

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**SWOT ANALIZA VPLIVA MEDNARODNEGA
POMORSKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA
NA MESTO KOPER**

Ljubljana, oktober 2010

SANDRA ZADNIK

IZJAVA

Študentka SANDRA ZADNIK izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. TANJE MIHALIČ, in da dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 10.10.2010

Podpis: _____

KAZALO

UVOD	1
1 OSNOVE POMORSKEGA POTNIŠKEGA TURIZMA	2
1.1 OSNOVNI POJMI	2
1.2 ZGODOVINA IN RAZVOJ	3
1.3 TRENDI	5
2 GLAVNI EMITIVNI IN RECEPTIVNI TRGI	7
2.1 EMITIVNI TRGI	7
2.2 RECEPTIVNI TRGI	8
2.2.1 Severna in srednja Amerika	8
2.2.2 Evropa	9
2.2.3 Azija, Pacifik in ostali svet	11
3 SVETOVNA FLOTA IN LASTNIKI	11
4 MEDNARODNI POMORSKI POTNIŠKI TERMINAL KOPER	14
4.1 MESTO KOPER	14
4.2 PRISTANIŠČE LUKA KOPER	14
4.3 KONZORCIJ ZA POTNIŠKI TERMINAL KOPER	15
4.4 PROJEKT POTNIŠKO PRISTANIŠČE D.O.O.	16
4.5 AKTERJI, KI SODELUJEJO PRI PROJEKTU	20
4.5.1 Mestna občina Koper	20
4.5.2 Luka Koper d.d.	21
4.5.3 Istrabenz d.d. in GZS	22
5 SEVERNO JADRANSKI POTNIŠKI TERMINALI	22
5.1 BENETKE	22
5.2 RAVENNA	23
5.3 TRST	23
6 VPLIVI POMORSKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA IN POTNIŠKEGA TURIZMA NA MESTO KOPER	24
6.1 POZITIVNI VPLIVI	25
6.2 NEGATIVNI VPLIVI	26
6.3 SWOT ANALIZA VPLIVA POMORSKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA IN POTNIŠKEGA TURIZMA NA MESTO KOPER	28
SKLEP	30
LITERATURA IN VIRI	31

KAZALO TABEL

Tabela 1: Shematski prikaz razvoja panoge križarjenja.....	4
Tabela 2: Rast trga križarjenja med leti 1970 – 1995	5
Tabela 3: Nove ladje v letu 2010	6
Tabela 4: Pregled povpraševanja po regijah v obdobju 1998 – 2008 (milijon potnikov).....	7
Tabela 5: Turistične zanimivosti v Sloveniji, ki so do 50 km oddaljene od Kopra	18
Tabela 6: Število prodanih izletov v letu 2009	19
Tabela 7: SWOT analiza vpliva potniškega terminala in potniškega turizma na mesto Koper.....	28

KAZALO SLIK

Slika 1: Norwegian Epic	6
Slika 2 : Organigram svetovne panoge križarjenja, december 2006.....	13

UVOD

Želja po potovanju in odkrivanju novega je človeka spremljala že od nekdaj in trdimo lahko, da je turizem star prav toliko kot človeštvo. Dandanes se soočamo s kroničnim pomanjkanjem časa in tisto malo prostega časa, ki ga imamo, želimo preživeti kakovostno. Vsakdo si želi odpočiti, si nabrati novih moči, kaj novega doživeti ali preprosto uživati. Vse to nam ponuja turizem.

Turizem je sledil razvoju človeštva sprotno so se oblikovale nove zvrsti turizma. Ena izmed novejših je križarjenje. Le-to je sedaj v vzponu in odločno kljubuje recesiji, ki smo ji priča v svetu. Nekdaj so bila križarjenja omejena na tropske otoke, ki ponujajo sonce, morje in plaže, težnja k novostim in pridobivanju novih gostov pa je panogo preusmerila na nove trge, s čimer je Evropa in s tem tudi Slovenija dobila priložnost, da se poizkusi v tej turistični panogi.

Uvodoma bom predstavila razvoj križarjenja do današnjega časa in glavne pojme, povezane s to panogo. V nadaljevanju se bom osredotočila na pregled glavnih emitivnih in receptivnih tržišč ter obravnavala razporeditev ladij za križarjenja po glavnih destinacijah. Kljub temu, da je naša obala dolga le 42 kilometrov, se je Luka Koper skupaj z Mestno občino Koper ter ostalimi akterji odločila za vzpostavitev potniškega terminala v mestu Koper. Z letom 2003 se je Koper tako vpisal v svetovni seznam potniških pristanišč za križarjenja.

Glede na to, da se Koper in Slovenija tržita kot nova in še neodkrita destinacija za križarjenja, bom v svojem diplomskem delu podrobneje predstavila projekt Mednarodni pomorski potniški terminal Koper. Primerjava nastajajočega potniškega terminala Koper s konkurenčnimi severno-jadranskimi potniškimi terminali bo pokazala stopnjo razvoja, na kateri se nahaja koprski potniški terminal.

Ob povečanem številu ladij v pristanišču in obiskovalcev v mestu se zastavlja vprašanje, kakšne vplive ima to za mesto Koper in njegove prebivalce. Namen diplomske naloge je preučiti vplive mednarodnega pomorskega potniškega terminala in potniškega turizma na mesto Koper. Ekonomski vplivi so dobro raziskani in njihov pozitiven vpliv je tudi osnovni razlog, zaradi katerega se pristanišča in mesta odločajo za to zvrst turizma. Vplivi na naravno, socialno in družbeno okolje pa doslej niso bili deležni večje pozornosti.

S pomočjo SWOT analize bom raziskala tako pozitivne kot negativne vplive potniškega terminala in potniškega turizma na mesto Koper. Namen analize je rezultat, kjer bodo vidne prednosti in priložnosti, ki jih je potrebno izkoristiti ter slabosti in nevarnosti, ki se jim mora mesto Koper izogniti.

1 OSNOVE POMORSKEGA POTNIŠKEGA TURIZMA

1.1 OSNOVNI POJMI

Turizem kot potovanje je poznan pojem že od nekdaj, saj je človek tudi v preteklosti potoval, vendar v drugačnem obsegu in z drugačnimi nameni. Lahko rečemo, da je turizem star toliko kot človeštvo. Mihalič (2006, str. 5) navaja najstarejšo definicijo turizma iz leta 1942, utemeljitelj turistične vede Hunzikerja in Krapfa, ki pravi, da je turizem: »celota odnosov in pojavov, ki nastanejo zaradi potovanja in bivanja tujcev v enem kraju, če to bivanje ne povzroči stalne naselitve in ni povezano s pridobitno dejavnostjo«. Ta definicija je danes zastarela, saj se turizem razvija s človeštvom in predstavlja veliko več.

Mednarodno združenje turističnih strokovnjakov AIEST je izoblikovalo sodobno St. Gallensko definicijo turizma, ki turizem opredeljuje kot: **»celoto odnosov in pojavov, ki nastanejo zaradi potovanja in bivanja oseb, za katere kraj zadrževanja, ni niti glavni niti stalni kraj bivanja ali zaposlitve.«** (Mihalič, 2006, str. 5).

Nadalje Mihalič (2006, str. 6) navaja še definicijo Svetovne turistične organizacije (UN WTO), ki opredeljuje turizem kot: »aktivnosti, ki so povezane s potovanjem in z bivanjem oseb izven običajnega življenjskega okolja za ne več kot eno leto zaradi zabave, poslov in drugih motivov«.

Glede na definicije ima turizem izredno velik pomen za človeka in njegovo življenje. Pomembno vlogo ima turizem tudi v državnem gospodarstvu in bruto domačem proizvodu (BDP), zato ni dvoma, zakaj se turizmu posveča toliko pozornosti. Slovenija s svojo raznolikostjo ima veliko ponuditi sodobnemu turistu. Večina oblik turizma je v Sloveniji že dodobra razvita in prinaša zajeten del denarja v državni proračun. Le vprašanje časa je bilo, kdaj se bo slovensko gospodarstvo zavedlo potenciala novega turističnega proizvoda – križarjenja.

Kljub kratki pomorski tradiciji in nanjo navezani pomorski politiki, ki sta znak za razvitost pomorskega prometa v državi, so se Luka Koper d.d., Mestna občina Koper (v nadaljevanju MOK) in država odločile za odločilen korak k usmeritvi na kompleksen trg pomorskega potniškega prometa - križarjenja. Akterjev, ki sooblikujejo trg križarjenja, je izredno veliko (pristanišče, ladjarji, pomorske agencije, potovalne agencije, operaterji turističnih potovanj, trgovci, gostinci, transportna podjetja, lokalna skupnost itd.) in kot celota so povsem mednarodno orientirani.

Tržišče pomorskega prometa je po svoji organizaciji in strukturi drugačno od ostalih tržišč. Pomorski prevoz potnikov pa ima še nekatere posebnosti in značilnosti, ki se nanašajo na: hitrost plovbe, udobje potnikov, kapaciteto prevoza, tip ladij.

Potniški pomorski promet v sodobnih pogojih poslovanja in razvoja poteka predvsem z različnimi tipi ferry ladij in z ladjami, namenjenimi za krožna turistična potovanja (Jakomin et al., 2003, str. 27).

Jakomin L. et al. (2001, str. 11) definirajo križarjenje kot: »Za križarjenje se šteje organizirana plovba po morskih ali notranjih vodnih plovnih poteh, ki potekajo po določenih itinerarjih. Namen križarjenja je lahko razvedrilo, šport, izobraževanje ter nadzor ali pregled določenega območja. Križarjenje se opravlja z vsemi vrstami ladij, posebno pa z jahtami, jadrnicami ali motornimi čolni. Zajema tudi plovbo čez oceane ter plovbo ob obalah. V današnjem času pod pojmom križarjenje razumemo predvsem plovbo po turistično zanimivih krajih z velikimi, luksuznimi ladjami, ki lahko sprejmejo tudi preko 3.000 potnikov.«

V Strategiji razvoja in trženja ponudbe za ladje za križarjenje 2008-2012 (v nadaljevanju Strategija) (Hosting, 2007, str. 12) je uporabljen širok pojem industrija križarjenja (*Cruise Industry*), kateri zajema vse akterje, ki sooblikujejo proizvod križarjenja: od izgradnje ladje do prodaje produkta na tržišču in izvedbe samega križarjenja.

Pristanišče ima v turizmu križarjenja pomembno vlogo, saj ladja na svoji poti obišče mnogo pristanišč, odvisno od itinerarija.

Rispoli (1997, str. 30) deli pristanišča na:

- matično pristanišče (*home port*), kjer ladja prične in konča svojo pot,
- pristanišče postanka (*port of call*), kjer se ladja ustavi na svoji poti in lahko opravi tudi kakšna popravila, si priskrbi zalogo hrane, vode.

V Strategiji (Hosting, 2007, str. 12) so navedene definicije najpogostejše rabljenih pojmov, med katerimi sta tudi pristanišče postanka in matično pristanišče.

- Pristanišče postanka oziroma tranzitno pristanišče (*port of call*) je pristanišče, v katerem ladjar zgolj opravi postanek, ki je sicer lahko enodnevni ali večdnevni (v pristanišču postanka ne poteka vkrcavanje in izkrcavanje potnikov oziroma izmenjava potnikov).
- Matično pristanišče (pristanišče za izmenjavo potnikov) (*home port, turn around port*), gre za pristanišče, v katerem se potniki vkrcajo in/ali izkrcajo.

1.2 ZGODOVINA IN RAZVOJ

Rispoli (1997, str. 85) navaja, da je bil organizator prvega križarjenja oziroma prvega organiziranega potovanja turistov z ladjo Thomas Cook. Leta 1875 je potnike popeljal na plovbo ob norveški obali in v notranjost fjordov. Nato so vse do šestdesetih let transatlantske ladje prevažale potnike med New Yorkom in Evropo ter tekmovalle med sabo, katera hitreje prepluje ocean. Glavna potreba pomorskih prevozov je bila v tedanjem

času ravno to, da potniki čim prej prispejo na cilj. Najhitrejšim ladjam je bil za to podeljen »modri trak« (*Blue Ribbon*), ki je predstavljal moč in zagotavljal prestiž državi, pod katere zastavo je ladja plula. Great Western, Mauretania, Rex, Normandie, Queen Mary in Queen Elisabeth so le nekatere ladje, ki so prejele modri trak hitrosti.

Nato zaradi več razlogov pomorski transport zamre do razvoja križarske dejavnosti v sedemdesetih letih, kot jo poznamo danes. Zaton je bil primarno posledica izgradnje velikih letal za prelet oceana, kar je za ljudi pomenilo velik prihranek časa v primerjavi z obplutjem celotne afriške celine. K zatonu je pripomoglo tudi zmanjšanje števila migrantov v Ameriko v tistem času, svoje pa je dodalo še zaprtje Sueškega prekopa. Ponovni razcvet doživi pomorski transport v sedemdesetih letih, ko pričnejo obnavljati in prestrukturirati stare čezooceanske ter graditi nove ladje za potrebe nove gospodarske dejavnosti križarjenja oziroma krožnega potovanja (Jakomin et al., 2003, str. 47-48).

Novejšemu tipu križarjenja ni več glavni namen hitrost. Glavni namen postane itinerarij potovanja s postanki, predvsem v zanimivih geografskih območjih, kot so Karibski otoki in Sredozemlje.

Razvoj križarjenja od njegovih začetkov do modernega tipa križarjenja, kot ga poznamo danes, prikazujem v tabeli 1 v nadaljevanju.

Tabela 1: Shematski prikaz razvoja panoge križarjenja

Šestdeseta leta	→	Konec obdobja veliki transatlantskih ladij zaradi krize pomorskih prevozov.
Sedemdeseta leta	→	Prehodna faza, v kateri obnovijo stare velike ladje in pričnejo z gradnjo novih križarskih ladij.
Osemdeseta leta	→	Ameriški trg zasvoji križarjenje, predvsem za področje Karibov.
Devetdeseta leta	→	Panoga križarjenja postane del turističnega sektorja in se razširi na ostala geografska območja (Evropa in Azija).

Vir: M. Rispoli et al., La produzione crocieristica. I prodotti, 1997, str. 87.

Križarjenje je ena najhitreje rastočih oblik turizma. Gre za izredno mlado zvrst, katere začetki segajo v leto 1970, ko je po svetovnih morjih in rekah križarilo 500.000 ljudi. V tabeli 2 so zabeležena števila potnikov med leti 1970 in 1995. Povpraševanje se je začelo na severnoameriškem trgu in je na začetku narekovalo rast te zvrsti. Kasneje je Evropa pričela rezati svoj del pogače in vpliv na trende je bil v veliki meri odvisen tudi od evropskega trga.

Tabela 2: Rast trga križarjenja med leti 1970 – 1995

Leto	Število potnikov
1970	500.000
1980	1.400.000
1990	3.600.000
1992	4.400.000
1995	5.587.839

Vir: M. Rispoli et al., La produzione crocieristica. I prodotti, le imprese, i mercati, 1997, str. 88.

1.3 TRENDI

Križarjenja so bila nekoč pojmovana kot luksuz in privilegij višjega sloja, večinoma starejših turistov. Mlajšo populacijo iz srednjega sloja so nato privabili s konceptom zabave in aktivnosti na ladji. Korak dlje so nato šli z uvedbo ponudbe »vse vključeno« (all inclusive), kjer je velikokrat v ceno všteta tudi letalska karta do najbližjega letališča. »Leti in križari« (fly and cruise) je koncept, ki je pripomogel k dodatni promociji križarjenja, saj so lahko kupcem ponudili ekskluzivne itinerarije. S prilagojenim proizvodom je križarjenje postalo veliko dostopnejše in bolj prepoznavno. Dosegli so tudi posebne kategorije turistov, tako da so ugodili njihovim zahtevam in željam po specifičnih proizvodih (tematsko križarjenje, družinsko križarjenje, skupinske delavnice, kongresna križarjenja, avanturistična križarjenja itd.) (Jakomin et al., 2003, str. 46-47).

Dandanes je prilagajanje turistom usmerjeno k ponudbi čim več ekskluzivnih stvari. Na krovu ladje je na voljo vse od kinodvorane, gledališča, drsališča, igrišča za odbojko in košarko, najelitnejših restavracij, mini Centralnega Parka, tečaja golfa, tečaja kuhanja, degustacije vin, spa tretmajev, fitnes vadbe, do vodnega parka s toboganom.

Kljub temu sta po izvedenih raziskavah TNS Travel and Tourism (Perrett, M., Travel Weekly, 2008) prevladujoča dejavnika pri rezervaciji križarjenja destinacija in pristanišče postanka, pred ceno samega produkta.

Ladje, kot sta Norwegian Epic družbe Norwegian Cruise Line in Oasis of the Sea družbe Royal Caribbean, so ladje prihodnosti. So izjemno velike, sprejmejo več kot 4.000 ljudi in na krovu ponujajo tisoč in eno stvar, da bi turist kar ostal na njej. V začetku decembra 2010 je napovedana še četrta ladja v razredu mega ladij, Allure of the Seas.

Novost, ki jo ponuja največja ladja doslej, Norwegian Epic, so kabine za eno osebo, kjer ni nobenih doplačil za samostojno uporabo kabine. Novost so z navdušenjem sprejeli v svetu križarjenja in urednik CruiseMates.com, Paul Motter, pravi, da ima ta trg izredno velik potencial (Cruise Trends: higher prices, single studios, 28. januar 2010).

Tako Norwegian Epic kot Oasis of the Seas ponujata na krovu enkratno novost: licencirane broadwayske produkcije (Blue Man Group, Hairspray).

V tabeli 3 predstavljam pregled novo pridobljenih ladij v letu 2010. Nekatere so že prišle na trg, nekatere pa so napovedane v zaključku leta. V decembru pričakujemo eno izmed največjih pridobitev iz Royal Carribean, 225.282-tonsko Allure of the Seas, ki bo sprejela do 5.400 potnikov.

Tabela 3: Nove ladje v letu 2010

Leto 2010	Ladja	Ladjar	Bruto tonaža	Število potnikov
FEBRUAR	Costa Deliziosa	Costa Cruises	92.600	2.826
MAREC	MSC Magnifica	MSC Cruises	93.330	2.518
APRIL	Celebrity Eclipse	Celebrity Cruises	122.000	2.850
MAJ	Le Boreal (mega jahta)	Ponant Cruises of France	10.600	264
JUNIJ	Seabourn Sojour	Seabourn Cruise Line	32.000	450
JUNIJ	Norwegian Epic	Norwegian Cruise Line	155.873	4.100
JUNIJ	Independence	American Cruise Line		102
JULIJ	Nieuw Amsterdam	Holland America	86.700	2.106
OKTOBER	Queen Elizabeth	Cunard Line	90.400	2.092
NOVEMBER	Sea Cloud Hussar (jadrnica)	Sea Cloud Cruises	3.000	136
DECEMBER	Allure of the Seas	Royal Carribean	225.282	5.400
JANUAR 2011	Marina	Oceania Cruises	66.000	1.258

Slika 1: Norwegian Epic



Vir: USA Today, 2010.

Kot odgovor na ogromne mega jahte in mega ladje pa so manjše butične ladje, ki ponujajo eksotična križarjenja po destinacijah, kamor velike ladje zaradi svoje velikosti ne morejo. Tako je potniku ponujeno veliko intimnejše doživetje. V veliki meri so ta križarjenja obravnavana kot luksuzna, saj so tudi cene nekoliko višje.

V to področje spada tudi rečno križarjenje, ki ponuja ekskluzivnost, za katero so potniki pripravljeni plačati več. Ladjarji z namenom zadovoljiti vsakega potnika in zapolniti novo vrzel premikajo manjše ladje v ta sektor in razvijajo prilagojen proizvod, da z njim iztržijo čim več.

2 GLAVNI EMITIVNI IN RECEPTIVNI TRGI

2.1 EMITIVNI TRGI

Panoga križarjenja je bila že od začetka izredno dinamična in skozi 25-letno zgodovino je dosegla izjemno rast. Povpraševanje je večinoma narekovala Severna Amerika. Rast v zadnjih 10-ih letih prikazujem v tabeli 4, kjer je očitna več 110 % svetovna rast povpraševanja po križarjenju s 7,79 mio potnikov v letu 1998 na 16,24 mio potnikov v letu 2008. Za primerjavo, kopenski turizem je v enakem obdobju dosegel le 48 % rast.

Kljub rasti na severnoameriškem trgu je delež padel z 69,3 % v letu 1998 na 63,4 % v 2008. Svoj del pogače si je pričela rezati Evropa, saj se je zanimanje za križarjenje preselilo v Sredozemlje in Severno Evropo.

Tabela 4: Pregled povpraševanja po regijah v obdobju 1998 – 2008 (milijon potnikov)

Regije	1998	2003	2004	2005	2006	2007	2008
S. Amerika	5,4	8,23	9,14	9,96	10,38	10,45	10,29
Evropa	1,71	2,74	2,8	3,16	3,46	4,08	4,5
SKUPAJ							
S. Amerika in Evropa	7,11	10,97	11,94	13,12	13,84	14,53	14,79
Ostali svet	0,68	1,05	1,13	1,21	1,29	1,37	1,45
SKUPAJ	7,79	12,02	13,07	14,33	15,13	15,9	16,24
% Amerika	69,3	68,5	69,8	69,5	68,6	65,7	63,4

Vir: Razsikava Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008, maj 2009.

2.2 RECEPTIVNI TRGI

Nekoč je bil glavni namen potovanja sonce in topli kraji, zato ni presenetljivo, da so bili ena prvih destinacij Karibski otoki. Z leti so postali popotniki zahtevnejši in tudi standardne destinacije so postale zasičene, začela se je težnja po novostih. Kupci so si zaželeli nevsakdanje, še nepoznane destinacije. Ladjarji so se povpraševanju prilagodili in so poleg starih, preverjenih destinacij odprli nove (obale Antarktike, Indijski ocean, afriška obala itd). Zanimanje turistov za države, ki so bile nekoč nedostopne zaradi političnih razlogov, je izredno veliko, saj so te države neznane in v sebi skrivajo mnogo skrivnosti (Jakomin et al., 2003, str. 59).

Glavne regije, v katerih se odvija večji del križarjenj, so (Hosting, 2007, str. 15):

- Severna in srednja Amerika,
- Evropa,
- Azija-Pacifik (Daljni Vzhod in Havaji) in
- ostali del sveta.

2.2.1 *Severna in srednja Amerika*

Kot omenjeno, zaradi glavnega namena potovanja v tople kraje, kjer je skozi vse leto ugodna klima, so Karibski otoki glavna receptivna destinacija. Prednost jim daje tudi bližina največjega emitivnega tržišča, Severne Amerike, kjer potniki pričnejo svoje križarjenje. Preostali dve tradicionalni destinaciji Severne Amerike sta: Atlantska obala z Bermudskimi otoki in Pacifiška obala z Aljasko in Kanado ter največjim pristaniščem v tem delu, Vancouvrom (Rispoli, 1997, str. 94).

Glavna ameriška pristanišča se nahajajo na Floridi (Port of Tampa, Port Carneval, Port Everglades in Port of Miami), kjer opravijo 57 % vseh vkrcavanj v Ameriki (5,1 milijona potnikov). Sledijo kalifornijska pristanišča s 16 % deležem (The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2008 (CLIA), junij 2009, str. 11).

Severna in srednja Amerika imata večinski delež v svetovni panogi križarjenja, saj opravita kar 57 % vseh ustvarjenih nočitev na ladjah za križarjenje, od tega kar 46,6 % odpade na Karibe (Hosting, 2007, str. 15).

Ob koncu leta 2008 je ameriška flota ladij za križarjenje štela 161 ladij s kapaciteto 270.664 ležišč, prepeljala pa je 13,05 milijona potnikov po celem svetu, kar predstavlja 3,9 % rast glede na leto 2007 (The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2008 (CLIA), junij 2009, str. 16).

Ameriške ladje za križarjenje neposredno zaposlujejo kar 30.600 ameriških prebivalcev. Skupaj namenjajo za plače zaposlenih 1,2 bilijona dolarjev. Pozitivni vpliv ameriške

panoge križarjenja na ameriško gospodarstvo se je v letu 2008 zmanjšal zaradi povečanega zanimanja turistov za evropski trg ter zaradi konstantnega nižanja vrednosti dolarja v letu 2008. Ameriška panoga križarjenja je zaradi povpraševanja v Evropo preselila kar 60 svojih ladij s skupno 71.300 ležišči. Tretji razlog, ki je pripomogel k padcu ameriške panoge križarjenja, so novi potniški terminali v Karibih, ki jih uporabljajo za start ladij za križarjenje (The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2008 (CLIA), junij 2009, str. 16-17).

2.2.2 *Evropa*

Evropa kot regija je najhitreje rastoča destinacija za križarjenja na svetu. Z leti pridobiva na deležu v globalnem smislu kot izvorni trg za panogo križarjenja.

Medtem ko so križarjenja za Američane že povsem uveljavljena izbira, je evropski trg šele v razvoju. Po nekaterih ocenah je evropski trg križarjenja danes tam, kjer je bil ameriški pred 20 leti. Evropa ima potencial, da postane celo večji trg kot Amerika, saj ima več populacije kot Severna Amerika. V Evropi se za križarjenje odloča le 1 % celotnega prebivalstva, samo v Veliki Britaniji je za odstotek več potnikov (2 %), v Ameriki pa se zanj odloča kar 3 % prebivalstva (Hosting, 2007, str. 22).

Evropska regija ima veliko privlačnih destinacij. Veliko vodilnih pristanišč je uvrščenih med »must see« ali »marque« destinacije, ki jih načrtovalci potovanj želijo vključiti v svoj itinerarij (Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008, 2009).

Evropskih potnikov je bilo v letu 2008 4,4 milijona, kar predstavlja 27 % vseh potnikov v svetovni panogi križarjenja. 4,7 milijona potnikov se je vkrcalo v enem izmed evropskih pristanišč, od tega jih je bilo 77 % (3,6 milijona) Evropejcev. To predstavlja 9,1 % rast glede na leto 2007. V letu 2008 je bilo vseh potnikov, ki so križarili po Evropi, 21,7 milijona, kar predstavlja 15 % rast glede na leto 2007.

Italija in Nemčija sta glavni državi, ki imata neposreden vpliv od konstrukcije ladij, saj se največ ladij zgradi prav v njunih ladjedelnicah. Italija pa je poleg tega še glavna destinacija ter tudi država, v kateri se vrca največ potnikov. Zato ima Italija kot država največ koristi od celotne panoge križarjenja.

2.2.2.1 Mediteran

Mediteran predstavlja eno najhitreje rastočih tradicionalnih destinacij, saj ponuja potniku več kot le počitek. Glede na zgodovino in raznolikost mest lahko ponudi tudi poučni del in izjemno zanimive ekskurzije - izlete. Da je med turisti ta koncept izredno priljubljen, kaže dejstvo, da se največ izletov proda prav na križarjenjih po Mediteranu. Pristanišča v

Mediterranskem morju, Črnem morju, Rdečem morju in bližnjem Atlantskem oceanu so združena v MedCruise. Članov je danes 73 in predstavljajo 72 pristanišč.

V letu 2008 je bilo v Mediteranu prisotnih 159 ladij s kapaciteto 166.742 ležišč, kar pomeni, da je povprečna zmogljivost ladij 1.049 ležišč. Ta flota ladij je opravila 2.767 križarjenj s 3,14 milijona potniki. Povprečna dolžina križarjenja je bila 8,1 noči (Contribution of cruise industry to economies of europe 2008, 2009, str. 5).

Manjša pristanišča po poročanju združenja MedCruise doživljajo dva trenda hkrati. Na eni strani doživljajo manjša pristanišča rast tako v dotikih kot v potnikih, druga pa spet doživljajo značilen padec. Na trgu se pojavljajo nova, manjša neznana pristanišča, kot so Rijeka, Koper, Castellón in Palamós, katera pobirajo delež svetovne panoge križarjenja na račun prezasedenih večjih pristanišč. V letu 2009 so napovedala največji napredek italijanska in slovenska pristanišča. Viden napredek na novih potniških terminalih pa je v Rijeki, Ravenni, Dubrovniku in Benetkah ter na večini pomolov na Hrvaškem (Prospects on the 2009 Mediterranean cruise season, 2009).

Po poročanju European Cruise Council (ECC) je na prvem mestu 1,5 milijona potnikov iz Velike Britanije (33 %), sledijo jim nemški potniki (21 % - 907.000 potnikov) s kar 19 % rastjo glede na leto 2007. Tretja evropska država je Italija s 682.000 potniki in s 6 % rastjo glede na leto 2007. Tudi Španija in Francija v zadnjih letih pridobivata na tržnem deležu, vendar največ potnikov še vedno prihaja iz Velike Britanije, zato se tudi ponudba prilagaja povpraševanju na angleškem trgu. Najbolj priljubljena destinacija za križarjenje je Mediteran z Atlantskimi otoki, ki jih obišče 2,6 milijona potnikov. To pomeni, da pokrivata skupaj kar 60 % svetovnega deleža v panogi križarjenja (European Cruise Industry reports record figures, 66 per cent growth in five years, 2009).

Jadran predstavlja 17 % križarjenja v Mediteranu s povprečno letno stopnjo rasti 17 % in je trenutno najhitreje rastoč trg križarjenja v svetu. Po podatkih Eurostata je od vseh gostov na mednarodnem krožnem potovanju po Mediteranu 7 % obiskalo Hrvaško (Hosting, 2007, str. 18).

David Dingle, predsednik ECC in izvršni direktor Carnival UK, je dejal (European Cruise Industry reports record figures, 66 per cent growth in five years, 2009): "Evropska panoga križarjenja je v zadnjih petih letih zabeležila impresivno 66 % rast števila potnikov. To je odličen rezultat, ki kaže, da ima panoga križarjenja zelo dobra izhodišča pri soočanju s trenutnimi zahtevnimi gospodarskimi razmerami. Za evropski trg je trenutno naročenih in v gradnji 17 potniških ladij, ki bodo nared v času od danes do leta 2012. To je velika investicija in pričakujemo, da se bo trend rasti števila Evropejcev, ki se odločajo za počitnikovanje na križarjenju, nadaljeval tudi v letu 2009."

2.2.2.2 Severna Evropa in Severno morje

Evropa je primarno zanimiva zaradi Mediterana. Na pomenu in priljubljenosti je pridobila tudi Severna Evropa oziroma križarjenje po Severnem morju. Baltska pristanišča in St. Peterburg so postala svetovno priznane destinacije. Za ta del Evrope se odloči 15 % evropskih potnikov na križarjenju (Hosting, 2007, str. 18).

V severno-evropskih morjih je bilo v letu 2008 aktivnih 100 ladij s kapaciteto 91.272 ležišč. Skupno je to prineslo 868.000 potnikov na 968 križarjenjih. V letih 2009 in 2010 pričakujejo nadaljnjo rast povpraševanja (Contribution of cruise tourism to the economies of europe 2008, 2009, str. 5). Križarjenje je v povprečju trajalo 9,6 dni, torej 1,6 dni več kot v Mediteranu (Hosting, 2007, str. 21).

2.2.3 Azija, Pacifik in ostali svet

To so regije, ki še nimajo dodobra razvitega turizma križarjenja in jih ob razvoju pravih produktov čaka še izredno svetla prihodnost. Oddaljenost od glavnih emitivnih tržišč je eden od razlogov, da ni še prišlo do večjega razvoja v tem delu sveta. Zato so se najprej osredotočili na lokalni trg in poskušali pokriti lokalno povpraševanje po družinskem križarjenju (Rispoli, 1997, str. 96).

Ladjarji, ki imajo primerne ladje, prilagojene za družinsko križarjenje (večje kabine) in krajše križarjenje, že premikajo svoje ladje v te regije. Obeti so dobri in velja poudariti, da bodo na vrsto prišle tudi destinacije, ki niso znane kot tradicionalne.

3 SVETOVNA FLOTA IN LASTNIKI

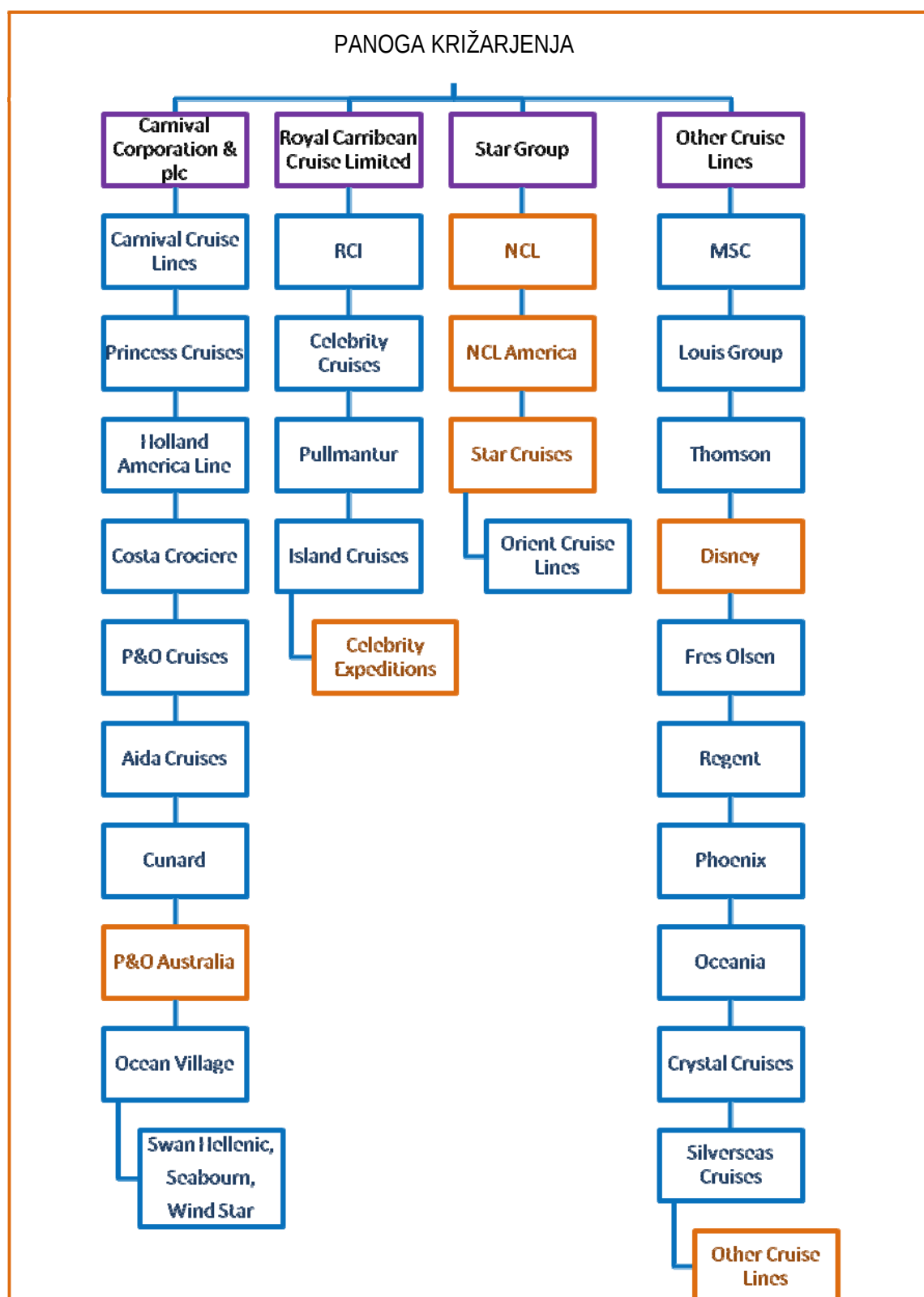
Tržišče križarjenja se vedno bolj monopolizira in svetovno floto križarskih ladij oblikujejo tri večje korporacije, ki obvladujejo večji del trga križarjenja. Največja podjetja so: Royal Caribbean Cruises Ltd., Carnival Corporation & plc in Star Cruises z Norwegian Cruise Line (NLC). Ladje, ki sestavljajo svetovno floto, se neprestano spreminjajo. Prihajajo nove ladje, nekatere gredo v obnovo, nekatere pa celo v odpis.

Royal Caribbean Cruises Ltd. je največja globalna družba, ki trenutno razpolaga z 20 ladjami. V kratkem pa pričakujejo še dve novi, ki sta v izgradnji. Ob koncu leta bodo splovili največjo ladjo v panogi križarjenja doslej: Allure of the Seas (<http://www.royalcaribbeanpresscenter.com/about.php>). Skupina Royal Caribbean, ki ima pod svojim okriljem pet blagovnih znamk (Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Pullmantur, Azamara in CDF Croisieres de France) deluje v globalni panogi križarjenja s skupno 38 ladjami (www.portoravennanews.com).

Carnival Corporation & plc je eno večjih turističnih podjetij na svetu. Njihov portfelj združuje podjetja: Carnival Cruise Lines, Holland America Line, Princess Cruises in Seabourn Cruise Line v Severni Ameriki; P&O Cruises, Cunard Line in Ocean Village v Veliki Britaniji; AIDA v Nemčiji; Costa Cruises v Severni Evropi; Iberocruceros v Španiji; in P&O Cruises v Avstraliji. Flota je sestavljena iz 97 ladij ter 10 novih ladij v izgradnji do leta 2014 (<http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=140690&p=irol-index>).

Star Cruises skupaj z **Norwegian Cruise Line (NLC)** je tretji največji operater križarjenj na svetu s floto 18 ladij, ki potujejo v več kot 200 destinacij. NLC je leta 1966 prvi izvedel križarjenje na Karibe in velja za začetnika sodobnega križarjenja. Ostale destinacije, ki jih pokrivajo, so: Aljaska, Bahami in Florida, Bermudski otoki, Kanada in Nova Anglija, Karibi, Evropa, Havaji, Mehška obala, Pacifiška obala, Panamski prekop, Malezija, Tajska, Vietnam, Singapur, Japonska, Tajvan in Hong Kong (http://www.starcruises.com/newweb/about_starcruises/default.aspx; <http://www2.ncl.com/about>).

Slika 2 : Organigram svetovne panoge križarjenja, december 2006



Legenda: Križarske linije, ki so prisotne v Mediteranu in/ali v S. Evropi

Vir: *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*, februar 2008, str. 5.

4 MEDNARODNI POMORSKI POTNIŠKI TERMINAL KOPER

4.1 MESTO KOPER

Koper je eno izmed treh obalnih mest, ki je skozi zgodovino najbolj spremenilo svojo podobo. Skalnati otok se je v rimskem času imenoval Capris. Skozi čas in pod različnimi vplivi, je mesto dobivalo nova imena (Aegida, Capris, Justinopolis, Insula Capraria, Caput Histriae, Capo D'Istria, Koper) in tudi novo podobo. Od prvotne podobe, otoka, obdanega z obširnimi solinami, se je mesto razvilo v sodobno gospodarsko središče slovenske Istre (www.koper.si).

Mesto se začne spreminjati v 19. stoletju v skladu z gospodarskim in družbenim razvojem. Soline za potrebe širjenja mesta pričnejo krčiti in mesto začne izgubljati podobo otoka. Današnja oblika mesta ni več privlačna kot nekoč. Arhitekturne spremembe, ki jih je prinesel razvoj pristanišča v času Jugoslavije, so mestu odvzele velik del njegove privlačnosti. Veduta z morske strani je izrednega pomena za turiste, ki prihajajo v Koper z ladjami za križarjenje. Kljub temu, da Luka Koper kvari videz mesta, je glavno slovensko pristanišče in ima izreden pomen tako za obalno kot tudi slovensko gospodarstvo. Oživitev mesta in izboljšanje videza je del projekta, ki ga MOK aktivno izvaja v zadnjih letih. Vzpostavitev potniškega pristanišča Koper je tudi del tega projekta, saj predstavlja turizem na obali najpomembnejšo in najvidnejšo dejavnost.

Bogata zgodovina je mestu in zaledju zapustila številne kulturno-zgodovinske spomenike, ki jih lahko potnikom ponudimo kot organizirane enodnevne izlete. Koper je danes gospodarsko, upravno in akademsko središče slovenske Istre z velikimi možnostmi nadaljnje razvoja (Hosting, 2007, str. 96).

4.2 PRISTANIŠČE LUKA KOPER

Začetki pristanišča Koper segajo v leto 1958, ko je pristanišče dobilo svoj prvi privez. Leto prej je bilo ustanovljeno podjetje Luka Koper, katero se je kljub pomanjkanju pomorske tradicije na področju konkurenčnega severnega Jadrana uspelo uveljaviti kot pomembno mednarodno pristanišče. K razvoju pristanišča je pripomogla izgradnja prometne infrastrukture za povezavo z zaledjem.

Ideja o ustanovitvi potniškega pristanišča je nastala ob pisanju razvojnega načrta MOK, kateri je predvideval revitalizacijo starega mestnega jedra. »Do odločitve o začetku aktivnosti v smeri ustanovitve potniškega pristanišča je prišlo leta 2001, ko sta se MOK in Luka Koper d.d. sporazumeli, da se del obstoječe pristaniške infrastrukture ponovno vrne mestu« (Konzorcij za potniški terminal Koper, 2006, str. 3).

Razvoju pristanišča so naklonjeni tako v občinski upravi MOK kot tudi prebivalci mesta. Svoje zaupanje so izkazali v anketi, ki jo je za Luko Koper izvedla neodvisna agencija. Zanimalo jih je mnenje prebivalcev o razvojnih načrtih Luke Koper, ki so jih zapisali v Strategiji razvoja do leta 2015. Sodelovalo je 750 prebivalcev štirih območij koprške občine. Zaradi ustrezne metodologije lahko spoznanja razširijo na celotno populacijo. Pozitivni rezultati so, da je z načrti prostorskega razvoja seznanjena polovica prebivalcev, 69 % le-teh pa se z njimi tudi strinja. Kar dve tretjini vprašanih meni, da Luka Koper veliko ali zelo veliko prispeva k gospodarskemu razvoju občine. Večina anketiranih (62 %) soglaša z izgradnjo tretjega pomola, ki prinaša nove razvojne možnosti. Prav tako menijo, da je poslovna uspešnost Luke Koper izredna ter da so nadaljnje razvojne možnosti dokaj dobre (Poročilo o trajnostnem razvoju 2008, Skupina Luka Koper, Luka Koper d.d., str. 5).

4.3 KONZORCIJ ZA POTNIŠKI TERMINAL KOPER

Študije o možnostih razvoja potniškega terminala v Kopru so pokazale, da je imel Koper dovolj razvito infrastrukturo, storitve in ponudbo že pred 10 leti. Na podlagi pozitivnih rezultatov študije so MOK, Luka Koper d.d., Istrabenz d.d. in Gospodarska zbornica Slovenije (v nadaljevanju GZS) leta 2003 ustanovile Konzorcij za potniški terminal Koper. Glavni namen je izvedba vseh aktivnosti v zvezi s projektom pomorski potniški terminal ter povezovanje zainteresiranih akterjev v projekt.

Kapitan Rajko Zupan je podal predlog o razvoju tega proizvoda v Sloveniji, saj ima sam več kot 25 let izkušenj v globalni panogi križarjenja. Svoje izkušnje je g. Zupan zaupal Konzorciju in jim tudi svetoval, kako vstopiti na trg mednarodnih križarjenj. Sam je mnenja, da ima Slovenija ugodno geostrateško lego in izjemne naravne danosti ter primerno razvito turistično infrastrukturo, da se lahko dokaj hitro vključi na ta kompleksen trg križarjenja (Hosting, 2007, str. 48).

Od leta 2004 naprej so se izvajale aktivnosti za izvedbo potniškega terminala, hkrati pa sta se Slovenija in Koper kot destinacija že tržila kot pristanišče postanka. Na začetku svojega dela se je Konzorcij seznanil z ostalimi sredozemskimi pristanišči in navezal pomembne poslovne kontakte s potniškim pristaniščem v Benetkah. Sledil je obisk specializiranih borz in konferenc za križarjenje (Seatrade-Med v Genovi novembra 2004, Seatrade Cruise Shipping Convention v Miamiju marca 2005, turistična borza WTM London novembra 2005). Za večjo prepoznavnosti in možnosti promocije se je Konzorcij leta 2006 včlanil v sredozemsko združenje pristanišč za križarjenja MedCruise (Konzorcij za potniški terminal Koper, 2006, str. 3).

Nadaljnje aktivnosti so potekale v sodelovanju z zainteresiranimi akterji, ki so pripravili predstavitev projekta slovenski turistični javnosti, organizirali študijska potovanja za ladjarje (Thompson Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Kristina Cruises, Oceania Cruises, Seabourne, Royal Caribbean) ter sklenili dogovor o pripravi Strategije razvoja in

trženja slovenske turistične ponudbe za ladje za križarjenje, da se nam ne bi dogodila slaba izkušnja, kot hrvaškemu mestu Dubrovnik. Slednji se je lotil panoge križarjenja brez kakršnegakoli načrta in strategije, zgolj na podlagi povpraševanja ladjarjev, in je z masovnim obiskom ladij za križarjenje ogrozil okolje (Hosting, 2007, str. 49-51).

Ko bo konzorcij izvedel vse aktivnosti v zvezi s projektom, bo ustanovil podjetje Potniško pristanišče Koper d.o.o. v 100 % lasti Luke Koper d.d., katero bo upravljajo z pomorskim potniškim pristaniščem. V začetku bo delovalo kot terminalist potniškega terminala in bo z zunanjimi partnerji ponujalo celovito ponudbo za prihajajoče potniške ladje.

4.4 PROJEKT POTNIŠKO PRISTANIŠČE D.O.O.

Prva faza vključuje prestavitev carinske ograje do meje med vezoma 1A in 1 oziroma do skladišč 7 in 8. Začasni mejni prehod bo postavljen v premičen začasni objekt. Druga faza predvideva razširitev še na vez 1 in pridobitev objektov skladišč 7 in 8, izgradnjo stavbe ter parkirišč za delovanje matičnega pristanišča. Za ferry promet bo potrebna še dostopna rampa.

Sedanji razvoj gre v pravi smeri, vendar se celoten projekt izvaja zelo počasi. Oddaljili so se od prvotno načrtovanega projekta postavitve potniškega terminala, ki bi ga potrebovali kot matično pristanišče. Če bi mesto Koper nameravalo delovati zgolj kot pristanišče postanka, potniškega terminala ne bi potrebovalo, toda pri nadaljnjem razvoju v smeri matičnega pristanišča je tak sodoben terminal neizogiben.

Pri ocenjevanju novih destinacij za vključitev v programe se ladjarji glede na to, ali gre za pristanišče postanka ali za matično pristanišče, odločajo na podlagi različnih kriterijev.

Če gre za pristanišče postanka, so ključni naslednji kriteriji (Hosting, 2007, str. 44-45):

- turistična privlačnost kraja (znamenitosti kraja, kulturno-zgodovinska dediščina, kultura, način življenja, dogodki, prireditve ...)
- turistična in druga ponudba (restavracije, kavarne, bari, trgovine, prodajalne spominkov)
- turistična in javna infrastruktura (razvitost, urejenost)
- možnost organiziranih izletov
- način priveza
- sposobnost pristanišča, da hitro in učinkovito obvladuje velike količine potnikov ob vkrcavanju in izkrcavanju
- cene pristaniških pristojbin
- oddaljenost mestnega jedra od pristanišča
- veduta samega pristanišča

Če pa gre za matično pristanišče, so pomembni drugačni kriteriji (Hosting, 2007, str. 45):

- bližina mednarodnega letališča oziroma prometna dostopnost pristanišča in njen geo-prometni položaj
- bližina dostopa do pomembnih emitivnih trgov
- imidž pristanišča
- pomorske in infrastrukturne značilnosti pristanišča
- opremljenost pristanišča (potniški terminal)
- konkurenčne cene uslug oziroma pristaniške pristojbine in takse
- postopki sprejema in odprave ladje
- sposobnost pristanišča, da hitro in učinkovito obvladuje velike količine potnikov ob vkrcavanju in izkrcavanju
- prostor za podporne storitve, kot so transport do ladje in iz ladje
- hiter dostop do mestnega središča iz pristanišča
- možnost parkiranja osebnih avtomobilov v pristanišču
- opremljenost destinacije z ustreznim številom in kakovostjo nastanitvenih zmogljivosti (hoteli)
- možnost popravila ladij
- možnost oskrbe ladje
- stroški, ki jih ima posadka s potovanjem do točke vkrcavanja

Kot pristanišče postanka imamo dovolj infrastrukture, saj so za delovanje potrebni le minimalni pogoji (primeren pomol za vezanje ladje in premičen objekt, v katerem poteka sprejem potnikov). Glavna stvar, ki jo tudi pri postankih ladij zahtevajo ladjarji, je atraktiven razgled oziroma bližina mestnega jedra za potnike, ki ostanejo na ladji. Veduto in poleg tega še gostinsko in trgovsko ponudbo ter organizirane izlete do znamenitosti jim Koper lahko ponudi tudi brez potniškega terminala.

Kljub temu, da je Slovenija majhna država, premore številne lepote. Prav ta majhnost ji daje možnost organiziranih izletov do mnogih turističnih zanimivosti širom po državi. Tabela 5 zajema glavne turistične zanimivosti Slovenije, ki so do 50 km oddaljene od Kopra.

Tabela 5: Turistične zanimivosti v Sloveniji, ki so do 50 km oddaljene od Kopra

Turistična zanimivost	Ime kraja	Turistična zanimivost	Oddaljenost	Čas
Zgodovinski spomeniki	Predjama	Predjamski grad	61,3 km	1h, 2 min
	Hrastovlje	Freske	10 km	15 min
	Zemono	Dvorec Zemono	58,80 km	49 min
Muzeji in galerije	Sečovelje	Sečoveljske soline	20,7 km	20 min
	Piran	Pomorski muzej	15 km	14 min
Naravne znamenitosti	Kras	Kraška pokrajina, Škocjanske jame	39,9 km	53 min
	Postojna	Postojnska jama	61,1 km	52 min

Vir: Študija izvedljivosti in upravičenosti pomorskega potniškega terminala v Kopru, Prinz Inštitut 2004, str. 14.

Kot matično pristanišče bi potrebovali sodoben terminal, v katerem se opravijo vse aktivnosti v zvezi z vkrcanjem in izkrcanjem potnikov. Izrednega pomena sta zadostno število parkirnih mest v bližini potniškega terminala in bližina mednarodnega letališča. Teh dodatnih zahtev pa Koper v celoti še ne more izpolniti.

Tudi neizogiben sodoben potniški terminal ni zadosten razlog, da se ladjar odloči za destinacijo. Ladjarji so prisiljeni izbrati prave destinacije za zadovoljitev povpraševanja, pri tem pa se morajo razlikovati od konkurence, kar jim predstavlja pravi izziv. Prvi stik med potencialnim pristaniščem in ladjarjem je ključnega pomena. Ko pristanišče (oziroma agent) samo pristopi do ladjarja ali ko se slednji obrne na pristanišče, sta bistvena profesionalen pristop in kakovost vseh storitev.

Dandanes se mora v večini primerov pristanišče prilagajati ladjarju in njegovim zahtevam, da pride do sodelovanja. Ladjar se na podlagi osnovne ocene in študijskega potovanja v destinacijo odloči, ali so vsa njegova pričakovanja uresničena in je destinacija zabeležena kot potencialna. Poleg lokacije so v današnjem konkurenčnem svetu križarjenja izredno pomembni tudi ostali faktorji. Turistična atraktivnost destinacije je osnova, pomembna je še razvita turistična superstruktura (agencije, prevozniki, turistični vodiči itd.) za izvedbo organiziranih ogledov »must see« atrakcij, ki imajo pri ladjarjih izreden pomen (Hosting, 2007, str. 41-44).

Koper in Slovenija sta izjemna destinacija z mnogo turističnimi atrakcijami, tudi »must see« atrakcijami, kot so svetovno znana Postojnska jama, Lipica, Bled in ostale. Kot že omenjeno, so organizirani izleti v destinaciji izrednega pomena za ladjarje, saj jim prinašajo neposredne prihodke, zato destinacijo ocenjujejo tudi na podlagi prodanih izletov.

V letu 2009 se je v Sloveniji za nakup organiziranih izletov odločilo 29,5 % ladijskih potnikov, to je 6.833 oseb. Turistična agencija Atlas Express je organizirala kar 94 %

izletov za ladjarje. Voden obisk Kopra je najbolje prodajan izlet (23,81 %). Na drugem mestu je obisk Postojnske jame v različnih kombinacijah s Predjamskim gradom ter Viteškimi igrami v Predjami (17,94 %). Ostale izlete prikazujem v tabeli 6 (Statistični podatki Potniško pristanišče Koper 2009, 2010, str. 4).

Tabela 6: Število prodanih izletov v letu 2009

Izlet	Št. prodanih	
	izletov	%
Koper	1627	23,81
Postojna	1226	17,94
Piran	934	13,67
Ljubljana	862	12,62
Lipica	718	10,51
Slovenska obala	513	7,51
Muzejski vlak	250	3,66
Bled	198	2,9
Portorož	197	2,88
Hrastovlje	70	1,02
Predjama	63	0,92
Trst	62	0,91
Rafting	37	0,54
Vino, Olive in Sol	29	0,42
Kras	16	0,23
Dimnice	16	0,23
Škocjan	15	0,22
SKUPAJ	6833	100

Vir: Statistični podatki Potniško pristanišče Koper 2009, str. 4.

Ko se ladjar odloči za vključitev pristanišča v svoj itinerarij, je to za pristanišče izrednega pomena, vendar njegova naloga s tem še zdaleč ni zaključena. Šele tedaj se namreč prične zadovoljevanje visokih pričakovanj gostov, ki pričakujejo v pristanišču vsaj enako visoko kakovost storitev kot na ladji. Zato ladjarji stalno spremljajo odzive potnikov za celoten program in za vsako destinacijo posebej, saj jim je pomembna vsaka pripomba. Na podlagi teh ocen se odločajo, katero destinacijo obdržati in katero izločiti. Kljub temu, da so programi potovanja določeni za 12 do 18 mesecev vnaprej in destinacije izbrane celo za 5 let naprej, je panoga križarjenja izredno fleksibilna in če določena destinacija ne daje rezultatov, jo lahko kaj hitro izločijo iz itinerarija (Hosting, 2007, str. 41-44).

Glede na to, da nam je uspelo pridobiti že kar nekaj svetovnih ladjarjev in jih tudi zadržati, verjamem, da smo na dobri poti, da postanemo prepoznavna destinacija tako med ladjarji kot tudi med potniki. V letu 2010 so napovedani prihodi naslednjih ladij: Azamara Journey (Azamara Club Cruises), Azamara Quest (Azamara Club Cruises), Costa Allegra (Costa Crociere), Norwegian Gem (Norwegian Cruise Line), Insignia (Oceania Cruises), Nautica (Oceania Cruises), Regatta (Oceania Cruises), Pacific Princess (Princess Cruises),

Seabourn Spirit (Seabourn), Seven Seas Mariner (Seven Seas Cruises), Arion (Terra Magica Travel), Thomson Spirit (Thomson Cruises) in Discovery (Voyages of Discovery) (Potniške ladje 2010, 2010).

Nadaljnji razvoj mora temeljiti na potrebi po sodobnem potniškem terminalu, kateri nam bo odprl široko paleto razvojnih možnosti. Koprsko pristanišče bi lahko v svojih dolgoročnih ciljih potniškega terminala razširilo svojo celovito ponudbo tudi na pomorske potniške prevoze (ferry prevozi). Ambiciozno bi lahko Koper postal začetna točka »Jadranske pomorske magistrale«. Glede na to, da do leta 2016 kapacitete v bazenu 1 zadostujejo tako za pretovor blaga za Luko Koper kot za potniški terminal in ferry promet, naj te ideje delujejo kot dodatna motivacija v prihodnjem razvoju.

4.5 AKTERJI, KI SODELUJEJO PRI PROJEKTU

4.5.1 Mestna občina Koper

MOK je glavni podporni člen Luki Koper, saj pomaga pri raziskavi trga, promociji koprskega terminala in z informativnim pultom ob vstopu tudi pri animaciji in informiranju potnikov, ki prispejo v Koper.

V MOK so najprej pripravili projekt Vikend v Kopru, kateri je bil primarno namenjen turistom z ladij in tudi vsem obiskovalcem Kopra. Podaljšan delovni čas trgovin je bil turistom zelo všeč, ostali obiskovalci pa se niso posluževali »vikend nakupov«. Trgovci so v anketi za Radio Capris (Čehovin, M. (urednik), 2007) povedali, da z obiskom sicer niso bili pretirano zadovoljni, ampak so pripravljeni na nadaljnje sodelovanje pri ostalih projektih za oživitev starega mestnega jedra. Mesto Koper in trgovine bi se morale zgledovati po španskemu mestu Cartagena, kjer so ustanovili združenje The Association of Cruise Friends Shops s 40 podjetji, ki so se zavezala, da bodo ob vsakem obisku potniške ladje z več kot 300 potniki odprta tudi izven običajnega delovnega časa.

MOK in Turistična organizacija Koper vsako leto dodata na spisek prireditev v MOK kakšno novo prireditev. V sezoni prihodov ladij za križarjenje so tako na sporedu različne prireditve na potniškem terminalu, namenjene potnikom, ter prireditve v ostali občini, namenjene vsem obiskovalcem.

Na potniškem terminalu je potnikom na voljo (Potniške ladje 2010):

- degustacija vina,
- degustacija oljčnega olja,
- harmonikar,
- maskoti Kopra,
- tarča (turisti streljajo vanjo in morajo zadeti Koper),
- Časopis Daily News,

- odprta prodajna mesta,
- info točka,
- pano s kozicami, v katerega turisti dajo svoje glave in se lahko slikajo.

Prireditve v občini Koper v letu 2010 za vse obiskovalce Kopra (www.koper.si):

- Mesto Pleše
- »Homo na plac«
- Od vinarja do oljkarja
- Praznik Refoška
- Sladka Istra
- Festival zlate oljčne vejice
- Šparga fest
- Predstavitev krajevnih skupnosti in TD v MOK
- Športaj z nami!
- Istrski karneval

4.5.2 Luka Koper d.d.

Delniška družba Luka Koper d.d. z veljavnimi predpisi upravlja s pristaniško infrastrukturo, ki je v lasti države. Pristanišče je eden izmed pomembnejših gospodarskih subjektov v občini Koper in tudi v celotni državi, saj s svojo dejavnostjo prispeva k mednarodnem uveljavljanju mesta Koper in širšega okolja (Hosting, 2007, str. 96).

Luka Koper d.d. je prisotna kot podjetje, ki bo preko hčerinske družbe Potniško pristanišče d.o.o. upravljalo s potniškim terminalom. Je podjetje, ki ima prvi stik z lastniki luksuznih križark in ob prihodu ladje tudi opravi največ storitev.

S potniškim terminalom bo pristanišče zaokrožilo ponudbo svojih luških storitev in povečan promet z ladjami bo prinesel posredne koristi preko povezanih podjetij, ki nudijo storitve potniškim ladjam (Konzorcij za potniški terminal Koper, 2006, str. 3).

V poročilu o trajnostnem razvoju 2008 Skupine Luka Koper navajajo, da je leta 2008 neodvisna agencija za Luko Koper d.d. izvedla anketo med prebivalci o mnenju o njihovih razvojnih načrtih, katere so zapisali v Strategiji razvoja do leta 2015. Sodelovalo je 750 prebivalcev štirih območij koprsko občine. Zaradi ustrezne metodologije lahko spoznanja razširijo na celotno populacijo. Pozitivni rezultati so, da je z načrti prostorskega razvoja seznanjena polovica prebivalcev, kar 69 % le-teh pa se z njimi tudi strinja. Kar dve tretjini vprašanih meni, da Luka Koper veliko ali zelo veliko prispeva h gospodarskemu razvoju občine. Večina anketiranih (62 %) soglaša z izgradnjo tretjega pomola, ki prinaša nove razvojne možnosti. Prav tako menijo, da je poslovna uspešnost Luke Koper izredna ter da so nadaljnje razvojne možnosti dokaj dobre (Poročilo o trajnostnem razvoju 2008, Skupina Luka Koper, Luka Koper d.d., str. 5).

Koper je večnamensko pristanišče, opremljeno in usposobljeno za pretovor in skladiščenje raznovrstnega blaga. Ima kontejnerski in ro-ro terminal, avtomobilski terminal, terminal za generalne tovore, terminal za sadje, terminal za les, terminal za minerale in rudnine, terminal za žitarice in krmila, terminal za glinico, evropski energetske terminal, terminal za tekoče tovore, terminal za živino in potniški terminal; vsi terminali so tehnično in organizacijsko usposobljeni za pretovor in skladiščenje posameznih blagovnih skupin ter izvajajo svojo osnovno pristaniško dejavnost (<http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor>).

4.5.3 Istrabenz d.d. in GZS

Skupina Istrabenz d.d. lahko pričakuje investicijo v dober projekt, saj lahko dolgoročna naložba izredno veliko prinese njegovi diviziji Turizem, katera ima lahko neposredne koristi od svojih prenočitvenih zmogljivosti. Tako turisti kot osebje potrebujejo prenočišče pred vkrcanjem in po izkrcanju iz ladje. Za potnike, ki prispejo v Koper z ladjo, je eden glavnih in tudi najbolj prodajanih organiziranih izletov Postojnska jama. Ta predstavlja svetovno znano »must see« atrakcijo, ki pritegne veliko turistov (Konzorcij za potniški terminal Koper, 2006, str. 3).

Gospodarska zbornica Slovenije skrbi za gospodarski razvoj regije. Z dodatno ponudbo v pristanišču, potniškim terminalom, bo zelo pripomogla k razvoju. Projekt je dolgoročno naravnan in prinaša tako Kopru kot celotni državi prepotrebno prepoznavnost. Republika Slovenija pa bo pridobila pomorsko prometno infrastrukturo, ki jo kot pomorsko usmerjena država nedvomno potrebuje.

5 SEVERNO JADRANSKI POTNIŠKI TERMINALI

5.1 BENETKE

Pristanišče v Benetkah je zaradi svetovne prepoznavnosti mesta eno najbolj obiskanih pristanišč za križarjenje (Rispoli, 1997, str. 319).

Pristanišče se razteza na 260.000 m² površin in razpolaga s šestimi terminali. Leta 1997 je bilo s strani pristaniške oblasti ustanovljeno podjetje Venezia Terminal Passeggeri s.p.a. za upravljanje s potniškim terminalom. Že od same ustanovitve do danes je pristanišče pričel stalni rasti števila potnikov za križarjenje, saj predstavlja mesto Benetke brezčasno atrakcijo, tako kulturno kot arhitekturno, ki ima svoj šarm in si ga vsakdo želi ogledati. Leta 2009 je potniško pristanišče naštel 1.420.980 križarskih potnikov, kar pomeni 16,9 % rast v primerjavi s predhodnim letom. Ta podatek potrjuje, da so Benetke eno strateških pristanišč z najboljšo organizacijo v Mediteranu. Ta uspeh gre pripisati tako

mestu Benetke, ki so »must see« destinacija, kot tudi nadgradnji terminala in učinkovitim storitvam, ki jih ta nudi (www.vtp.it).

Potniško pristanišče v Benetkah je najpomembnejše izhodiščno pristanišče v severnem Jadranu, vendar je na robu svojih zmogljivosti. Predvsem manjši ladjarji bodo prisiljeni poiskati alternativno pristanišče. Tukaj lahko nastopi Koper kot eno bližnjih potniških pristanišč z vso potrebno infrastrukturo za sprejem teh ladij. Prednost je tudi ugoden geografski položaj za tržišča srednje Evrope in dobre prometne povezave (Konzorcij za potniški terminal Koper, 2006, str. 12).

5.2 RAVENNA

Dne 16. decembra 2009 je bil podpisan dokument in dodeljeno upravljanje s potniškim terminalom (Terminal Crociere di Porto Corsini) podjetju Ravenna Terminal Passeggeri (RTP S.r.l.). Partnerji RTP S.r.l. so Royal Carribean (24 %), letališče »Gulielmo Marconi« iz Bologne (24 %), Venezia Terminal Passeggeri (24 %), podjetje Bassani iz Benetk (24 %) in Gospodarska zbornica Ravenna (4 %). Odobrena jim je bila koncesija, ki bo trajala do leta 2019 (Operativa la società per il terminal crociere, 2009).

Partnerji pristanišča v Ravenni vidijo izreden potencial v panogi križarjenja, saj menijo, da je ta v Mediteranu še zelo mlada in tukaj vidijo priložnost, da obogatijo ponudbo pristanišč v vzhodnem Mediteranu. Z letom 2010 so pričeli z obiskom ladij, ki merijo v dolžino tudi več kot 300 metrov in imajo na krovu od 3.000 do 4.000 potnikov, saj meri njihov pomol v širino 40 metrov in v dolžino 300 metrov. Za ureditev celotnega območja (18 hektarjev), ki bo zajemalo stavbe potniškega terminala, pomole, manjšo ladjedelnico, večnamensko stavbo, hotel, športni park, supermarket itd., je ocenjena vrednost investicije med 45 in 50 milijoni evrov (Information memorandum, 2001, str. 6-8).

Roberto Perocchio je na delavnici Razvoj panoge križarjenja v Sloveniji (Trobec, 2010) dejal, da bi se moralo pristanišče Koper zgledovati po pristanišču Ravenna in ambiciozno stopiti na trg križarjenja. Povedal je, da je tudi pristanišče Benetke (Venezia Terminal Passeggeri s.p.a.) pričelo z manjšimi ladjami, ravno tako kot Koper, in je šele postopoma doseglo ta uspeh, da lahko sprejme kar 5 mega ladij naenkrat.

5.3 TRST

Potniški terminal Trst deluje pod okriljem podjetja Trieste Terminal Passeggeri S.p.a., katerega je 11. aprila 2007 ustanovila uprava pristanišča Trst. Svojo potniško dejavnost opravlja na štirih lokacijah: pomol v središču mesta Trst Stazione Marittima, kateri ima priveza št. 29 in 30, ki sta namenjena samo potniškim ladjam do dolžine 220 metrov, privez 57 je namenjen tako trajektom in ro-ro ladjam kot tudi potniškim ladjam do dolžine

350 metrov, 4. pomol je namenjen potniškim ladjam do dolžine 160 metrov ter privez 22, ki je namenjen samo trajektom in ro-ro ladjam.

V prihodnosti načrtujejo podaljšanje pomola (Stazione Marittima), namenjenega potniški dejavnosti, za privez ladij, daljših od 300 metrov, ter posodobitve prostorov, namenjenih sprejemu potnikov. Trst ima vizijo, da bi se uveljavil na področju turizma zaradi velikega povpraševanja, ki se pojavlja v zadnjih letih (www.triesteterminalpasseggeri.it).

Potniško pristanišče v Trstu nam glede na bližino in razvitost predstavlja močno konkurenco na trgu križarjenja in nam lahko prevzame zajeten delež posla. Koper in Trst imata strateško pozicijo, saj sta sredozemski pristanišči, ki najgloblje segata v celinsko Evropo. Zato mora Koper pohiteti z razvojnimi projekti izgradnje terminala in si utrditi položaj sodobnega terminala v severno-jadranskem morju.

6 VPLIVI POMORSKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA IN POTNIŠKEGA TURIZMA NA MESTO KOPER

Vplive, tako pozitivne kot negativne, je treba proučevati ločeno za ožjo okolico in širšo okolico. Ožja okolica je v Študiji pomorska krožna potovanja s potniškim terminalom (Jakomin et al., 2003, str. 95) definirana kot mestna občina Koper z vsemi svojimi deli. To zajema Luko Koper d.d. s potniškim terminalom in ostalo pripadajočo infrastrukturo, nato staro mestno jedro ter celotno območje mestne občine Koper. Širšo okolico predstavlja Primorska regija z ostalimi slovenskimi regijami in obmejnima regijama – hrvaško in italijansko.

Mihalič (2006, str. 46) navaja, da ko je govora o turizmu in njegovem vplivu na okolje, mislimo na pozitivne in negativne učinke turizma, ki jih ta sproža v naravnem, kulturnem, socialnem in tudi ekonomskem okolju.

V Strategiji razvoja in trženja slovenske turistične ponudbe za ladje za križarjenje 2008-2012 (Hosting, 2007, str. 31) učinke, ki jih ima turizem križarjenja na pristanišče, destinacijo oziroma državo, razdelijo na področja:

- ekonomski učinki
- učinki na (naravno) okolje
- učinki na družbeno-kulturno okolje

Ekonomski učinki so razdeljeni na več nivojev (neposredni učinek na pristanišče, neposredni učinek na mesto oziroma destinacijo, splošna prepoznavnost celotne države), ostali pa večinoma le na mesto, v katerem se nahaja pristanišče.

Glede na učinek, ki ga ima turizem križarjenja na destinacijo, se nato tudi odraža odnos, ki ga ima lokalno okolje na to zvrst turizma. Zato je pomembno poznati učinke in jih ovrednotiti.

6.1 POZITIVNI VPLIVI

Ekonomski vplivi, ki največ prispevajo k pozitivnim učinkom, so razdeljeni glede na potrošnjo potnikov in posadke, potrošnjo, povezano s plovilom, ter potrošnjo, povezano s podporo. Od tega, ali se pristanišče pojavlja kot matično ali samo kot pristanišče postanka, je odvisno, katera potrošnja prevladuje. Pristanišče ima ob prihodu ladje neposredne prihodke od ladje in potnikov. Zaslužek prinašajo tudi dodatne storitve, kot so oskrba ladij s hrano, pijačo, vodo in gorivom ter zbiranje odpadnih materialov. Te storitve ladjam lahko nudijo tako pristanišče kot ostali zunanji izvajalci.

Nova infrastruktura je eden pomembnejših pozitivnih vplivov, ki jih prinaša potniški terminal. Izgrajena severna obvoznica v mestu Koper je uredila promet ter izboljšala dostopnost starega mestnega jedra, tako za turiste kot tudi prebivalce. Z novejšo cestno in železniško povezavo bi omogočili lažji dostop turistom ter izboljšali življenjske razmere stalnim prebivalcem.

Poglavitni cilj MOK je oživitev starega mestnega jedra, kar bi s povečanim številom turistov postopoma tudi zagotovili. V ta namen so pričeli s projektom Vikend v Kopru, kateri je bil namenjen tako turistom, ki prispejo v Koper z ladjami, kot tudi vsem ostalim prebivalcem. Razširitev ponudbe (trgovske, gostinske itd.) bi prispevala tudi k odprtju večjega števila delovnih mest, kar je vsekakor dobrodošlo za lokalno prebivalstvo. Razvoj mesta je izrednega pomena za lokalno prebivalstvo, saj s tem dobijo občutek, da se tudi zanje nekaj naredi in živijo v boljšem in lepšem mestu.

Širši vpliv se odraža na povečani promociji dodatne turistične ponudbe (potniškega terminala) s strani Slovenske turistične organizacije (STO). Koper in Slovenija se lahko tržita kot destinacija križarjenja, kar zagotovo prinaša večjo prepoznavnost celotne države.

Učinek na okolje je eden pomembnejših elementov v celotnem spektru križarjenja, saj je bistven motiv za turiste uživanje v lepotah okolja, tako med vožnjo kot tudi ob pristanku. Že zaradi tega je treba poskrbeti za učinkovite okoljske standarde, saj hitra rast panoge križarjenja pritiska na okolje, destinacije pa niso pripravljene na hitro povečanje števila ladij in ljudi, kar lahko vodi do negativnih posledic za okolje.

Zato je tudi v Kopru izredno pomembna postopnost oziroma faznost, da ne bi doživeli šoka zasičenosti, kot ga je Dubrovnik. Iz njihovega primera se lahko učimo in učinkovito speljemo projekt, da bodo vsi akterji zadovoljni. Pomemben je trajnostni razvoj destinacije v sodelovanju z vsemi deležniki, saj je od njih odvisen nadaljnji uspeh.

6.2 NEGATIVNI VPLIVI

Med negativne vplive se uvršča visoke stroške vlaganja v infrastrukturo, čeprav te stroške lahko opredelimo tudi kot zgolj pomanjkljivost, ki ji ne moremo ubežati, če si želimo kasnejših pozitivnih rezultatov.

Največ negativnim učinkom je podvrženo **naravno in družbeno okolje**, le malo je pozitivnih. Onesnaževanje je eden večjih problemov v svetu in tako se z njim sooča tudi turizem križarjenja. Onesnaževanje zraka, balastne vode, odpadne vode, nevarni odpadki in oljna voda so večji problemi, s katerimi se ukvarja panoga križarjenja.

Kljub temu, da so na tem področju sprejeti okoljski standardi in postopki pri ravnanju z odpadki, se pojavljajo številne kršitve in ladjarji plačujejo večmilijonske kazni. V Strategiji navajajo tudi konkretne podatke, da sta v letih 2002 in 2003 podjetji Royal Carribean Cruise Lines in Carnival Cruise Lines plačali po 18 milijonov USD za nepravilno odvržene odpadke in prirejanje dokazov (Hosting, 2007, str. 35).

Pri potniškem terminalu v Kopru je zaradi povečanega prometa na območju terminala največ pozornosti namenjene izpušnim plinom. Hrup je drugi negativen dejavnik, a v Študiji navajajo (Prinz Inštitut, 2004, str. 59), da se bo »Zaradi ukinitve manipulacij s tovorom v tem delu pristanišča [...] zmanjšal hrup.« Tretji negativen dejavnik so odpadki, katerih količina se bo znatno povečala, zato bo večja potreba po njihovem zbiranju in odvozu.

Slovenija se je ob podpisu mednarodne konvencije za preprečevanje onesnaževanja z ladjami zavezala, da bo v svojem pristanišču zagotovila servis za prevzemanje odpadkov z ladij (Hosting, 2007, str. 88). Skrbno ravnanje z odpadki in upoštevanje mednarodnih pravil je pohvale vredno, vendar pristanišče pravi preizkus na tem področju še čaka, ko se bodo zaradi povečanega števila ladij na potniškem terminalu količine odpadkov dodatno povečale.

Tako splošni kot potniški turizem ima tudi **socialni vpliv**, saj turisti prihajajo v interakcijo z lokalnim prebivalstvom. Pri turizmu križarjenja na večjih ladjah velja, da se potniki obnašajo kot skupina in tudi skupaj vstopijo v mesto postanka, kar povzroči preobremenjenost mesta zaradi velike mase ljudi. Ta masovnost prinaša veliko negativnih vplivov na lokalno okolje. Prebivalci in tudi stacionarni turisti se v času obiska ladij izogibajo določenim delom mesta. Za destinacijo Dubrovnik so bile izvedene analize, na katere se lahko opremo in se iz njih veliko naučimo, da ne bomo ponavljali njihovih napak (Institut za turizam, 2007, str. 10).

Sobivanje med lokalnimi prebivalci in turisti še ni bilo raziskano, ravno tako niso bili raziskani vplivi. Čim bolj je območje in lokalno prebivalstvo ekonomsko odvisno od turizma, tem bolj so naklonjeni turizmu nasploh in njegovemu razvoju.

Razmerja in odnosi med turisti in prebivalci bi bilo smiselno raziskati, saj je interakcija velika. Teorija čustvene solidarnosti, ki razlaga interakcije med ljudmi, izhaja iz sociologije. Starejša literatura zatrjuje, da turisti in prebivalci nimajo veliko skupnega. Novejše raziskave in tudi literatura pa dokazujejo, da imajo veliko skupnih točk in praktično eni brez drugega ne morejo. Povezave so na čustveni ravni. Prav zaradi tega različni avtorji predlagajo raziskave, ki bi pojasnile, kakšna čustva, občutki in skupne točke se prelivajo med prebivalci in turisti (Woosnam et al., 2009). Takšna raziskava bi bila dobrodošla tudi v Kopru.

Prebivalci pogosto prevzemajo vidne dele kulture turistov (oblačenje, pričeske itd.). S tem, ko preživljajo skupaj dopustniški čas, se posnemajo in s tem se izgublja lokalna kultura.

Pod pomanjkljivost bi uvrstila tudi sezonska nihanja v turizmu, ki pa jih je mogoče nadomestiti z dodatno ponudbo izven sezone oziroma s podaljšanjem sezone.

6.3 SWOT ANALIZA VPLIVA POMORSKEGA POTNIŠKEGA TERMINALA IN POTNIŠKEGA TURIZMA NA MESTO KOPER

SWOT analiza je celovita analiza prednosti, slabosti, priložnosti ter nevarnosti, je torej osnovno izhodišče za oblikovanje celovite strategije podjetja. Dobljeni rezultat SWOT analize je osnova za oblikovanje alternativnih strategij prihodnjega poslovanja (Dimovski in Penger, 2008, str. 53).

Na podlagi razdelanih vplivov pomorskega potniškega turizma, so v tabeli 7 prikazane prednosti in slabosti panoge križarjenja v Sloveniji ter priložnosti in nevarnosti, ki ji pretijo.

Tabela 7: SWOT analiza vpliva potniškega terminala in potniškega turizma na mesto Koper

PREDNOSTI	SLABOSTI
– ugoden geografski položaj – bližina starega mestnega jedra – klimatske, kulturne in naravne danosti – pozitiven ekonomski vpliv (neposredna in posredna potrošnja) – dodatne storitve (oskrba ladij s hrano, pijačo, gorivom, itd.) – dobre prometne povezave	– neprepoznavnost na svetovnih tržiščih – negativen vpliv na okolje (onesnaževanje zraka, balastne vode, oljna voda, nevarni odpadki in odpadne vode) – pomanjkanje parkirnih kapacitet – sezonska naravnost panoge – visoki stroški vlaganja – zamiranje starega mestnega jedra
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
– prostor za izgradnjo potniškega terminala in pripadajoče infrastrukture – oživitev starega mestnega jedra s povečano ponudbo – prevzem manjših ladij zasičenemu pristanišču v Benetkah – bližina mednarodnih letališč (Trst, Benetke, Ljubljana, Portorož) – trajnostni razvoj destinacije v sodelovanju z lokalno skupnostjo – promocija in širša prepoznavnost države – skrbno ravnanje z odpadki (okoljski standardi)	– velike obremenitve okolja zaradi intenzivnega razvoja turizma v občini – prekomerno onesnaževanje (voda, zrak) – masovnost obiskovalcev ob obisku ladij – izogibanje stacionarnih turistov in lokalnega prebivalstva v času postankov ladij – konkurenčna pristanišča v severnem Jadranu (Trst, Reka, Rovinj, Poreč)

Kot pglavitno in največjo prednost koprskega potniškega terminala velja izpostaviti bližino starega mestnega jedra, saj se potniški terminali sicer večinoma nahajajo na oddaljenih luških pomolih. Takoj za lokacijo terminala se na lestvici prednosti uvršča pozitiven ekonomski vpliv. Prav ti ekonomski pozitivni učinki, ki sta jih deležna mesto in njegovi prebivalci, so odločujoč dejavnik vzpostavitve terminala.

Sledijo dejavniki z vidika priložnosti, ki bi jih v Kopru kot novi destinaciji za križarjenja veljalo izkoristiti. Koper je atraktivno mesto z ugodno geografsko lego in s potniškim terminalom v neposredni bližini starega mestnega jedra ima možnosti promocije in širše prepoznavnosti. Ena izmed glavnih priložnosti je v tem, da je pristanišče v Benetkah doseglo vrh svojih kapacitet, zaradi česar bi v Kopru lahko po zaslugi bližine, prej naštetih pozitivnih dejavnikov in kakovostnih storitev prevzeli manjše ladje, za katere v beneškem pristanišču ni več prostora.

Največja in hkrati neizogibna nevarnost za ta projekt so konkurenčni severno-jadranski terminali, ki koprskemu potniškemu terminalu predstavljajo enakovrednega nasprotnika. Preti nam nevarnost, da nas bodo konkurenčni terminali dohiteli ali celo prehiteli v razvoju. Da ne bi zaostali za zastavljenim razvojem, potrebuje potniško pristanišče Koper še aktivnejši pristop k izboljšanju storitev in povečani ponudbi. Menim, da bi bila potrebna ureditev prostora, kjer se potniške ladje privežejo, saj današnji izgled potniškega terminala nikakor ne izkazuje tega, da se nahajamo v sodobnem pristanišču, ki je sposobno kakovostno oskrbeti tako ladjo kot potnike. Visoki stroški vlaganja predstavljajo oviro za izgradnjo sodobne stavbe potniškega terminala, katera bi nudila prostor vsem spremljajočim dejavnostim.

Zgledovali bi se lahko po pristanišču v Ravenni, katero je namenilo veliko denarnih sredstev za projekt izgradnje novega kompleksa potniškega terminala. Velja pa tudi omeniti bližnje pristanišče v Trstu, ki pospešeno razvija potniški terminal v središču mesta, saj se zaveda pomembnosti bližine mestnega središča za potnike.

Na podlagi vseh prednosti in priložnosti, ki jih kot destinacija premoremo, je potrebno aktivno sodelovanje vseh akterjev, da se zagotovi trajnostni razvoj mesta Koper kot destinacije za križarjenje.

SKLEP

Turizem ima pomembno mesto v državnem gospodarstvu in bruto domačem proizvodu (BDP). Poraba turistov pomeni dodaten zaslužek tako za podjetja, ki so neposredno vključena v turizem, kot tista, ki so z njim posredno povezana.

Slovenija je izredno atraktivna država, ki na svojem malem ozemlju ponuja mnoge turistične zanimivosti. S tem ko se je Koper vpisal na svetovni seznam potniških pristanišč za križarjenja in pričel z aktivnim izvajanjem projekta Mednarodno pomorsko potniško pristanišče Koper, je mesto doživelo turistični razcvet.

Tako sem s pomočjo SWOT analize prišla do ugotovitve, da sta potniški terminal in potniški turizem Kopru prinesla velik pozitiven vpliv. Razvoj infrastrukture, oživitve starega mestnega jedra, nove prireditve so le nekatere prednosti, ki jih je mesto Koper pridobilo na račun potniškega terminala in potniškega turizma. Potniški terminal je oživil severni del mesta, ki je bil pred tem namenjen Luki Koper in njeni pristaniški dejavnosti. Dogajanje na začasno urejenem potniškem terminalu ob prihodu ladij in številne nove prireditve v mestu Koper so pripomogle k povečanemu številu obiskovalcev. Prav oživitev starega mestnega jedra je poglobilni cilj, ki ga MOK poskuša doseči.

Panoga križarjenja odpira Kopru in Sloveniji možnosti razvoja in promocije širom sveta. Prav po zaslugi prepoznavnosti destinacije in zagotavljanja kakovostne storitve za potnike se tako ladje kot zadovoljni potniki vračajo. Pozitiven vpliv občutijo tudi lokalni prebivalci, saj večje število obiskovalcev pomeni tudi njihov večji zaslužek. Povečana ponudba (gostinska, trgovska, prireditve itd.) prinaša tudi nova delovna mesta.

Velik pomen se pripisuje pozitivnim vplivom, ki jih prinaša križarjenje, vendar so neizogibni tudi negativni. Tako kot ostale panoge se tudi križarjenje sooča z onesnaževanjem. Velik problem predstavljajo onesnaževanje zraka, balastne vode, odpadne vode, nevarni odpadki in oljna voda. Skrbno ravnanje z odpadki in upoštevanje mednarodnih pravil pa lahko omili oziroma zmanjša negativen vpliv na naravno okolje, ki ga prinaša povečano število ladij za križarjenje. Luka Koper kot glavni skrbnik ladij, ki prispejo v pristanišče, vodi učinkovito politiko ravnanja z odpadki, kar je dobra spodbuda za prihodnost.

Menim, da je bistvenega pomena aktivno sodelovanje vseh akterjev, da s skupnimi močmi sledijo zastavljeni smeri razvoja in prispejo do cilja, ki je sodobni mednarodni potniški terminal. S prihodom norveške ladje Norwegian Gem družbe Norwegian Cruise Line 23. julija 2010 sta potniški terminal in mesto Koper sicer uspešno prestala zahteven preizkus množičnega izkrcanja potnikov in potrdila, da sta kos zastavljenim nalogam, vendar bo potniški terminal polno zaživel šele, ko bo na mestu improviziranega šotora stal po pripravljenem projektu zgrajen terminal.

Literatura in viri

1. *The Annual Cruise Review (maj 2009)*. Passenger Shipping Association. Najdeno 31. avgusta 2009 na spletnem naslovu http://www.the-psa.co.uk/downloads/annual_cruise_review_08.pdf
2. Carnival corporation. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=140690&p=irol-index>
3. *Contribution of cruise tourism to the economies of Europe 2008 (may 2009)*, European Cruise Council (ECC). Najdeno 12. oktobra 2009 na spletnem naslovu http://www.europeancruisecouncil.com/downloads/contribution_of_cruise_tourism_to_the_economies_of_europe_2008.pdf
4. *The Contribution of the North America Cruise Industry to the U.S. Economy in 2008 (june 2009)*. Cruise Line International Association (CLIA). Najdeno 12. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://www.cruising.org/press/research/2008ImpactStudy/U.S.EconomicImpactStudy-2008-CLIA-Final-07-28-09.pdf>
5. *The Cruise Review (may 2010)*. Passenger Shipping Association. Najdeno 2. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.the-psa.co.uk/downloads/PSA_Cruise_Review_2010.pdf
6. *Cruise Trends: higher prices, single studios (januar 2010)*. Msnbc.com. Najdeno 4. julija na spletnem naslovu <http://www.msnbc.msn.com/id/35108891/ns/travel-cruising/>
7. Čehovin, M. (urednik). (2007, 12. junij). *Vikend v Kopru in koprski gostinci* [radijska oddaja]. Koper: Radio Capris.
8. Dimovski, V., & Penger, S. (2008). *Temelji managementa*. Harlow: Person Education Limited.
9. *European Cruise Council Statistics 2009* (april 2010). IRN Research. Najdeno 2. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.irn-research.com/sector-specific-services/travel-and-tourism/>
10. *European Cruise Industry reports record figures, 66 per cent growth in five years (marec 2009)*. Passenger Shipping Association. Najdeno 31. avgusta 2009 na spletnem naslovu <http://www.the-psa.co.uk/default.asp?PID=20&PPID=6&DID=68>
11. Hosting svetovanje d.o.o. in Slovenska turistična organizacija (2007). *Strategija razvoja in trženja slovenske turistične ponudbe za ladje za križarjenje 2008-2012*. Ljubljana
12. *Information memorandum, Il nuovo avamporto di Porto Corsini: riqualificazione dell'abitato, Porto Crociere ed Approdi per la piccola nautica (2001)*. Autorità Portuale di Ravenna. Najdeno 3. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.port.ravenna.it/work/doc/eire_pc_new.pdf
13. Institut za turizam Zagreb (2007). *Studija održivnog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj (Sažetak), 2007*. Zajednica lučkih uprava, Split.

14. Jakomin, L. et al. (2001). *Možnosti razvoja pomorskega potniškega terminala v Luki Koper*. Portorož: Prinz Inštitut.
15. Jakomin, L. et al. (2003). *Pomorske krožne linije s potniškim terminalom: dejavniki razvoja slovenskega turizma in regijskega gospodarstva*. Portorož: Prinz Inštitut.
16. Konzorcij za potniški terminal Koper (2006). *Poslovni načrt podjetja Potniško pristanišče Koper d.o.o.*, Koper.
17. Koper – home port za križarjenja (maj/junij 2009). *Turizem*. Najdeno 24. novembra 2009 na spletnem naslovu http://www.slovenia.info/pictures%5Cpress%5Catachments_1%5C2009%5C_8350.pdf
18. *Luka Koper d.d.*. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor>
19. *Mestna občina Koper*. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.koper.si>
20. Mihalič, T. (2006). *Trajnostni turizem*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
21. *Norwegian cruise line*. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www2.ncl.com/about>
22. *Operativa la società per il terminal crociere*. Porto Ravenna News. Najdeno 3. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.portoravennanews.com/index.php/component/content/article/82-crociere/1364-operativa-la-societa-per-il-terminal-crociere>
23. Perrett, M. (2008, 27. july). Destination is deciding factor in cruise choice. *Travel Weekly*. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://web.ebscohost.com/nukweb.nuk.uni-lj.si/ehost/detail?vid=3&hid=12&sid=c5aeb067-9193-44b1-b54a-9b0148f5754b%40sessionmgr11&bdata=Jmxhbm9c2wmc2l0ZT1laG9zdC1saXZlJnNjb3BIPXNpdGU%3d#db=buh&AN=35126668>
24. *Poročilo o trajnostnem razvoju 2008, Skupina Luka Koper*. Luka Koper d.d.. Najdeno 2. septembra 2009 na spletnem naslovu <http://www.zivetispistaniscem.si/index.php?page=news&item=3&id=174&year=2009>
25. *Potniške ladje 2010, 2010*. Mestna občina Koper. Interni dokument Mestne občine Koper
26. Prinz Inštitut, Raziskovanje prometa in logistike (2004). *Študija izvedljivosti in upravičenosti pomorskega potniškega terminala v Kopru*. Portorož: Prinz Inštitut
27. *Prospects on the 2009 Mediterranean cruise season, 2009*. MedCruise. Najdeno 11. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://www.medcruise.com/page.asp?n=newsdetails&i=12849>
28. *Ravenna Termianl Passeggeri*. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.portoravennanews.com>
29. *Razvojni načrt in usmeritve slovenskega turizma 2007-2011. (2006)*. Ljubljana: Ministrstvo za gospodarstvo.

30. *Residents' Perceptions of Tourism External Effects on the Slovenian Coast (december 2008)*. Academica Turistica 1. Najdeno 20. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://www.turistica.si/downloads/revija/AcademicaTuristica-Nr3-4-December2008.pdf>
31. Rispoli, M., Di Cesare, F. & Manzelle, R. (1997). *La produzione crocieristica. I prodotti, le imprese, i mercati*. Torino: G. Giappichelli Editore.
32. *Royal Caribbean Ltd.* Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.royalcaribbeanpresscenter.com/about.php>
33. *Sprejem potniške velikanke potrdil zrelost za sprejem velikih ladjarjev (julij 2010)*. Luka Koper. Najdeno 23. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.luka-kp.si/slo/medijski-koticek/2412>
34. *Slovenija – destinacija za križarjenja* (oktober 2009). Interni dokument Konzorcija za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji.
35. *Star cruises*. Najdeno 4. julija 2010 na spletnem naslovu http://www.starcruises.com/newweb/about_starcruises/default.aspx
36. *Statistični podatki Potniško pristanišče Koper 2009 (2010)*. Interni dokument Konzorcija za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji.
37. Šik N. (2009). *Multiplikativni učinki potniškega terminala na Koper in njegovo zaledje*. Fakulteta za humanistične študije Koper, 2009.
38. *Trieste Terminal Passeggeri*. Najdeno 20. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.triesteterminalpasseggeri.it>
39. Trobec, I. *Intervju z vodjo Konzorcija za razvoj in promocijo križarjenja v Slovenij., 8.4.2010.*
40. Trobec, I. (vodja) (2010). *Delavnica: Razvoj panoge križarjenja v Sloveniji*, na sedežu Primorske gospodarske zbornice Koper. Konzorcij za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji, 21.4.2010.
41. *USA Today*. Najdeno 21. julija 2010 na spletnem naslovu http://i.usatoday.net/communitymanager/_photos/cruise-log/NorwegianCruiseLine/norwegianepicx-large.jpg
42. Vabilo k sodelovanju pri projektu »VIKEND V KOPRU« (februar 2007). Interno gradivo Turistične organizacije Koper.
43. *Venezia terminal passeggeri*. Najdeno 20. julija 2010 na spletnem naslovu <http://www.vtp.it>
44. Young, S. J. (2010, 18. januar). New ships on the way. *Travel Agent*. Najdeno 04. julija 2010 na spletnem naslovu <http://ejournals.ebsco.com>
45. Woosnam, K. M., Norman, W.C., Ying, T. (2009, 27. februar). Exploring the Theoretical Framework of Emotional Solidarity between Residents and Tourists. *Journal of Travel Research*. Najdeno 13. oktobra 2009 na spletnem naslovu <http://jtr.sagepub.com>