

UNIVERZA NA PRIMORSKEM  
FAKULTETA ZA MANAGEMENT

ZAKLJUČNA PROJEKTNA NALOGA

MATEJA NEMEC

KOPER, 2012



UNIVERZA NA PRIMORSKEM  
FAKULTETA ZA MANAGEMENT

Zaključna projektna naloga

ANALIZA RAZVOJA MESTA KOPER S  
POTNIŠKIM TERMINALOM

Mateja Nemec

Koper, 2012

Mentor: izr. prof. dr. Ajda Fošner



## POVZETEK

Slovenska obala je dolga le 42 kilometrov, kljub temu pa so se Mestna občina Koper in ostali akterji odločili za vzpostavitev potniškega terminala. Slovenija se trži še kot dokaj nova, neodkrita destinacija z veliko možnostmi za dober razvoj, zato sem v zaključni nalogi podrobno predstavila potniški terminal v Kopru v primerjavi z ostalimi jadranskimi potniškimi terminali. Posebno pozornost sem namenila organizacijam in akterjem, ki s potniškim terminalom sodelujejo. V osrednjem delu naloge sem opisala potniška pristanišča v Jadranu ter pozitivne in negativne učinke pristanišč na okolje. V zadnjem poglavju pa sem se posvetila še izvedbi tržne raziskave in analizi rezultatov na podlagi zastavljene ankete.

*Ključne besede:* potniški terminal, tržna raziskava, severno-jadranski potniški terminali, potniške ladje, mednarodno združenje družb za križarjenja, Konzorcij za potniški terminal.

## SUMMARY

Our country Slovenia has only 42 kilometers long coast, however the Municipality of Koper and Port of Koper established a passenger terminal in 2005. Slovenia is new and undetected destination for cruise tourism with a good chance to grow. This final project presents an overview of some passenger terminals in Adriatic sea with detailed description of our passenger terminal in Koper. Special attention went to the presentation of organisations that cooperate with the passenger terminal. The mid section of this assignment presents some other Adriatic passenger terminals and positive and negative effects ports on the environment. The last chapter contains implementation of market research and analysis of results of survey.

*Keywords:* passenger terminal, market research, north Adriatic passenger terminals, cruise ship, International organisation for cruises, Consortium for the passenger terminal.

**UDK:** 656(497.472)(043.2)



## VSEBINA

<b>1</b>	<b>Uvod</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Mednarodni pomorski potniški terminal Koper</b> .....	<b>3</b>
2.1	Zgodovina in razvoj Kopra .....	3
2.2	Luka Koper, d. d. ....	3
2.3	Potniški terminal Koper .....	5
2.4	Konzorcij za potniški terminal Koper .....	6
2.5	Projekt Potniško pristanišče, d. o. o. ....	7
<b>3</b>	<b>Razvoj potniškega turizma</b> .....	<b>8</b>
3.1	Kriterij za izbor destinacije za križarjenje .....	8
3.2	Študija izvedljivost in upravičenosti potniškega terminala .....	9
3.3	Analiza stanja in potenciala Slovenije kot destinacije za ladje za križarjenje .....	10
3.4	Razvoj Slovenije za segment križarjenja .....	12
3.5	Trendi .....	14
3.6	Evropa .....	16
3.7	Amerika, Azija in Pacifik .....	17
<b>4</b>	<b>Severnojadranski in Sredozemski potniški terminali</b> .....	<b>19</b>
4.1	Trst .....	19
4.2	Benetke .....	20
4.3	Ravenna .....	21
4.4	Genova .....	22
4.5	Barcelona .....	23
<b>5</b>	<b>Vplivi potniškega terminala in turistov na Koper</b> .....	<b>24</b>
5.1	Pozitivni vplivi turizma .....	24
5.2	Negativni vplivi turizma .....	26
<b>6</b>	<b>Anketni vprašalnik</b> .....	<b>29</b>
6.1	Izvedba anketnega vprašalnika .....	29
6.2	Analiza rezultatov .....	29
<b>7</b>	<b>Zaključek</b> .....	<b>36</b>
	<b>Literatura</b> .....	<b>37</b>
	<b>Priloge</b> .....	<b>37</b>

## PONAZORILA

Slika 1: Evropski trg križarjenj po Sredozemlju .....	15
Slika 2: Evropski potniki na križarjenjih po Sredozemlju .....	17
Slika 3: Starost anketirancev po starostnih razredih .....	29
Slika 4: Vključevanje Kopra z ostalimi severnojadranskimi potniškimi terminali.....	30
Slika 5: Udeleževanje dogodkov MOK po spolu.....	31
Slika 6: Vpliv povečanega števila obiskovalcev na občane .....	32
Slika 7: Vpliv potniškega terminala na okolje .....	34
Preglednica 1: Pregled povpraševanja po križarjenju od leta 1995 do 2005.....	9
Preglednica 2: Prikaz gibanja povpraševanja prihodov ladij in potnikov v Slovenijo.....	11
Preglednica 3: Turistične zanimivosti v Sloveniji, ki so do 50 km oddaljene od Kopra. ....	12
Preglednica 4: Najbolj obiskana matična pristanišča v Sredozemlju.....	19
Preglednica 5: Neparametrični hi-kvadrat test .....	30
Preglednica 6: Udeleževanje dogodkov MOK po spolu .....	31
Preglednica 7: Hi-kvadrat test .....	32
Preglednica 8: Udeleževanje dogodkov MOK po spolu .....	33
Preglednica 9: Hi-kvadrat test .....	33
Preglednica 10: Primerjava povprečij .....	34
Preglednica 11: Levenov test .....	34
Preglednica 12: T-test za dva neodvisna vzorca .....	34
Preglednica 13: Urejene javne infrastrukture, rekodirana.....	35
Preglednica 14: Korelacijska matrika.....	35



## KRAJŠAVE

TIC	Turistično informacijski center
MOK	Mestna občina Koper
PPK	Potniško pristanišče Koper
TNS	turizem in potovanje
UNWTO	Svetovna turistična organizacija
CLIA	Mednarodno združenje družb za križarjenja



## 1 UVOD

V koprskem pristanišču so svoj prvi privez zgradili leta 1958, to je leto zatem, ko je bilo ustanovljeno podjetje Luka Koper, d. d.

Na svetovni seznam potniških pristanišč za križarjenja se je Koper vpisal leta 2003. Razvoj potniškega pristanišča je bil predviden v dveh fazah in je sestavni del ureditvenega načrta Severna obvoznica. Po predvideni dinamiki prometa potniških ladij do leta 2016 načrtovane kapacitete zadoščajo potrebam pristanišča. Za uspešno delovanje pomorskega potniškega terminala je potrebna raznolika in privlačna ponudba turističnih produktov, kot so izleti, organizirani ogledi in turistične znamenitosti, pri čemer lahko pomembno vlogo prevzame Slovenska turistična organizacija. Njena poglobljena dejavnost je načrtovanje in izvajanje promocije države kot turistične destinacije ter vzpostavljanje turistične informacijske infrastrukture.

Da se je koprski potniški terminal vključil v mrežo konkurenčnih severno-jadranskih potniških terminalov, je bilo potrebno veliko truda in časa. V prejšnjem desetletju je politična nestabilnost Balkana v veliki meri prispevala k padcu trga pomorskih potniških prevozov v Jadranu. Družbe za križarjenja so svoje programe usmerjale v zahodno Sredozemlje in na področje Karibov, torej izven Jadranskega morja. Jadran predstavlja 20 % sredozemskega tržišča križarjenj, pri čemer večji delež odpade na Benetke oziroma severni Jadran, v katerem bo svojo tržno nišo oblikoval tudi potniški terminal v Kopru (Prinz Inštitut 2004, 15).

V zadnjih letih so mediji o potniškem terminalu v Kopru veliko poročali. Nastal je konzorcij Potniško pristanišče Koper, d. o. o. Zaradi povečanega števila ladij v pristanišču in turistov v mestu se je začelo razvijati tudi staro mestno jedro z ožjo in s širšo okolico. Slovenska obala ima kulturne, zgodovinske in naravne pogoje za razvoj krožnih potovanj. Slovenija je kot destinacija za križarjenja na hitro razvijajočem se tržišču nekaj novega. Zaradi kakovostne ponudbe in raznovrstnosti storitev bi bilo mogoče povečati prisotnost domačih in tujih potnikov v segmentu krožnih potovanj in *ferry* privezov.

Študija, ki jo je leta 2004 naredil Prinz Inštitut s pomočjo Mestne občine Koper, Luke Koper in Konzorcijem za potniški terminal, je napovedala promet ladij in potnikov, ki je temeljila na predpostavki, da bodo v Koper priplule predvsem majhne (125-metrске) in srednje (do 200 m dolge) potniške ladje. Vendar sedaj ni tako.

V pristanišče prihajajo predvsem večje potniške ladje. Konec maja lani je v Koper priplula ena večjih potniških ladij – Voyager Of The Seas s 311 m dolžine, 3.363 potniki in približno 1.500 člani posadke –, zaradi katere so morali posodablјati in na novo pogloblјati morsko dno.

Glede na to, da je Koper še dokaj neodkrita destinacija za križarjenja, sem v zaključni nalogi predstavila potniški terminal in ga primerjala z drugimi konkurenčnimi potniškimi terminali v severnem Jadranu. Ravno tako sem izpostavila njegove pozitivne in negativne vplive na okolje. V zaključnem delu sem predstavila tudi Konzorcij za potniški terminal in projekt Potniško pristanišče, d. o. o., ter njune naloge in funkcije.

Zaključna naloga je sestavljena iz dveh delov, teoretičnega in empiričnega. V teoretičnem delu sem uporabila sekundarne vire podatkov, torej literaturo iz različnih virov. V empiričnem pa sem s pomočjo odgovorov na anketni vprašalnik ugotavljala, kakšno je splošno mnenje občanov Mestne občine Koper o novi podobi mesta in pridobitvi potniškega terminala. Zbrane podatke sem analizirala in vrednotila različne ugotovitve. Z rezultati ankete sem preverjala pravilnost postavljenih hipotez.

Cilji teoretičnega dela naloge so podrobno opisati potniški terminal v Kopru, opredeliti njegove glavne akterje in njihovo delovanje. Cilj empiričnega dela naloge pa je ugotoviti, kakšen vpliv ima potniški terminal na Koper, oziroma statistično analizirati odgovore na vprašalnik.

Evropa velja za najhitreje rastočo destinacijo za križarjenja. V letu 2011, v sezoni od aprila do decembra, je potniški terminal v Kopru obiskalo 77 potniških ladij, nekatere dni v polni sezoni pa tudi po dve hkrati. Glede na sedanje stanje lahko predpostavljamo, da se bo zaradi ugodnih vplivov potniški promet v prihodnje še povečal.

## **2 MEDNARODNI POMORSKI POTNIŠKI TERMINAL KOPER**

### **2.1 Zgodovina in razvoj Kopra**

Koper, nekoč Capris, je od ostalih dveh obalnih mest, Izole in Pirana, najbolj spremenil svojo podobo. Na tem ozemlju se je izmenjalo kar nekaj vladavin in držav. Rimljani so mesto poimenovali Capris, v času papeža Gregorja je bilo Insula Capraria (otok koz), v času Bizantincev pa Caput Histriae (glava Istre). Benečani so ga poimenovali Capodistria, katere slovenska različica je Koper (Mestna občina Koper 2009b).

V srednjem veku so na tem ozemlju vladali Benečani, ki so skrbeli za varnejšo plovbo in si počasi podrejali mesto. Koper pa se je začel razvijati šele v 16. stol., ko se je vanj priseljevalo čedalje več Slovencev, ki so se ukvarjali s solinarstvom, z ribištvom in s kmetijstvom. V tem času je mesto uspešno tekmovalo z bližnjim Trstom. V času spopadov ga je prizadela kuga, prebivalstvo pa se je močno zmanjšalo. Mesto si je s trgovino s soljo, z oljčnim oljem in vinom opomoglo, a je pomembno trgovsko in pomorsko vlogo izgubilo z dograditvijo železnice Dunaj–Trst v 18. stol. Vse do tedaj je bil Koper otok, obdan z morjem. Pod Kraljevino Italijo so okoli njega uredili soline, ki pa so jih leta 1912 dokončno ukinili in zemljišča preuredili za kmetijske namene. Po rušenju mestnega obzidja leta 1827 so zgradili dolg nasip s cesto od starega mestnega pristanišča do Semele. V 19. stol. je bil otok povezan s kopnim. Leta 1902 pa je Koper dobil morsko povezavo s Trstom in z železniško progo Trst–Poreč (Mestna občina Koper 2009b).

Čas po drugi svetovni vojni je prinesel veliko sprememb. Koper je s podpisom londonskega memoranduma postal pomembno gospodarsko in politično središče slovenske obale. Pomemben mejnik je bila izgradnja novega pristanišča leta 1957. Leta 1958 pa so na prvem privezu privezali prvo čezoceansko ladjo Gorica. Po letu 1957 se je v mesto začelo priseljevati prebivalstvo iz slovenskega in jugoslovanskega zaledja. Kasneje, leta 1963, so v pristanišču pridobili status proste carinske cone, nekaj let zatem pa so uredili železniško povezavo z zaledjem. V naslednjih letih se je Luka Koper začela pospešeno razvijati.

### **2.2 Luka Koper, d. d.**

Luka Koper je naše slovensko okno v svet. Obalno-kraška regija je sicer najmanjša regija, vendar po zaslugi Luke Koper najrazvitejša. V več kot 50 letih svojega delovanja je pristanišče doživelo izreden razvoj, kar je omogočilo njegovo mednarodno uveljavitev. Luka izvaja pristaniško in logistično storitev, s svojo dejavnostjo pa vpliva na razvoj regije, ji daje pozitiven in dinamičen gospodarski utrip. Ker želijo biti odlični, si zastavljajo ambiciozne cilje, da bi zadovoljili želje lastnikov, delavcev in seveda kupcev (Luka Koper 2005b).

Osnovna dejavnost Luke je izvajanje pretovornih in skladiščnih storitev za vse vrste blaga. Osnovno dejavnost izvajajo v petih profitnih centrih (Generalni tovari, Kontejnerski in ro-ro terminal, Avtomobilski terminal, Terminal za sipke tovore in Evropski energetski terminal). Družba prav tako upravlja ekonomsko cono ter skrbi za razvoj in vzdrževanje pristaniške infrastrukture. Organizacijska struktura je prilagojena potrebam odjemalcev njihovih storitev. Poleg Slovenije so njihova najpomembnejša zaledna tržišča še Avstrija, Italija, Madžarska, Češka, Slovaška, Bavarska, Poljska in države nekdanje Jugoslavije (Luka Koper 2005a).

Strateško je družba usmerjena v pristaniški, logistični, poslovni in institucionalni sistem. Glede na njihov petletni strateški načrt so njihovi trženjski cilji rast prometa, razvoj storitev in obvladovanje tržišč. Pri obvladovanju tržišč so usmerjeni v ohranitev in povečanje obstoječih tržnih deležev, krepitev novih tranzicijskih tržiščih v Evropi in okrepitev vloge v Sredozemlju. Ostali strateški cilji so še: zadovoljstvo kupcev, učinkovito delovanje pristaniške skupnosti, povezovanje z globalnimi logisti in s prevozniki. Pri institucionalnih ciljih so poudarki na uveljavitvi pristanišča v mednarodni prostor, infrastrukturni povezanosti pristanišča navzven, varstvo okolja in varovanje pristaniškega območja. Cilj je tudi učinkovito črpanje nepovratnih sredstev. Usmerjeni so v rešitev problematike možnih načinov financiranja pristaniške infrastrukture z nepovratnimi sredstvi in dogovor o konkretnih projektih financiranja (Luka Koper 2009a).

Koprsko pristanišče je edina nacionalna luka in prioriteto pristanišče treh celinskih držav. S svojo lego v osrčju Evrope predstavlja južna vrata za mednarodne trgovinske tokove med Evropo in državami preko morja. Koper leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje trgovska središča v Srednji in Vzhodni Evropi s sredozemskimi deželami (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 96).

Luka Koper je najuspešnejše pristanišče v Jadranskem morju. Upoštevajoč Trst, Reko in Benetke, ki v nekaterih dohodkih iz pretovora naftnih derivatov presegajo koprsko količino (Luka Koper 2009b).

Skupino Luka Koper tvorijo odvisne družbe:

- Luka Koper Pristan, d. o. o. (100 % lastniški delež),
- Luka Koper INPO, d. o. o. (100 % lastniški delež),
- Adria Terminali, d. o. o. (100 % lastniški delež),
- Adria Investicije, d. o. o. (100 % lastniški delež).

Pridružene in obvladovane družbe:

- Adria Tow, d. o. o. (50 % lastniški delež),
- Adria Transport, d. o. o. (50 % lastniški delež),
- Adriaфин, d. o. o. (50 % lastniški delež),

- Avtoservis, d. o. o. (49 % lastniški delež),
- TOC, d. o. o. (47,82 % lastniški delež),
- Railport Arad, s.r.l. (33,33 % lastniški delež),
- Intereuropa, d. d. (24,81 % lastniški delež),
- Golf Istra, d. o. o. (20 % lastniški delež).

Pogoj za obstoj in uspešen razvoj pristanišča je njegova povezanost z zalednimi in s prekomorskimi destinacijami. Pristanišče ima dobro razvite cestne, železniške in morske povezave. Vsi terminali v koprskem pristanišču imajo ustrezno cestno infrastrukturo. Iz Kopra do luških zalednih tržišč vodijo dobre avtocestne povezave. V povprečju se dnevno v pristanišče pripelje in iz njega odpelje 470 vagonov; približno 70 % blaga se prevaža z železnico.

### **2.3 Potniški terminal Koper**

Od leta 2005 se lahko Koper oziroma Slovenija pohvali z novo pridobitvijo – s pomorskim potniškim terminalom. Danes je Koper že dobro poznana destinacija, saj so v pristanišče sprejeli že ogromno število potniških ladij, pri tem pa se vsako leto pojavlja večje zanimanje. Potniški terminal razpolaga s 420 m obale za privezovanje potniških ladij, obiskovalci pa imajo le 200 m do glavnega trga. Za obiskovalce sta Mestna občina Koper (TIC) in Slovenska turistična organizacija pripravili enodnevne izlete v koprsko zaledje in znane turistične kraje, kot so Lipica, Postojnska jama, Bled, Piran ... Veliko je tudi možnosti za ogled naravnih in kulturno-zgodovinskih znamenitosti (Mestna občina Koper 2009a).

V slovenskem teritorialnem morju se odvija mednarodni pomorski promet, in sicer mednarodni tovorni promet v mednarodnem tovornem pristanišču Koper ter mednarodni potniški promet, prav tako v pristanišču Koper. Potniški terminal obsega urejeno obalo z odbojniki in s priveznimi bitvami, ploščad s »hišicami za suvenirje«, parkirišče za avtobuse in osebne avtomobile (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 95).

Pristaniška infrastruktura je sicer v lasti države, vendar z njo upravlja delniška družba Luka Koper, d. d.

K večanju prepoznavnosti potniškega terminala prispeva tudi člansko v Združenju sredozemskih potniških pristanišč MedCruise. V razvoj potniškega prometa v Kopru so aktivno vključeni še Konzorcij za razvoj križarjenja v Sloveniji, Mestna občina Koper, Postojnska jama, Lipica, Turistično združenje Portorož in Slovenska turistična organizacija.

Veliko denarja so investirali v rekonstrukcijo obale na potniškem terminalu, v posodabljanje in poglobljanje morskega dna za sprejem največjih potniških ladij. Julija 2010 je tako priplula ena izmed največjih potniških ladij – Norwegian Gem, ki pa je vsekakor naredila prelomnico v zgodovini potniškega prometa v Sloveniji. 294 m dolga ladja ladjarja Norwegian Cruise Line z 2.838 potniki in s 1.080 člani posadke je vsekakor potrdila pripravljenost in zrelost Kopra za sprejem velikih ladjarjev. Sezona križarjenj se praviloma začne aprila, konča pa septembra, vendar so zaradi velikega zanimanja podaljšali termin prihodov potniških ladij do konca novembra.

Prva potniška ladja, ki je priplula v Koper, je Veendam, ki je last hčerinske družbe največjega svetovnega ladjarja za potniške ladje – Carnival Corporation. Ladja, ki v Kopru začneja in zaključuje križarjenja po Sredozemlju, pa je Arion, ki je v zakupu francoske turistične agencije Rivage du Monde.

V začetnem letu 2005 je Koper obiskalo 18 potniških ladij s približno 1.100 potniki. V letu 2011 so zabeležili 78 prihodov potniških ladij, preko 100.000 potnikov in zadnja ladja je priplula celo decembra.

Vsaka ladja ima v pristanišču pomorskega agenta, ki za ladjarja opravlja posle (najava ladje, nabava opreme ...). Po pristanku ladje v pristanišče se opravijo formalnosti s policijo, carino in pristaniško kapitanijo, šele potem lahko dobi »prost promet z obalo«. Opraviti je treba varnostni pregled prtljage, ki ga izpelje carina. Če se ladja mora oskrbeti, to opravi ladijski oskrbovalec, v pristanišču pa je tudi služba pilotiranja ladje (Piloti Koper, d. o. o.), ki vsako ladjo nad 500 BT usmeri na njen privez. Po potrebi so v pristanišču tudi vlačilci.

## **2.4 Konzorcij za potniški terminal Koper**

Leta 2003 je bil ustanovljen Konzorcij za potniški terminal Koper. Ustanovitelji so bili Luka Koper, Istrabenz in Mestna občina Koper z namenom izvajanja aktivnosti pri pripravi projekta vzpostavitve pomorskega potniškega terminala in vključevanja vseh zainteresiranih akterjev pri delovanju. Glavno vlogo pri promociji Kopra in tudi Slovenije kot nove destinacije je imela Mestna občina Koper v sodelovanju z Luko Koper, d. d.

Kapitan Rajko Zupan (podjetje Zupan Marine Consulting), ki ima več kot 25-letne izkušnje v globalni industriji križarjenja, je na osnovi svojih izkušenj svetoval, kako vstopiti na trg mednarodnih križarjenj. Zagovarjal je, da ima Slovenija glede na svoj geostrateški položaj, naravne danosti in razvito turistično infrastrukturo veliko možnosti, da doseže povpraševanje tujih ladjarjev (Konzorcij za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji 2009).



Konzorcij je julija 2004 naročil izdelavo Študije o izvedljivosti in upravičenosti potniškega terminala. Od leta 2004 do 2007 so se izvajale aktivnosti za izvedbo samega terminala, destinaciji Slovenija in Koper pa sta se tržili kot pristanišči postanka.

Slovenija se je leta 2006 včlanila v Združenje sredozemskih potniških pristanišč (MedCruise), nato pa se srečala s potencialnimi partnerji za produkt križarjenj. Kmalu za tem so projekt predstavili slovenski turistični javnosti. Organizirana so bile študijska potovanja za ladjarje, na katerih je bilo predstavljeno pristanišče in slovenska turistična ponudba (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 49–50).

Leta 2007 je Konzorcij za potniški terminal dobil prvo nagrado – Zlati sejalec, priznanje za inovativne dosežke v turizmu.

## **2.5 Projekt Potniško pristanišče, d. o. o.**

Leta 2006 izdelan poslovni načrt podjetja je do današnjega leta dosegel večino svojih strateških in poslovnih ciljev. Koprsko potniško pristanišče je z leti postalo pomembno pristanišče postanka pri krožnih potovanjih po Jadranskem morju. Med drugim je zaradi svoje lege in bližnjih turističnih zanimivosti postalo tudi najzanimivejše pristanišče v severnem Jadranu. Skupaj z ostalimi jadranskimi potniški pristanišči tržijo Jadran kot destinacijo za križarjenja. Sodelovanje z združenjem MedCruise omogoča sledenje trendom na področju pomorskih potniških prevozov in s tem nadaljnji razvoj terminala. Izgradnja potniškega terminala in začetek njegovega upravljanja sta bila urejena v predvidenem roku. Poslovni cilj, doseči 100.000 potnikov do leta 2015, so dosegli leta 2011. Cilj, ki ga še niso uresničili, pa je doseči 45 % delež tistih, ki bodo Koper uporabljali kot izhodiščno oziroma končno pristanišče.

Veliko se dela tudi na tem, da bi spoštovali načela trajnostnega razvoja z ekološkega, s prostorskega in širšega družbenega vidika. Potniško pristanišče Koper (v nadaljevanju PPK) je bilo mišljeno kot storitveno podjetje, ki naj bi sodelovalo z zunanjimi partnerji, kot so:

- pomorska pilotaža (Piloti Koper, d. o. o.),
- vleka ladij (Adria Tow, d. o. o.),
- privez in odvez ladij (Inpo, d. o. o.),
- oskrba ladij,
- zbiranje in odvoz odpadkov (Inpo, d. o. o.),
- popravila ladij in ladijske opreme,
- ostale storitve potniškega pristanišča.

### **3 RAZVOJ POTNIŠKEGA TURIZMA**

#### **3.1 Kriterij za izbor destinacije za križarjenje**

Izbor geografskega področja plovbe in posameznih destinacij postanka, ki bodo vključene v program križarjenja, je v pristojnosti ladjarja (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 41). Prevladujoča dejavnika pri rezervaciji križarjenja sta destinacija in pristanišče postanka, šele nato cena produkta (Perret 2008).

Na eni strani morejo nuditi novosti, na drugi strani pa tradicionalne, uveljavljene destinacije. Programi so praviloma določeni od 12 do 18 mesecev vnaprej. Pristanišča se lahko neposredno obrnejo na ladjarja, ki ga želijo pritegniti (odvisno od organiziranosti), ali pa ladjarji sami iščejo destinacije. Še posebej veliki pritiski so v Evropi, kjer je veliko število pristanišč, ki vlagajo v nove terminale in infrastrukturo. Ali je neka destinacija potencialna ali ne, bolje spoznajo na podrobnem testnem potovanju, kjer preverijo in analizirajo vse vidike. Pri tem je zelo pomembno, kako pristopi agent, ki vse skupaj predstavi. Ko se odločajo za destinacijo, se odločajo za dolgoročno sodelovanje. Pri tem se pristanišča veliko prilagajajo ladjarjem. Ko se določena destinacija uvrsti v program, ladjarji spremljajo odzive potnikov in na podlagi njihovih ocen se odločajo, katero destinacijo obdržati in katero izločiti.

Kriteriji, ki jih ladjarji uporabljajo pri izbiri destinacij, so raznoliki in večstopenjski. Upoštevati morajo ocene in pričakovanja svojih potnikov. Izredno zahteven je tudi ladjar, ko se odloča, katero pristanišče bo vključil v itinerar oziroma katero pristanišče bo postalo matično (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 44).

Ključni kriteriji za izbor pristanišča postanka so: turistična privlačnost, turistična in druga ponudba, turistična in javna infrastruktura, možnost organiziranih izletov, način priveza, sposobnost pristanišča in cene pristojbin ter oddaljenost mestnega jedra od pristanišča. Pri izbiri matičnega pristanišča pa je bolj pomembna prometna dostopnost in opremljenost pristanišča. Pomembni so: bližina letališča, ugled pristanišča, opremljenost, konkurenčne cene luških pristojbin in taks, postopki sprejema in odprave ladje, možnost popravila in oskrbe ladje, možnost parkiranja osebnih avtomobilov v pristanišču, hiter dostop do mestnega središča in opremljenost destinacije s prenočitvenimi kapacitetami. Kakovost storitve ostaja za turiste eden najpomembnejših kriterijev pri izboru turistične destinacije.

**Preglednica 1: Pregled povpraševanja po križarjenju od leta 1995 do 2005**

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Severna Amerika</b>	4,35	6,88	6,91	7,64	8,19	9,11	9,96
<b>Evropa</b>	1,00	2,06	2,14	2,40	2,71	2,83	3,30
<b>S. Amerika in Evropa skupaj</b>	5,35	8,94	9,05	10,04	10,90	11,94	13,26
<b>Ostali svet</b>	0,73	0,78	0,87	0,97	1,05	1,13	1,21
<b>Skupaj</b>	5,72	9,72	9,92	11,01	11,95	13,07	14,47

Vir: European Cruise Council 2008.

### 3.2 Študija izvedljivost in upravičenosti potniškega terminala

Leta 2004 je Prinz Inštitut opravil raziskovalno nalogo na osnovi pogodbe, sklenjene med Konzorcijem za potniški terminal Koper, Mestno občino Koper in Luko Koper, d. d. V raziskovalni nalogi so podrobneje preučili in analizirali možnosti nastanka potniškega terminala. Obsežno so predstavili njegovo vlogo in morebitne napovedi za prihodnost razvoja krožnih potovanj na tem območju. PPK je sestavni del ureditvenega načrta Severna obvoznica (Konzorcij za potniški terminal Koper 2006).

Ob kulturnih, zgodovinskih in naravnih pogojih, ki jih ima Slovenija, ima koprsko pristanišče velike možnosti, da postane začetna točka »Jadranske morske magistrale«. Terminal bi pozitivno vplival na razvoj obalno-kraškega turizma. Slovenija ima konkurenčne prednosti, kot so: naravne lepote, majhnost države in s tem dostopnost bližine Benetk, Alp, Jadrana, Krasa in obmejnega pasu. Ima pa tudi veliko turistično ponudbo za enodnevne izlete kot so: Hrastovlje, Lipica, Postojnska jama, Goriška Brda, Ljubljana, Bled, Bohinj (Konzorcij za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji 2009).

Prinz Inštitut (2004, 12) navaja, da je Koper edino pristanišče v Sloveniji, primerno za potniški terminal, v katerega lahko priplujejo večje potniške ladje, da je križarjenje po Sredozemlju zelo praktičen in hkrati tudi cenen način za spoznavanje njegovih naravnih lepot, pokrajin, držav, narodov, kultur, zgodovine in običajev. Pri tem potovanja obogatijo s pestro kulinariko, kulturnimi znamenitostmi in z možnostmi izletov v neposredna zaledja pomorskih potniških terminalov.

Razvoj potniškega pristanišča je bil predviden v dveh fazah. V prvi fazi so premaknili carinsko ograjo in postavili objekt začasnega mejnega prehoda, torej so uredili plato pristanišča in parkirišče za osebna vozila in avtobuse. V tej fazi je pristanišče imelo funkcijo pristanišča postanka pri krožnih potovanjih in manjšega *ferry* pristanišča. V drugi fazi pa so potniško pristanišče povečali proti vzhodu, hkrati pa so pridobili nov prostor za skladišča.

V tej fazi so pridobili vse pogoje za matično pristanišče in pristanišče za *ferry* promet ter se tako vključili na trg pomorskega potniškega prometa.

### **3.3 Analiza stanja in potenciala Slovenije kot destinacije za ladje za križarjenje**

Potencial Slovenije izhaja iz trendov na trgu. Povpraševanje po Evropi je zelo veliko, še posebej po Jadranu in Sredozemlju kot destinacijah za križarjenje. Slovenija ima odličen geostrateški položaj in močno zaledje dostopnih emitivnih trgov; med drugim je tudi nova in še dokaj neznana destinacija za križarjenja. Zato je za družbe za krožna potovanja, ki iščejo nove destinacije, zelo zanimiva, saj postajajo nekatera najbolj prepoznavna in priljubljena pristanišča že preobremenjena. Med drugim je trend podaljšanih postankov v pristaniščih, da gostje v okviru križarjenja spoznajo in doživijo čim več. Trend je v vkrcanju v pristaniščih, ki so bližje domu. Slovenija lahko tako odigra pomembno vstopno točko za srednjo Evropo (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 113).

Med vsemi sredozemskimi državami ima Slovenija najkrajšo obalo. K obali štejemo še teritorialno morje Republike Slovenije, ki meri nekaj več kot 300 m<sup>2</sup>. Tržaški zaliv je del Jadranskega morja in s tem tudi Sredozemskega morja. Meri približno 551 km<sup>2</sup>, od tega je slovenskega morja približno 180 km<sup>2</sup>. Zaliv je plitev (od 24 do 26 m). Globina slovenskega morja znaša v povprečju 18,7 m (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 89).

Slovenska obala ima nekaj ključnih značilnosti, kot so (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 90–91):

- Turizem na Obali je najpomembnejša dejavnost, saj je tu kar tretjina vseh nastanitvenih kapacitet slovenske turistične ponudbe.
- Piranska občina je najbolj razvita tako v regiji kot tudi v Sloveniji.
- Skupaj je na območju Občine Koper več kot 5.000 ležišč.
- Slovensko Istro zaznamujejo številne naravne danosti, kulturne znamenitosti in bogata etnološka dediščina ter kulinarika, kar zelo vpliva na povečano število turistov.
- Gostinska ponudba je najbolj razvita na obali slovenske Istre.
- Turistična ponudba je bolj skoncentrirana na obalni pas, medtem ko v zaledju turizem razen nekaterih izjem ni razvit.

Decembra 2003 so se v Kopru pričele aktivnosti za vzpostavitev potniškega terminala. Sledila je ustanovitev Konzorcija za potniški terminal, ki so ga ustanovili Luka Koper, Istrabenz in Mestna občina Koper. Koprsko pristanišče se je leta 2006 včlanilo v MedCruise. Od leta 2005 pa do 2008 se je število potnikov povečalo na približno 28.000, kar je kar več kot 25-krat več.

Pomorski potniški terminal je velika poslovna priložnost, menijo na Prinz Inštitutu. Zanimanje za trajektne poti in križarjenje se v zadnjih letih zelo povečuje. Po tujih ocenah se bo obseg križarjenj v Dalmaciji in Sredozemskem morju v prihodnjih letih povečeval za 12 % letno. Potniki po porabi niso skromni in so dobri porabniki, predvsem v neposredni okolici pristanišča. Slovenija je idealna za križarjenja, saj le-ta zahtevajo drugačen organizacijski pristop. Ob postanku ladje se več kot 90 % potnikov odpravi z ladje. Veliko od njih se odloča za izlete ali ogled bližnje okolice mesta postanka (Kenda 2003).

**Preglednica 2: Prikaz gibanja povpraševanja prihodov ladij in potnikov v Slovenijo.**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Ladje –</b>	18	20	57	50	60	54	76
<b>prihodi</b>							
<b>Št. potnikov</b>	1.100	3.014	27.845	17.718	36.000	37.264	100.000

Vir: Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 57.

Uspešna promocija in zadovoljstvo potnikov z izbrano destinacijo lahko pomeni dvoje, da se ladja še vrača ali to, da ima v drugi regiji enak program (kar pomeni, da je eno destinacijo iz programa nadomestila z drugo).

Najpomembnejši dejavnik je zadovoljstvo ladjarjev s celotno izkušnjo destinacije, saj če niso zadovoljni z logistiko v pristanišču, ker niso prodali dovolj izletov ali ti niso bili dobro organizirani, se ne bodo vrnili. V tem primeru je lahko potrebnih nekaj let in veliko napora, da se jih ponovno prepriča, naj se vrnejo. Ladjarji, ki pa so že bili v Kopru, Slovenijo na tem področju na splošno ocenjujejo kot dobro razvito in organizirano destinacijo z raznoliko ponudbo. Sicer pa, po besedah kapitana Rajka Zupana in na osnovi poročila ladje Veendam, so se ladjarjem zdeli izleti preveč napeti. Ponudba stojnic v pristanišču je bila skopa. Tudi na izletih ni bilo dovolj možnosti za nakupe. Pristaniške službe se po mnenju ladjarjev šele učijo, kako ravnati z večjimi ladjami, izpostavili pa so zelo visoko raven kakovosti lokalnih vodičev. Slovenija se jim zdi zelo čista in dobro organizirana država. Pri analizi ponudbe Kopa in Slovenije so izpostavili nekatera zanimiva dejstva, med drugim tudi to, da je staro mestno jedro v Kopru le nekaj metrov od pristanišča. Ljubljana se jim zdi zanimiva, ker so vse znamenitosti dostopne peš in zaradi konkretne ponudbe. Malo drugačne ugotovitve je podal ladjar Oceania Cruises. Bolj privlačen kot Koper se jim je za pristanišče postanka zdel Piran, vendar so bili razočarani nad njegovo onesnaženostjo. Sicer pa postopke v koprskem pristanišču ocenjujejo kot toge in bolj zapletene kot v drugih pristaniščih. Razočarani so bili nad pristopom pristaniške uprave oziroma posameznih služb.

**Preglednica 3: Turistične zanimivosti v Sloveniji, ki so do 50 km oddaljene od Kopra.**

<b>Turistična zanimivost</b>	<b>Ime kraja</b>	<b>Turistična zanimivost</b>	<b>Oddaljenost</b>	<b>Čas</b>
<b>Zgodovinski spomeniki</b>	Predjama	Predjamski grad	61,3 km	1 h, 2 min.
	Hrastovlje	Freske	10 km	15 min.
<b>Različne atrakcije</b>	Zemono	Dvorec Zemono	58,8 km	49 min.
	Lipica	Kobilarna Lipica	43,6 km	43 min.
<b>Muzeji in galerije</b>	Sečovelje	Sečoveljske soline	20,7 km	20 min.
	Piran	Pomorski muzej	15 km	14 min.
<b>Naravne znamenitosti</b>	Kras	Kraški svet Škocjanske jame	39,9 km	53 min.
	Postojna	Postojnska jama	61,1 km	52 min.

Vir: Prinz Inštitut 2004, 14.

Po ocenah Konzorcija za potniški terminal Koper je povprečni delež potnikov na organiziranih izletih od 40 do 60 %. Največje povpraševanje je po izletih in turističnih zanimivostih, kot so: Lipica, Postojnska jama, Ljubljana, Bled, Bohinj, slovenska obala, Kras in Sečoveljske soline.

Največjo konkurenco Kopru predstavljajo ostala severno-jadranska pristanišča, ki prav tako poskušajo pritegniti ladje na križarjenjih po Jadranu. Dve pomembni potniški pristanišči v Jadranu (*Must see destination*) sta Dubrovnik in Benetke. To pomeni, da je pri prodaji itinerarjev za križarjenja po Jadranu pomembno, da je ali eno ali sta obe pristanišči vključeni v itinerar, saj se na podlagi tega potencialni kupec odloči za križarjenje. Neposredno konkurenco nam predstavljajo tudi Rovinj, Poreč in Trst. Primerjalne prednosti Kopra pa so nova destinacija, bližina mestnega jedra ter zanimivosti v bližnji okolici in zaledju.

### **3.4 Razvoj Slovenije za segment križarjenja**

Industrija križarjenja je najhitreje rastoči segment potovalne industrije. V zadnjih 25 letih je bila deležna izredne rasti, ki jo je v veliki meri vodilo povpraševanje severnoameriškega trga. Danes križarjenje v skupnem deležu mednarodnih turističnih prihodov predstavlja le 1,5-odstotni delež. Na splošno je Sredozemlje vedno bolj popularna destinacija, Jadran pa je zanimiv predvsem zaradi Benetk in Dubrovnika. Zato se vse več ladjarjev odloča za pozicioniranje svojih ladij v Evropo oziroma Sredozemlje.

Napovedujejo več križarjenj v zimski sezoni (*winter cruising*) in več krajših oziroma od tri- do petdnevnih križarjenj (*mini* oziroma *short cruising*). Novogradnje ladij so glavni kazalec, da bo povpraševanje po križarjenjih še vedno naraščalo in bodo tudi ladje vedno večje.

V Strategiji (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 126) so navedene ključne razvojne in trženjske smernice za razvoj Slovenije kot destinacije za ladje za križarjenje. To so:

- Optimalna valorizacija virov, ki jih ima Slovenija glede na svoj geografski položaj, zaradi katerega ima nekatere konkurenčne prednosti in dobro razvito infrastrukturo.
- Doseganje pozitivnega vpliva na razvoj regije in Slovenije. Treba se je odzivati na povpraševanje in osredotočati na profil družb za krožna potovanja, ki nagovarjajo tako nižji razred potnikov kot tudi (naj)zahtevnejšega gosta. Razvoj dodatne ponudbe, ki spodbuja večjo potrošnjo potnikov.
- Potnikom, ki pridejo v Slovenijo na križarjenje in se kasneje vrnejo na počitnice, je treba čim boljše predstaviti celovito ponudbo in jim nuditi visoko stopnjo zadovoljstva. Pri tem je pomembno informiranje potnikov o tem, kaj nudi Slovenija, saj se s tem veča možnost, da se udeležijo izletov in se vrnejo.

Na osnovi analize okolja ima Slovenija konkurenčne prednosti na trgu križarjenja v Sredozemlju in Jadranu. Te konkurenčne prednosti so (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 130):

- gestrateška lega Slovenije,
- dobra prometna povezanost,
- bližina glavnih evropskih emitivnih trgov (Avstrija, Italija, Nemčija, Francija, tudi Velika Britanija),
- naravna klimatska, kulturna, kulinarčna in zgodovinska pestrost,
- privlačne naravne in kulturne znamenitosti (Piran, Lipica, Postojnska jama, Ljubljana, Bled, Triglavski narodni park ...),
- urejena turistična in druga javna infrastruktura,
- visoka stopnja ohranjenosti naravnega okolja (zelena in gozdnata dežela, ohranjena dediščina, visoka ekološka ozaveščenost),
- ekonomsko razvita država z visoko stopnjo varnosti.

Slovenija se kot destinacija za ladje za križarjenje v nekaj ključnih točkah razlikuje od drugih destinacij in pristanišč. Naša majhna država je vstopna točka na jug, na Jadransko morje in Sredozemlje, in je hkrati najbolj severna točka Sredozemlja, kjer se Jadransko morje najbolj severno zajeda v celino. Obala je izhodišče za odkrivanje raznolike notranjosti Slovenije in uveljavljenih evropskih mest, kot so Benetke, Dunaj, Salzburg, Praga in Budimpešta. Zaradi majhnosti je individualna in doživljajsko intenzivna destinacija. Ima sredozemsko podnebje, torej prijetno, sproščeno in toplo klimo.

Ključ za uspešnost je jasen. Ladjarji in potniki morajo biti zadovoljni s svojim postankom v pristanišču, kar se meri tudi s prihodkom od prodanih izletov in ogledov. Pomembne so povratne informacije potnikov in ladjarjev, bodisi pozitivne bodisi negativne. S sodelovanjem z ostalimi potniškimi pristanišči lahko spremljamo trende in razvijamo dodatno ponudbo.

Septembra 2011 je bil narejen petletni strateški načrt družbe in skupine Luka Koper, v katerem je pod točko Trženjski cilji predvideno tudi čim boljše zapolnjevanje obstoječih in pridobivanje novih ladijskih linij.

### **3.5 Trendi**

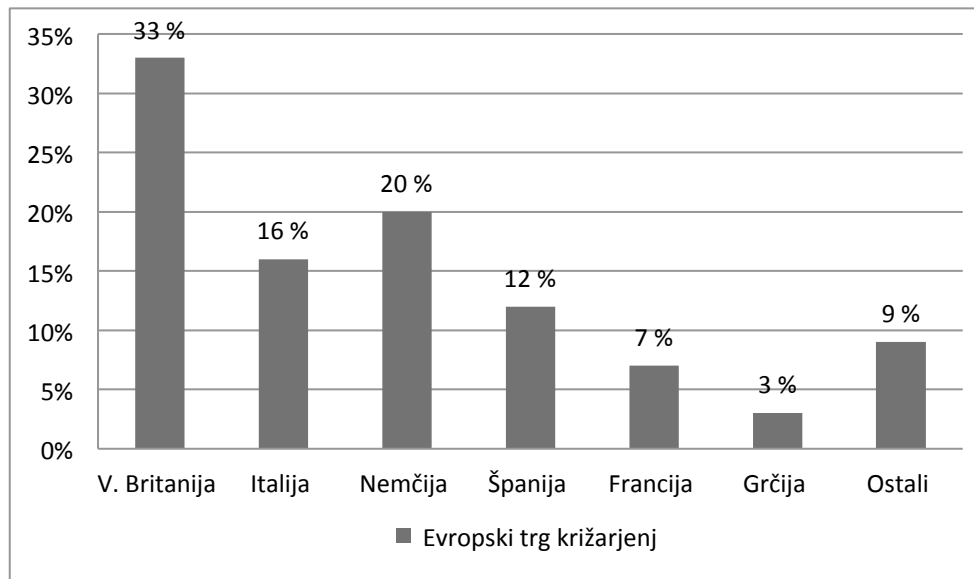
V Koprju bo letošnja sezona žal manj uspešna kot lanska. Lani smo imeli 78 prihodov potniških ladij s kar 110.000 potniki in nekaj 10.000 člani posadke. Leto je bilo rekordno. Županova svetovalka Jana Tolja poudarja, da bomo imeli manj potnikov kot v letu 2011, bomo pa imeli prestižnejše ladjarje oziroma potnike in v strukturi tudi večje ladje (Mestna občina Koper 2010). Med aprilom in novembrom bo v Koper priplulo predvidoma 46 potniških ladij. Vzrok za manjši obisk je premestitev ladje Voyager of the Seas ladjarja Royal Caribbean na Daljni vzhod (Mestna občina Koper 2012). Ta ladja nas je v lanskem letu obiskala največkrat, skoraj vsako nedeljo. Težko jo je nadomestiti z novo, predvsem s toliko rednimi prihodi (Srnovršnik 2011a).

Predstavniki Mestne občine Koper so se udeležili foruma borze križarjenj v Istanbulu. Glavna tema vseh predavanj in predstavitev je bilo vprašanje, kako podaljšati sezono križarjenja čez vse leto, tudi na zimski čas. Turčija in Grčija sta edini evropski državi, ki imata zaradi svojega podnebja ugodne pogoje za celoletna križarjenja. Naša država in ostale severneje ležeče države pa imajo nekoliko manj ugodne pogoje za križarjenje v zimskih mesecih. Med ladjarji je veliko zanimanja za celoletno križarjenje, saj meseci, ko potniška flota stoji, predstavljajo velik strošek, ki ga je težko nadomestiti. Turčija in Grčija sta se na tem področju aktivirali, saj se zavedata svoje prednosti. Turčija bo tako gradila potniški terminal, kjer bo lahko privezanih pet velikih potniških ladij. Načrte imajo že pripravljene, zemljišče dodeljeno in v naslednjih mesecih bodo začeli intenzivno graditi. Forumu se je udeležil tudi grški minister za turizem, ki je potrdil, da bo Grčija storila prav vse, da bi uspela podaljšati prihode potniških ladij čez vse leto (Srnovršnik 2011b).

Letos se je nova sezona potniških ladij že začela, in sicer 19. aprila je v koprsko pristanišče prispela ladja Seabourn Odissey. To je Sloveniji že dobro znan ladjar, ki nas je v preteklih letih obiskal že s tremi ladjami. Spada med najvišji razred potniškega ladjarja iz skupine Carnival. European Cruise Council (združenje potniških ladjarjev za križarjenja v Evropi) je izdal statistične podatke o številu turistov, ki se odločajo za križarjenje po Evropi (Luka Koper 2010).



Rezultati kažejo, da je križarjenje v zadnjih desetih letih v nenehnem porastu, in sicer v povprečju za 10 %. V letu 2010 je v Evropi križarilo skupno 5,5 milijona potnikov, za leto 2011 natančen podatek še ni znan, vendar ocenjujejo, da je bila rast večja od leta prej. V Evropi se največ potnikov odloča za križarjenje v Veliki Britaniji, teh je kar 1,6 milijona, sledijo jim Nemci z 1,2 milijona, na tretjem mestu pa so naši zahodni sosedi Italijani z 890.000 potniki na leto. Razlogov za porast križarjenj je več: vedno bolj dostopne cene, kakovostna ponudba na potniških ladjah, zanimive destinacije in novi itinerarji (IRN Research 2010).



**Slika 1: Evropski trg križarjenj po Sredozemlju**

Vir: Passenger Shipping Association 2006.

Grafikon prikazuje, da je v letu 2006 po Sredozemlju križarilo največ potnikov iz Velike Britanije, najmanj pa je bilo Grkov.

Segment križarjenj ni zaznal krize. Kar nekaj svetovnih ladjarjev se je odločilo za nabavo novih potniških ladij. V tem letu jih na trg prihaja kar osem, v letu 2013 jih pričakujemo šest, v letu 2014 pet in v letu 2015 še štiri. MSC je eden svetovno znanih ladjarjev, ki bo med drugim že maja premierno izplul z novo ladjo MSC Divino s kar 4.087 ležišči, druga večja ladja, ki bo prav tako izplula letos, je Carnival Breeze s 4.631 ležišči ladjarja Carnival Cruise Lines. Največja potniška ladja pa bo končana v letu 2014. To bo potniška ladja ladjarja Costa Crociere s kar 4.928 ležišči.

Zaradi nemirov v arabskem delu Sredozemlja so se organizatorji križarjenj preusmerili bolj na severneje ležeča pristanišča. Beneško je v zadnjem času preobremenjeno in zelo drago, zato ladjarji iščejo druga pristanišča. Z zanimivim zaledjem in možnostjo izletov se ponujata pristanišči Koper in Trst. Letos se torej med tema dvema pristaniščema obeta boj za ladje za

križarjenje. V Kopru so pred kratkim še dodatno poglobljali dno, vendar je gradnja potniškega terminala zastala. Potniki so sicer zadovoljni z našo ponudbo, s prijetno domačnostjo in z gostoljubjem, želijo pa si več izvirne, lokalne ponudbe.

Naši zahodni sosedi ugodno uveljavljajo potniški terminal kot matično izhodno pristanišče, izkoriščajo bližnje letališče, cestne in železniške povezave, odlične hotelske kapacitete, zanimivo ponudbo in drugo infrastrukturo. Mimogrede pa tržijo še našo kraško zaledje z Lipico, Bledom, s Postojnsko jamo in Škocjanskimi jamami. Mi pa se še zmeraj nekako prerekamo in pogajamo o smiselnosti in donosnosti tovrstnega turizma. Na potniškem terminalu v Trstu bodo letos sprejeli že omenjenih 54 ladij za križarjenje s 135.000 gosti, pri čemer bodo prehiteli Koper. Potniški terminal v Kopru letos pričakuje okoli 80.000 potnikov. Taka so pričakovanja glede na lansko rekordno sezono. K lanski rekordni sezoni je največ prispevala ladja Voyager of the Seas, ki pa se to sezono seli v Azijo. Namesto nje pričakujejo v Kopru nekoliko manjšo, skoraj 300 m dolgo ladjo Serenade of the Seas, ki prejme 2.500 potnikov in 900 članov posadke. Tudi Trst se bori za luksuzne ladje za križarjenje. Lani so naši zahodni sosedi pridobili Costo Favoloso, ki je v svoji predstavitveni vožnji obiskala tudi Koper. Ladjar Coste Favolose se je odločil, da bo tržaško pristanišče ponovno vrnil v svoje itinerarje. Tržačani so sicer navajeni občasnih obiskov potniških velikank, med drugim tudi Queen Elizabeth II. Po spektakularni nesreči Coste Concordie so napovedali nekolikšen razmik te najhitreje rastoče turistične panoge in svoj vrhunec bo tako dosegla šele med letoma 2013 in 2020.

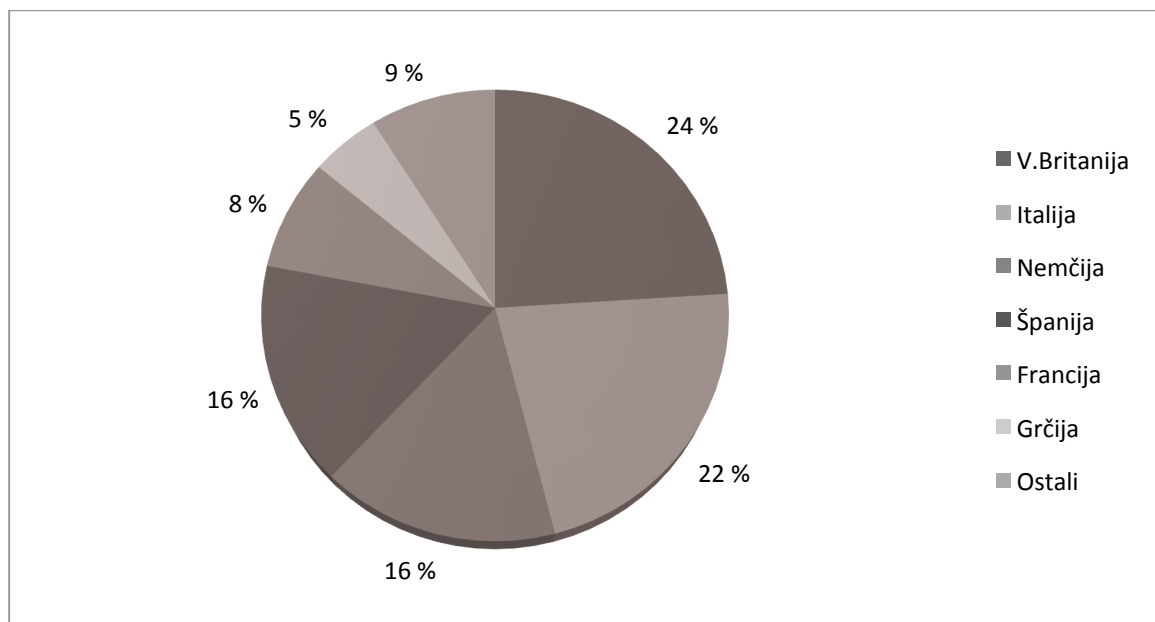
### **3.6 Evropa**

Najhitreje rastočo destinacijo za križarjenja predstavlja Evropa. Industrija križarjenja od leta 2001 dalje beleži 10-odstotno letno rast. V letu 2005 se je za križarjenje odločilo 3,3 milijona Evropejcev, to je 23 % vseh potnikov na križarjenjih po svetu. Od skupnega 3,3 milijona Evropejcev jih je kar 60 % križarilo po Sredozemlju in atlantskih otokih, 15 % po severni Evropi, 25 % pa zunaj Evrope. V evropskih pristaniščih se je na ladje za križarjenje vkrcalo nekaj več kot 1,5 milijona oziroma 90 % Evropejcev (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 17–18).

Vedno več Evropejcev se odloča za križarjenja, zato družbe za križarjenja ponujajo večji obseg zmogljivosti v Sredozemlju in severni Evropi, poleg tega čedalje več potnikov potuje dlje – na Bližnji in Daljni vzhod, na Karibe in v Severno Ameriko. Čeprav so križarjenja za Američane že uveljavljena izbira, pa je evropski trg šele v razvoju, vendar ima dober potencial, da postane večji trg, kot je severnoameriški. Razlogi za to so različni. Evropska populacija je večja od severnoameriške, velik del prebivalstva živi v bližini obale oziroma v oddaljenosti do 700 km. Glede na raziskave se v Evropi za križarjenje odločajo predvsem mlajši ljudje kakor v Ameriki (Passenger Shipping Association 2006).

Po ugotovitvah mednarodne organizacije za križarjenja CLIA predstavlja Evropa 22 % globalnega trga turizma križarjenja. Evropa ima zelo raznoliko, poučno in zanimivo destinacijo – Sredozemlje. Ta za Karibi velja za drugo največjo regijo za križarjenje na svetu. V letu 2005 je bilo po Sredozemlju aktivnih kar 119 ladij, ki so skupaj pripeljale 1,83 milijona potnikov (CLIA 2011, 11-15).

Raziskava, ki je bila narejena iz strani Business & Research za CLIO, je evropski trg za križarjenja v zadnjih treh letih porastel za 41 %. V letu 2008 je križarilo kar 4,4 milijona Evropejcev. Kljub recesiji industrija križarjenja beleži pozitiven trend rasti. Dosežki te panoge so v Evropi zelo dobri. Evropska ladjarja Costa Crociere in ameriški ladjar Royal Caribbean International so leta 2009 lansirali nekaj novih plovil (CLIA 2011, 15-17).



**Slika 2: Evropski potniki na križarjenjih po Sredozemlju**

Vir: Passenger Shipping Association 2006.

Graf prikazuje projekcijo razvoja trga krožnih potovanj v Sredozemlju od leta 2006 do 2012. Projekcija temelji na modelu linearne regresije s prilagoditvami, ki upoštevajo vpliv marketinga in promocije na razvoj tržišča.

### 3.7 Amerika, Azija in Pacifik

Severna Amerika je v preteklih 25 letih oblikovala industrijo križarjenja, ustvarjala večinski delež povpraševanja in narekovala njen tempo. Zato velja za največji trg v globalni industriji križarjenja. Vendar pa temu trgu potencialni tržni delež vse bolj krči Evropa. Severna in

Srednja Amerika predstavlja 57 % ustvarjenih nočitev na ladjah za križarjenje, v okviru tega Karibi 46,6 % vseh programov (Hosting in Slovenska turistična organizacija 2007, 15).

Ekonomsko okolje se v Ameriki izboljšuje počasi, industrija križarjenja pa je v velikem porastu od leta 2010. V tem času so pridobili devet novih ladij. Tako imajo skupaj 176 potniških ladij. V dveh letih se je povečala tako potrošnja potnikov na ladjah za križarjenje kakor tudi število obiskov potniških ladij v pristaniščih. Leta 2010 je v Ameriki križarilo 14,8 milijonov ljudi. To je 10,3 % več kot leta 2009. Glavna ameriška pristanišča so na Floridi (Port of Tampa, Port Carneval, Port Everglades in Port of Miami), kjer se vkrca kar 60 % vseh potnikov (CLIA 2011, 15).

Carnival Corporation je ameriški in eden največjih svetovnih ladjarjev. Deluje v Ameriki, Veliki Britaniji, celinski Evropi in Kanadi. Glavne pisarne ima na Floridi, zaposluje pa preko 89.000 ljudi. V svoji PSPN- matriki imajo pod točko možnosti omenjen nadaljnji prodor na evropski trg križarjenj, saj je ta še zmeraj v porastu, kar pomeni za Carnival veliko priložnost lansiranja lastnih ladij v krožna potovanja po Evropi.

Na ameriških ladjah za križarjenje je neposredno zaposlenih preko 32.000 ameriških prebivalcev.

Azija in Pacifik (Daljni vzhod in Havaji) predstavljata nekaj več kot 13 % vseh križarjenj. Veliko povpraševanje in hitra rast industrije križarjenja je pripomogla k temu, da so agencije in ladjarji začeli iskati vedno nove destinacije. Za Evropejce so dokaj nove destinacije v Indijskem oceanu, Afriki in na Antarktiki. Za potovanja pa so zanimive tudi obale Mehike in Aljaske. Aljaska velja za luksuzno križarjenje, kajti to so daljša potovanja in zahtevajo določeno vrsto ladje, kot sta denimo Princess Cruise in Royal Caribbean Cruise Line. Afriške in avstralske obale imajo majhen delež celotnega trga križarjenj, vendar se kljub temu ladje za križarjenje odločajo zanje, predvsem pri daljših križarjenjih in tako imenovanih *exploration cruises*. Križarjenje po azijskih deželah predstavlja še dokaj neodkrte destinacije in take, pri katerih se industrija križarjenja šele razvija. To so: Singapur, HongKong, Kitajska, Japonska, Vietnam, Filipini in Tajsko (Rispoli, Di Cesare in Manzelle 1997, 96).

Sicer pa se je v zadnjih desetih letih industrija križarjenja odzvala na izredno dinamiko tega trga s številnimi raziskavami, ki vodijo v nenehne inovacije in ves čas nastajajo nove destinacije, novi koncepti ladij, nove aktivnosti na krovu, nova tematska križarjenja, spreminjajo se dolžine križarjenja itd.

## 4 SEVERNOJADRANSKI IN SREDOZEMSKI POTNIŠKI TERMINALI

Potniško pristanišče vodi in organizira posebej zato ustanovljeno podjetje ali pa neposredno z različnimi aktivnostmi, ki potekajo v pristanišču. Med temi je tudi industrija križarjenja. Pristanišča lahko delimo po različnih kriterijih. Razlikovati je mogoče (Rispoli, Di Cesare in Manzelle 1997, 30):

- *home port*: pristanišče, kjer ladja prične in konča svoje križarjenje,
- *port of call*: so le vmesni pristanki ladij zaradi oskrbe z gorivom, s hrano in z vodo ali zaradi morebitnih popravil.

**Preglednica 4: Najbolj obiskana matična pristanišča v Sredozemlju**

<b>Matična pristanišča</b>	<b>%/delež prihodov/odhodov</b>
<b>Genova</b>	27,33
<b>Benetke</b>	13
<b>Pirej</b>	10,83
<b>Civitavecchia</b>	6,50
<b>Nica</b>	3,50
<b>Barcelona</b>	3,00
<b>Neapelj</b>	2,66
<b>Istanbul</b>	2,66
<b>Monte Carlo</b>	1,66

Vir: Rispoli, Di Cesare in Manzelle 1997.

### 4.1 Trst

Potniški terminal v Trstu deluje od leta 2007 pod okriljem družbe Trieste Terminal Passeggeri, S.p.A. Potniško dejavnost opravljajo na štirih različnih pomolih. Prvi in glavni tržaški pomol Stazione Marittima, locirana v središču nasproti glavnega trga, ima priveza št. 29 in 30, ki sta namenjena zgolj potniškim ladjam do dolžine 220 m. Privez št. 57 je namenjen potniškim ladjam do dolžine 350 m, ro-ro ladjam in trajektom. Četrty pomol je namenjen manjšim potniškim ladjam do 160 m, privez št. 22 pa je namenjen le trajektom in ro-ro ladjam. Potniški terminal ima v koncesiji tudi parkirišča na četrtem pomolu in vzdolž obale (Trieste Terminal Passeggeri b. l.).

Luka Trst je sestavila obsežen načrt prestrukturiranja in obnavljanja priveza št. 57. V načrtu so bile predstavljene tri faze. V prvi fazi so povečali privez in obnovili tla. Uredili so tudi povezavo z avtocesto neposredno s terminala. V drugi fazi so povečali kapacitete za 30 m na terminalu za ro-ro ladje in trajekte, s tem pa poglobili morsko dno za 13 m. Tretjo fazo so

dokončali junija 2010, uredili so objekt s pisarnami, sanitarijami, z majhno časopisno prodajalno ...

V načrtu Luke Trst je bilo tudi povečanje glavnega pomola Molo Bersaglieri. Želeli so obnoviti prostor za sprejem potnikov in prtljage. Ta prostor bi služil tudi kot dodatni prostor za sejemske dejavnosti Barcolane. Projekt je bil zaključen v letu 2011. Načrt, ki je vključeval širitev in podaljšanje glavnega pomola, še ni bil v celoti realiziran. Podaljšanje pomola za 30 m naj bi bilo končano do konca leta 2012, širitev pomola za 15 m pa imajo v načrtih v letu 2014. Potniški terminal v Trstu ima sklenjeno poslovno partnerstvo s podjetjem Trieste Yacht Service, ki se ukvarja s splošno asistenco in oskrbuje vse jahte, ki priplujejo v pristanišče (Trieste Terminal Passeggeri b. l.).

Trst predstavlja Sloveniji oziroma slovenskem pristanišču dejansko konkurenco (Grizold 2012).

## **4.2 Benetke**

Benetke zaradi svoje svetovne prepoznavnosti veljajo za eno najbolj obiskanih pristanišč s strani ladij za križarjenje (Rispoli, Di Cesare in Manzelle 1997, 319). V letu 2010 je Benetke obiskalo rekordno število potnikov, in sicer 2.075.175.

Venezia Terminal Passeggeri je bil ustanovljen 1. junija 1997. Sestavlja ga več kooperantskih družb: APV Investimenti, S.p.A., Finpax, S.r.l., SAVE, S.p.A., Veneto Sviluppo, S.p.A., in Camera di Commercio di Venezia.

Zaradi zelo velikega števila prihodov potniških ladij, trajektov in jaht so morali potniški terminal razdeliti na tri posamična pristanišča (Uhelj b. l.):

- pristanišče San Basilo, ki je tudi glavno pristanišče vseh ladij z zahodne obale Istre in stoji v predelu Benetk, imenovanem Fondamenta Zettere,
- pristanišče za trajekte,
- pristanišče za ladje za križarjenje Isonzo 1 in Isonzo 2, ki sta začeli delovati julija 2011. Med drugim na teh dveh terminalih potekajo tudi kongresi in sejemske dejavnosti.

Varnost, delovanje in vsestranskost so trije pogoji, ki opisujejo poglobitve lastnosti potniškega terminala v Benetkah. Varnost je izrednega pomena, še posebej zaradi aktualnih terorističnih napadov v zadnjem času. V ta namen so povečali nadzor po varovalnem načrtu, kakor je določil International Ship and Port Facility Security (ISPS). Vsestranskost na trgu se kaže v vse večjih potrebah križarjenja in turizma nasploh. V ta namen so bili vsi terminali prestrukturirani in preurejeni na način, da lahko sprejmejo potnike ter se na njih lahko odvijajo sejmi in razstave različnih vrst in oblik.

Danes so Benetke matično pristanišče že skoraj 40 različnih svetovnih ladjarjev, ki ponujajo križarjenja po Sredozemlju. Leta 2011 je Benetke obiskalo 1.400 ladij za križarjenje (Venezia Terminal Passeggeri b. l.).

Domačini in okoljevarstveniki že nekaj časa opozarjajo na negativne posledice vse bolj množičnega prometa ladij velikank, ki ogroža mestne znamenitosti.

Najbolj je na udaru znameniti trg svetega Marka. Omenjajo možnosti, da lahko pride do trka plovil in uhajanja goriva, kar bi lahko povzročilo okoljsko katastrofo. Benečani protestirajo tudi proti vsakodnevni onesnaževanju (izpušnim plinom, nevarnim prašnim delcem ...). Odgovorni v Benetkah že preučujejo možnosti, da bi zmanjšali ladijski promet ali uredili potniški terminal izven mesta, na odprtem morju (Humar, 2012).

Mesto ima zelo dobre morske povezave s Hrvaško in Slovenijo, ki ju lahko potniki s katamaranom obiščejo v približno treh urah plovbe. Dnevne povezave v času od aprila do oktobra ponujajo s Puljem, z Rovinjem, s Piranom, z Umagom in Rabcem.

Benetke Sloveniji ne predstavljajo konkurence.

### **4.3 Ravenna**

Ravenna je ena izmed priljubljenih destinacij severovzhodne Italije. Bogato mesto z arhitekturo še iz časa rimskega imperija se je zelo razvilo z novim potniškim terminalom. Turisti se za obisk tega mesta ne odločajo samo zaradi bližine Bologne, Ferrare in Firenc, ampak tudi zato, ker vsa ta mesta nudijo bogato zgodovinsko, kulturno in gastronomsko ponudbo. Ravenna se lahko zaradi svoje zgodovine in kulturne dediščine primerja z Benetkami (Porto Ravenna News 2009).

Nov potniški terminal je sedaj med najpomembnejšimi potniškimi terminali v Italiji in največjimi v Jadranskem morju. Prvo fazo izgradnje terminala so zaključili v avgustu 2010 z izgradnjo dveh novih privezov. Z letom 2011 je bil terminal pripravljen za sprejem potniških ladij dolžine preko 300 m (Ravenna waterfront b. l.). Potniški terminal ima dva glavna največja priveza za potniške ladje in trajekte. Od glavnega mestnega jedra je oddaljen le 15 min. hoje, najbližje večje mednarodno letališče pa je v Bologni le 75 km stran. Križarjenje je v tem kraju še v razvoju (Autorità Portuale di Ravenna 2011b).

Leta 2009 je nastala pogodba o koncesiji za upravljanje potniškega terminala med pristaniščem Ravenna in njegovimi soustanovitelji: družbo Royal Caribbean, letališčem Bologna in potniškim terminalom v Benetkah. Koncesija velja do leta 2019 (Autorità Portuale di Ravenna 2011a).

Oktobra 2011 sta župan pokrajine Emilija-Romanja in odgovorni v pristanišču Ravenna podpisala pogodbo za izgradnjo vetrnih generatorjev za pridobivanje vetrne energije. Gre za evropski načrt WICO (Wind of the coast), ki ga financira Evropska unija. Proizvedena energija naj bi bila namenjena potrošnji turistom, kar bi posledično zmanjšalo tudi emisije ogljikovega dioksida (Ronconi 2011).

#### **4.4 Genova**

Pristanišče v Genovi ima strateški položaj, saj je v središču pomembne industrijske in komercialne poti severne Italije in južne Evrope. Pristanišče ima več kot 13 delujočih terminalov, opremljenih za sprejem vseh vrst ladij in vseh vrst blaga. Več kot 150 rednih linij povezuje Genovo z večjimi pristanišči po vsem svetu (Autorità Portuale di Genova. b. l.).

Prenovljeni potniški terminal je tehnološko najnaprednejši v Sredozemlju. Nahaja se na predelu Ponte del Mille. Skupaj s terminalom za trajekte ustrezno podpira podobo mesta kot mednarodno turistično destinacijo. Potniški terminal je razdeljen na terminal za potniške ladje in terminal za trajekte. Skupaj imata 18 privezov in zelo visoke varovalne standarde po normativih IMO (International Maritime Organization).

Rezultati raziskave, opravljene na vzorcu 60 % ljudi, ki so bili na križarjenjih in so obiskali tudi Genovo, kažejo, da je Genova najbolj obiskano pristanišče in je tudi matično pristanišče velikega števila potniških ladij – kjer ladja prične in konča svojo pot (Rispoli, Di Cesare in Manzelle 1997, 316).

Pristanišče v Genovi je prvo italijansko pristanišče za potniški promet, čeprav je njegova poglobljena dejavnost usmerjena v potniški terminal za trajekte. Svoj položaj so izboljšali z infrastrukturnimi deli, s tržnimi strategijami, sporazumi in z ustvarjanjem novih podjetij. Pristanišče ima zelo ugoden geografski položaj. Vsako leto iz pristanišča odpluje preko 300 ladij za križarjenje ne samo v Sredozemlje, ampak tudi na sever Evrope, jug Afrike, Karibe in v Severno Ameriko. Genova je najučinkovitejše pristanišče v Sredozemlju, ki je primerljivo z najbolj naprednimi ameriškimi pristanišči (Rispoli, Di Cesare in Manzelle 1997, 331).

Največ potniških ladij obiše pristanišče aprila, ko se odvija večina turističnih dejavnosti. Sledijo meseci od maja do oktobra; nekoliko več ladij je julija in avgusta. Morebitne težave s prezasedenostjo pristanišča so največkrat v avgustu, ko dosežejo višek sezone (Zenazone 2012).



## 4.5 Barcelona

Barcelona spada med glavna potniška pristanišča v Evropi. Letno sprejme približno milijon potnikov. Skupno obsega 9 terminalov, 7 je potniških. Glavni potniški pristanišči sta Moll Adossat in World trade centre terminal. Moll Adossat, razdeljen na pomole A, B, C in D, prevzema 85 % vseh prihodov potniških ladij. Vsi terminali so dobro opremljeni s telefoni, z menjalnicami, lekarno, restavracijami in bari, s trgovinami s spominki ter z *duty-free* trgovinami. Vsi terminali imajo tudi zelo dobro avtobusno povezavo s centrom mesta. Moll Adossat je pomol, ki je postal otok in je na drugi obali pristanišča. Barcelona in pomol sta povezana z mostom, ki mu pravijo tudi Vrata Evrope. Most ponuja lep razgled na mesto in potniške ladje. V kompleksu poleg severnega, južnega in vzhodnega potniškega terminala je tudi veliko pisarn in hotel. Costo Moll uporabljajo le, kadar so ostali privezi zasedeni. Port Vell Terminal je v primerjavi z ostalimi najmanjši, sprejema le manjše potniške ladje. San Bertran Terminal le redko obiščejo potniške ladje, saj je namenjen zgolj ladjam, ki povezujejo Barcelono z Balearskimi otoki in Italijo. Potniški terminal je bil zgrajen leta 1992, vendar so ga zaradi hitre rasti števila potnikov in ladij kmalu, leta 1997, prenovili in modernizirali.

Barcelona je zaradi visoke kakovosti svojih storitev v nekaj letih postala eno najpomembnejših pristanišč v Sredozemlju. Pristanišče predstavlja veliko družbeno in ekonomsko korist za mesto. Več kot 15.000 ljudi dela v pristanišču, več kot milijon pa v podjetjih, ki so z njim povezani. V zadnjem desetletju so veliko finančnih sredstev vložili v prestrukturiranje potniškega pristanišča po zahtevah svetovnih ladjarjev, ki imajo svoje redne linije z destinacijo. Nekatere najpomembnejše so: Airtours, Club Med, Costa Crociere, Cunard, Epirotiki, Grimaldi, Norwegian, Princess Cruises, Silversea, Seabourn, Windstar. (Tourist guide Barcelona 2012).

## 5 VPLIVI POTNIŠKEGA TERMINALA IN TURISTOV NA KOPER

Turist je oseba, ki v kraju zunaj svojega običajnega okolja prenoči vsaj eno noč (vendar manj kot eno leto) v gostinskem ali drugem nastanitvenem objektu zaradi preživljanja prostega časa, sprostitev, poslov ali drugih razlogov, če ti niso opravljene dejavnosti, za katero v obiskanem kraju prejme plačilo (Mihalič 2006, 44-45).

Razlika med domačim in tujim turistom je očitna. Domači turist je oseba s stalnim prebivališčem v Sloveniji, ki začasno prebiva v kakem drugem kraju v Sloveniji in tam prenoči. Tuji turist pa je oseba, ki je začasno prišla v Slovenijo iz tujine in ima namen v Sloveniji prenočiti vsaj eno noč.

### 5.1 Pozitivni vplivi turizma

»Turizem lahko vpliva na ekonomsko, ekološko in naravno okolje. Kadar je govora o turizmu in okolju, mislimo na pozitivne in negativne učinke turizma, ki jih ta sproža v naravnem, kulturnem, socialnem in ekonomskem okolju.« ugotavlja Mihalič (2006, 46).

Pozitivni vplivi v ekonomskem okolju (Mihalič 2006, 46):

- Devizni zaslužki od turizma za narodno gospodarstvo. Ker se turistični izvoz loči od izvoza blaga in storitev, ga imenujemo »nevidni izvoz«.
- Povečanje proračunskih prihodkov davkov in prispevkov.
- Zaradi razvoja turizma nastanejo nova delovna mesta.
- Zaradi turizma se razvija infrastruktura, kar izboljšuje tudi kakovost življenja lokalnega prebivalstva.
- Razvoj turistične dejavnosti pomeni prihodke. Poveča se tudi vrednost nepremičnin in valorizirajo se naravne in kulturne privlačnosti destinacije.

Mihaličeva (2006, 50) ugotavlja: »Turizem je lahko sredstvo za ohranjanje kulture, lahko pa povzroči, da se avtohtona kultura modernizira, obrt spremeni v kič, navade in običaji pa se prilagodijo turistom.«

Pozitivni vplivi v kulturnem okolju:

- Turizem spodbuja zaščito kulturnih značilnosti destinacije, saj sta lokalna kultura in umetnost privlačni za razvoj turizma.
- Ohranja lokalno kulturo in zagotavlja finančna sredstva od prireditev, obrti ...
- Lahko je razlog za spodbuditev že skoraj pozabljenih običajev.
- Turizem v določenem kraju oblikuje in krepi kulturno zavest, saj se lokalno prebivalstvo zave, da imajo kulturne dobrine svojo vrednost in privlačnost za obiskovalce.

V socialnem okolju se zaradi povečanih prihodkov, zaposlenosti in izgradnje infrastrukture dvigne življenjska raven lokalnega prebivalstva. Pozitivni vplivi:

- Turizem krepi mir. Z novimi poznanstvi med potovanjem se spoznava različne kulture in običaje, s tem pa se zmanjšujejo strpnost in predsodki.
- Turizem sprošča ugodne socialne učinke s tem, ko se povečuje življenjska raven in standard lokalnega prebivalstva zaradi razvoja turizma, ki koristi tudi lokalnim podjetjem.
- S povečanjem varovalnega območja zaradi razvoja turizma se poveča varnost v lokalnem okolju.
- Država ali regija, ki je privlačna za turizem, se promovira v svetu in postane bolj zanimiva in privlačna. Takšna država lažje pritegne npr. tuje investitorje v gospodarstvo.

Naravno okolje turizma so naravne danosti, npr. podnebje, pokrajina, vode, flora in favna. Na naravno okolje vpliva tudi zgrajeno okolje, sestavljeno iz fizičnih elementov, ki jih je proizvedel človek (predvsem vse vrste zgradb), kakor tudi iz arheoloških in zgodovinskih elementov (Mihalič 2006, 51).

Pozitivni vplivi v naravnem okolju (Mihalič 2006, 53):

- Turizem je lahko razlog za zaščito naravnega okolja, saj je kakovostno naravno okolje privlačno za turizem.
- Turizem je vir finančnih sredstev za zaščito naravnega okolja. Z vstopninami v narodne parke in rezervate se zbirajo sredstva, katerih del je namenjen za zaščito teh območij. Turisti in organizatorji potovanj lahko prostovoljno prispevajo del sredstev. Vir finančnih sredstev so tudi ekološki davki, licenčnine za različne turistične aktivnosti, npr. plezanje, lov.
- Turizem je lahko razlog za izboljšanje kakovosti naravnega okolja. Ekološko uničeni kraji, ki so v gospodarski krizi, se želijo ponovno oživiti z razvojem turizma in zato uredijo okolje, očistijo vode in ponovno naselijo floro in favno.
- Turisti v neposrednem stiku z naravo spoznavajo naravno okolje in ekološke probleme. Tako narašča njihovo zavedanje vrednosti narave in nujnost reševanja problemov z odpadki in reciklažo. To privede do prijaznejšega obnašanja oziroma do ekološke odgovornosti.

## 5.2 Negativni vplivi turizma

Razvoj turizma v določeni destinaciji prinaša tudi nezaželene učinke. To so negativni vplivi v naravnem, kulturnem, socialnem in ekonomskem okolju (Mihalič 2006, 51).

Negativni vplivi v ekonomskem okolju:

- Odtekanje. To je najbolj pogost negativni ekonomski učinek. Vprašanje je, kakšen delež turistične potrošnje dobi destinacija v korist lokalnega gospodarstva, ko iz destinacije »odtečejo« davki, profiti in plače za delovno silo. V nekaterih destinacijah ostane le 5 % turistične potrošnje iz sredstev, ki jih turisti namenijo za nakup lokalnih spominkov, blaga in storitev. Denar odteče v korist letalskih družb, hotelov in podjetij. Govorimo lahko o dveh vrstah odtekanja: odtekanju iz naslova uvoza za potrebe turizma in odtekanju iz naslova izvoza. Pri uvozu se to kaže takrat, ko lokalni ponudniki ne morejo zagotoviti blaga in storitev, da bi zadovoljevali turistično povpraševanje. Pri izvozu pa govorimo zlasti v primeru multinacionalnih korporacij, ki investirajo v razvoj turizma. Posledično se izvažata denar v državo z njihovim sedežem.
- Visoki stroški infrastrukture. Razvoj turizma zahteva visoka investicijska vlaganja. Potencialni investitorji pričakujejo, da bo vlada zgradila splošno infrastrukturo za potrebe turizma, npr. letališča, ceste, komunalno infrastrukturo.
- Inflacijski učinek turizma. Ta se odraža v povišanih cenah blaga in storitev zaradi turističnega povpraševanja. Višje cene pa bremenijo tudi lokalno prebivalstvo. Na Obali imajo takoj za Ljubljano najdražje nepremičnine v Sloveniji.
- Negativni vpliv je tudi učinek sezonske narave turistične dejavnosti. Zmogljivosti so izkoriščene le del leta, delovna sila je torej zaposlena za določeni čas.

Negativni vplivi v kulturnem okolju lahko povzročijo, da se avtohtona kultura tudi uničuje. Avtohtona kultura se lahko:

- »Skomercializira«, tako da postanejo kulturne dobrine turistični proizvod in predmet trgovanja. Pod vplivom turističnega povpraševanja se spremenijo tradicionalne vrednote, religiozne izpovedi se lahko ne spoštujejo več.
- Standardizira. To je posledica potreb turistov, ki imajo dve plati. Na eni strani želijo na potovanju novosti, na drugi strani pa iščejo znane proizvode in storitve, hrano ...
- Nadalje avtohtona kultura izgubi avtentičnost. To pomeni, da se kulturni dogodki in predstave prilagodijo turistom. V skladu s povpraševanjem ponudniki proizvode prilagodijo potrebam in željam povpraševalcev.

Negativni vplivi v socialnem okolju sprožajo socialne napetosti (Mihalič 2006, 57):

- Imitacija življenjskega stila bogatejših turistov. Gre za drugačne potrošne navade in življenjski stil, kakor ga imajo lokalni prebivalci, kar lahko privede do napetosti. Hkrati lahko to negativno vpliva tudi na lokalno gospodarstvo s tem, da naraste potreba po uvozu iz tujine, če lokalni prebivalci povprašujejo po dobrinah, po katerih sicer povprašujejo turisti.
- Nezadovoljstvo lokalnega prebivalstva se kaže v tem, da opuščajo tradicionalni način življenja, kar je povezano z že omenjeno željo po imitiranju življenjskega stila obiskovalcev.
- Negativni vpliv socialnega okolja je tudi občutek manjvrednosti in celo sovraštva, ki je lahko posledica, da turisti imajo dovolj finančnih sredstev za številne dobrine in storitve, lokalni prebivalci pa ne. Razvoj turizma lahko povzroči tudi, da se omejuje dostop lokalnim prebivalcem do nekaterih področij, npr. dostop do plaže, privezov čolnov ipd., kar je zadnja leta vse pogostejši pojav. Delovna mesta v turizmu, ki so dostopna lokalnemu prebivalstvu, so tudi slabše plačana, ker boljša delovna mesta prevzemajo tujci, kar dodatno sproža napetosti.
- Kriminal, prostitucija in droge. Gre za problematiko prisotno po vsem svetu. Pogosto se turizem razvija v neposredni bližini revnih predelov. Stopnja kriminala v destinaciji narašča z rastjo masovnega turizma. Množica turistov, ki imajo s seboj številne dragocene predmete, »spodbuja« okoljske roparje v krajo.

Negativni vplivi na naravno okolje se kažejo predvsem, ko določeno destinacijo obiše preveliko število turistov. Mihalič (2006, 57) med negativne vplive navaja:

- Vpliv na vode, kamor sodi onesnaževanje voda zaradi kanalizacije, ki jo povzroča turizem, kakor tudi uporaba motornih čolnov. Turistična potrošnja lahko tudi ogroža razpoložljive količine vode, saj v mnogih destinacijah (npr. v Sredozemlju) voda ni na razpolago v neomejenih količinah. Turisti navadno porabijo dvakrat več vode kot domačini.
- Negativni vpliv na zrak zaradi raznih prevoznih sredstev turistov; predvsem avtomobili, avtobusi in letala močno onesnažujejo zrak. Kakovost zraka poslabšuje tudi proizvodnja energije za potrebe turizma, kar lahko privede do kislega dežja in učinka tople grede.
- Hrup, ki nastaja zaradi masovnega turizma in koncentracije turistov na enem mestu, ne ogroža samo duševnega zdravja ljudi, ampak tudi živali. Hrup cest, letal, čolnov, zabaviščnih parkov in drugih turističnih objektov povzroča pri človeku stres in glavobole.

- Onesnaževanje pokrajine in degradacija, ki je posledica arhitekturno nastalih neprimernih turističnih objektov. Razvoj turizma uničuje naravni izgled pokrajine, npr. krčenje gozdov. Raba površin za turistično infrastrukturo uničuje številne naravne vire, kot so plodna zemlja, gozdovi, mokrišča itd.
- Fizično onesnaževanje so ostanki smeti, ki jih za seboj puščajo turisti in turistične ladje, kar je v nekaterih okoljih še vedno pereč problem.
- Ogrožanje avtohtonega rastlinstva in živalstva zaradi turizma.
- Ekološke katastrofe, kot je npr. sprememba podnebja, erozija zemlje. Zaradi razvoja turizma se opuščajo tradicionalne dejavnosti, npr. poljedelstvo.

## 6 ANKETNI VPRAŠALNIK

### 6.1 Izvedba anketnega vprašalnika

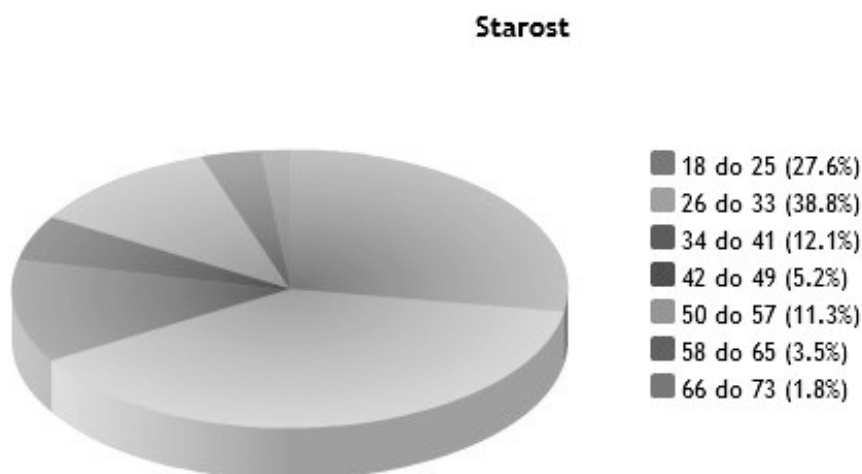
Postopek tržne raziskave sem razdelila v naslednje faze:

- Opredelitev problema in ciljev raziskave. Problem: konkurenčnost potniškega terminala. Cilj raziskave: preveriti postavljene hipoteze in s pomočjo odgovorov na anketni vprašalnik ugotoviti splošno mnenje o potniškem terminalu.
- Načrtovanje raziskave. Anonimni anketni vprašalnik sem po elektronski pošti razposlala prebivalcem Mestne občine Koper. V vzorec je bilo zajetih 112 anketirancev, starejših od 18 in mlajših od 78 let. Vprašanja v anketi sem poskušala oblikovati čim bolj smiselno, preprosto.
- Zbiranje informacij je potekalo v februarju 2012. Anketiranci so izpolnili spletno anketo, dostopno na spletni strani <http://www.mojaanketa.si>.

### 6.2 Analiza rezultatov

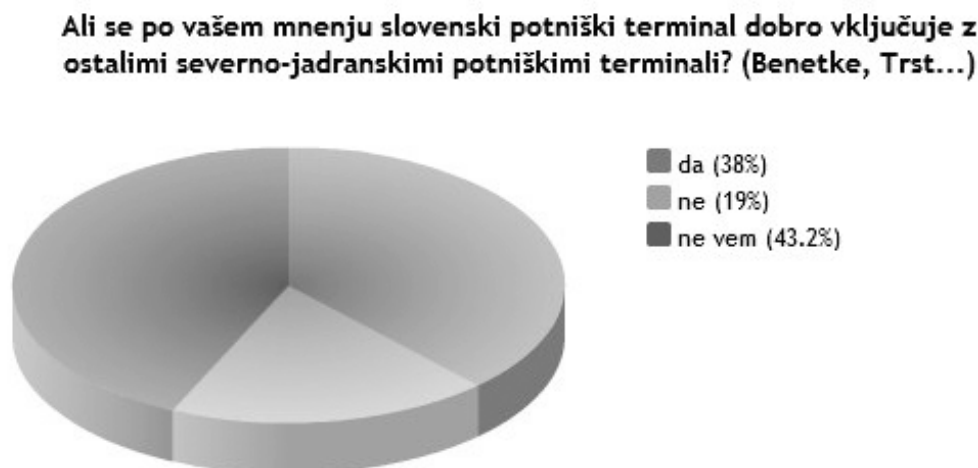
#### *Opis vzorca*

V vzorec je bilo zajetih 112 anketirancev, ki so izpolnili spletno anketo, dostopno na spletni strani [www.mojaanketa.si/res/21580580140352/](http://www.mojaanketa.si/res/21580580140352/). Po spolu sem zajela večinoma ženske (78,6 %) ter stare od 26 do 33 let (39,3 %) in od 18 do 25 let (26,8 %), manj pa je bilo starejših od 34 let.



**Slika 3: Starost anketirancev po starostnih razredih**

H1: Potniški terminal v Kopru se zelo dobro vključuje z ostalimi severno-jadranskimi potniškimi terminali.



Slika 4: Vključevanje Kopra z ostalimi severno-jadranskimi potniškimi terminali

Na osnovi opisne analize sem ugotovila, da se anketiranci večinoma strinjajo, da se Koper dobro vključuje z ostalimi severno-jadranskimi potniškimi terminali (38,4 %), 19,7 % je nasprotnega mnenja, 42 % pa neopredeljenih oziroma o problematiki niso poučeni.

Poleg opisne statistike sem preverila tudi hipotezo enakih verjetnosti ali neparametrični  $\chi^2$  - preizkus. Zanimalo me je, ali kateri izmed odgovorov prevladuje. Tokrat odgovora »ne vem« nisem upoštevala. Frekvence odgovorov so različne, torej vsi odgovori niso enako pogosti. Imamo podatke za vzorec, frekvence so različne, torej niso vsi odgovori enako pogosti.

#### Preglednica 5: Neparametrični hi-kvadrat test

Ali se po vašem mnenju slovenski potniški terminal dobro vključuje z ostalimi severno-jadranskimi potniškimi terminali? (Benetke, Trst ...)			
	Opazovani N	Pričakovani N	Razlika
Da	43	32,5	10,5
Ne	22	32,5	-10,5
Skupaj	65		
Hi-kvadrat			6,785 <sup>a</sup>
Stopinje prostosti			1
Statistična značilnost			,009

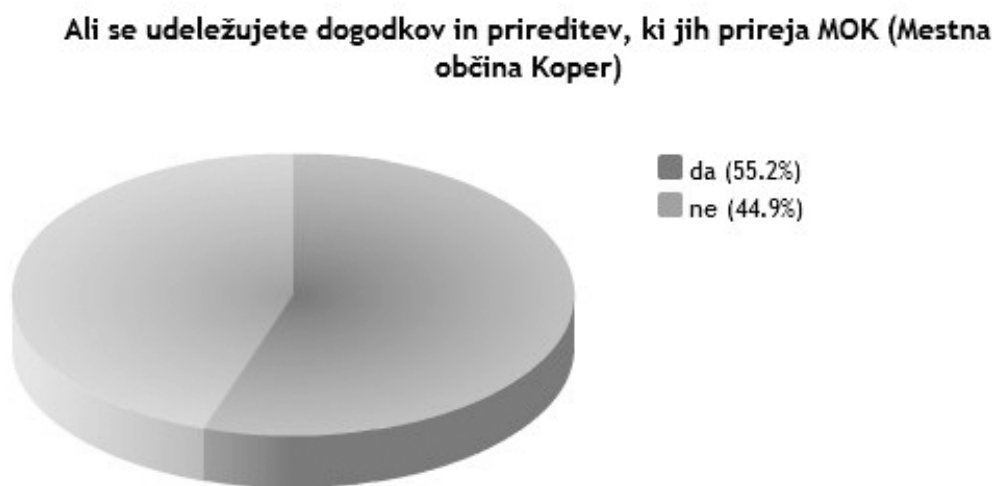


Ugotovila sem, da je več ljudi odgovorilo pozitivno. Razlika med frekvencami se izkaže za statistično značilno s stopnjo tveganja manj kot 5 %.

Na osnovi opisne statistike in statističnega testa lahko trdim, da se potniški terminal v Kopru zelo dobro vključuje z ostalimi severno-jadranskimi potniškimi terminali. Prvo hipotezo lahko torej potrdim.

H2: Ženske se v večji meri udeležujejo dogodkov in prireditev, ki jih prireja Mestna občina Koper, kot moški.

Za preverjanje povezanosti med spolom ter udeleževanjem prireditev in dogodkov v MOK sem uporabila  $\chi^2$ -statistiko.



**Slika 5: Udeleževanje dogodkov MOK po spolu**

**Preglednica 6: Udeleževanje dogodkov MOK po spolu**

		Ali se udeležujete dogodkov in prireditev, ki jih prireja MOK (Mestna občina Koper)		
		Da	Ne	Skupaj
Spol	Moški	N 16	8	24
		% spol 66,7 %	33,3 %	100,0 %
	Ženske	N 45	43	88
		% spol 51,1 %	48,9 %	100,0 %
Skupaj		N 61	51	112
		% spol 54,5 %	45,5 %	100,0 %

### Preglednica 7: Hi-kvadrat test udeleževanja dogodkov MOK po spolu

	Vrednost	Stopinje prostosti	Statistična značilnost
Pearsonov hi-kvadrat test	1,834 <sup>a</sup>	1	,176
Binomska porazdelitev	1,261	1	,261
N	112		

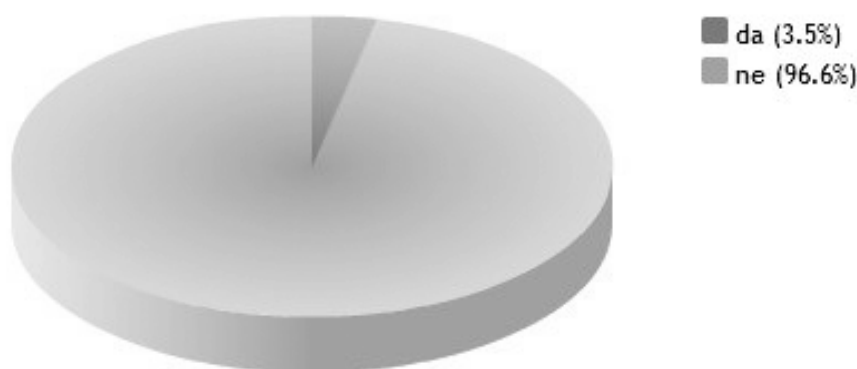
Ugotoviti sem želela, ali se ženske dogodkov in prireditev, ki jih prireja Mestna občina Koper, udeležujejo v večji meri kot moški. Pri interpretaciji sem upoštevala mero asociacije, saj imam opravka z 2x2-matriko. Ugotovila sem, da med spremenljivkama ni statistično značilne povezave ( $p > 0,05$ ). Ko sem upoštevala dejstvo, da je razmerje med spoloma neenako reprezentirano v zajetem vzorcu, in sem primerjala deleže, sem ugotovila, da je 66,7 % moških in 51,1 % žensk.

Drugo hipotezo lahko zavrnem in trdim, da se dogodkov in prireditev v MOK pogosteje udeležujejo moški.

H3: Anketirancev, mlajših od 40 let, povečano število obiskovalcev v mestu ne moti.

Za preverjanje povezanosti med starostjo in tem, ali prebivalce moti povečano število turistov v MOK, sem uporabila  $\chi^2$ -statistiko. Predvidevala sem, da so mlajši do hrupa in gneče bolj strpni.

#### Ali vas kot občana MOK moti povečano število obiskovalcev v mestu ob prihodu potniških ladij?



Slika 6: Vpliv povečanega števila obiskovalcev na občane

### Preglednica 8: Udeleževanje dogodkov MOK po spolu

		Ali vas kot občana MOK moti povečano število obiskovalcev v mestu ob prihodu potniških ladij?			
		Da	Ne	Skupaj	
Starost	Mlajši od 41	N	3	85	88
		% starost	3,4 %	96,6 %	100,0 %
	Starejši od 41	N	1	23	24
		% starost	4,2 %	95,8 %	100,0 %
Skupaj	N	4	108	112	
	% starost	3,6 %	96,4 %	100,0 %	

### Preglednica 9: Hi-kvadrat test

	Vrednost	Stopinje prostosti	Statistična značilnost
Pearsonov Hi-kvadrat test	,031 <sup>a</sup>	1	,859
Binomska porazdelitev	,000	1	1,000
N	112		

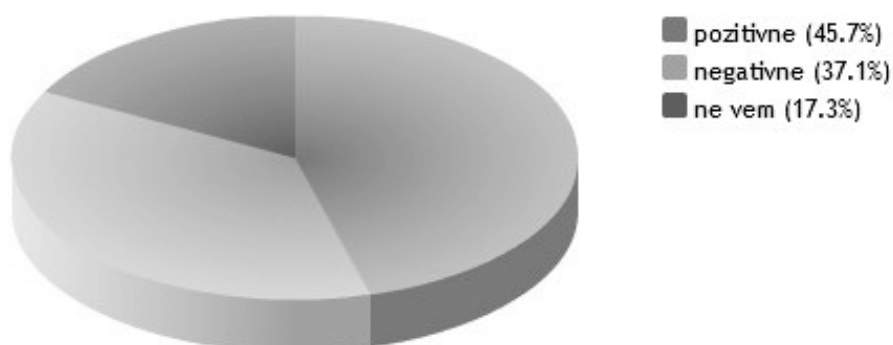
Ugotoviti sem želela, ali starejše od 41 let povečano število obiskovalcev v Kopru bolj moti kot mlajše od 41 let. Pri interpretaciji sem upoštevala mero asociacije, saj imam opravka z 2x2-matriko. Ugotavljala sem, da med spremenljivkama ni statistično značilne povezave ( $p > 0,05$ ). Iz preglednice 4 je tudi razvidno, da povečano število obiskovalcev v Kopru prebivalcev ne glede na njihovo starost ne moti.

Tretjo hipotezo lahko zavrnem in trdim, da povečano število obiskovalcev prebivalcev mesta ne moti.

H4: Anketiranci, ki se jim zdi urejenost potniškega terminala primerna, menijo, da ima potniški terminal pozitivne učinke na okolje.

Zanimajo me razlike v mnenju glede urejenosti potniškega terminala med anketiranci, ki menijo, da so učinki na okolje pozitivni, in tistimi, ki menijo, da so le-ti negativni. Neopredeljene sem iz analize izločila. S tem namenom sem uporabila t-test za dva neodvisna vzorca, kjer sem med seboj primerjala, ali obstajajo statistično značilne razlike med anketiranci, ki menijo, da so učinki na okolje pozitivni in tistimi, ki menijo, da so le-ti negativni.

**Ali ima po vašem mnenju potniški terminal pozitivne ali negativne učinke na okolje?**



**Slika 7: Vpliv potniškega terminala na okolje**

**Preglednica 10: Primerjava povprečij**

Ali ima po vašem mnenju potniški terminal pozitivne ali negativne učinke na okolje?		N	Povprečje	Std. odklon
Ocenite urejenost potniškega terminala v Kopru	Pozitivne	51	3,06	,785
	Negativne	42	3,17	1,034

**Preglednica 11: Levenov test**

		Levenov Test	
		F-test	Statistična značilnost
Ocenite urejenost potniškega terminala v Kopru	Privzete enake variance Privzete neenake variance	5,113	,026

**Preglednica 12: T-test za dva neodvisna vzorca**

T-test	Stopinje prostosti	Statistična značilnost
-,557	75,267	,579

Iz preglednice 6 je razvidno, da v povprečnih vrednostih glede mnenja o primerni urejenosti potniškega terminala med skupinama ni opaznih velikih razlik. Razvidno je, da nekoliko višji delež anketirance meni, da ima potniški terminal pozitivne učinke na okolje. Pričakovano tudi t-test narekuje, da razlike med povprečnima vrednostma niso statistično značilne ( $p > 0,05$ ).

Četrto hipotezo tako lahko zavrnem.

H5: Domačini, ki jim je pomembna javna infrastruktura, bolje ocenjujejo urejenost potniškega terminala.

Da bi preverila povezavo med spremenljivkama »pomembnost javne infrastrukture« in »urejenost potniškega terminala«, sem uporabila Spearmanov korelacijski koeficient. Zanj sem se odločila, saj sem imela opravka z ordinalnima spremenljivkama.

Predhodno spremenljivko »pomembnost urejene javne infrastrukture« sem rekodirala, da si vrednosti sledijo v logičnem zaporedju, kakor to velja za ordinalne spremenljivke.

**Preglednica 13: Urejene javne infrastrukture, rekodirana**

		Frekvenca	Delež	Veljavni delež
Veljavne	Nepomembno	4	3,6	5,7
	Vseeno	3	2,7	4,3
	Pomembno	41	36,6	58,6
	Zelo pomembno	22	19,6	31,4
	Skupaj	70	62,5	100,0
Manjkajoče vrednosti		42	37,5	
Skupaj		112	100,0	

**Preglednica 14: Korelacijska matrika**

		Pomembnost urejene javne infrastrukture	Urejenost potniškega terminala v Kopru
Pomembnost urejene javne infrastrukture	Spearmanov korelacijski koeficient	1,000	-,052
	Statistična značilnost		,666
	N	70	70
Urejenost potniškega terminala v Kopru	Spearmanov korelacijski koeficient	1,000	-,052
	Statistična značilnost		,666
	N	70	70

Izkaže se, da med opazovanima spremenljivkama ni statistično značilne povezanosti ( $p > 0,05$ ). Prav tako je jakost korelacijskega koeficienta zelo blizu 0, kar spet nakazuje, da med spremenljivkama ni odvisnosti. Peto hipotezo torej zavrnem.

## 7 ZAKLJUČEK

Slovenija, kljub svojemu majhnemu ozemlju ponuja izjemno pestre kulturno in zgodovinske znamenitosti. S tem, ko je Koper pridobil potniški terminal, je mesto doživelo razcvet. Počasi se je začela razvijati industrija križarjenja in tako se je ob prihodu potniških ladij povečalo tudi število turistov v mestu. Turizem je prav tako pomembna gospodarska panoga, kajti potrošnja turistov posredno in neposredno vpliva na državno gospodarstvo. Industrija križarjenja ponuja Kopru in Sloveniji možnost, da se uveljavi v svetu in postane prepoznavna destinacija, v katero se bodo vračali tako potniške ladje kakor tudi turisti.

S pomočjo ankete in njenih rezultatov sem ugotovila, da ima potniški terminal v Kopru zelo pozitiven vpliv. Oživel je staro mestno jedro, izboljšali so javno infrastrukturo in dodatno uredili okolico potniškega terminala, ki je sicer pripadala Luki Koper za njeno pristaniško dejavnost. Na podlagi rezultatov ankete se večini anketirancev zdi podoba mesta s potniškim terminalom lepša (69,6 %), saj se tudi samo mesto s terminalom bolje razvija (83,1 %). Pri izbiri destinacije za križarjenje se zdi anketirancem najbolj pomembna možnost organiziranih izletov (74,3 %) in kulturno-zgodovinske znamenitosti (68,6 %), kar Koper obiskovalcem nedvomno ponuja. Med nepomembne dejavnike pa spada način priveza, kar nekako ni dejavnik, s katerim se potnik obremenjuje, in bližina letališč. Domačini (anketiranci) so na dogodkih in prireditvah v MOK relativno slabi potrošniki, saj večinoma letno porabijo manj kot 50 evrov.

Na podlagi hipotez in statističnih testov sem ugotovila, da anketiranci v večini menijo, da se potniški terminal v Kopru zelo dobro vključuje z ostalimi severnojadranskimi potniškimi terminali. Presenetilo me je, da se dogodkov in prireditev v Kopru v velik meri udeležujejo tudi moški. Pozitivno je, da povečano število obiskovalcev v Kopru prebivalcev ne glede na njihovo starost ne moti. Večji delež anketirancev meni, da ima potniški terminal pozitivne učinke na okolje. Urejenost potniškega terminala pa ocenjujejo nadpovprečno.

Veliko je pozitivnih učinkov križarjenja, tako na ljudi kakor tudi na okolje. Ljudje smo vedno bolj ekološko ozaveščeni in prizadevni, zato so negativni učinki tovrstnega turizma, kot je veliko onesnaževanje zraka in prevelika gneča na enem mestu, razburili prebivalce Benetk, kar je privedlo do protestov.

Menim, da je koprski potniški terminal prestal zahteven preizkus množičnega izkrcevanja in hkrati gneče turistov z obiskom ene večjih potniških ladij julija 2010, zaradi katere so morali dodatno poglobljati morsko dno. Dodajam, da naš potniški terminal nekoliko zaostaja v tehnološkem razvoju za ostalimi jadranskimi terminali, vendar si akterji, ki sodelujejo pri tem projektu, močno prizadevajo, da v bližnji prihodnosti dosežejo zastavljeni cilj.

## LITERATURA

- Autorità Portuale di Genova. B. 1. Il porto di Genova. [Http://porto.genova.it/index.php/it/il-porto-di-genova](http://porto.genova.it/index.php/it/il-porto-di-genova) (15. 12. 2011).
- Autorità Portuale di Ravenna. 2011a. Information memorandum, il nuovo avamposto di Porto Corsini: riqualificazione dell'abitato, Porto Crociere ed Approdi per una piccola nautica. [Http://port.ravenna.it/work/doc/eire\\_pc\\_new.pdf](http://port.ravenna.it/work/doc/eire_pc_new.pdf) (2. 12. 2011).
- Autorità Portuale di Ravenna. 2011b. Il nuovo Terminal Crociere del porto di Ravenna. [Http://port.ravenna.it/ita/crociere.php](http://port.ravenna.it/ita/crociere.php) (29. 11. 2011).
- CLIA – Cruise Lines International Association. 2011. The Contribution of the North American cruise industry to the U.S Economy in 2010. [Http://cruiseindustryfacts.com/2011/07/29/the-contribution-of-the-north-american-cruise-industry-to-the-u-s-economy-in-2010-july-2011/](http://cruiseindustryfacts.com/2011/07/29/the-contribution-of-the-north-american-cruise-industry-to-the-u-s-economy-in-2010-july-2011/) (22. 12. 2011).
- European Cruise Council. 2008. Contribution of cruise tourism to the economies of Europe 2008. [Http://europeancruisecouncil.com/downloads/contribution\\_of\\_cruise\\_tourism\\_to\\_the\\_economies\\_of\\_europe\\_2008.pdf](http://europeancruisecouncil.com/downloads/contribution_of_cruise_tourism_to_the_economies_of_europe_2008.pdf) (12. 12. 2011).
- Grizold, Anton. 2012. Trst in Koper v boju za luksuzne križarke. [Http://slovenskenovice.si/novice/slovenija/trst-koper-v-boju-za-luksuzne-krizarke](http://slovenskenovice.si/novice/slovenija/trst-koper-v-boju-za-luksuzne-krizarke) (19. 3. 2012).
- Hosting svetovanje, d. o. o., in Slovenska turistična organizacija. 2007. Strategija razvoja in trženja slovenske turistične ponudbe za ladje za križarjenje 2008 –2012. Interni dokument, Hosting svetovanje, d. o. o., in Slovenska turistična organizacija.
- Humar, Vesna. 2012. V Benetkah protest proti prihodu velikank. [Http://primorske.si/slovenija-in-svet/v-benetkah-protesti-proti-prihodu-velikank.aspx](http://primorske.si/slovenija-in-svet/v-benetkah-protesti-proti-prihodu-velikank.aspx) (14. 2. 2012).
- IRN Research. 2010. European Cruise Council Statistics 2010. [Http://irn-research.com/sector-specific-services./travel-and-tourism/pdf](http://irn-research.com/sector-specific-services./travel-and-tourism/pdf) (3. 12. 2011).
- Kenda, Albina. 2003. Pomorski potniški terminal – velika poslovna priložnost. [Http://finance.si/58208/Pomorski-potni%C5%A1ki-terminal---velika-poslovna-prilo%C5%BEnost](http://finance.si/58208/Pomorski-potni%C5%A1ki-terminal---velika-poslovna-prilo%C5%BEnost) (18. 12. 2011).
- Konzorcij za potniški terminal Koper. 2006. Poslovni načrt podjetja Potniško pristanišče Koper, d. o. o., Interni dokument, Konzorcij za potniški terminal Koper.
- Konzorcij za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji. 2009. Slovenija – destinacija za križarjenja. Interni dokument, Konzorcij za razvoj in promocijo križarjenja v Sloveniji.
- Luka Koper, d. d. 2005a. Terminali in tovor. [Http://luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor](http://luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor) (27. 11. 2011).
- Luka Koper, d. d. 2005b. Petletni strateški načrt Slovenije. [Http://luka-kp.si/slo/o-podjetju/poslanstvo--vizija--strategija](http://luka-kp.si/slo/o-podjetju/poslanstvo--vizija--strategija) (15. 12. 2011).
- Luka Koper, d. d. 2009a. Poročilo o trajnostnem razvoju 2009, Skupina Luka Koper. [Http://zivetispristaniscem.si/index.php?page=news&item=3&id=334&year=2010](http://zivetispristaniscem.si/index.php?page=news&item=3&id=334&year=2010) (26. 11. 2011).

- Luka Koper, d. d. 2009b. Potniški terminal v Kopru jemlje zalet. [Http://zivetispristaniscem.si/index.php?page=news&item=3&id=613&year=2011](http://zivetispristaniscem.si/index.php?page=news&item=3&id=613&year=2011) (14. 2. 2012).
- Luka Koper, d. d. 2010. Sprejem potniške velikanke potrdil zrelost za sprejem velikih ladjarjev. [Http://luka-kp.si/slo/medijski-koticek/2412](http://luka-kp.si/slo/medijski-koticek/2412). (29. 11. 2011).
- Mestna občina Koper. 2009a. Potniški terminal Koper. [Http://koper.si/index.php?page=static&item=2002275](http://koper.si/index.php?page=static&item=2002275) (28. 11. 2011).
- Mestna občina Koper. 2009b. Zgodovina Kopa. [Http://koper.si/index.php?page=staticplus&item=1001159](http://koper.si/index.php?page=staticplus&item=1001159) (20.12.2011)
- Mestna občina Koper. 2010. Potniške ladje 2010. Interni dokument, Mestna občina Koper.
- Mestna občina Koper. 2012. Pred nami je nova sezona potniških ladij. Časopis Mestne občine Koper 20 (1): 6–7.
- Mihalič, Tanja. 2006. Trajnostni turizem. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Passenger Shipping Association. 2006. The Cruise Review. [Http://hepsa.co.uk/downloads/PSA\\_Cruise\\_Review\\_2011.pdf](http://hepsa.co.uk/downloads/PSA_Cruise_Review_2011.pdf) (4. 12. 2011).
- Perrett, Michelle. 2008. Destination is deciding factor in cruise choice. [Http://travelweekly.co.uk/Articles/2008/06/26/28016/destination-is-deciding-factor-in-cruise-holiday-bookings.html](http://travelweekly.co.uk/Articles/2008/06/26/28016/destination-is-deciding-factor-in-cruise-holiday-bookings.html) (1. 12. 2011).
- Porto Ravenna News. 2009. Operativa la società per il terminal crociere. [Http://portoravennanews.com/index.php/component/content/article/82-crociere/1364-operativa-la-societa-per-il-terminal-crociere](http://portoravennanews.com/index.php/component/content/article/82-crociere/1364-operativa-la-societa-per-il-terminal-crociere) (27. 11. 2011).
- Prinz Inštitut, raziskovanje prometa in logistike. 2004. Študija izvedljivosti in upravičenosti pomorskega potniškega terminala v Kopru. Portorož: Prinz Inštitut.
- Ravenna waterfront. B. I. Il nuovo porto Crociere. [Http://cruiseravennawaterfront.it/eng/Terminal-Crociere/Il-Nuovo-Porto-Crociere](http://cruiseravennawaterfront.it/eng/Terminal-Crociere/Il-Nuovo-Porto-Crociere) (4. 1. 2012).
- Rispoli, Maurizio, Francesco Di Cesare in Roberto Manzelle. 1997. La produzione crocieristica. I prodotti, le imprese, i mercati. Torino: G. Giappichelli Editore.
- Ronconi, Nevio. 2011. Energia eolica per alimentare il terminal passeggeri. [Http://ravennanotizie.it/main/index.php?id\\_pag=23&id\\_blog\\_post=49079](http://ravennanotizie.it/main/index.php?id_pag=23&id_blog_post=49079) (1. 2. 2012).
- Srnovršnik, Tanja. 2011a. Koper obiskala prva potniška ladja letos. [Http://logistika.finance.si/308428](http://logistika.finance.si/308428) (6. 4. 2011).
- Srnovršnik, Tanja. 2011b. V Koper priplula največja ladja doslej. [Http://logistika.finance.si/313578/V-Koper-priplula-najve%C4%8Dja-ladja-doslej](http://logistika.finance.si/313578/V-Koper-priplula-najve%C4%8Dja-ladja-doslej) (29. 5. 2011).
- Tourist guide Barcelona. 2012. Barcelona cruise port. [Http://barcelona-tourist-guide.com/en/transport/barcelona-cruise-port.html](http://barcelona-tourist-guide.com/en/transport/barcelona-cruise-port.html) (10. 1. 2012).
- Trieste Terminal Passeggeri. B. I. Società. [Http://triesteterminalpasseggeri.it/IT/societa.html](http://triesteterminalpasseggeri.it/IT/societa.html) (1. 12. 2011).
- Uhelj, Žiga. B. I. Benetke. [Http://benetke.com](http://benetke.com) (14. 2. 2012).
- Venezia Terminal Passeggeri. B. I. I terminal crociere. [Http://vtp.it/terminal/crociere.jsp?idm=964E2781RY21F196&prg=1&page=1](http://vtp.it/terminal/crociere.jsp?idm=964E2781RY21F196&prg=1&page=1) (1. 12. 2011).



Zenazone. 2012. I terminal del porto di Genova.  
[Http://zenazone.it/trasporti/i\\_terminal\\_del\\_porto\\_di\\_genova.html](http://zenazone.it/trasporti/i_terminal_del_porto_di_genova.html) (13. 1. 2012).



## **PRILOGE**

Priloga 1: Anketni vprašalnik

## ANKETNI VPRAŠALNIK

Pozdravljeni!

Sem absolventka na Fakulteti za Management. Sestavila sem anketo, ki mi bo v pomoč pri diplomski nalogi. Anketa je anonimna, podatki bodo uporabljeni zgolj za raziskavo. Hvaležna bi bila, če bi si vzeli nekaj minut časa in rešili anketo.

1. Med zadnjimi pridobitvami v Kopru je potniški terminal. Se vam zdi zaradi tega podoba mesta lepša, boljša?

- da
- ne
- ne vem

2. Ali menite, da se Koper boljše razvija s potniškim terminalom?

- popolnoma se strinjam
- strinjam se
- ne strinjam se
- ne morem se odločiti

3. Ali se po vašem mnenju slovenski potniški terminal dobro vključuje z ostalimi severnojadranskimi potniškimi terminali? (Benetke, Trst ...)

- da
- ne
- ne vem

Priloga 1

4. Ocenite dejavnike, ki so po vašem mnenju pomembni ali nepomembni pri izbiri destinacije za križarjenje.

	povsem nepomembn o	nepomembn o	pomembn o	zelo pomembn o	vseen o
oddaljenost mestnega jedra od pristanišča	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bližina letališč	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulturno-zgodovinske znamenitosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
podnebje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
javna infrastruktura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
možnost organiziranih izletov	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
način priveza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
cene pristaniških pristojbin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Ocenite urejenost potniškega terminala v Kopru.

	1	2	3	4	5	
neprimern a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zelo primern a

6. Ali se udeležujete dogodkov in prireditev, ki jih prireja Mestna občina Koper (MOK)?

- da  
 ne

7. Ocenite svojo skupno letno potrošnjo na dogodkih in prireditvah, ki se jih udeležujete.

- manj kot 50 evrov  
 od 50 do 100 evrov  
 od 100 do 150 evrov  
 od 150 do 200 evrov  
 od 200 do 250 evrov  
 več kot 250 evrov

8. Ali vas kot občana MOK moti povečano število obiskovalcev v mestu ob prihodu potniških ladij?

- da
- ne

9. Ali ima po vašem mnenju potniški terminal pozitivne ali negativne učinke na okolje?

- pozitivne
- negativne
- ne vem

10. Označite spol

- moški
- ženska

11. Označite starost

- od 18 do 25
- od 26 do 33
- od 34 do 41
- od 42 do 49
- od 50 do 57
- od 58 do 65
- od 66 do 73