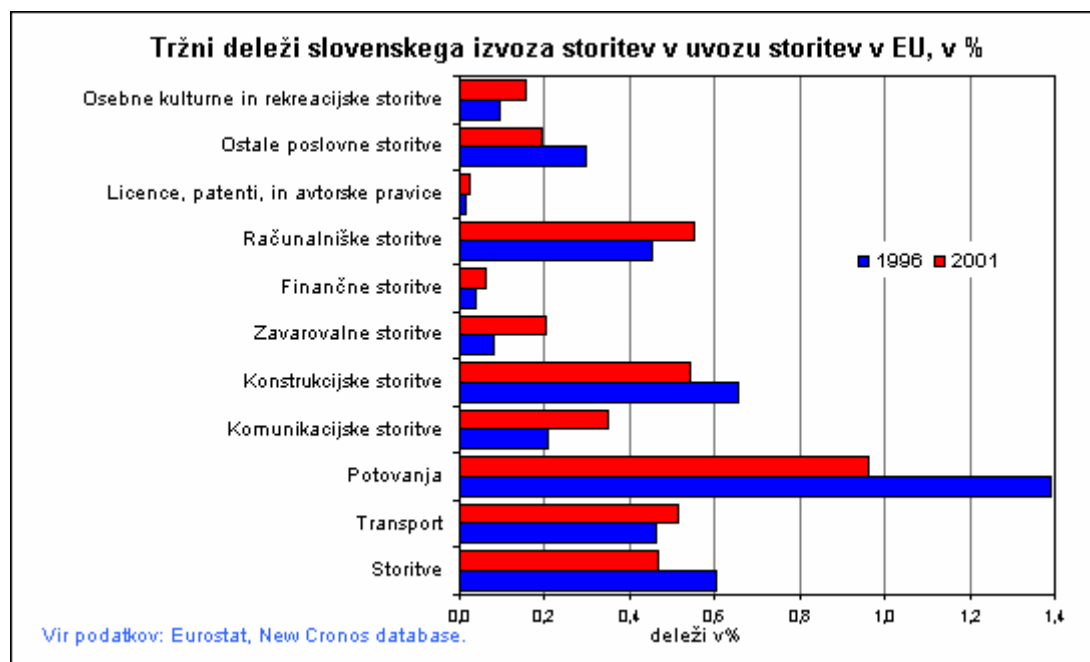
Počasna rast slovenskega izvoza storitev v obdobju od 1996-2002 in neugodna sestava izvoza storitev, v katerem prevladujejo storitve z nizko dodano vrednostjo, so odraz šibke konkurenčne sposobnosti slovenskega sektorja storitev.

Konkurenčnost slovenskega izvoza storitev ocenjujemo na osnovi metode tržnih deležev (Ekonomsko ogledalo 12/2002, 30), s katero ugotavljamo, kako se v določenem časovnem obdobju spreminjajo tržni deleži posamezne države in njenih konkurentk na določenem trgu.

Zaradi pretežne usmerjenosti slovenskega izvoza storitev v države Evropske unije (v letu 2001 65 % celotnega slovenskega izvoza storitev) in velikega pomena teh trgov tudi v bodoče, smo kot ciljni trg za oceno konkurenčnosti slovenskega izvoza storitev izbrali prav države EU. Tržni delež slovenskega izvoza storitev na trgih EU smo izračunali na podlagi primerjave slovenskega izvoza storitev na trge EU in skupnega uvoza storitev držav EU. Pri tem smo za države EU upoštevali samo njihov uvoz storitev iz držav nečlanice EU, saj imajo slednje v primerjavi s članicami EU, drugačno obravnavo (ne uživajo ugodnosti prostega pretoka blaga, storitev, kapitala in oseb, ki velja med članicami EU).

Izračun tržnih deležev slovenskega izvoza storitev na trgih EU kaže, da je prišlo v obdobju 1996-2001 do precejšnjega padca teh deležev. Medtem ko so države EU v omenjenem obdobju povečale uvozno povpraševanje po storitvah za 65 %, so slovenski izvozniki storitev na trgih EU dosegli le 27 odstotno povečanje, kar kaže na poslabšanje njihove konkurenčnosti na trgih EU.

SLIKA 24: TRŽNI DELEŽI SLOVENSKEGA IZVOZA STORITEV V UVOZU STORITEV, V EU, V %



Vir: Ekonomsko ogledalo 12/2002, 30

Podatki za posamezne vrste storitev odražajo različne tendence (Priloga 4). Največji padec tržnega deleža so zabeležila potovanja (čeprav ohranjajo največji delež), ostale poslovne storitve in konstrukcijske storitve, medtem ko so največje povečanje tržnega deleža in s tem konkurenčnosti v obdobju 1996 – 2001 dosegle zavarovalne, komunikacijske ter osebne, kulturne in rekreacijske storitve. Največji tržni delež med storitvami, ki so v omenjenem obdobju povečale konkurenčnost na trgih EU, dosegajo računalniške storitve z 0,55 %. Slednje je razveseljivo tudi zaradi dejstva, da gre za storitve, ki zahtevajo najvišjo raven znanja in ki ustvarjajo visoko dodano vrednost.

Ob dejstvu, da je Slovenija sicer lahko zadovoljna s povečanjem konkurenčnosti nekaterih storitev z visoko dodano vrednostjo na trgih EU, pa zgornje ugotovitve potrjujejo že znane slabosti slovenskega izvoza storitev. Te zahtevajo ne samo akcije slovenskih storitvenih podjetij za povečanje kakovosti in učinkovitosti storitev, pač pa tudi ukrepe države v podporo izvoza tistih storitev, ki zavzemajo največjo vrednost v slovenskem izvozu storitev. Slednje so lahko predmet liberalizacije mednarodne menjave storitev v okviru GATS, bodisi v pogajanjih o vključevanju Slovenije v EU. Liberalizacija mednarodne trgovine s storitvami bo glede na strukturne značilnosti *slovenske menjave storitev* in z ozirom na raven konkurenčnosti slovenskega storitvenega sektorja, na kratek rok prispevala bolj k povečanju slovenskega uvoza kot izvoza storitev. Takšno oceno utemeljujemo z naslednjimi ugotovitvami (Stare 2001,39-42):

1. Slovenski uvoz storitev bo naraščal ne samo zaradi manjših ovir v menjavi storitev, temveč predvsem zaradi rasti povpraševanja po kakovostnih poslovnih, finančnih in informacijskih storitvah, ki jih potrebuje gospodarstvo na takšni razvojni stopnji kot je slovensko ter zaradi naraščajoče kupne moči in posledično večjih izdatkov za potovanja.

2. Že samo ohranjanje velikosti izvoza potovanj na sedanji ravni bo zahtevalo dodatne naložbe v turistične zmogljivosti, medtem ko povečanje prilivov od izvoza potovanj zahteva tudi višji nivo storitev ob konkurenčnih cenah.
3. Pri transportnih storitvah imata zlasti cestni in pomorski transport možnost nadaljnega dinamičnega povečevanja izvoza. Tudi železniški transport bi lahko naraščal hitreje ob predpostavki preusmeritve tovora s cest na tire. Bodoča gibanja v izvozu transportnih storitev iz Slovenije bodo v veliki meri opredeljena s prilagajanjem tega sektorja liberalizaciji pretoka transportnih storitev v okviru približevanja EU.
4. V kategoriji ostale storitve bodo zlasti nekatere dinamično povečevale izvoz, vendar pa je skupni obseg njihovega izvoza vsaj na krajši rok premajhen, da bi bil gonilo celotnega izvoza. Liberalizacija ovir v mednarodni menjavi storitev ne bo v večji meri neposredno vplivala na večji izvoz teh storitev, če ne bo hkrati prišlo do izboljšanja njihove konkurenčnosti.

4 LIBERALIZACIJA TRANSPORTNIH STORITEV

Liberalizacija prevoznih storitev pomeni težnjo za trgovanje s prevoznimi storitvami brez umetnih omejitev, ki jih predstavljajo nacionalni interesi zaščite domačega gospodarstva (Zupančič 1997, 411-415).

Zaradi velikega ekonomskega pomena transportnega sektorja je prisotnost države tu večja kot v kateremkoli drugem sektorju narodnega gospodarstva. Razlogi državne regulacije transportnega sektorja so (Ogorelc 1997, 209):

- Eksterni učinki; transport povzroča negativne eksterne učinke, ki jih delimo v dve skupini in sicer skupino posledic nezgod in v skupino negativnih vplivov na okolje.
- Argument prevelike konkurence; kar pomeni odstopanje od učinkovite konkurence na trgu, ki pripelje do izgube in propada podjetij. Priporoča se poseganje države na področju cen (npr. predpisovanje minimalnih cen) ali reguliranje zmogljivosti.
- Argument naravnega monopola; do nastanka pride zaradi prednosti velikega obsega. Konkurenčna politika ne vztraja pri večjem številu manjših proizvajalcev kadar je očitno, da eno samo podjetje zaradi stroškovnih prednosti proizvaja dobrine učinkoviteje.
- Argument javne dobrine; država z instrumenti regulacije zagotavlja prometno varnost.

Deregulacija je pogoj za uveljavljanje načel liberalizacije trgovine v posamezni državi. Pričetek deregulacije v svetu, posebej pa deregulacije v transportu, je bil v sedemdesetih letih v ZDA, zatem pa se je deregulacija širila po svetu, zlasti v Evropi. Poprejšnja zaverovanost v široko državno regulativo, ki naj zagotavlja zdravo in zaželeno konkurenco na prevoznem trgu ter ustrezen ekonomski položaj prevoznikov, se je izgubila, na vlogi pa pridobiva moč večjega vpliva tržnih zakonitosti ob zagotavljanju osnovnih predpogojev, ki jih mora zagotoviti država.

Sodobna načela liberalizacije mednarodne menjave odbijajo sistem javnih monopolnih ali državnih prevoznikov in mednarodnih monopolnih ali kartelnih povezovanj. Zahtevajo čim večjo konkurenčnost ponudnikov vseh vrst storitev tako v nacionalnem, kot tudi v mednarodnem okviru.

4.1 Liberalizacija pomorskega transporta ³

Večina svetovnega trgovskega prometa poteka po morju. Resnično konkurenčen pomorski transport je zatorej odločilen za globalno ekonomsko blaginjo. V mnogih pogledih je mednarodni transportni trg neoviran s strani državnih regulativ. Vendar pa obstaja veliko postopkov in tržnih ovir, katerim je treba v pomorskem transportu zadostiti.

Poročilo ICC (Mednarodne trgovske zbornice) o »Svetovnih poslovnih prioritetah glede novega kroga pogajanj o multilateralni trgovini«, iz junija 1999, vsebuje naslednjo izjavo o pomorskem transportu: » ICC podpira trud k nadaljni liberalizaciji storitev v pomorskem transportu pod pogojem, da gre za obsežen model liberalizacije ter da se ne pojavlja

³ WTO 2001

odobravanje restriktivnih postopkov. Pravica dostopa na trg, svobodna odobritev transportnih in sorodnih storitev, z definiranim številom držav, je pogoj za nov sporazum GATS o storitvah pomorskega transporta.«

Na seji Sveta WTO za trgovino s storitvami, oktobra 2000, so države podale skupno izjavo o storitvah pomorskega transporta. Države so menile, da je čas za obravnavo tem o pomorskih storitvah v okviru trenutnih pogajanj o storitvah. Namen dokumenta je pomagati ICC pri vzpostavitvi lastnih stališč. Izjava opisuje ozadje pomorskih pogajanj: politiko ciljev prevoznikov in ostalih uporabnikov kot so posredniki, transportna industrija, pa tudi ključne teme in priporočila. Izjava se ne ukvarja s predmetom pomorske varnosti in okolja, vsekakor pa se bo morala nadaljna liberalizacija ukvarjati tudi s tem.

Ozadje; Urugvajski krog GATS-a in Pogajalska skupina WTO za storitve pomorskega transporta, v preteklosti nista uspeli skleniti širšega sporazuma o pomorskem prometu. Ugotavljati, zakaj so bila pogajanja neuspešna, bi bilo neutemeljeno in zagotovo bi našli različne razloge in vzroke za neuspeh. Negotovost se pojavlja tudi glede strukture novih pogajanj in njihovega razporeda. Vseeno pa je želja po obravnavi pomorskega transporta na konstruktiven način v naslednjem krogu pogajanj velika.

Cilji politike; Uporabniki transporta želijo široko izbiro konkurenčnih prevoznih storitev. Kvaliteta in stroški prevoza sta bistvenega pomena za prevoznike, ki trgujejo z blagom visoke vrednosti v obliki dostave »door- to- door« ali »just –in-time«, tovorna pristojbina pa bistven element za prevoznike, ki poslujejo z blagom relativno nizke vrednosti in vpliva na končno prodajno ceno.

Pomembnost prevoznikove izbire je že dolgo priznana med članicami OECD (Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj), ki so s Skupnimi načeli transportne politike (Common Principles of Shipping Policy) postavile temelje v podporo prostega trgovanja ter svobodnega, konkurenčnega dostopa do mednarodnega prevoznitva. Načela so pripomogla k konstruktivnemu dialogu o temah transportne politike z vedno širšo skupino držav. Ključno vprašanje bodočih pogajanj bo, do kolikšne mere sega pripravljenost opustiti preostala restriktivna pravila trgovanja za zaščito interesov prevoznikov.

Ključne teme; Ključne teme nadaljevalnih pogajanj o pomorskem transportu bodo zajemale globino danih obvez, cilje delovanja in število članic.

Obseg in obveze; ICC je v poročilu, junija 1999, zahtevala obvezo držav do popolnoma prostega dostopa na trg. Za mednarodno prevoznitvo bi to pomenilo svoboden in neomejen dostop na trg po pogojih, ki veljajo za mednarodne tovore ter odpravo preostalih diskriminatornih in protekcionističnih meril.

Stališče do kabotaže je drugačno. Področje notranjega transporta je posebej občutljivo za nekatere države in ga je potrebno izključiti iz pogajanj o pomorskem transportu.

Da bi zadostili potrebam uporabnikov, mora postati pomorski transport svoboden in ustanoviti svoja predstavništva, ki bodo sposobna voditi marketinške in prodajne aktivnosti, opravljala posredništvo v prevozu, prodajno carinske storitve in vse vrste intermodalnih storitev, vključno s pretovorom, skladiščenjem in prevzemom. Prevozniki želijo svoboden in nediskriminatoren dostop do vseh pristanišč in pomožnih storitev.

Medtem ko bi morala WTO s pogajanjem doseči bolj učinkovit dostop na trg na osnovi vzajemne koristi, se je potrebno zavedati, da bodo nekatere države v razvoju zahtevale omejena prehodna obdobja ter tehnično pomoč, ki jim bo omogočila izpolnitev njihovih obveznosti.

Uporabniki prevoznih storitev potrebujejo storitve »od vrat do vrat« (door-to-door services). Za preskrbo s takšnimi storitvami je pomembno, da sporazum pokriva celotno logistično verigo, vključno s sorodnimi storitvami kopenskega transporta. Težava pa je prav pri storitvah kopenskega transporta. Zaradi naraščajoče pomembnosti »door-to-door« storitev, bi moral biti tudi kopenski transport (v tistem delu, ki formira celoto mednarodnega pomorskega transporta) liberaliziran.

Države pristopnice: ICC bi želela, da vse države pristopijo k pomorskemu sporazumu in se s tem maksimirajo učinkovitost mednarodnega transportnega trga, tako s strani možnosti prevoznikov kot s strani zadovoljitve potreb uporabnikov svetovne trgovine.

Interesi uporabnikov in vseh, ki so vključeni v oskrbo s transportnimi storitvami, kažejo v isto smer; v potrebo po odprtem in konkurenčnem globalnem mednarodnem trgu. Ta močan skupni interes je pripeljal do razmeroma liberalnega sektorja. Vseeno pa obstajajo diskriminatorna in protekcionistična merila, ki jih bo potrebno ukiniti. ICC zato podpira nadaljno liberalizacijo v okviru konteksta GATS, ki temelji na odstranitvi preostalih restriktivnih meril, na neoviranem, nediskriminatornem dostopu na trg za vse dejavnosti mednarodnega pomorskega transporta in na vključitvi in sodelovanju pomembnega števila držav.

4.2 Liberalizacija zračnega transporta ⁴

Zračni transport je eden izmed najbolj reguliranih sektorjev narodnega gospodarstva. Na mednarodni ravni je značilna odsotnost multilateralne ureditve trga. Pogoji dostopa na trg so urejeni z bilateralnimi sporazumi med državami in določajo linije prevozov, letalske prevoznike, ki smejo izvajati storitve, načine uporabe letal, določila glede tehnične varnosti. Države s tem omejujejo prosti dostop na trg in ščitijo nacionalne prevoznike ter spodbujajo razvoj zračnega transporta v izbranih tržnih nišah (Ogorelc 1999, 73-75).

Zasnova organiziranosti trga v civilnem zračnem transportu je bila sprejeta na konferenci o mednarodnem civilnem letalstvu leta 1944 v Čikagu (Čikaška konvencija- Konvencija o mednarodnem civilnem zrakoplovstvu). ZDA so predlagale liberalno multilateralno ureditev mednarodnega zračnega transporta, kar je pomenilo svobodno urejanje linij, ponudbo zmogljivosti in oblikovanje cen. Evropski zavezniki so nasprotovali multilateralni ureditvi trga in zagovarjali dvostransko reguliranje vstopa na trg, razdelitev zmogljivosti in reguliranje cen. Tako je prišlo do kompromisa, s katerim so zračni transport uredili s posebnimi pravili zračne plovbe oz. svobodami zraka. S Čikaško konvencijo je bila članicam torej priznana samo »tehnična svoboda« zračne plovbe (pravica preleta tuje države brez pristajanja), ne pa »komercialna svoboda« (urejanje prevoza potnikov in tovora med državami članicami). Ta se dogovarja v obliki dvostranskih sporazumov (Ogorelc 1996, 63-71).

Neurejenost ameriškega trga letalskega prometa, je od leta 1977 dalje, spodbudila mednarodne reforme tovornih in potniških storitev. Od tedaj je bil storjen znaten napredek k

⁴ WTO 2000

liberalizaciji mednarodnega letalskega prometa. Tržna politika ZDA, imenovana »Open Skies« (Odprto nebo), je kljub času, ki ga je potrebovala za dosego svoje učinkovitosti, odsevala nov pristop k mednarodnemu trgovanju. Od zgodnjih devetdesetih let dalje je omogočala ZDA in njenim trgovskim partnerjem sklenitev liberalnega vzorčnega dvostranskega sporazuma, kar je vodilo k splošni sestavi sporazumov. Do leta 2000, je bilo podpisanih še približno petdeset takšnih sporazumov.

Velik dosežek v nastajanju liberalnih regionalnih trgov letalskih storitev predstavlja pojav notranjega trga letalskega prometa v EU, kjer so vse od sredine osemdesetih let počasi odpravljali ovire proste oskrbe s prevoznimi storitvami znotraj unije.

Pojavljajo pa se tudi novi znanilci svobodnejših trgovinskih območij letalskih storitev. Najnovejši je primer petih držav APEC (Azijsko-pacifiško ekonomsko sodelovanje), ki so sklenile večstranski sporazum v novembru 2000. Dežele zahodne poloble so se zaobljubile k ustanovitvi prostega trgovinskega območja obeh Amerik (FTAA) do leta 2005. Julija 2000 je bil v okviru Organizacije afriške enotnosti sprejet sklep Yamoussoukro, ki je podoben korak k liberalizaciji znotrajafriškega letalskega prometa. Ti dosežki so sicer manj obsežni kot enotni trg letalskih storitev EU, vendar predstavljajo korak naprej.

Področje letalskih storitev je v Sporazumu GATS urejeno z Dodatkom o storitvah v letalskem prometu. Vendar pa so v dodatek vključena samo tri področja: popravila letal ter vzdrževalne storitve, storitve sistema računalniških rezervacij in prodaja ter trženje storitev letalskega prometa. Prevozne pravice in storitve, ki so neposredno povezane z izvajanjem prevoznih pravic, so izvzete iz GATS in so urejene z bilateralnimi sporazumi. Večina storitev pa s sporazumi, podpisanimi v okviru Čikaške konvencije.

Bilateralni sporazumi

Struktura bilateralnih sporazumov o letalskih storitvah izvira iz pričetka letalskega prometa, razvijala pa se je od sprejema Čikaške konvencije v letu 1944. Bilateralni sistem se ni razvil enakomerno, posledice tega so zadržki v celotni mreži letalskega prometa.

Mnogi bilateralni sporazumi so namreč restriktivni. Kot taki predstavljajo motnje, ki onemogočajo prevoznikom, da bi svoje mrežne poti načrtovali izključno na osnovi trgovskih nagibov.

Čeprav so nedavni liberalni bilateralni sporazumi, kot npr. "Odprto nebo", izjemno spremenili situacijo na nekaterih trgih, pa so mnoga pomembna vprašanja še zmeraj pod strogim nadzorom. To so vprašanja lastništva, nadzor letalskega prometa znotraj nacionalnega trga ter pravica do ustanovitve.

Tako je tudi model "Odprto nebo" ohranil številne anahronizme, ki ločijo mednarodni letalski transport od mnogih že globaliziranih industrij. Takšne omejitve preprečujejo prosto trgovanje s storitvami letalskega prometa, pa tudi optimalno gibanje kapitala; posledica tega je dvig proizvodnih stroškov.

- Omejitve tujih investicij; svobodno trgovanje in gibanje kapitala preko meja potrebujeta odprto investicijsko politiko. Vlade omejujejo tuje investicije v letalske družbe, predvsem zaradi potreb po nacionalnih letalskih družbah v okvirih tradicionalnih bilateralnih sporazumov.

Leta 1944 je Mednarodna trgovinska zbornica zagovarjala sprostitev omejitve do tujih lastništev letalskih družb, rekoč, da "bi moral biti letalski prevoz določen s tehničnimi in ekonomskimi pogoji, ne pa s vprašanji nacionalnega ponosa in nacionalnega lastništva".

Letalske družbe se nasplošno ne smejo uveljaviti zunaj njihovih nacionalnih meja, hkrati pa se ne smejo združevati s tujimi letalskimi družbami ali postati večinski lastnik tuje letalske družbe. Obstajajo sicer primeri multinacionalnih letalskih družb, kot so: SAS, Air Afrique, Gulf Air, vendar so to le izjeme. Mnoge letalske družbe so tako še vedno v državni lasti.

- Fiskalna politika; letalski promet bremenijo številne davčne obveznosti, ki vplivajo na dvig stroškov potovanj in zmanjšujejo mobilnost. Mednarodna trgovinska zbornica zato v poročilu iz leta 1997: "Davki v mednarodnem letalstvu: Posodobitev 1997", pritiska na zmanjšanje davčnih obveznosti letalskega prometa.
- Subvencioniranje nekaterih aspektov letalskega prometa zaradi političnih, ekonomskih, socialnih ali strateških razlogov, ima že dolgo tradicijo. Subvencije se sicer z bolj komercialno usmerjenim letalskim prevozništvom zmanjšujejo, vendar pa ostajajo. V mnogih primerih so povsem neposredne, ali pa posredne preko mehanizmov kot so npr. dovolilnice za uporabo poti. Trgovinska zbornica opozarja, da bi morala biti neposredna ali posredna državna pomoč letalskim družbam povsem razvidna oz. ukinjena takoj, ko bo to mogoče.
- Carinske ovire; carinski izkaz zahteva čas in denar dobaviteljev letalskih storitev. Ravno hitrost in zanesljivost pa sta pomembni prednosti letalskega prometa. Zato ICC, OECD in druge organizacije predlagajo načine za poenostavitev carinskih izkazov.
- Dostop do infrastrukture; omejenost infrastrukture je posebna ovira pri vstopu na letalski trg. Letališča poslujejo v okviru svojih zmožnosti, omejena pa je tudi učinkovitost ATC (Nadzor letalskega prometa). Nadaljna liberalizacija letalskega prometa bi vplivala na dvig povpraševanja, kar bi vodilo k še večjim oviram glede zmožnosti letališč in ATC-ja, da zadostijo povpraševanju. ICC zato pritiska na vlade, da postane njihova prioritarna naloga izboljšanje ATC-jeve tehnologije in širitev obstoječe letališke infrastrukture.

Poti k nadaljni liberalizaciji

Izziv multilateralne liberalizacije letalskega prometa je v iskanju prave poti. S trendom globalizacije se pojavlja spoznanje, da so trenutni bilateralni okvirji omejeni, pojavlja pa se tudi potreba po sprožitvi iniciative za končno liberalizacijo letalskih storitev. ICAO (Mednarodna civilna letalska organizacija) podpira proces progresivne liberalizacije vseh držav mednarodnega letalskega prometa. Združenje evropskih letalskih družb (The Association of European Airline) je podalo obširen predlog organizaciji TCAA (Transatlantsko letalsko območje), o zamenjavi trenutno razdrobljenega regulatornega sistema s poenotenim sistemom, ki bo letalskim družbam zagotavljal enake komercialne možnosti, nad letalskimi družbami pa naj bi bdel enoten nadzorni organ.

V smeri liberalizacije letalskega prometa bi bilo možno ubrati več poti, ki bi lahko potekale vzporedno in hkrati skladno, in sicer:

- *Liberalizacija znotraj bilateralnega okvirja*; ponovna pogajanja o bilateralnih sporazumih lahko vključujejo specifično oskrbo pod določenimi standardnimi pogoji. Taka preskrba združuje prosto izmenjavo poti, svobodo cenika, itd. Takšen pristop uživa prednosti zaradi določene stopnje poenotenosti v obstoječem, četudi neskladnem sistemu sporazumov, vendar brez prekinitve osnovnega koncepta.
- *Pristop vodilnega sektorja*; specifični trgi, kot je trg s tovornimi storitvami se običajno prvi liberalizirajo in ustvarijo osnovo za nadaljno liberalizacijo ostalih storitev. Zaradi velike rasti tovarnega prometa, bi imela liberalizacija tovarnega trga velik učinek. OECD predlaga dve alternativni poti za nadaljno liberalizacijo tovarnega trga: dodatek k obstoječim bilateralnim sporazumom o letalskih storitvah, ki bi liberaliziral številne specifične ovire pri prevozu tovora ali pa multilateralni sporazum, ki bi olajšal takojšnjo liberalizacijo letalskega tovarnega prometa. Prednosti slednjega pristopa so v izboljšanju učinkovitosti na področjih, kjer obstaja skupen interes za sporazum in v prikazu koristi, ki bi jih imela naknadna širitev liberalizacijskega procesa.
- *Fazni multilaterizem (plurilaterizem)*; vključuje postopno širitev iz enotnega središča enako mislečih držav, ki bi med seboj ustanovile popolnoma liberaliziran zračni transport. Nove članice bi, da bi postale udeleženske ali potrebovale soglasje dotedanjih članic ali pa pristale na zastavljene pogoje v sporazumu. To bi omogočilo razmeroma hitro združitev enakomislečih držav, hkrati pa bi se izognili siljenju nenaklonjenih držav v rapidno spremembo politike. Ostale države bi se jim lahko pridružile, ko bi se jim zdelo primerno. Tako bi prišlo do načrtovanja novih, prehodnih sporazumov, brez obvezujočih predpogojev, z osnovnimi, minimalnimi zahtevami. Ti bi poskrbeli za pristop novih držav k multilateralnim sporazumom.
- *Popolni multilaterizem*; zahteva od držav članic, da omogočijo konkurenčnemu letalskemu prevozniku, ne glede na njegovo pripadnost, enake pogoje poslovanja v potniškem ali tovarnem prometu, kot jih imajo same. Dolgoročno bi to pomenilo pravico do kabotaže vsem prevoznikom in svobodno oskrbo s storitvami na mednarodnem trgu. To bi bil dokončen svobodni trg, ekonomsko maksimalno učinkovit. Takšen položaj bi bilo možno doseči s številnimi forumi, diplomatskimi konferencami o letalstvu in s Svetovno trgovinsko organizacijo (WTO). Pravila GATS namreč omogočajo razvidnost in zakonsko varnost vsem pristopnicam, nediskriminatorno ravnanje in prednosti v postopkih reševanja sporov po pravilih WTO-ja. Usmeriti pa bi se bilo potrebno tudi na teme kot so: MFN načelo v storitvah letalskega prometa, razpoložljivost rezervacij in vzajemnost.

Mednarodna trgovska zbornica (ICC – Chamber of Commerce) verjame v multilateralno liberalizacijo blaga in storitev, pa tudi, da je Svetovna trgovinska organizacija najbolj učinkovit mehanizem za doseg take liberalizacije. Zbornica priznava, da je v letalskem prometu, zaradi njegovih značilnosti, otežena pravica dostopa na trg po sporazumu GATS. Zato naj bi se liberalizacija razvijala po bolj predvidljivi poti, naprimer po poti plurilaterizma (liberalizacija med enakomislečimi državami). Tako so nastali že nekateri sporazumi, npr: sporazum med državami APEC in FTAA.

Transatlantsko skupno letalsko območje (TCAA) je naslednji uporabni model k liberalizaciji letalskega prometa, ki ga je predlagala AEA (Ameriška ekonomska zveza). Ta pobuda sicer izhaja iz industrije, ponuja pa praktično pot k multilateralni liberalizaciji storitev letalskega transporta. TCAA daje poudarek na posamezna področja v storitvah letalskega prometa, kjer se naj prične liberalizacija, in sicer:

- liberalizacija svobodne oskrbe s storitvami,
- liberalizacija: pravil glede lastništva letalske družbe, pravice do ustanovitve in nadzora,
- uskladitev politike konkurence in
- liberalizacija pravil glede lizinga (zakupa) letal.

Mednaroda trgovska zbornica (ICC) je zadovoljna z liberalizacijo evropskega letalskega prometa in sporazumom APEC, s svojim poročilom iz leta 1997 »Convergence of Competition law« (Skladnost prava konkurence), pa je podprla ustanovitev Skupnega letalskega območja (Common Aviation Area) med Evropo in ZDA. Predlog temelji na razvijajočem se dialogu med ZDA, Evropo in drugimi vladami, kot osnova za razvoj obširnega sporazuma, ki bi ponujal možnost pridružitve tudi drugim državam – model plurilaterizma.

Čas je torej za zamenjavo bilateralnega sistema z multilateralno liberalizacijo letalskega prometa. Tako okolje bo pospešilo globalizacijo trgov letalskega prometa, ki se bo lahko prilagodila globalizaciji ostalih gospodarskih sektorjev.

4.3 Liberalizacijska transportna politika EU

Ni konkurenčnega gospodarstva brez dobro razvitega prometnega omrežja. Promet je ključnega pomena tudi za evropsko gospodarsko konkurenčnost. Ta sektor gospodarstva predstavlja približno 10 % BDP Evropske Unije, v njem pa je zaposlenih več kot 10 milijonov ljudi (Opomnik 2004, 2).

Cilji Evropske komisije na področju prometa v prihodnjih letih, so zapisani v beli knjigi Evropska prometna politika za 2010: Čas za odločitev. Ti cilji so (Jelenc 2000,3):

- sprostitvev in deregulacija transporta,
- odprava monopolov in enaki pogoji za vse vrste transporta,
- prost dostop do transportnega trga vsem operaterjem, ki izpolnjujejo določene pogoje,
- odprava državnih pomoči,
- razvoj transportne infrastrukture, ki omogoča kakovostne povezave med članicami EU in povezave s vzhodnoevropskimi državami. To omrežje omogoča varnejša potovanja ob nižjih stroških, povečuje učinkovitost trgovanja in približuje druge države Evropski Uniji,
- povečanje prometne varnosti, ki je v popolni pristojnosti EU,
- varstvo okolja in zmanjšanje onesnaževanja zaradi transporta; najbolj je okolju škodljiv cestni transport, ki porabi kar 80 odstotkov vse v transportu uporabljene energije in prispeva več kot 75 odstotkov vseh emisij ogljikovega dioksida,
- razvoj novih načel oblikovanja cen transportnih storitev, ki naj vključujejo vse realne stroške, torej tudi stroške infrastrukture in zunanje stroške (stroške onesnaževanja okolja, nesreč,...), ki jih v pretežni meri še vedno plačuje država oziroma davkoplačevalci,

- razvoj tržnih pristopov v železniškem transportu (prost dostop do železniške infrastrukture kateregakoli železniškega operaterja),

- hitrejši razvoj javnega potniškega transporta kot alternativne uporabe osebnih avtomobilov.

Razlogi EU za oblikovanje in izvajanje skupne transportne politike so predvsem ekonomski. V EU so spoznali, da ekonomsko povezovanje in koncentracija gospodarskih dejavnosti v trgovini in industriji vodita k hitrejši rasti transportnih tokov, hkrati pa je kakovosten transport eden glavnih motorjev gospodarske rasti in povezovanja (ibid., 3).

V devetdesetih letih so se v Evropi začeli pojavljati zastoji na določenih območjih in določenih poteh, ki so začeli ogrožati gospodarsko konkurenčnost. Evropska komisija zato predlaga, naj se s proaktivno politiko, ki bo spodbujala povezovanje med različnimi načini prevoza in prevoz po železnici, morju in celinskih plovnih poteh, doseže ravnotežje med različnimi načini prevoza (Opomnik 2004, 2).

Neravnotežje med načini prevoza je prisotno tako pri prevozu blaga (cestni 44 %, pomorski 41 %, železniški 8 %, celinske plovne poti 4 %), kot pri prevozu potnikov (cestni 79 %, železniški 6 %, letalski 5 %).

Komisija je v podporo tem ciljem začela izvajati ukrepe za omogočanje razvoja multimodalnih koridorjev, prednost pa je dala tovoru in hitremu omrežju za potnike (radionavigacijski sistem Galileo, Marco polo, Short Sea shipping, The single European sky,...). Lotila se je novih velikih infrastrukturnih projektov z vidika čezevropskih prometnih omrežij - TEN-T (tovorna železnica skozi Pireneje, hitri vlak/kombiniran promet: Pariz-Stuttgart-Dunaj, most/predor med Nemčijo in Dansko,...) (ibid.,3).

Po pričakovanjih naj bi se skupni tovorni promet znotraj EU-15 do leta 2010 povečal za 38 % (glede na leto 1998), potniški promet pa za 24 %. Brez usklajene prometne politike bo večji del tega povečanja prevzelo cestno omrežje in precejšen del prav čezevropsko omrežje (ibid.,5).

Ob skorajšnji razširitvi, ko se bodo prometna politika in čezevropska omrežja kmalu razširila čez vso celino, bo morala Evropa ponovno razmisliti o svoji mednarodni vlogi, če naj bi ji uspelo razviti trajnostni prometni sistem in se lotiti perečih vprašanj zastojev in onesnaževanja. Hkrati si bo Komisija prizadevala za vidnejšo vlogo Evropske komisije v mednarodnih organizacijah kot sta IMO (Mednarodna pomorska organizacija) in ICAO (Mednarodna organizacija civilnega letalstva), s tem pa bo Evropa postavljena v ospredje prizadevanj za izboljšanje varnosti in varovanja okolja (ibid., 7).

4.3.1 Liberalizacija pomorskega transporta EU⁵

Uporaba pomorskega transporta v EU narašča.. Približno 30 % menjave znotraj EU in 90 % trgovanja EU s tretjimi državami poteka po morju. Tovorni promet v Evropi naj bi se v naslednjih desetih letih povečal za 38 %, potniški pa za 19 %. Nadalje je pomorski prevoz in z njim povezana kopenska industrija velik vir zaposlovanja.

⁵ Paul K. Lyons 2003, 41-60

Prvi pomemben napredek na ravni EU je bil storjen leta 1979, s sprejetjem Bruseljskega paketa ("Brussels Package"), katerega sestavlja Predpis o ratifikaciji držav članic Zakonika o upravljanju prekomorskih linijskih prevoznikov (Regulation on the ratification by the Member States of the Code of Conduct for liner shipping), ki je bil sprejet na Konferenci Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD). V Kodeksu je bilo potrjeno, da konference prekomorskega linijskega prevoza (t.i. konzorcij, ki bo določal tarife) tvorijo osnovno zgradbo prekomorskega transporta ter poskušajo omejiti rezervacije tovora in sistem porazdelitve, katerega so želele bolj protekcionistične države v razvoju. Kodeks je omogočal delitev tovora znotraj konference na osnovi 40:40:20. Vsaka od strank v bilateralnem sporazumu ima s tem dogovorom pravico do rezervacije 40 % tovora, 20 % rezervacij je namenjeno prevoznikom tretjih držav. Predpis Unije je s tem omogočil ponovno razdelitev deležev, dodeljenih nacionalnim linijam v EU in preprečil neupoštevanje razmerij rezervacij tovora pri trgovanju držav EU z državami članicami OECD-ja.

Štiri listine o prihodnosti pomorskega prevoza v EU

Komisija je marca 1996 predstavila listino imenovano "V smeri nove pomorske strategije", z globalno analizo problemov, s katerimi se srečuje Skupnost pomorskega sektorja v kontekstu politike Evropske unije. Listina je predlagala niz dejanj, usmerjenih k ohranjanju prostega trga, izboljševanju konkurenčnosti v pomorskem transportu v EU in se osredotočila na pomanjkljivosti politike državne pomoči.

Zbor je podprl strategijo z Resolucijo, sklenjeno decembra 1996. V njej je zapisano, da so "pozitivni ukrepi potrebni za nadaljevanje ciljev Skupnosti v začrtanih skupnih področjih...posebej pa za pospeševanje konkurenčnosti mornarice Skupnosti in pri zaposlovanju mornarjev Skupnosti kot tudi pri zagotavljanju prostega trga". Vse države, z izjemo Velike Britanije, so potrdile, da bi morala biti konkurenčnost pomorskega prevoza pospešena z uporabo ozko usmerjenih pozitivnih ukrepov, kot so npr. spodbude za zmanjšanje stroškov zaposlovanja pomorskega osebja.

Druga listina iz marca 1996, imenovana "Oblikovanje prihodnosti pomorstva v Evropi", se ni ukvarjala neposredno s pomorskim transportom, pač pa je poudarjala pomembnost kopenskih industrij (ladjedelnštvo, vzdrževanje, pristaniška delovna sila,...) pri zaposlovanju ter ekonomskem razvoju v Evropski uniji. Listina je oblikovala predlog za maksimiranje ekonomskih koristi takšnih industrij.

Naslednji dve listini, nastali leta 1995 in 1999, sta se usmerili izključno na kratke pomorske prevoze. Začrtali sta strategijo pomoči pomorskemu transportu, da bi lahko uspešno konkuriral medkrajevnemu cestnemu transportu.

V prvi listini se je Komisija osredotočila na odpravo težav v pomorskem transportu kot so: pomanjkljiva infrastruktura, nepotrebni administrativni postopki, slaba povezava z drugimi oblikami transporta,... Zbor se je strinjal z načrti Komisije in je junija 1997 poudaril potrebo po podpori držav članic glede proste in pravične konkurence med transportnimi podjetji in med oblikami transporta ter tudi glede zmanjšanja nepotrebnih birokratskih postopkov v sektorju.

V drugi listini je Komisija potrdila rast tovarnega pomorskega prometa na kratke razdalje med leti 1990 in 1997 za 23 % (tonski kilometri). Trud Komisije, ki je skozi okrogle mize, razprave in forume (Forum pomorske industrije – Maritime Industries Forum) dosegel

strinjanje članic sledenju takšne strategije, je bil poplačan. Vendar pa je Forum opozarjal, da nekatere ovire, navedene v prejšnjem poročilu (listini) še vedno niso odpravljene.

Liberalizacija mednarodnih storitev in kabotaža

Temelj današnjega trga pomorskih storitev je Predpis 4055/86 (Regulation 4055/86), ki je omogočil prosto trgovanje registriranim storitvenim podjetjem znotraj Skupnosti. Predpis vztraja pri odprtosti trgovskih poti med pristanišči Skupnosti in pristanišči tretjih držav, za vsa storitvena podjetja držav članic EU na enaki osnovi. Nadalje zahteva prekinitev izvrševanja klavzule o delitvi tovora v bilateralnih sporazumih članic EU s tretjimi državami (oz. jih je potrebno spremeniti in tako preprečiti diskriminacijo ostalih storitvenih podjetij držav članic).

S predpisom se tako od 1. januarja 1993, znotraj držav članic EU, omogoča svobodno opravljanje pomorskih transportnih storitev (kabotaža) vsem ladjarjem Skupnosti, katerih ladje so registrirane in plujejo pod zastavo države članice, vendar pod pogojem, da se ladje podredijo vsem pogojem za izvajanje kabotaže v določeni državi članici.

Ureditve pristaniških storitvenih dejavnosti

Pristaniške storitve v EU so po tradiciji delovale v okvirjih zakonskih ali učinkovitih monopolov, ki so bili javni ali zasebni. V zadnjih letih pa je postala organizacija pristaniških storitev, še posebej transportnih, predmet naraščajoče kritike. Pojavila se je težnja po umiku omejitev pri trgovanju s tovorom. Storitve bi morale postati bolj odprte za udeležbo zasebnega sektorja. Omejitve oskrbe s pristaniško delovno silo in omejitve storitev povezanih z ladjo (sidranje, krmarjenje), pa ostajajo vsakdanjost.

Leta 1997 je Komisija predstavila "zeleno listino" za pristanišča, katera bi pripomogla k ureditvi pristaniških dejavnosti na ravni Skupnosti in bi omogočila bolj sistematično liberalizacijo storitev v glavnih pristaniščih z mednarodnim prometom. S pravili zelene listine bi se poskusilo ustvariti izenačeno konkurenčno območje med pristanišči in znotraj pristanišč Skupnosti ter zagotovilo delovanje po pristaniških in pomorskih varnostnih standardih. Komisija je naglasila potrebo po harmonizaciji na številnih področjih (npr. standardizacija opreme, mehanizmov,...) saj bi le ta omogočila izvajanje storitev v skladu z varnostnimi standardi. Seveda pa je potrebno upoštevati različnost pristanišč EU in raznolikost storitev.

Ukrepi, ki dopolnjujejo notranji pomorski trg

Poleg osnovnih liberalizacijskih ukrepov, je Komisija razvila notranji pomorski trg na podlagi več dopolnilnih ukrepov. Leta 1989 je Komisija na predlog takratnega komisarja za promet, Stanleyja Clintona Daviesa, skušala zaustaviti erozijo flote pod zastavo EU. Predlagala je, naj se lastnikom plovil ponudi nekakšna "spodbuda", da registrirajo svoje ladje pri Ladijskem registru (Evropske) Skupnosti pod imenom Evro in pod pogojem, da zaposlijo samo mornarje ES. Komisija je kasneje predlog spremenila, tako da je t.i. spodbude povišala in nekoliko omehčala pogoje o zaposlovanju ladijskih posadk (vsi častniki in vsaj polovica posadke na Evro ladjah morajo biti državljani ES). Na pritiske iz parlamenta so tudi predlagali, da naj se tistim, ki svoje ladje registrirajo kot Evro ladje, povrne davek na osebni dohodek mornarjev. Vendar pa se je več držav (najbolj Velika Britanija in Danska) na ta predlog (ki je v bistvu pomenil nekakšno obvezno državno pomoč) in na predlagane zahteve o posadki odzvalo sovražno. Komisija prav tako ni bila uspešna pri sprejetju predloga, ki bi definiral "lastnika ladje ES" na podlagi minimalnih kriterijev o državnem lastništvu.

Kompromis o pravilih o posadki iz leta 1992

Vprašanje o pogojih za posadke ladij je ostalo vseskozi glavna točka oblikovanja politike na tem področju. Države članice gledajo na pogoje o državljanstvu članov posadke za registrirane ladje kot izredno pomembne za vojaške, civilne in administrativne namene. Mednarodno sprejeta Konvencija o registraciji ladij iz leta 1986 določa, da je "zadovoljivo" upravljanje ladje državljanov pod zastavo svoje države eden od dveh možnih predpogojev za registracijo ladje pod državno zastavo (drugi predpogoj se nanaša na državljanstvo lastnika ladje). Kljub prednostim pogojem o državni zastavi in državljanstvu, pa ti prihajajo navzkriž z dodatnimi stroški (najbolj na račun stroškov za socialno varstvo) za lastnike ladij, ki zaposlujejo mornarje EU (v nasprotju z delovno silo iz držav tretjega sveta), zaradi česar se lastnike ladij odvrne od registracije ladij v registru EU.

Ti pogoji so bili torej glavna točka sporov med pogajanci o Pravilniku o obalni plovbi iz leta 1992. Komisija je predlagala, naj storitve obalne plovbe sledijo pravilom o posadki ladij pod državno zastavo, kot je urejeno v mednarodni plovbi. Tradicionalno spadajo domače storitve pod pravila države gostiteljice, ki narekujejo, da pogoje o ladijski posadki določi tista država, kjer se storitve opravljajo. Temu predlogu so močno nasprotovale sredozemske države, ki so trdile, da bi ta predlog dal storitvenim podjetjem relativno liberalnih severnih držav članic »carte blanche« (neomejena pooblastila), da vstopijo v izredno dobičkonosen in doslej zavarovan sredozemski trg, s poceni delovno silo tretjih držav. To bi imelo, po njihovih besedah, katastrofalne učinke na njihove domače ladijske družbe in lokalno zaposlenost.

Da je bil Pravilnik iz leta 1992 sprejet, so države članice dodale klavzulo (3. člen), ki določa začasna pravila o posadki. Tako se pravila o posadki nanašajo na celinsko obalno plovbo in storitve križarjenja, čeprav tiste, ki jih opravljajo plovila, manjše od 650 BRT, ostajajo pod pravili države gostiteljice.

Predlog o razširjeni uporabi državne zastave (razen pravil države gostiteljice)

Aprila 1998 je Komisija sprejela osnutek amandmaja, ki bi zamenjal 3. člen. V svojem pojasnjevalnem memorandumu je zapisala, da je edino odprto vprašanje glede tovornih storitev to, ali naj storitve otoške obalne plovbe, ki jih opravljajo večja plovila, ki niso bila oz. ne bodo na mednarodni plovbi, spadajo pod pravila države gostiteljice. Te storitve namreč, pogosto opravljajo plovila, ki so izmenično na nacionalni in mednarodni trgovski poti v kratkih časovnih obdobjih, in bilo bi nepraktično, da bi morala plovila iz ene države članice menjati posadko, preden priplujejo v območje druge države. Poleg tega pa ni jasno razviden noben gospodarski razlog za ohranjanje statusa quo. Zato je Komisija predlagala, naj pravila države gostiteljice veljajo za vse tovarne storitve obalne plovbe (celinske in otoške), ki jih opravljajo plovila nad 650 BRT.

Komisija je trdila, da je potniški trg v obalni plovbi, v katerem plovila plovejo po isti poti več let s člani posadke, ki živijo v območju, kjer delajo, bolj delovno intenziven kot pa transportne storitve, saj daje 70 % zaposlenost v otoški obalni plovbi. Upošteva te dejavnike, je Komisija predlagala nekakšen hibridni sistem, v okviru katerega bi država gostiteljica lahko vztrajala, naj vsi operaterji spoštujejo svoja pravila z minimalnim deležem državljanov EU v posadki, v vseh ostalih pogledih pa naj veljajo dosedanja pravila o posadki. Poleg tega je Komisija predlagala, naj se člani posadke iz tretjih držav obravnavajo (kar se tiče pogojev zaposlovanja) kot prebivalci države članice, v kateri je bilo njihovo plovilo registrirano. Ta sistem bi veljal za vse redne potniške in trajektne otoške obalne plovbe, vključno s storitvami v potniškem in tovornem prevozu.

Aprila 1998 je Komisija sprejela osnutek Direktive o posadki na plovilih z mednarodnimi potniškimi trajektnimi storitvami v okviru Unije. Predlagala je, naj veljajo za delavce iz tretjih držav enaki pogoji o zaposlovanju (tudi tisti, ki urejajo plačilo, delovni čas, zdravstveno-varnostne pogoje in letni dopust), kot veljajo za državljane države članice, v kateri je plovilo registrirano. Kar pa zadeva plovila z državno zastavo tretjih držav, je Komisija predlagala, naj veljajo za posadke iz tretjih držav tisti pogoji, ki veljajo za prebivalce države, s katero so storitve, o katerih je govora, najbližje povezane. To bi naj preprečilo vsakršno prednost pri stroških, do katere bi prišlo pri zaposlovanju neevropske (izven EU) delovne sile.

Komisija je razložila, da je njen predlog nujen zato, ker so nekateri operaterji EU skušali izkoristiti svobodo, ki jo daje liberalizirani Pravilnik iz leta 1986, ter vzpostaviti redne potniške trajektno storitve pod državno zastavo tretje države, z zaposlovanjem poceni delovne sile tretjih držav. S tem bi neposredno konkurirali trajektom s posadko EU, na poteh znotraj EU (vendar ne na trgu obalne plovbe, ki jo veliko strožje regulira Pravilnik iz leta 1992). Čeprav so bile takšne poteze do sedaj le redko uspešne, kar je bilo v glavnem posledica dejanj delavskih sindikatov, pa bi do podobnih primerov lahko prihajalo tudi v prihodnje. Poleg tega je Komisija izrazila zaskrbljenost nad plovili, na katerih se izvaja delna zamenjava članov posadke EU, s člani posadke tretjih držav katerim nudijo nižja plačila in slabše pogoje od tistih za mornarje ES. Prav tako je opozorila na morebitno "negativno spiralo", do katere bi prišlo zaradi zunanjih dejavnikov, kot je npr. ukinitvev brezcarinske prodaje znotraj EU, ki pospešujejo trend zmanjševanja stroškov ter morebiti vodijo v erozijo delovnih pogojev in izgubo zaposlenosti med mornarji Skupnosti.

Odziv ministrov in članov parlamenta na predloga o posadki

Komite za promet je oba predloga pregledal junija 1998. Sredozemske države so jasno povedale, da je zanje predlog o obalni plovbi prenačljjen in da je potrebna še nadaljnja raziskava o učinkih, ki bi jih razširjena pravila imela. Severne države pa so bile zaskrbljene nad tem, da bi predlagana Direktiva o storitvah znotraj Skupnosti spodkopala sprejeto pravico o državni zastavi. Ta njihova različna stališča je Komite za transport potrdil decembra 1998.

Parlament, ki ima pravico do soodločanja pri obeh predlogih, je zavrnil načrt Komisije, da dopolni 3. člen Pravilnika o obalni plovbi. Čeprav je marca 1999 uradno potrdil oba predloga, je parlament sprejel vrsto amandmajev, s katerimi je hotel izbrisati vsakršne reference na predlagana pravila o posadki. Na njihovo mesto je Evropski parlament predlagal sprejetje nove klavzule, po kateri mora Komisija ponovno pregledati gospodarski in družbeni vpliv liberalizacije na otoško obalno plovbo in podati poročilo najkasneje do januarja 2001. Na podlagi tega poročila mora Komisija osnovati predlog za "dokončen sistem", ki bi ga naj sprejeli do januarja 2003. Osnutek Direktive o posadki plovil, ki nudijo mednarodne storitve znotraj Skupnosti, pa je parlament sprejel brez posebnih amandmajev.

V pomorski industriji je še vedno prisotna državna pomoč

Leta 1989 je Komisija opredelila nekatere smernice glede državne pomoči pomorskemu sektorju, da bi tako zagotovila kompatibilnost subvencij znotraj industrije s trgov in nebi škodovala konkurenčnosti med podjetji EU. S tem je bilo ladjarjem držav članic omogočeno kompenziranje stroškov, povezanih z dodatnim zaposlovanjem in fiskalnih stroškov nastalih zaradi delovanja pod enotno zastavo EU.

Vendar pa je Komisija v svoji listini o novi pomorski strategiji iz leta 1996 ugotovila, da so se s časom metode, ki so jih uporabljali za izračunavanje "stroškovne vrzeli" za različne tipe ladij in različne države, izkazale kot neprimerne in težavne, hkrati pa so vodile k zmanjšani transparentnosti. Zbor je v decembrski Resoluciji o strategiji iz leta 1996 zahteval takojšnjo potrditev revidiranih smernic glede državnih pomoči v skladu s 87. členom (tedaj 92. členom). S tem sme biti državna pomoč pomorskemu sektorju, kot tudi drugim sektorjem, dovoljena v skladu s pogoji 87. člena (prej 92. člena) in samo v kolikor državne pomoči ne grozijo konkurenčnosti v Skupnosti ter v obsegu, ki ne škoduje skupnim interesom glede pogojev mednarodne konkurenčnosti.

V iskanju zunanje pomorske politike

Komisija je zavzela enako stališče kot v letalskem sektorju in sicer, da lahko države članice v mednarodnih pomorskih odnosih pridobijo več, če nastopajo skupaj, kot pa če delujejo na individualni osnovi z omejenimi lastnimi interesi. Osnova za usklajeno delovanje na ravni Skupnosti je bila ustvarjena že leta 1977 s sprejemom Sklepa o ustanovitvi postopka posvetovanja držav članic. S tem so potrdili skupni cilj – harmonizacijo položaja EU v mednarodnih pogajanjih in podelitev pooblastil Komisiji, da nastopa v imenu Skupnosti.

V dobro Skupnosti se je Komisija pogosto posvetovala s pomembnejšimi predstavniki pomorskega sektorja. Glavna kontaktna točka z razvitimi državami je bil Komite za pomorski promet OECD, katerega sestankov se Komisija udeležuje. Hkrati je Komite sodeloval pri Svetovalni skupini za transport in pri njenem dialogu z ZDA ter v zadnjih letih imel več stikov z Japonsko. Poleg tega pogosto organizira seminarje in konference, na katerih promovira sodelovanje s tretjimi državami in nudi tehnično asistenco posameznim državam ali skupinam držav.

Komisija sistematično sodeluje pri delu mednarodnih organizacij povezanih s pomorskim transportom in tudi pri pogajanjih o mednarodnih konvencijah povezanih z mednarodnim ladijskim transportom. Poleg doprinosa k razvoju na področju varnosti, zaščite okolja in urjenja posadke pod okriljem Mednarodne pomorske organizacije (IMO – International Maritime Organization) in Mednarodne delovne organizacije (ILO – International Labour Organization), sodeluje Komisija v različnih forumih za prosto trgovanje in pravično konkurenco.

Med Urugvajskimi pogajanjmi (Uruguay Round) je Komisija izpeljala Splošna pogajanja o storitvah v okviru Kodeksa upravljanja (Code of Conduct), sprejetega s strani držav članic in Zbora. v UNCTAD-u je Skupnost zastopana v okviru Stalnega odbora za storitve, vendar z omejenim položajem opazovalke.

Pomorska določila obstajajo v številnih splošnih sporazumih med ES ter tretjimi državami in regijami. Ti sporazumi vsebujejo zaporedne Lomske konvencije z afriškimi in karibskimi državami, evropske sporazume s CEEC, sporazume o partnerstvu in sodelovanju z bivšimi sovjetskimi državami, Sporazum o evropskem gospodarskem območju in pridružitvene sporazume s sredozemskimi državami (15. in 16. poglavje). Cilj Komisije je vedno ta, da se zagotovi neomejen dostop do mednarodne trgovine pod pogoji pravične konkurence. Komisija je mnenja, da je do sedaj imela uporaba takšnih pomorskih klavzul v bolj splošnih sporazumih "zadovoljive rezultate" v več primerih.

Čeprav so se tako imenovani tradicionalni pomorski narodi, z nekaj izjemami, v zadnjih letih trudili ohraniti okolje, ki spodbuja prosto trgovanje in podjetnost in navkljub trudu Skupnosti skozi Splošni mednarodni sporazum, je veliko vlad tretjih držav razvilo številna protekcionistična merila za zaščito svojih ladijskih družb. Takšna praksa vključuje: razdelitev tovora, omejitve poslovanja z : onemogočanjem ustanovitve podružnic ali transportnih agencij podjetjem, ki niso članice določene države, omejevanjem dodeljevanja dovolilnic, vsiljevanjem diskriminatornih obveznosti tujim družbam, diskriminatorno obravnavo tujih plovil v pristaniščih,...Med najbolj skrb vzbujajočimi pojavi pa so težnje po trgovanju na osnovi bilateralnih sporazumov o porazdelitvi tovora, po katerih se del tovora nacionalnih ladijskih družb na koncu vsakega trgovanja pridrži. Četudi je trgovanje med članicami OECD neodvisno od takšnih sporazumov, pa ti prevladujejo drugod in številne države članice so primorane k podpisu le zato, da pridobijo tovor.

Dokument Evropske komisije o zunanjih odnosih iz leta 1997

Zaskrbljena zaradi morebitnega neuspeha obstoječih instrumentov, ki zadevajo odpravo ovir, s katerimi se soočajo podjetja EU pri nekaterih največjih trgovskih partnerjih EU, je Komisija marca 1997 objavila dokument, v katerem je opisala svoje načrte za razvoj evropskih zunanjih pomorskih odnosov v prihodnosti. Ti so vsebovali: utrditev mednarodnega razvoja liberalizacije, naslovitev specifičnih problemov, ki so jih povzročale države tretjega sveta, ukrepe za zagotovitev pravične konkurence ter sodelovanje in asistenca državam tretjega sveta.

Komisija je v poročilu navedla, da so glavni instrument za ukrepe Skupnosti glede zagotavljanja dostopa do trga, pogajanja znotraj Svetovne trgovinske organizacije, ki bi se naj začela leta 2000. Predlagala je tudi, da je potrebno uporabiti vsa sredstva za uresničitev ciljev ES, v pričakovanju, da bi lahko to vodilo do multilateralnega sporazuma v WTO. Vsekakor pa glavni cilj pogajanj ostaja, kot vseskozi v zadnjih desetih letih, sklenitev multilateralnega sporazuma, ki vsebuje zavezujoče obveznosti največjega števila držav (vključno z državami z veliko transportno dejavnostjo), ukinitvev restrikcij v pravilih transportnih storitev in odstranitev obstoječih restrikcij za določeno časovno obdobje. Nova področja pogajanj naj bi se nanašala na dostop in uporabo pristaniških objektov, pomožnih storitev in oceanskega prometa.

Če obstoječega sporazuma ne bi bilo, pa je Komisija predlagala strategijo, ki vsebuje 3 glavne elemente. Najprej bi morala Skupnost še boljše razviti svoje odnose s tretjimi državami, s pomočjo:

- sporazumov in posvetovalnih postopkov, ki bi vodili do progresivne preobrazbe obstoječih bilateralnih ureditev, kot tudi oblike dialoga s tretjimi državami, z namenom promoviranja skupnega pristopa do vprašanj transportne politike,
- ukrepov, s katerimi se rešujejo problemi, nastali zaradi restriktivnih ali diskriminatornih ukrepov tretjih držav,
- ukrepov za zagotovitev lojalne konkurence,
- ukrepov za sodelovanje in tehnično asistenco tretjim državam.

Drugič, EU bi morala razviti ukrepe za sodelovanje na področju transporta, kot del globalnega pristopa k evropskim prometnim storitvam in sistemom, tako da se lahko razvijejo na najboljši možen povezovalni način.

Tretjič, Skupnost bi morala okrepiti svojo vlogo znotraj pomembnih mednarodnih organizacij, ki bi odražala razvoj njene transportne politike. V dokumentu je bilo naštetih tudi veliko natančno določenih ukrepov, vključno s sklenitvijo bilateralnih ali regionalnih sporazumov. Nadalje je Komisija svetovala, da bi bilo sčasoma potrebno pregledati oba Pravilnika o zunanjih odnosih iz leta 1986.

Najpomembnejši predlog Komisije, pa je predlog za okrepitev pravne osnove svoje politike na podlagi naslednjih dveh sredstev: pooblastila Svetu pri bilateralnih sporazumih, sklenjenih na ravni EU in pa intenzivnejši posvetovalni postopek. Kot uvod v razvoj politike do drugih držav, je Komisija pooblastila Svet za začetek pogajanj z Indijo in Kitajsko, obe državi s pomembnim, a relativno zaprtim trgom in velikimi nacionalnimi omejitvami za poslovne dejavnosti tujih podjetij. Komisija je odločno trdila, da je pogajalska moč Skupnosti, ki predstavlja vseh 15 držav članic, veliko večja od moči posamezne države članice. Kljub prvotnim zadržkom, so države članice dale pooblastila decembra 1997. Ta odločitev Skupnosti je odprla novo področje, saj pooblastili nista bili samo prvi svoje vrste za zunanje pomorske sporazume, ampak tudi prvi pooblastili s t.i. »mešanimi kompetencami« v prometnem sektorju kot celoti.

Vendar pa so se jeseni 1999 dejanska pogajanja morala šele začeti. Neuradni stiki med Komisijo in Indijo so odkrili pripravljenost Indije, da začne pogajanja, a so zamude v birokraciji in negotovo politično okolje v državi preprečili do takrat narejen velik napredek. Neuradni stiki s Kitajsko leta 1998 niso imeli pozitivnega rezultata, čeprav so že do takrat nenehni pritiski s strani Komisije nekoliko zmanjšali omejitve za podjetja iz EU glede njihovega dostopa na kitajski trg.

Osnutek posvetovalnega postopka nepriljubljen pri Svetu

Drugi pravni kavelj v strategiji iz leta 1997 je bil predlog o mehanizmu, ki bi zamenjal odločitev iz leta 1977, po katerem bi se morale države članice posvetovati druga z drugo, v za to posebej ustanovljenem odboru, vsaj vsaka 2 meseca, o vprašanjih, ki zadevajo transport, o ravnanju znotraj mednarodnih organizacij, o odnosih s tretjimi državami glede transporta ter o pogajanjih, sklenitvi in funkcioniranju bilateralnih ali multilateralnih sporazumov s tega področja.

V osnutku je bil zato predlagan sistem, po katerem bi morala država članica, ki premišljuje o bilateralnem sporazumu z neko tretjo državo, opravičiti pred Komisijo namero za sklenitev sporazuma, njegove cilje in njegov osnutek. Komisija lahko odobri ali zavrne predlagani sporazum. V kolikor Komisija soglaša s sporazumom, se mora država članica ponovno posvetovati s Komisijo, preden tudi dejansko podpiše sporazum in če je potrebno, spremeni tisti del sporazuma, ki ni v skladu z interesi Skupnosti.

Vendar pa je bil odziv na predlagani osnutek, v decembru 1997 bolj mlačen. Čeprav večina držav podpira prizadevanja in cilje Komisije, so se opredelili proti predlaganemu osnutku in dodali, da se lahko enaki rezultati dosežejo z obstoječimi pravnimi instrumenti.

Smernice v liberalizaciji transportnega trga

V skupni pomorski politiki EU so bile leta 1986 opredeljene štiri smernice, po katerih naj se odvija proces popolne liberalizacije transportnega trga. Smernice so vsebinsko skladne s konkurenčnimi pravili Rimskega sporazuma (Ogorelc 1997, 213-214).

Prva smernica zagotavlja svobodno menjavo storitev pomorskega prevoza. S tem so bile postopno odpravljene enostranske državne omejitve, najprej v prevozu med lukami znotraj EU, zatem v prevozu z ladjami nacionalnih zastav med državami članicami in tretjimi državami in na koncu pri prevozu z drugimi ladjami med lukami notranjega trga in tretjih držav.

Druga smernica uveljavlja konkurenco na trgu pomorskih storitev. Vsebuje konkurenčna pravila Unije, ki jih uporabijo pri mednarodnem pomorskem linijskem prevozu. Določila, ki zagotavljajo konkurenco v pomorskem transportu so: liberalen režim transporta, urejeno razmerje med konferenčnimi linijami in uporabniki transporta ter povečana pravna varnost.

Tretja smernica oblikuje zaščitni sistem zoper nelojalno konkurenco ladjarjev tretjih držav in obravnava ukrepe za zaščito pred dumpinškimi pomorskimi tarifami.

Četrta smernica zagotavlja načelo svobodnega dostopa do tovara. Na nivoju EU se usklajujejo aktivnosti zoper tretje države, ki omejujejo svoboden pristop na mednarodne trge pomorskih transportnih storitev.

Pomorska plovba med lukami znotraj Unije je povsem liberalizirana. Na notranjem trgu se izenačujejo pogoji gospodarjenja ladjarjev, odpravlja se državna pomoč nacionalnim ladjarjem in znižujejo se stroški njihovega poslovanja na raven konkurenčnih ladjarjev iz tretjih držav.

Evropska komisija pripravlja smernico o liberalizaciji pristaniških storitev, ki naj bi utrla pot nižjim cenam in večji kakovosti pristaniških storitev (pretovarjanje, vleka, privezi, pilotiranje ali prevoz potnikov). Smernica predvideva, da bi prevozniki lahko svobodno izbrali, katerim podjetjem bodo zaupali natovarjanje in raztovarjanje blaga (Urbanija 2002, 16).

Evropska komisija načrtuje tudi vključitev pristanišč v transevropsko prometno omrežje, ki za zdaj obsega predvsem ceste in železniške proge. Z vključitvijo pristanišč v to »omrežje omrežij« bodo podprli medsebojno prepletenost pomorskega prometa z logističnimi prevoznimi verigami (ibid.).

Bela knjiga o evropski prometni politiki za čas 2000 do 2010 poudarja, da je nujno pospeševanje razvoja najučinkovitejših in okolju najprijaznejših prometnih sredstev in poti in s tem vzpostavljanje protiuteži sedanji prevladi cestnega prometa. Evropska komisija je v ta namen pripravila program Marco Polo in za njega namenila 115 milijonov evrov. Cilj tega programa je doseči trajnostne preusmeritve cestnega tovora na prevoze po morju na kratkih razdaljah (Short sea shipping – Evropski program spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah).

4.3.2 Liberalizacija zračnega transporta EU;

Projekt liberalizacije zračnega transporta EU se je pričel leta 1987 in je potekal v treh fazah: (Ogorelc 1996, 70):

1. Prva faza liberalizacije

- Dostop na trg in zmogljivosti;
 - pravica uvajanja novih prevoznikov na določeni transportni poti in ustvarjanje tržne tekme,
 - uveljavljanje »pete svobode letenja« s pogoji: vključevanje najmanj enega regionalnega letališča, start ali cilj v državi prevoznika, ...,
 - uvajanje novih mednarodnih linij med glavnimi letališči ene države in regionalnimi letališči druge države.
- Oblikovanje cen;
 - uvajanje posebnih tarif na multilateralni ravni,
 - ohrani se obstoječi postopek potrjevanja tarif – obojestranska potrditev⁶.

2. Druga faza liberalizacije

- Dostop na trg in zmogljivosti;
 - pravica uvajanja novih prevoznikov na določeni transportni relaciji z odpravo omejitev,
 - »peta svoboda« prične veljati za letališča vseh kategorij in tudi za transport v tretje države,
 - uvajanje pravic kabotaže v transportu znotraj Unije z omejitvami,
 - povečana fleksibilnost pri razdelitvi zmogljivosti.
- Oblikovanje cen;
 - oblikovanje treh cenovnih con (normalna cona in dve rabatni coni),
 - uveljavi se novi postopek potrjevanja tarif: načelo dvojne zavrnitve⁷.

3. Tretja faza liberalizacije

- Dostop na trg in zmogljivosti;
 - izenačitev pogojev za dodeljevanje obratovalnih dovoljenj,
 - uveljavljanje »pete svobode« brez omejitev,
 - uveljavljanje pravic kabotaže brez omejitev,
 - popolna svoboda v delitvi zmogljivosti.
- Oblikovanje cen;
 - uveljavljanje načela dvojne zavrnitve na vseh bilateralnih transportnih relacijah.

Ovire v nadaljni sprostitvi trga storitev v zračnem transportu pa so še velike. Poleg bilaterizma v mednarodnem zračnem transportu so prisotne še ovire v nacionalnih zakonodajah in protekcionistični ekonomski politiki, ki podpira nacionalne letalske prevoznike in s tem izkrivlja konkurenco na trgu letalskih prevoznih storitev (ibid.).

⁶ Dvojna potrditev (double approval system) – tarife pričnejo veljati, ko jih potrdijo vladne institucije obeh držav.

⁷ Dvojna zavrnitev (double disapproval system) – tarife stopijo v veljavo po preteku določenega roka, če jih ne zavrneta obe državi.

Ker pomen letalskega prometa vse bolj narašča, je postala neučinkovita uporaba zračnega prostora (vse večje zamude in vse pogostejši "zamaški" v zračnem prostoru) resnična ovira za gospodarsko rast in mednarodno konkurenčnost Evrope. Zato se je EU odločila, da bo oblikovala Enotno evropsko nebo (The single European Sky - SES), ki je ključni element prometne politike Skupnosti, predstavljene v Beli knjigi leta 2001 in stopi veljavo 1. januarja 2005 (Uprava RS za civilno letalstvo 2004, 1).

Osnovni koncept SES je povečati varnost in izboljšati učinkovitost evropskega zračnega prostora skozi procese harmonizacije in koordinacije ter dvig nacionalnih sistemov kontrole zračnega prometa na evropski nivo. Osnovne značilnosti SES (ibid.):

- oblikovanje enotnega zračnega prostora
- preoblikovanje enotnega zračnega prostora v funkcionalne bloke (Funkcional Blocks of Airspace), ki bodo temeljili na operativni učinkovitosti in ne nacionalnih mejah,
- standardizacija tehnološke opreme in sistemov v Evropi,
- ločitev regulatorja od izvajalca storitve kontrole zračnega prometa ter certificiranje izvajalca storitve kontrole zračnega prometa.

4.4 Analiza pomorskega in zračnega transporta v Sloveniji

Strateška vloga transporta se kaže v omogočanju prostega pretoka blaga in ljudi na evropskem trgu. Transportna politika mora zagotoviti čim bolj usklajen razvoj transporta in gospodarstva, omogočiti oblikovanje optimalne strukture transportnega sistema, ustvarjati možnosti za zmanjševanje transportnih in logističnih stroškov ter skrbeti za smotno porabo energije, varovanja okolja in izboljšanje prometne varnosti (Jelenc 2000, 1).

Vse članice EU in tudi države kandidatke so zavezane upoštevati načela transportne politike EU. Po izkušnjah nekaterih članic EU pa popolna deregulacija transporta ni izvedljiva. Državno urejanje je potrebno zaradi preprečevanja negativnih učinkov delovanja popolnoma prostega trga na prometno varnost, uničevanje cestne infrastrukture, onesnaževanje okolja,...

Za Slovenijo, kot tudi za druge države v prehodu, deregulacija zaradi prejšnjega družbenega sistema lastnine in omejevanja zasebne iniciative na področju prevoza ni toliko aktualna, kot v drugih državah tržnega gospodarstva. Pojavlja se celo nasprotni pojav, namreč nujnost uvajanja minimalnih administrativnih in upravnih postopkov, zlasti uvajanje licenc in drugih dovoljenj za opravljanje del. To povečevanje regulacije bo uskladilo nivo urejenosti prevoza v Sloveniji z urejenostjo (nivojem regulative) drugih držav, zlasti EU (Zupančič 1997, 411).

Prvi korak v liberalizaciji je postopno izenačevanje pravic pravnih oseb (v družbeni in zasebni lasti) s pravicami samostojnih podjetnikov (avtoprevozniki, špediterji,...), drugi korak pa je postopno izenačevanje pogojev dostopa na trg in nacionalne obravnave domačih in tujih ponudnikov prevoznih storitev ter uvajanje tržnega obnašanja v poslovanju vseh prevoznikov (tudi javnih ali monopolnih) (ibid., 412).

»Povečevanje regulacije« v Sloveniji ob istočasni deregulaciji ni le zahteva EU. Usklajevanje pogojev domačih in tujih ponudnikov prevoznih storitev izhaja tudi iz obvez, ki jih je Slovenija prevzela v okviru WTO (ibid., 415).

Slovenija je prve korake v smeri približevanja transportni politiki EU naredila ob podpisu sporazuma o transportu z Evropsko skupnostjo leta 1993. Celota predvidenih ukrepov liberalizacije trgovine s prevoznimi storitvami je navedena v Beli knjigi Komisije evropskih skupnosti o pripravi pridruženih držav Srednje in Vzhodne Evrope za integracijo v notranji trg EU iz leta 1995. Leta 1998 so že začela usklajevanja slovenske zakonodaje z evropsko. Slovensko pomorsko zakonodajo od leta 2001 ureja Pomorski zakonik, ki obravnava izvajanje nekaterih dejavnosti, npr. pomorsko kabotažo, pilotažo in pristaniške dejavnosti ob popolni uveljavitvi prostega dostopa do tega trga storitev na konkurenčni osnovi. Zakon predvideva koncesije za opravljanje gospodarskih javnih služb in poostrene standarde, s katerimi se zagotavlja varna plovba, zaščita okolja, itd. Kot članica Mednarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization-IMO) je Slovenija tudi podpisnica večine mednarodnih konvencij pod okriljem te organizacije (SOLAS, STCW, MARPOL). Večina direktiv EU, ki se nanaša na urejanje pomorskega prometa, temelji na mednarodnih konvencijah Mednarodne pomorske organizacije (Ministrstvo za promet 2001, 1).

Ker leži Slovenija na stičišču pomembnih mednarodnih prometnih tokov, bo med številnimi ugodnostmi, ki jih bo deležna ob vstopu v EU, veliko takih iz prometnega sektorja. Liberalizacija prometnih storitev ob vstopu v Unijo in pravica dostopa do prometne infrastrukture bosta izziv za slovenske prevoznike, ko se bodo srečali s pravili lojalne konkurence na enotnem trgu EU (Slovenija, Ciper in Malta so edine države pristopnice brez predhodnih obdobj za kabotažo). Obseg prevozov, ki bo nastal zaradi tega mednarodnega toka blaga, razvoj logističnih storitev v vozlišču prometnih tokov in povezava s prevozi po morju na kratkih razdaljah pri namembni ali začetni točki Luke Koper, so resnične priložnosti za razvoj prometnega sektorja Slovenije (Opomnik 2004, 7).

4.4.1 Pomorski transport

Pristanišča in zlasti pristaniški sistemi kot stičišča prekomorskih blagovnih tokov in različnih transportnih sistemov, zagotavljajo veliko neposrednih in posrednih gospodarskih koristi, od delovnih mest, preko razvoja industrijskih dejavnosti, do pospeševanja mednarodne trgovinske izmenjave.

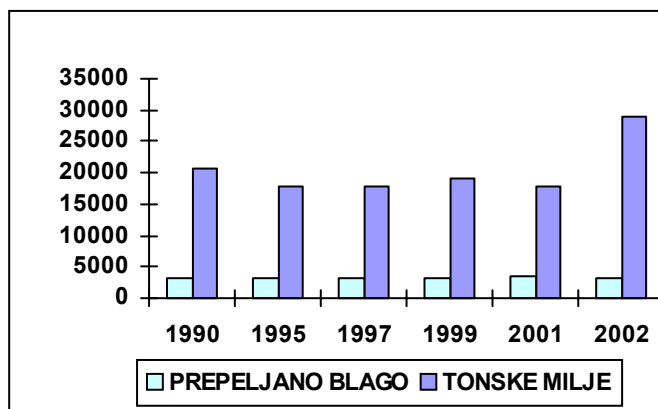
Slovenija bi morala v večji meri izkoristiti svojo lego za krepitev vloge regionalnega logističnega središča za srednje in jugovzhodne evropske države. Geografska lega je le ena od velikih prednosti Slovenije. Druga je koprsko pristanišče z že razvitimi zmogljivostmi za izvajanje storitev distribucije in logistike.

V sistemu prevoza blaga (mednarodni tovorni promet) ima pomembno vlogo Luka Koper, ki leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje Srednjo in Vzhodno Evropo z državami Sredozemlja ter Bližnjega in Srednjega Vzhoda, preko Sueškega prekopa pa tudi daljne azijske dežele. S svojimi storitvami pokriva območje z velikim ekonomskim potencialom. Le to vključuje tako države Evropske unije, kakor tudi države, ki bodo v prihodnjem letu postale njene polnopravne članice. Te države predstavljajo bogato zaledje, s pomočjo katerega ima Slovenija veliko konkurenčno prednost. S širitvijo Evropske unije v naslednjem letu se Sloveniji na široko odpirajo vrata novih poslovnih izzivov, ki jih nikakor ne smemo zamuditi. Tem gibanjem bodo namreč sledili tudi prometni tokovi. Zato se pričakuje, da se bo obseg pretovora v koprskem tovornem pristanišču v naslednjih letih močno povečal (Presečnik 2003, 9).

Pristanišče Koper je eno najmodernejših pristanišč v tem delu sveta in preko katere se opravlja 90 % celotnega slovenskega prekomorskega prometa. 90 % prepeljanega blaga je v uvozu, izvoz pa je le 10 %. Pretovor blaga slovenskih uvoznikov in izvoznikov predstavlja 40 % celotnega pretovora, drugih 60 % pa se opravlja za tuje naročnike. Povezava Luke Koper z zaledjem je zagotovljena po cestah in železnici, po kateri je prepeljano do tričetrtine blaga, ki začinja ali končuje prekomorsko pot v Luki Koper. V koprskem pristanišču so terminali za generalni tovor (kava, riž, sladkor, bombaž,...), sadje in lahko pokvarljivo blago ter ostale razsute tovore (rude, minerali, krmila, glinica,...), tekoči tovor ter kontejnerski in RO-RO terminal. Infrastruktura je sicer v lasti državi, vendar z njo, v skladu s predpisi, upravlja delniška družba Luka Koper. Pomorskega potniškega prometa med letom praktično ni, nekoliko pa se poveča v poletni sezoni (Urad za pomorstvo 2003, 1).

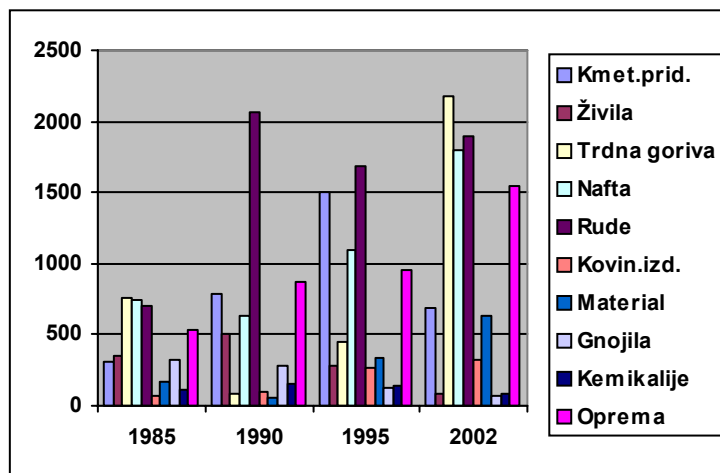
Mednarodni potniški promet pa se odvija predvsem v marinah v Izoli in Piranu.

SLIKA 25: PREPELJANO BLAGO V POMORSKEM TRANSPORTU, V 1000 T



Vir podatkov: Letni pregled transporta in komunikacij 2003, 24
Opomba: Tonske milje v mio

SLIKA 26: PRISTANIŠKI PROMET PO VRSTAH BLAGA



Vir podatkov: Statistični letopis Slovenije 2003, 29-30
Opomba: Pod prometom je mišljeno prispelo in odpremljeno blago v 1000 t

Ladjske organizacije (celotni sistem Splošne plovbe) so v obdobju od leta 1990 do leta 2002 povečale količino prepeljanega blaga za 8 odstotkov (v letu 2002 je bilo prepeljanega 3,1 mio t blaga, dve leti prej pa 3,5 mio t).

Skupni pristaniški promet blaga je od leta 1985, ko je znašal 4 milijone ton, do leta 2002, zrasel za približno 140 odstotkov, na 9,3 milijone ton. V pristaniškem prometu je skozi opazovano obdobje v ospredju promet s trdnimi mineralnimi gorivi (17 %), nafto in naftnimi derivati (19 %), rudami in kovinskimi odpadki (23%) ter stroji, transportno opremo in industrijskimi izdelki (15%).

Zadnja desetletja je vrsta zakonov in podzakonskih aktov urejala področje pomorske in celinske plovbe. V marcu 2003 pa je bil sprejet temeljni predpis s področja pomorstva, to je Pomorski zakonik, usklajen s pravnim redom Evropske unije. V celinski plovbi pa je bil prav tako sprejet temeljni predpis s področja celinskih voda, to je Zakon o plovbi po celinskih vodah, usklajen s pravnim redom EU.

Slovenija je potencialna članica Evropske Shortsea mreže⁸, ki skrbi za pomoč in svetovanje gospodarstvu pri razvoju pomorstva in pridobivanju sredstev EU za izvedbo programa Marco Polo. V ta namen je potrebna vzpostavitev "Shortsea Focal Pointov" in Shortsea promocijskega centra.

Vlogo "Shortsea Focal Pointiov" bodo opravljali javni uslužbenci na prometnih ministrstvih, katerih naloge bodo:

- spodbujanje razvoja pomorskega sektorja,
- iskanje "ozkih grl" v pomorskem prometu in njihova odprava (zaviralni dejavniki v pomorskem prometu so: zapleteni administrativni in carinski postopki, nefleksibilnost in neustrezna cenovna politika upravljalcev pristanišč, nepopolna vključenost pomorskega prometa v multimodalno transportno verigo),
- organizacija okroglih miz z gospodarstvom (pristanišča, ladjarji, pomorski agenti, špediterji,...),
- usklajevanje domače zakonodaje z evropsko,
- intenzivno sodelovanje s promocijskimi centri,
- izmenjava informacij z drugimi Focal Pointi na evropski ravni.

Shortsea promocijski centri so centri s katerimi upravlja zasebni sektor in katerih naloge so:

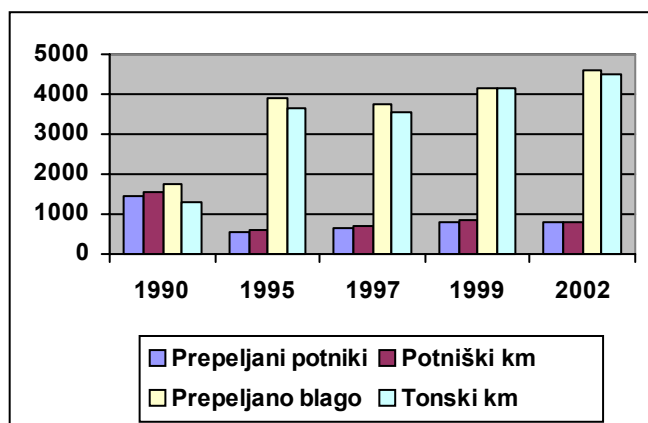
- nudenje praktičnih nasvetov,
- informiranje o dogajanju na tem področju,
- pomoč pri pripravi projektov (Marco Polo),
- sodelovanje s focal pointi,
- sodelovanje z ostalimi promocijskimi centri (ESN – European Shortsea Network),
- članstvo v SSS mreži, pa je odprto tudi za centre iz neevropskih držav.

⁸ Evropska Shortsea mreža; članice Evropskega programa spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah (Short Sea Shipping)

4.4.2 Zračni transport

Navkljub nekajletni stagnaciji je tudi zračni promet končno začel dosegati številke iz let pred osamosvojitvijo, rast števila letalskih potnikov pa je jasen dokaz, da se gospodarsko stanje države izboljšuje. Po podatkih EAA (Association of European Airlines) je bila v letu 1999 v Sloveniji dosežena najvišja letna rast (24 odstotna) preletenih potniških kilometrov. Zato je potrebno še naprej nadaljevati procese harmonizacije in liberalizacije in z novo letalsko zakonodajo doseči integracijo našega komercialnega letalstva z evropskim. Slovenija mora v najkrajšem času podpisati s strani EU ponujeni Sporazum o ustanovitvi enotnega zračnega prostora (European Common Aviation Area Agreement), ki bo omogočil slovenskih letalskim prevoznikom prosto delovanje na celotnem liberaliziranem trgu letaliških prevozov EU, brez sedanjih omejitev meddržavnih bilateralnih sporazumov. Slovenija pa je že sprejela moderen evropski Zakon o letalstvu, ki uvaja standarde EU na vsa področja delovanja ter liberalizira in uvaja delovanje konkurence in trga na vsa področja podpornih storitev vezanih na zračni promet.

SLIKA 27: ZRAČNI PREVOZ



Vir podatkov: Letni pregled transporta in komunikacij 2003, 34

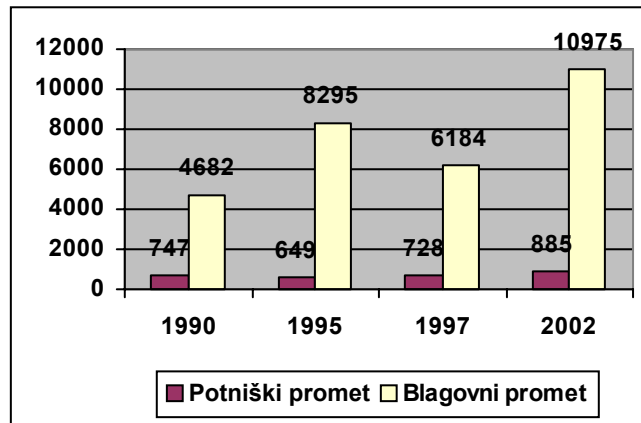
Opomba: Prepeljani potniki v 1000 potnikov. Potniški kilometri v mio km.

Prepeljano blago v tonah. Tonski kilometri v 1000 tkm.

Leta 1990 so slovenska letala prepeljala 1,5 milijonov potnikov. Z osamosvojitvijo Slovenije pa so se številke bistveno znižale (v letu 1992 samo 330.000 prepeljanih potnikov). Najvišjo letno rast je zračni prevoz potnikov zabeležil v letu 1999, kar 24 odstotno, ko je bilo prepeljanih 780.000 potnikov. S takšno rastjo bo zračni potniški promet hitro dosegel ali celo presegel številke izpred desetih let.

Tudi v blagovnem zračnem prometu je osamosvojitve vplivala na padec v prevozu blaga, ki pa ni bil tako drastičen kot v prevozu potnikov (iz 2.600 t v letu 1985, na 1.700 t v letu 1991). Od leta 1985 do leta 2002 pa je bila rast blagovnega zračnega prevoza 60 odstotna in je dosegla vrednost 4.600 t prevoza blaga.

SLIKA 28: LETALIŠKE STORITVE



Vir podatkov: Promet in zveze 2003, 2

Opomba: Potniški promet v 1000 potnikov
Blagovni promet v tonah

V letaliških storitvah je zajet blagovni in potniški promet na mednarodnih letališčih v Ljubljani, Mariboru in Portorožu.

Približno 80 odstotkov potniškega prometa se odvija na letališču Brnik. Mariborsko letališče je imelo v letu 1999 12.000 potnikov in je na ravni portoroškega. Letališki promet na Aerodromu Maribor stagnira že od osamosvojitve Slovenije in predstavlja v zadnjih letih samo desetino ustvarjenega prometa iz obdobja osemdesetih let, ko je bilo prepeljanih skoraj 200.000 potnikov. Tudi v blagovnem prometu je v letu 1992 zaznati ogromen padec (iz 1.800 t v letu 1987, na približno 200 t v letu 1993). Objektivni vzroki (Šmon 2002,187-190) za takšno stanje letališča so bili: bližina konkurenčnih letališč (Ljubljana, Zagreb, Gradec), kriza v gospodarstvu mariborske regije in majhno geografsko zaledje. Že v letu 1995 se je na letališču ponovno povečal promet na 1.700 t. Letališče Maribor ima z novimi lastniki velike možnosti povečati tovorni promet, predvsem zaradi prednosti v naravni legi letališča, pa tudi z ustanovitvijo ekonomske cone in organizacijo mednarodnega logističnega centra.

Oblikovanje "enotnega evropskega neba" – SES je ambiciozen poskus preoblikovati zastarelo arhitekturo evropskega nadzora nad zračnim prometom. Nove tehnologije v zračnem prometu, navigaciji in komunikacijah ponujajo možnosti za znatne izboljšave učinkovitosti in varnosti zračnega prometa (Opomnik 2004, 3).

SES predpostavlja vrsto sprememb za izvajalce storitev kontrole zračnega prometa članic EU (Uprava za civilno letalstvo 2004, 2).

Države članice EU (tudi Slovenija) morajo poskrbeti za skladnost nacionalne zakonodaje s področja vodenja zračnega prometa z evropsko.

Spremenilo se bo razmerje med regulatorjem in izvajalcem storitve kontrole zračnega prometa (v slovenskem primeru med ministrstvom za promet in Kontrolo zračnega prometa, d.o.o.). Izvajalec storitve bo moral pridobiti ustrezen certifikat za delo, vendar ne samo za storitev kontrole zračnega prometa, pač pa tudi za vse druge storitve, kot so izobraževanje,

zagotavljanje meteoroloških služb,...). Izvajalci storitev kontrole zračnega prometa bodo pod večjimi ekonomskimi pritiski (stroškovna učinkovitost). Spremenjen bo način zaračunavanja storitev (ibid.).

Posledica "inter-operability" (poenotenje letalskih sistemov in naprav po vsej Evropi) bo zmanjšanje stroškov opreme in odprava neučinkovitosti, ki se pojavlja zaradi uporabe različnih tehnologij in sistemov (ibid.).

Pravo EU vključuje tako imenovani "tretji sveženj", to je skupino zakonov, ki odpirajo celotni trg EU letalskim prevoznikom, registriranim v kateri koli državi EU. To pomeni, da bo lahko po vstopu Adria Airways (nacionalni letalski prevoznik Slovenije) prožneje opravljala polete in uporabljala tudi take, ki jih ne bo nujno začeti ali končati v Sloveniji, ampak tudi v drugi državi EU.

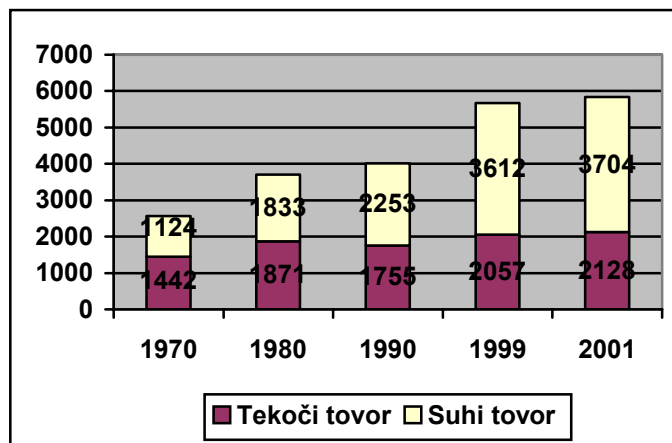
Za evropske letalske prevoznike veljajo skupna pravila o tehnični usklajenosti, vprašanih letalske varnosti, varstva potrošnikov in okolja, katerih cilj je ohranjanje najvišjega možnega standarda varnosti in varstva okolja.

4.5 Analiza mednarodnega pomorskega in zračnega transporta

4.5.1 Pomorski transport

Po zabeleženih petnajstih zaporednih letih rasti, se je rast pomorskega prometa ustavila v letu 2001 pri 5,83 milijardah ton. Letna stopnja rasti je bila tokrat negativna in je znašala $-1,0\%$. Pomorski transport blaga v letu 2001 po kontinentih je bil sledeč: delež Afrike v celotnem prometu je bil $9,4\%$, Amerike $20,9\%$, največji delež v skupni tonaži svetovnega pomorskega prometa je prispevala Azija z $36,8\%$, Evropa $25,5\%$ in Oceanija $7,4\%$.

SLIKA 29: RAZVOJ SVETOVNEGA POMORSKEGA PROMETA



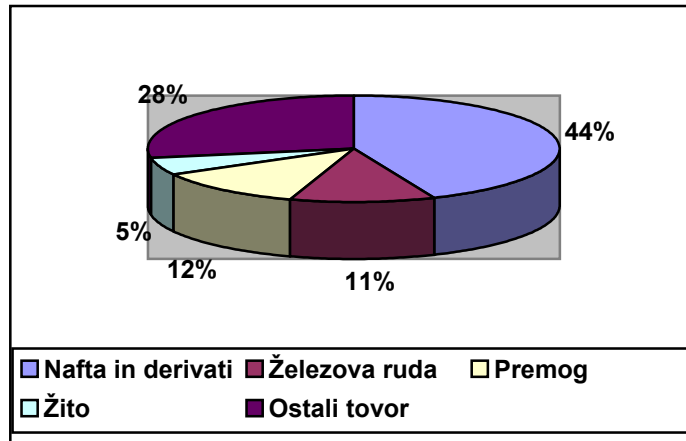
Vir podatkov: UNCTAD, Development of International Seaborne Trade 2002, 5

Opomba: Pomorski promet v milijonih ton

Celotni svetovni pomorski promet se je v tridesetih letih povečal za 230% , iz 2566 milj.t (1970) na 5832 milj. ton v letu 2001. Razmerje med suhim in tekočim tovorom se je povečalo

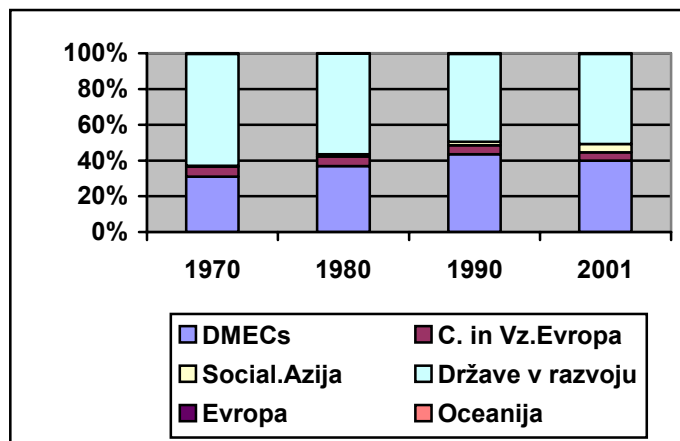
v korist prevoza suhega tovora (za 320 %). Približno 77,5 % prevoza tekočih tovorov predstavlja nafta in njeni derivati. Približno 35 % suhega tovora (v letu 2001) zajema blago z največjo prostornino in sicer: železova ruda, žito, premog in aluminij.

SLIKA 30: SVETOVNI POMORSKI PROMET V LETU 2001, PO VRSTI PREPELJANEGA BLAGA, V DELEŽIH



Vir podatkov: UNCTAD, Development of International Seaborne Trade
Opomba: Žito vključuje pšenico, koruzo, ječmen, oves, rž in sojo.

SLIKA 31: RAZVOJ POMORSKEGA PROMETA PO SKUPINAH DRŽAV, V DELEŽIH



Vir podatkov: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2002, 8-10

Opomba: DMECs – Developed market-economy countries (Razvite države s tržnim gospodarstvom).

Države v razvoju: nekatere države Azije, Evrope, L.Amerika, Afrika

Polovico svetovnega pomorskega prometa ustvarijo države v razvoju, med katerimi so najpomembnejše azijske države s 30 odstotki svetovnega prometa. Poleg azijskih držav so pomembne države Latinske Amerike s 13,3 odstotki svetovnega pomorskega prometa. Države

v razvoju transportirajo skoraj 90 odstotkov svetovne proizvodnje nafte in naftnih derivatov, od tega polovico azijske države v razvoju.

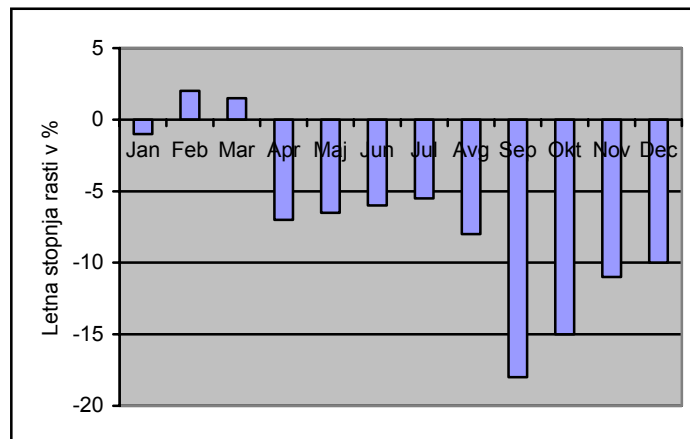
Približno 40 odstotkov svetovnega pomorskega prometa pa ustvarjajo razvite države, katere prepeljejo 58 odstotkov svetovnega suhega tovora, 5 odstotkov nafte in 22 odstotkov naftnih derivatov.

Ostale dežele so vključene v svetovni pomorski promet z niskimi deleži in sicer: Centralna in Vzhodna Evropa z 4,7 %, Socialistične države Azije z 4,6 %, ostala Evropa 0,3 % in Oceanija 0,1 % svetovnega pomorskega prometa.

4.5.2 Zračni transport

Število prepeljanih potnikov se je po podatkih IATA (International Air Transport Association), ki ima 280 članov in pokriva 95 % mednarodnega zračnega prometa, v letu 2001 zmanjšalo za 2,2 %. To je prvi letni upad mednarodnega potniškega prometa po letu 1991, po Zalivski vojni. Še večji je bil letni upad zračnega tovornega prometa in sicer za 7,7 %. Vse to je posledica terorističnega napada 11. septembra 2001, ki je zamajala globalno gospodarstvo, ki je v tem letu doživelo zmanjšanje gospodarske rasti, kar posledično vpliva na vse segmente gospodarstva in tudi na transport.

SLIKA 32: MEDNARODNI ZRAČNI MESEČNI PROMET V LETU 2001



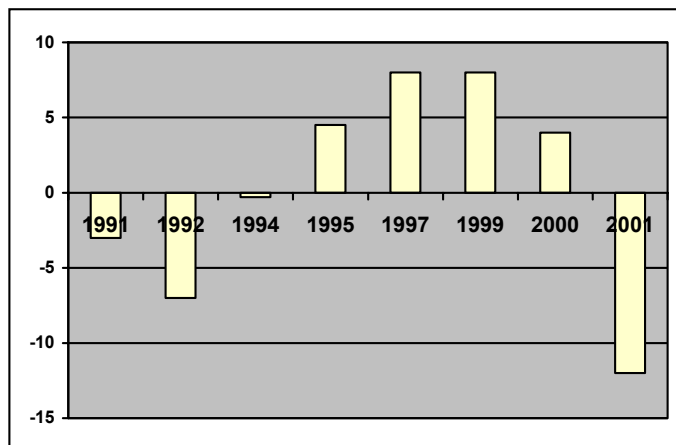
Prirejeno po IATA Monthly International Statistics 2002, 5
Opomba: Stopnje rasti tovornega prometa (tonskih kilometrov)

Iz grafa je razvidno, da je tovorni zračni promet z izjemo v februarju in marcu, beležil negativne stopnje rasti. V mesecih od septembra do decembra pa je bil upad rasti izjemno izrazit. Pozitivno letno rast je ponovno dosegel šele v aprilu leta 2002 (3 %). 11. september je seveda najbolj prizadel ameriško gospodarstvo, stopnje rasti v tovornem zračnem prometu pa so v Severni Ameriki dosegale tudi do -28 % (v septembru in oktobru).

Slika pa je drugačna že v prvi polovici leta 2002, ko si je opomoglo celotno gospodarstvo, s tem pa tudi tovorni zračni promet. Tako je že v aprilu dosežena pozitivna letna stopnja rasti in sicer 3 %, v maju pa 5 %.

Iz naslednjega grafa so razvidne posledice dveh dogodkov: posledice Zalivske vojne v letu 1991, ko so letališča ustvarila 7 milijard USD izgube in izgubo letališč v vrednosti 12 milijard USD, kot posledice terorističnega napada v 11. septembru 2001. Povprečen donos je tako v letu 2001 znašal 1,31 USD/kg (v letu 1999 pa 1,44 USD/kg prepeljanega tovora).

SLIKA 33: ČISTI DOBIČEK LETALIŠČ ČLANIC IATA, V MILJARDAH USD



Prerejeno po IATA International Statistics 2002, 1

Mednarodno letališče v tovornem prometu, z največ prepeljanimi tonami tovora v letu 2001 je Federal Express. Drugo mesto zaseda Lufthansa, tretje pa Singapore Airlines. Po prepeljanih tonskih kilometrih pa je največji prevoznik Lufthansa .

V letu 2001 je bilo prepeljanih 6,02 milijonov ton tovora, v skupni vrednosti 7,89 milijard USD. Največ tovora so po zraku prepeljale: ZDA (1,5 milj.ton), Nemčija (758.000 t), Velika Britanija (559.000 t), Francija (438.000 t) in Koreja (405.000 t).

5 SKLEP

V EU je prost pretok storitev ena od štirih temeljnih svoboščin, na podlagi katerih deluje notranji trg unije. Od leta 1985, ko je Evropska unija sprejela strategijo oblikovanja notranjega trga, so v nacionalne zakonodaje prenesli približno 92 odstotkov ustreznih direktiv. Za storitve – tako kot za ljudi, blago in kapital – znotraj EU ni več meja, niso več podvržane carinskemu nadzoru in drugim oblikam nevarinskih zaščit, ampak je storitvena menjava med članicami EU povsem neovirana. Takšna ureditev je pospešila gospodarsko rast, konkurenčnost in nastajanje novih delovnih mest v storitvenem sektorju, prav nadaljna liberalizacija storitvene menjave pa je tudi predmet naslednjega kroga pogajanj v okviru Svetovne trgovinske organizacije (WTO) v Cancunu. Delež storitev v BDP Evropske unije se je povzpел na približno 70 odstotkov (javne in komercialne storitve), v zunanjetrgovinski menjavi evropske petnajsterice pa je leta 1996 dosegel približno 25 odstotkov. V storitvenem sektorju, kjer sicer prednjačijo transportne, turistične, finančne in druge poslovne storitve, je zaposlenih približno sto milijonov državljanov EU. Ključnega pomena za investicijsko dejavnost EU in delovanja drugih področij njenega gospodarstva so finančne storitve – bančništvo, zavarovalništvo in trg vrednostnih papirjev, ki so postopno postajale sestavni del notranjega trga.

Slovenija je na področju prostega pretoka storitev že v veliki meri usklajena z evropskim pravnim redom. Finančne storitve so v celoti (bančništvo) ali zelo blizu temu (zavarovalništvo) usklajene z direktivami EU. Pri nefinančnih storitvah pa je stopnja prilagojenosti evropskemu pravnemu redu zelo različna.

Z vključitvijo v evropski notranji trg bodo odpravljene še ostale ovire prostemu pretoku blaga, storitev, ljudi in kapitala na tem trgu, kar za Slovenijo na eni strani pomeni lažji vstop na evropski trg, po drugi strani pa praktično ukinja možnost, da bi država štela gospodarstvo pred konkurenco s strani gospodarstev drugih držav članic EU. Slovenska podjetja bodo morala zato, da ostanejo konkurenčna, vložiti znatne napore v nove tehnologije, sodobne metode poslovanja in vodenja. To pa bo vodilo k povečani inovativnosti in večji konkurenčni sposobnosti.

Skozi celotno diplomsko delo smo potrjevali, da je ravno konkurenčna sposobnost v storitvenih dejavnosti šibka točka slovenskih podjetij, kar se kaže v sorazmerno nizki menjavi storitev, še posebej v izvozu storitev, in sicer:

- Nadaljuje se nizka rast slovenskega izvoza storitev, še posebej v deležu skupnega izvoza blaga in storitev.
- Struktura menjave storitev se bistveno ne spreminja. Delež storitev z visoko dodano vrednostjo, ki odraža predvsem izvoz znanja, ostaja skromen, ne samo v primerjavi z državami EU, pač tudi v primerjavi s srednje evropskimi državami.
- Najpomembnejši trgi za slovenske storitve so države EU in nekdanje jugoslovanske republike, pri čemer se je delež slednjih v zadnjih letih močno povečal. V države EU izvažamo predvsem transportne storitve (približno 80 odstotkov), ostale poslovne storitve pa dominirajo v izvozu v nekdanje jugoslovanske republike (približno 75 odstotkov). Visoka koncentracija izvoza na eno skupino storitev tako v države EU kot v nekdanje jugoslovanske republike, odraža zelo omejen izbor storitev v slovenskem izvozu storitev.

- Tendence v gibanju konkurenčnosti slovenskega izvoza posameznih vrst storitev na trgih EU so različne, pozitivne pa zlasti pri računalniških in informacijskih storitvah, ter pri osebnih in kulturnih storitvah, kjer je Slovenija povečala tržne deleže v izvozu v države EU. To pomeni, da slovenski izvozniki lahko prodrejo na razvite evropske trge tudi s storitvami z visoko dodano vrednostjo, čeprav je ta trg zaenkrat zelo omejen. Potencial pa lahko izkoristimo že v naslednjih letih, ko omejitve v izvozu ne bo več.

Pri izvozu storitev z visoko dodano vrednostjo, gre predvsem za majhna podjetja, ki potrebujejo pri prodoru na zunanje trge podporo države. Zato bi le ta morala poskrbeti za bolj vzpodbudno okolje za razvoj storitev z visoko dodano vrednostjo, ki se nanašajo na odpravo različnih administrativnih ovir (zapleteno in dolgotrajno pridobivanje delovnih dovoljenj, licenc,...) in uvajanje spodbud za pospešitev vlaganj v podjetja, ki razvijajo takšne storitve. Potrebno je aktivno pospeševati izvoz takšnih storitev, ki so plod kakovostnega domačega znanja, saj lahko odsotnost takšne politike ustavi dosedanjo dinamiko pri izvozu teh storitev zaradi vse bolj agresivnega nastopa drugih držav pri podpori svojih podjetij v teh storitvah.

Z ozirom na dejstvo, da je Slovenija že zelo blizu vstopa v EU in da je to za slovensko storitveno dejavnost največji in najpomembnejši trg, bo potrebna odločna akcija države v smeri pospešenega razvoja storitvenih dejavnosti, predvsem pa dviga kakovosti storitev s strani podjetij, saj bo Slovenija le ta lahko izkoristila pozitivne učinke liberalizacije trgovine s storitvami, dvignila gospodarsko rast in zaposlenost.

6 SEZNAM VIROV

1. Đerić, Liljana (17.2.2003). Dogovor je še daleč. Delo [Online], 4 odstavki. Available: <http://dpp.delo.si/Apps/Webobjects/DeloGPPortal.Woa/59/wo/HIImgO.../0.6.0.1.4.0.3.1>. [20.2.2003].
2. IATA – International Air Transport Association. International Statistics 2002. [Online]. Available: <http://www.iata.org/air/> [29.6.2003].
3. IATA GABI – Global Aviation Business Intelligence. Monthly International Statistics. 2002. [Online]. Available: <http://www.iatagabi.com/> [28.6.2003].
4. Jelenc, Milan (18.5.2000). Usklajeni čez dve leti. [Online] Available: <http://evropa.gov.si/publikacije/evrobilten/evrobilten-18-03/> [15.3.2003].
5. Jevšenak, Ludvik. 2001. Poslovanje v omrežju. *Propro – profesionalna prodaja*. Letnik V, december 2000 / januar 2001: 26-28.
6. Ogorelc, Anton. 1997. Skupna transportna politika EU. *Naše gospodarstvo* 3,4:210-214.
7. Ogorelc, Anton. 1996. Značilnosti trga storitev v zračnem transportu. *Naše gospodarstvo* 1,2: 63-71.
8. Ogorelc, Anton. 1999. Mednarodne logistične storitve. Maribor: Studio Linea.
9. Paul K. Lyons. 2003. Single market maritime. *EC Inform - Transport policies of the European Union*: 41-60.
10. Presečnik, Jakob.(7.3.2003). V Portorožu slovesno počastili Dan pomorstva. [Online] Available: http://www.sigov.si/mpz/2kabinet/28_html [6.6.2003].
11. Statistični urad RS. 2000. *Promet in zveze*. [Online] Available: <http://www.sigov.si/zrs/slfig00/promet.htm> [11.6.2003].
12. Sampson P. Gary and Snape H. Richard. 1985. Identifying Issues in Trade in Services *The World Economy* 8:171-181.
13. Snoj, Boris. 1997. Osnovne značilnosti storitev in nekateri pomembni vidiki marketinškega managementa. V *Strateški marketing, management izdelkov in management tržnih poti*, urednik D. Radonjič. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
14. Stare, Metka. 2001. *Vpliv liberalizacije na področju trgovine z nefinančnimi storitvami na slovenske storitvene sektorje, 2.del*. Ljubljana. Fakulteta za družbene vede.
15. Stare, Metka. 2002. *Celovit pristop k razumevanju in zajemanju mednarodne menjave storitev*. Delovni zvezek. Urad za makroekonomske analize in razvoj.

16. Statistični letopis Republike Slovenije. 2002. [Online] Available: http://www.stat.si/letopis/2002/22_2002/22-17-02.htm [12.6.2003].
17. Statistični urad RS. 2002. *Letni pregled transporta in komunikacij 2001*.
18. Šmon, Stanislava. 2002. Aerodrom Maribor – odprto ali zaprto okno v svet. V *Zbornik: Transport, promet, logistika*, urednik M. Lipičnik. Maribor: Tiskarna tehničnih fakultet Maribor.
19. UMAR, Urad za makroekonomske odnose in razvoj. 2001. *Menjava storitev*. Ekonomsko ogledalo 8-9/2001.
20. UMAR – Urad za makroekonomske odnose in razvoj. 2002. *Menjava storitev*. Ekonomsko ogledalo 3/2002.
21. UMAR – Urad za makroekonomske odnose in razvoj. 2002. *Menjava storitev*. Ekonomsko ogledalo 6/2002.
22. UMAR – Urad za makroekonomske odnose in razvoj. 2002. *Konkurenčnost izvoza storitev*. Ekonomsko ogledalo 12/2002.
23. UNCTAD – United nations conference on trade and development. 1989. *Trade in services: Sectoral issues*.
24. UNCTAD – United nations conference on trade and development. 1999. *Most-favoured-nation treatment*.
25. UNCTAD – United Nations conference on trade and development. 2002. *Development of International Seaborne Trade*. [Online] Available: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2002ch1_en.pdf [15.6.2003].
26. UNCTAD – United nations conference on trade and development. 2003. *Review of maritime transport 2002*. [Online] Available: <http://www.unctad.org/Templates/Webflyer.asp?docID=2980&intItemID=1530&lang=1> [19.6.2003].
27. Urad vlade za informiranje (20.11.2002). *Rast storitev v Sloveniji* [Online] Available: <http://evropa.gov.si/publikacije/zgibanke/pretok-storitev/> [10.12.2002].
28. Uradni list Republike Slovenije. 1995. *Splošni sporazum o trgovini s storitvami*.
29. Uradni list Republike Slovenije. 1999. *Zakon o ratifikaciji petega protokola k splošnemu sporazumu o trgovini s storitvami*.
30. Urbanija, Anamarija. 2002. EU vabi ladje pod evropsko zastavo. *Logistika & Transport* 04:16.

31. WTO-World trade organization (1999). Recent developments in Services Trade - Overview and Assessment: S/C/W/94. [Online] Available: http://docsonline.wto.org/gen_search.asp [20. 12. 2002].
32. WTO-World trade organization (2000a). Special Study No. 6: Market Access: Unfinished Business: Post Uruguay Round Inventory and Issues [Online] Available: http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/spec_e.htm [2.12.2002].
33. WTO-World trade organization (2000b). The need for greater liberalization of International air transport [Online] Available: http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport-maritime-e.htm [5. 7. 2003].
34. WTO-World trade organization (2001). Negotiations on Maritime Transport in the WTO General Agreement on Trade in Services (GATS) [Online] Available: http://www.wto.org/english/tratop_e/se/transport_e/transport_air_e.htm [5. 7. 2003].
35. WTO-World trade organization (2001b). Overview. World export of merchandise and commercial services, 1990-2001 [Online] Available: http://www.wto.org/english/rese/statis_e/its2002_e/chpoe/table_1_e.xls [5. 3. 2003].
36. WTO-World trade organization (2002a). Services: Progressive liberalization [Online] Available: http://www.wto.org/english/tratop_e/4-prolib_e.htm [2. 12. 2002].
37. WTO-World trade organization (2002b). Services: The General Agreement on Trade in Services (GATS): objectives, coverage and disciplines [Online] Available: http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsqa_e.htm [2. 12. 2002].
38. WTO-World trade organization (2002c). Trading into the future: The Uruguay Round [Online] Available: http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact5_e.htm [2. 12. 2002].
39. WTO-World trade organization (2002d). Trading into the future: Rules for growth and investment [Online] Available: http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm5_e.htm [2. 12. 2002].

40. WTO-World trade organization (2002e). Manual on Statistic on International Trade in Services [Online] Available:
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/manual_e.pdf [5.3.2003].
41. WTO-World trade organization (2003a). Annex 1B: General agreement on trade in services [Online] Available:
http://www.wto.org/english/dats_e/legal_e/26.gats.pdf [5.3.2003].
42. WTO-World trade organization (2003b). International trade statistic 2002: Appendixtables.[Online].Available:
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2002_e/appx_e.pdf [5.3.2003].
43. WTO-World trade organization (2003c). International trade statistic 2002:Trade by region.[Online] Available:
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2002_e/chp_3_e.pdf [5.3.2003].
44. WTO-World trade organization (2003d). International trade statistic 2002: Trade by sector [Online] Available:
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2002_e/chp_4_e.pdf [5. 3. 2003].
45. WTO-World trade organization (2003e). International trade statistic 2002: Technical Notes [Online] Available:
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2002_e/tech_e.pdf [5. 3. 2003].
46. WTO-World trade organization (2003f). International trade statistic 2002: World trade in 2001 - Overview [Online] Available:
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2002_e/chp_1_e.pdf [5. 3. 2003].
47. Zupan i , Samo.1997. Liberalizacija trgovine s prevoznimi storitvami in Slovenija. V *Upravljanje prometa*, M. Lipi nik. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.

SEZNAM SLIK

- Slika 1: Načini ponudbe storitev po GATS
- Slika 2: Internacionalizacija storitev
- Slika 3: Stopnje rasti izvoza blaga, storitev in skupnega izvoza
- Slika 4: Izvozni deleži trgovine z blagom in storitvami v celotni menjavi, po regijah, 2001
- Slika 5: Uvozni deleži trgovine z blagom in storitvami v celotni menjavi, po regijah, 2001
- Slika 6: Delež svetovnega izvoza storitev po kategorijah, v letu 2001
- Slika 7: Delež izvoza potovanj v celotnih storitvah
- Slika 8: Svetovni izvoz storitev po kategorijah
- Slika 9: Svetovni izvoz storitev po regijah, v deležih
- Slika 10: Svetovni uvoz storitev po regijah, v deležih
- Slika 11: Stopnje rasti izvoza storitev, po regijah
- Slika 12: Stopnje rasti uvoza storitev, po regijah
- Slika 13: Regionalni deleži transportnih storitev v celotni menjavi, v letu 2001
- Slika 14: Regionalni deleži potovanj v celotni menjavi, v letu 2001
- Slika 15: Regionalni deleži ostalih komercialnih storitev v celotni menjavi, v letu 2001
- Slika 16: Delež največjih izvoznikov in uvoznikov storitev, v letu 2001
- Slika 17: Izvoz storitev po državah in njihovih poslovnih partnericah, v l. 2000
- Slika 18: Uvoz storitev po državah in njihovih poslovnih partnericah, v l. 2000
- Slika 19: Izvoz komercialnih storitev (BOP) ZDA in prodaje podjetij (MOFAs)
- Slika 20: Uvoz komercialnih storitev (BOP) ZDA in prodaje podjetij (MOUSAs)
- Slika 21: Delež storitev v skupni menjavi blaga in storitev
- Slika 22: Struktura menjave storitev
- Slika 23: Struktura menjave storitev po skupinah držav
- Slika 24: Tržni deleži slovenskega izvoza storitev v uvozu storitev v EU

- Slika 25: Prepeljano blago v pomorskem transportu, v 1000 t
 Slika 26: Pristaniški promet po vrstah blaga
 Slika 27: Zračni promet
 Slika 28: Letališke storitve
 Slika 29: Razvoj svetovnega pomorskega prometa
 Slika 30: Svetovni pomorski promet v letu 2001, po vrsti prepeljanega blaga
 Slika 31: Razvoj pomorskega prometa, po skupinah držav
 Slika 32: Mednarodni zračni mesečni promet v letu 2001
 Slika 33: Čisti dobiček letališč, članic IATA, v milijardah USD

SEZNAM TABEL

Tabela 1: Število držav, ki sporočajo podatke o mednarodni trgovini, po posameznih dejavnostih

PRILOGE

Priloga 1: Menjava storitev v letu 2001 in 2002

Menjava storitev, v mio EUR, tekoče cene	Izvoz storitev		Uvoz storitev		Saldo		Nominalna rast 2002/2001, v %	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	Izvoz	Uvoz
Storitve skupaj	2,416.0	2,193.8	1,824.3	1,634.2	591.6	559.5	10.1	11.6
Transport	632.8	559.2	386.2	356.0	246.6	203.2	13.2	8.5
Potovanja	1,140.8	1,120.8	641.1	594.2	499.7	526.6	1.8	7.9
Ostale storitve	642.4	513.8	797.0	684.0	-154.6	-170.6	25.0	16.5
Komunikacijske storitve	60.7	37.8	89.0	67.0	-28.2	-29.3	60.8	32.7
Konstruktivske storitve	95.5	78.8	60.5	52.1	35.0	26.7	21.1	16.1
Zavarovalniške storitve	5.9	8.5	11.2	11.2	-5.4	-2.7	-30.4	0.4
Finančne storitve	41.0	12.2	29.8	28.0	11.2	-15.8	237.0	6.7
Računalniške in informacijske storitve	83.4	71.7	85.1	64.3	-1.7	7.4	16.4	32.4
Licence, patenti in avtorske pravice	7.9	16.2	82.8	67.4	-74.9	-51.2	-51.1	22.9
Ostale poslovne storitve	326.9	266.8	380.7	335.6	-53.8	-68.7	22.5	13.5
- Posredovanje	136.2	97.0	60.2	57.5	76.0	39.6	40.3	4.7
Osebne, kulturne in rekreacijske storitve	15.7	18.0	40.2	41.1	-24.5	-23.1	-13.0	-2.3
Državne storitve	5.4	3.8	17.7	17.4	-12.3	-13.5	40.3	1.8

Vir podatkov: predhodni podatki BS.

Vir podatkov: Ekonomsko ogledalo 2/2003

Priloga 2: Pregled storitvene menjave po državah za leto 2000 in 2001

	Izvoz		Uvoz		Saldo, v mio SIT	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Skupaj, v mio SIT	421,440	474.140	321,642	351,909	99,798	122,231
Skupaj, v %	100.0	100.0	100.0	100.0		
EU	64.7	65.1	53.0	50.6	102,398	130,730
EFTA	3.3	4.0	4.4	3.8	-37	5,212
Ex-Yu	18.8	18.6	23.0	25.4	5,403	-1,270
CEFTA	5.5	4.7	5.7	5.5	4,685	2,770
OECD-neevojske	4.1	3.9	8.1	7.8	-8,817	-8,999
Ostalo	3.6	3.7	5.9	6.8	-3,835	-6,208

Vir podatkov: Začasni podatki BS.

Vir: Ekonomsko ogledalo 6/2002, 7

Priloga 3: Menjava storitev – elektronsko poslovanje

Izvoz v mio USD		Storitve	Komunikac . storitve*	Finančne storitve*	Računalnišk e storitve*	Ostale poslovne storitve*	Potencial za e-izvoz	Potencialni % e-izvoza
		1	2	3	4	5	6=2+3+4+5	7=6/1
Bolgarija	1993	1171	-	-	-	431.9	431.9	36.9
	1999	1786	29.4	26.2	-	215.4	271	15.2
Češka	1993	4721	366	448	...	1040	1854	39.3
	1999	6929	100	293	65	1253	1711	24.7
Estonija	1993	335	8.5	0.5	-	26.7	35.7	10.7
	1999	1490	25.7	12.1	14,8	152.1	204.7	13.7
Madžarska	1993	2836	-	7	-	1474	1481	52.2
	1999	5650	78	150	86	1101	1415	25.0
Poljska	1993	4201	...	151	-	1851	2002	47.7
	1999	8462	376	725	31	1288	2420	28.6
Romunija	1993	799	-	29	-	282	311	38.9
	1999	1365	92	56	24	280	452	33.1
Slovaška	1993	1939	-	-	-	1096	1096	56.5
	1999	1899	52	50	35	474	611	32.2
Slovenija	1993	1392	5.3	7	4.4	185.4	202.1	14.5
	1999	1899	24	13.2	54.6	247.6	339.4	17.9
SED 8	1993	17394	379.8	642.5	4.4	6387	7413.7	42.6
	1999	29480	777.1	1325.5	310.4	5011.1	7424.1	25.2
EU 15	1993	440965.8	5047.0	37244.8	5483.8	87958.5	135734.1	30.8
	1999	590777.2	12448.7	47535.1	19596.3	137947.9	217528.0	36.8

Vir podatkov: Lastni izračuni na podlagi BOP Statistics Yearbook, Country Tables, IMF, 2000. Opomba: *storitve

so izbrane v skladu z analizo "A Quantitative Assessment of Electronic Commerce", 1999, WTO.
--

Vir: Ekonomsko ogledalo 12/2001, 4/II

Opomba: Srednjeevropske države (SED) si tako kot druge države prizadevajo izboljšati zlasti infrastrukturne in regulativne pogoje za pospešitev elektronskega poslovanja, medtem ko imajo veliko manj uspeha pri povečevanju izvoza storitev z visoko dodano vrednostjo. Kot kaže tabela, so SED v obdobju 1993-2000 hitreje povečevale izvoz storitev (indeks 189) kot države EU (indeks 149), vendar pa niso uspele povečati izvoznega potenciala pri tistih storitvah, ki se jih lahko izvaža elektronsko. Delež teh storitev v izvozu se je znižal od 42,6 % na 23,6 %, medtem ko so države EU povečale delež od 30,8 % na 38,8 % celotnega storitvenega izvoza.

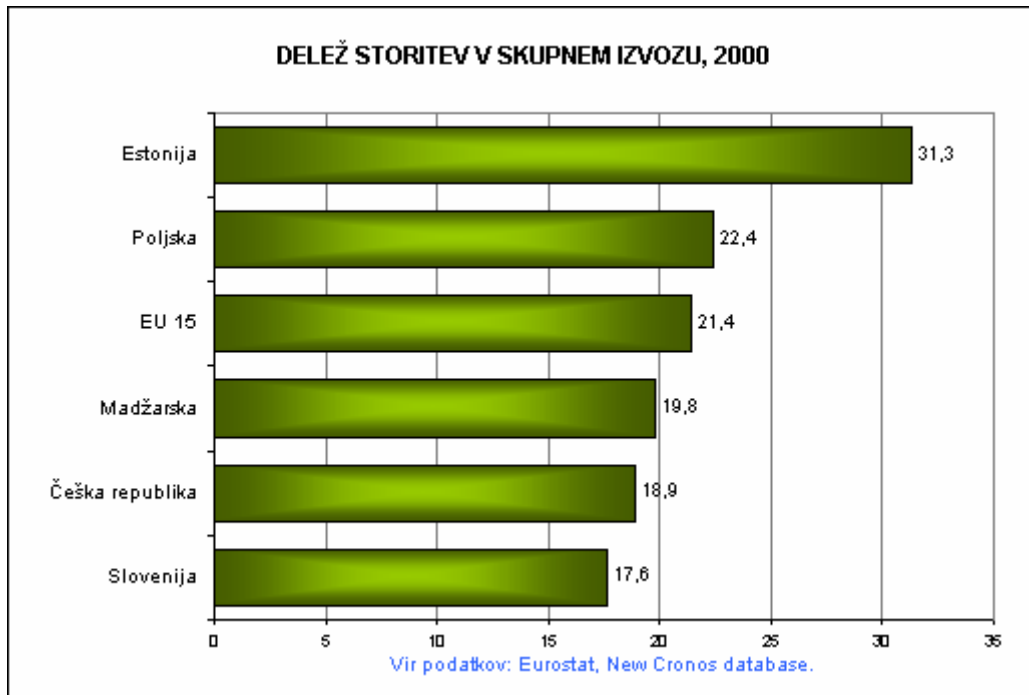
Priloga 4: Konkurenčnost izvoza storitev

	Nominalna rast EU uvoza storitev ¹ , 1996-2001, v %, EUR	Nominalna rast SLO izvoza storitev, 1996-2001, v %, EUR	Tržni delež ² , leto 1996, v %	Tržni delež ² , leto 2001, v %
Storitve skupaj	65.3	27.4	0.6034	0.4649
Transport	47.1	63.9	0.4634	0.5161
Potovanja	56.5	8.3	1.3923	0.9634
Komunikacijske storitve	103.1	239.6	0.2084	0.3486
Konstruktivske storitve	4.6	-13.2	0.6552	0.5436
Zavarovalne storitve	14.3	184.1	0.0816	0.2029
Finančne storitve	105.3	219.0	0.0391	0.0607
Računalniške storitve	167.1	224.4	0.4525	0.5496
Licence, patenti in avtorske pravice	57.3	127.4	0.0160	0.0231
Ostale poslovne storitve	110.1	35.0	0.2981	0.1916
Osebne, kulturne in rekreacijske storitve	46.5	135.9	0.0956	0.1540

Vir podatkov: BS, Eurostat, New Cronos Database. Opombe: ¹ iz držav nečlanic EU, ² slovenskega izvoza storitev na trgih EU.

Vir: Ekonomsko ogledalo 12/2002, 30

Priloga 5: Deleži izvoza storitev v skupnem izvozu blaga in storitev, v letu 2000, primerjava izvoza kandidatk prve skupine za članstvo v EU



Vir: Ekonomsko ogledalo 8-9/2002