

Ekonomski učinki potniškega terminala koprskega pristanišča na lokalno skupnost in širše slovensko gospodarstvo

avtor:



naročnik:



Verzija: 31. julij 2014



*Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la
Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013,
dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.*

*Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejne ga sodelovanja
Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za
regionalni razvoj in nacionalnih sredstev*



Ministero dell'Economia e
delle Finanze



REPUBLIKA SLOVENIJA
SLUŽBA VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE ZA RAZVOJ
IN EVROPSKO KOHEZIJSKO POLITIKO



2007-2013
cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera
Italia-Slovenia
evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Namen projekta ADRIA A, sofinanciranega v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013, je prispevati k reorganizaciji dostopnosti čezmejnega območja z oblikovanjem italijansko-slovenskega celovitega transportnega sistema lahke železnice. Projekt, ki ima za cilj doseganje ustrezne kritične mase, ki bo omogočila večjo konkurenčnost programskega območja in razvoj učinkovitega, integriranega ter trajnostnega prometnega sistema, traja 58 mesecev (od januarja 2010 do konca oktobra 2014). Partnerstvo, ki ga vodi Izvršni sekretariat Srednjeevropske, pa sestavlja kar 27 projektnih partnerjev.



Ekonomski učinki potniškega terminala koprskega pristanišča na lokalno skupnost in širše slovensko gospodarstvo

VSEBINA

UVOD

A DEL

INDUSTRIJA KRIŽARJENJ V KOPRU

- A.1 Turistična ponudba in ponudba v segmentu križarjenj v Kopru
- A.2 Promet v Kopru in njegova teža v Jadranu

B DEL

PORABA TURISTOV S KRIŽARJENJ V KOPRU

- B.1 Metodologija in statistični vzorec
- B.2 Izkušnje turistov v Sloveniji
- B.3 Poraba turistov v tranzitu
- B.4 Dodatne informacije

C DEL

NEPOSREDNI EKONOMSKI UČINKI INDUSTRIJE KRIŽARJENJ

- C.1 Neposredni ekonomski učinki industrije križarjenj
- C.2 Tri kategorije porabe
- C.3 Zaključek

PRILOGA: Vprašalnik

A DEL

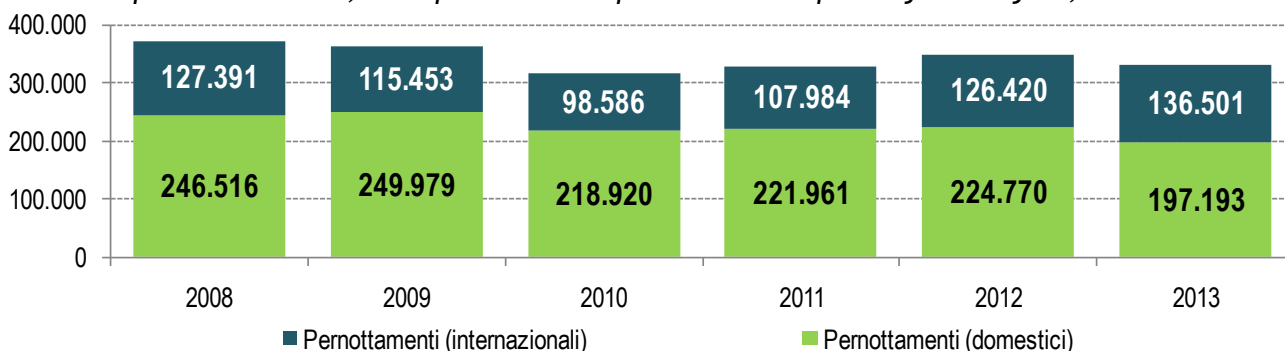
INDUSTRIJA KRIŽARJENJ V KOPRU**A.1****Turistična ponudba v Kopru in ponudba v segmentu križarjenj**

Leta 2005 se je koprsko pristanišče začelo uveljavljati kot destinacija križarjenj v Jadranu in Sredozemlju. Leta 2011 je pristanišče doseglo rekordno število 100.000 potnikov in sicer s prihodi 80 turističnih ladij. V naslednjih dveh letih je v Koper prišlo nekoliko manj potnikov, okoli 65.000, a je promet stabilen in je podobno število pričakovati tudi v letu 2014.

Med razloge, ki jih navajajo turisti in ki so omogočili, da si je Koper uspel zagotoviti dober položaj v segmentu križarjenj, sodi pestra ponudba izletov. Ravno ponudbi izletov je namenjeno to poglavje, saj je preko le-teh možno razumeti vpliv križarjenj na Koper in na slovensko gospodarstvo.

Kljub temu, da je za podrobne informacije o križarjenjih v Kopru potrebno upoštevati druge študije, med katerimi študija, ki jo je podjetje Risposte Turismo izdelalo po naročilu Luke Koper leta 2012¹, predstavljamo v nadaljevanju tri grafe, ki povzemajo ažurne podatke o številu prenočitev v hotelih in o številu potnikov, ki prihajajo s turističnimi ladjami. Prvi graf predstavlja prenočitve v Kopru v zadnjih šestih letih - najnižjo vrednost so zabeležili leta 2010 z nekaj manj kot 320.000 nočitev, najvišjo vrednost pa leta 2008 z nad 370.000 nočitev. V večini primerov gre za domače goste (okoli 60%) kot je razvidno iz grafa A.1.

Graf A.1 - poreklo turistov, ki so prenočili v Kopru: domači v primerjavi s tujimi, 2008-2013



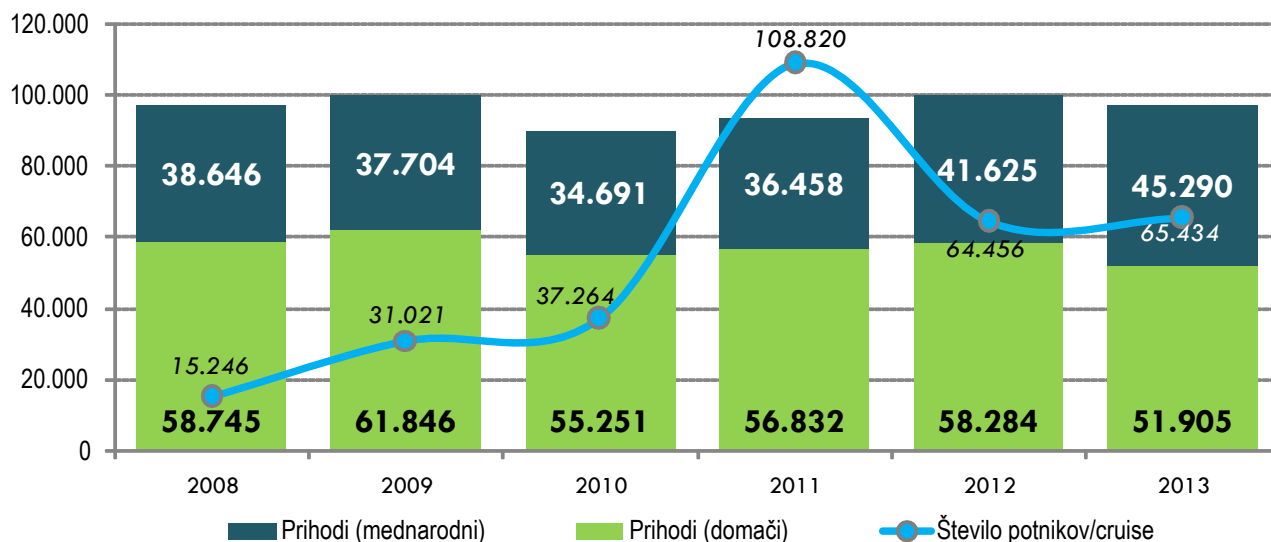
Vir: obdelava podatkov Risposte Turismo na osnovi podatkov Statističnega urada Republike Slovenije.

V prikazu turistov, ki prihajajo s turističnimi ladjami, uporabljamo podatek o prihodih (v glavnem so le-ti skladni s prenočitvami kar zadeva distribucije in evolucije), kar predstavljamo v grafu št. 2.

¹ Risposte Turismo (2012). "Potniški terminal pristanišča Koper: razvojne možnosti za križarjenje"

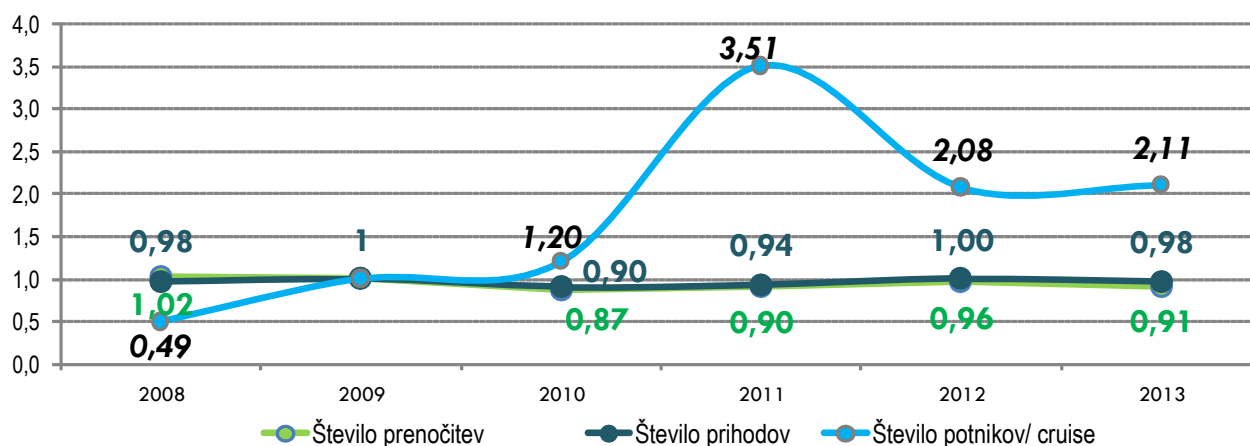
Če izvzamemo izredno pozitivno leto 2011, opazimo konstantno rast turistov na križarjenjih, medtem ko ostajajo nočitve ostalih turistov nespremenjene. To je še bolj razvidno v grafu A.3, ki ima za referenco leto 2009 in omogoča lažjo primerjavo petletnega obdobja do leta 2013.

Graf A.2 - Prihodi potnikov s turističnimi ladjami v primerjavi s prenočitvami domačih in tujih gostov v Kopru, 2008 - 2013



Vir: obdelava podatkov Risposte Turismo na osnovi podatkov Statističnega urada Republike Slovenije.

Graf A.3 - Prihodi potnikov s turističnimi ladjami v primerjavi s prenočitvami ostalih turistov v Kopru - srednjeročno obdobje. Indeksirane vrednosti (leto 2009=1)



Vir: obdelava podatkov Risposte Turismo na osnovi podatkov Statističnega urada Republike Slovenije.

Ko je potrebno oceniti, kakšni so učinki industrije križarjenj na neko območje, in je potrebno torej oceniti porabo turistov, se je treba zavedati, da je poraba posledica obnašanja turista in da obstajajo različne kategorije turistov. To je še posebej res v Kopru, kjer pristanišče nudi široko paleto izletov, ne samo kar zadeva destinacije, temveč

tudi sestave turistične ponudbe. Gre lahko za ogled Kopra, pa tudi za izlete različnih slovenskih destinacij v različnih aranžmajih. Slovenija je znala izkoristiti predvsem naravne danosti in pritegniti tako evropske kot mednarodne turiste. Odločitev, da se promovira kot zelena dežela, se je pokazala ne le kot logična odločitev, temveč tudi kot zmagovalna: preko dveh tretjim slovenskega ozemlja je zaščiteneh, prisotnih je preko osem tisoč kraških jam; na omejenem območju se ponujajo morje in gore, ob tem se je pa ob prisotnosti številnih termalnih izvirov razvil wellness turizem.

V času postanka ladje v Kopru ponuja gospodarsko središče slovenske Istre turistom različne možnosti: ogled mestnega jedra, stolnice, Pokrajinskega muzeja, Pretorske palače in Lože ter uličic, ki se zvijajo ob Titovem trgu in ki s seboj nosijo spomin na beneške čase.

Da bi bolje predstavili vse priložnosti, ki jih nudi Koper, je Mestna Občina Koper izdala Koper Card, kartico, ki za ceno 12€ za odrasle, 10 € za študente in upokojene ter 9 € za otroke in skupine omogoča različne ugodnosti med postankom v Kopru. Vključuje tudi turistični vodič, popuste v koprskih trgovinah, pa tudi t.i. experience coupon ter vhod v zgoraj omenjene mestne znamenitosti.

Tabela A.1 - Storitve, ki jih vključuje Koper Card

tip	kje	ugodnost
Muzeji in znamenitosti	Etnološka zbirka	vstopnica
	Pokrajinski muzej Koper	vstopnica
	Pretorska palača	vstopnica
	Zvonik	vstopnica
izkušnje	Istranka	Degustacija vin
	Loggia Caffè	Degustacija vin in sladkarij
	Luka Koper	Ogled pristanišča
	Slasčičarna Dehar	Sladoled ali kava
popusti	Trgovine	Popusti in ali promocije

Zanimivo je tudi to, da se s kartico nudi magnet, ki omogoča, da kartica, po uporabi, postane spomin na mesto: na ta način se izkušnja obiska Kopra spremeni v nekaj materialnega, ki omogoča, da se s seboj nosi droben spomin.

Ob mestnem jedru, se ponujajo številni izleti v koprsko zaledje, saj je tu precej zanimivosti, ki pa ne predvidevajo daljših transferjev. Za ljubitelje narave je priporočen obisk Škocjanskega zatoka, do katerega je možno priti s kolesom ali peš: gre za največje brakično (polslano) močvirje v Sloveniji, kjer se nahajata zaščitena flora in favna, med katerimi avtohtone vrste ptic in konjev. Možno je iti na sprehod ob Dragonji, na pohod na Slavnik ali kolesariti po Parencani (poimenovana tudi cesta zdravja in prijateljstva). Možno je poskusiti domače vino in olje ter tipične koprskke in slovenske jedi.

Nedaleč je tudi grad Socerb, ki se nahaja v skalnati jami in nudi prekrasen pogled na tržaški zaliv. Ob gradu je možen ogled Svete jame, v kateri se nahaja podzemna cerkev, ki je odprta vsako nedeljo od 14 ure. Za izletnike so na voljo sprehajalne in izobraževalne

poti, poti po miljskem hribu in v lipiški okolici, medtem ko plezalci ne morejo mimo tega, da bi se preizkusili na steni v Ospu.

V okolici Kopra je veliko točk, kjer lahko turisti odkrivajo lokalne zanimivosti. V kolikor se pa želijo odpraviti nekoliko dlje, gredo lahko na ogled Postojnske jame, Predjamskega gradu, Blejskega jezera, Sečoveljskih solin, Škocjanskih jam, pa tudi bližnjih mest Izole, Portoroža in Pirana.

Postojnske jame, kljub temu, da so nekoliko oddaljene od Kopra, nudijo izjemno doživetje in pritegnejo navkljub čakalni dobi za vstop (skupine turistov iz potniških ladij so običajno majhne), a lahko za turista čas mine s sprehodom v parku ali pa z ogledom tamkajšnjih trgovin. Ne daleč od Postojne se nahaja tudi Predjamski grad, to je v steno vpet grad, ki je v zadnjih letih ponovno oživel tako zaradi zanimanja prebivalcev kot obiskovalcev.

Kot smo tu na kratko prikazali, je precej možnosti za ekskurzije in izlete, predvsem upoštevajoč, da ladje postanejo v Kopru v povprečju 13 ur. V spodnji tabeli so navedeni primeri izletov s skupnim trajanjem le-teh, trajanjem prevoza od Kopra do destinacije ter trajanjem ostalih aktivnosti.

Tabela A.2 - Primeri izletov, na katere se je možno odpraviti iz Kopra in čas trajanja

DESTINACIJA	SKUPNO TRAJANJE	PREVOZ	AKTIVNOST	PROSTI ČAS
Ljubljana	6 ur	1,5 ur	4 ur	30 minut
Blejsko jezero	7 ur	4 ur	3 ur	/
Postojnske jame	4 ur	2 ur	1,5 ur	30 minut
Škocjanske jame	4 ur	1 ur	2 ur	1 ur
Lipica	4 ur	1 ur	2,5 ur	30 minut

Da bi dodali nekaj informacij, predstavljamo značilnosti dveh primerov bližnjih izletov. Najprej omenimo ogled Kopra, ki traja približno tri ure in obsega vhod v Pretorsko palači in Pokrajinski muzej Koper, vključuje pa vodiča, zavarovanje in v nekaterih primerih degustacijo (med 25 in 30 €). Drugi primer je Hop On - Hop Off prevoz po slovenski obali med Koprom, Izolo, Piranom in Portorožem. Ekskurzija, ki vključuje panoramsko vožnjo z vodičem in zavarovanjem, traja od tri do štiri ure in ima zmerno ceno (v povprečju 20 € za odrasle, 15€ in 10€ za otroke glede na starost). Po postanku v Izoli, se nadaljuje v Piran, kjer imajo turisti nekaj prostega časa. Povratek pa predvideva ogled Portoroža.

V primeru izletov, ki predvidevajo transfer srednjega dosega, lahko omenimo ogled Postojnskih jam, za kar se je potrebno voziti z avtobusom petdeset minutni. Možni so pa tudi prevozi za manjše skupine (zasebni ogled), v tem primeru je cena prevoza višja.

Tabela A.3 - Primer ekskurzije v Postojnske jame

Transfer	Odhod ob 11:45 in povratek ob 16:00
Ogled	Električni vlakec in peš sprehod
Obrok	Ni vključen
Cena	54 € za odrasle (-20% za otroke od 6 do 15 let; 15€ za otroke od 1 do 5 let)

Vključene storitve	Prevoz, vstop v jamo, vodič, zavarovanje
Na izbiro za doplačilo	Postanek in ali ogled Predjamskega gradu (6 do 14€)

Izlet v Lipico sodi v klasično ponudbo: gre za dragoceno slovensko kulturno in zgodovinsko znamenitost, ki ni zelo daleč od Kopra. Vodič spremi skupino skozi kobilarno, kjer že preko štiri stoletja vzrejajo lipicance, pa tudi skozi muzej lipicancev. Štiriurni ogled (50 € v povprečju na osebo) vključuje prevoz, vstop v kobilarno, vodiča in zavarovanje. V nekaterih primerih je že vključeno v ceno ali pa je možno doplačati uro jahanja. Tudi za Lipico je možno zaprositi za zasebni ogled z višjo ceno (od 50 do 75 € glede na velikost skupine).

Turistom je na voljo tudi ogled Škocjanskih jam, ki jih je oblikovala reka Reka in ki so od Kopra oddaljene le 30 minut vožnje. Ogled traja približno dve uri. Po ogledu ostane turistom nekaj prostega časa, ki ga nekateri izkoristijo na učni poti v parku. Izlet traja približno štiri ure - povprečni strošek 50 € vključuje prevoz, vstop v jame, vodiča in zavarovanje.

Ogled slovenske prestolnice je možen na najrazličnejše načine. Vožnji, ki traja približno 75 minut iz Kopra, sledi običajno sprehod po mestnem jedru, kjer se nahajajo najznačilnejše znamenitosti. Skupine imajo nato nekaj prostega časa pred povratkom. Celotno trajanje ekskurzije je 6 ur s povprečno ceno 45 €, kar vključuje prevoz, vodiča in zavarovanje. Za ogled manjših skupin so cene občutno višje. Tour operaterji nudijo tudi vožnjo po Ljubljani in ogled Ljubljanskega gradu.

Blejsko jezero je slovenski biser, ki si ga ogledajo številni turisti. Izlet, ki vključuje eno izmed najbolj oddaljenih destinacij v ponudbi, običajno traja od šest do sedem ur in je dokaz, da se križarjenja ne omejujejo na obalno območje. Izlet za ceno 50 do 60 € na osebo vključuje prevoz, vodiča in plovbo z barčico do otočka na jezeru. Ogled Blejskega gradu ni vključen v ceni, ravno tako tudi kosilo ne.

Nekateri paketi vključujejo ogled tako Ljubljane kot Blejskega jezera. Tak izlet traja osem ur in vključuje avtobusni prevoz, vodiča, zavarovanje in prevoz z ladjico na Blejskem jezeru. Čas postanka ladje v Kopru preprečuje, da bi organizirali izlete trajanja preko 8 oziroma 9 ur.

Tabela A.4 - Izleti, ki so običajno na voljo turistom, ki pridejo v Koper

	aktivnost	Obrok	Dodatne možnosti
Ljubljana	Ogled mesta	Ni vključen	Kosilo v tipični restavraciji, vhod v grad, vožnja z ladjico
Blejsko jezero	Prevoz s čolnom do otoka na jezeru, ogled mesta in gradu	Vključen	Vhod v grad
Postojnske jame	Ogled jame	Ni vključen	Postanek in/ ali ogled Predjamskega gradu
Škocjanske jame	Ogled jame	Ni vključen	Didaktična pot
Lipica	Ogled kobilarne in muzeja	Ni vključen	Jahanje

V nadaljevanju pa povzemamo informacije o izletih, ki so nekoliko manj pogosti - okvirne cene najdete v tabeli A.5. Ogled Kopra in zaledja s kolesom vključuje ogled bližnjih sadovnjakov, Izole in Portoroža, kjer je možno okusiti tipične lokalne jedi. Povratek je pa organiziran z avtobusom oziroma kombijem. Pustolovski paket ali Speed Boat Adventure vključuje panoramsko turo na motornem čolnu vzdolž slovenske Istre - od Kopra do Portoroža s krajšimi postanki v zalivčkih. Tisti, ki imajo radi pustolovščine, se lahko odločijo za rafting. Po približno uri in pol transferja se pride do Kobarida, od koder je možen spust z gumenjakom z vodičem, kar traja približno dve uri. Iz Kopra se je seveda možno odpraviti tudi v Trst. Izlet organizirajo za skupine do 15 oseb, vključuje pa tudi ogled Miramarskega gradu. Opozoriti velja tudi na izlet v istrsko zaledje, kjer je možno odkriti lokalne jedi in okuse. Izleti, ki se jih lahko udeležijo skupine do največ 15 oseb, vključujejo ogled različnih zalednih mestec, regionalno etnološko zbirko, vinsko klet, kjer se lahko okušajo lokalna vina, olja, siri in domač kruh.

Tabela A.5 - Primeri izletov, ki so nekoliko manj pogosti

	trajanje	cena	Vključene storitve
Speed Boat Adventure	75 min.	168€/skupino (1-5); 28€/osebo(> 6)	Oprema, vodič, zavarovanje.
Rafting	7 ure	99€/osebo(6-8); 89€/osebo (9-15)	Prevoz, oprema, vodič, zavarovanje
Trst in Miramare	4,5 ure	200€/skupino (1-3); 240€/skupino (4-8); 320€/skupino(9-15)	Prevoz, vodič, zavarovanje
Okusi zaledja	4 ure	44€/osebo (>6); 54€/osebo (4-8); 44€/osebo (9-15)	Prevoz, vstop in ogledi, degustacija, vodič, zavarovanje.

A.2

Promet v Kopru in njegova teža v Jadranu

Koprsko pristanišče se nahaja v severnem delu Jadrana, ki je del Sredozemlja. V zadnjih letih je Sredozemlje veljalo za območje z največjo stopnjo rasti povpraševanja po križarjenjih, kar je vplivalo in bilo istočasno posledica povečanja ponudbe ležišč na ladjah.

Gre za območje, ki jo okarakterizira prisotnost številnih potniških pristanišč - teh je preko 100, kar pomeni, da je tudi konkurence precej. Nekatera pristanišča so se šele pojavila v panorami križarjenj, medtem ko so v drugih masivno investirali v zmogljivosti, ki so namenjene ladjam in potnikom. Gre tudi za območje, na katerem se nahajajo različne države, ki še vedno doživljajo posledice gospodarske krize, pa tudi za območje, na katerem je prišlo do znane nesreče Coste Concordie, kar je vplivalo na to, da je bilo zanje obdobje 2012-2013 še posebej težko. Na žalost se pa zdi, da leto 2014 še ne prinaša oživitve. Upoštevajoč obdobje 2009 - 2013 je rast v Sredozemlju znašala +23,7% v številu potnikov in +6,6% v prihodih ladij.

Če območje Sredozemlja razdelimo na 4 makro-regije, tako kot to običajno počne Združenje pristanišč za križarjenja Sredozemlja (MedCruise) je možno opaziti, da v Jadranu promet

narašča, čeprav je zaznati padec v letih 2012 in 2013 v smislu prihodov ladij. V petletnem obdobju je Jadran ne glede na to beležil 10% rast.

Tabela A.6 - Število potnikov v 4 makro-regijah Sredozemlja, 2009 - 2013

Regija	2013	2012	% var. 2013 glede na 2012	2011	2010	2009	% var. 2013 glede na 2009
Zahodno Sredozemlje	18.832.657	18.315.662	2,8%	18.889.267	17.238.845	15.372.152	22,5%
Jadran	5.118.126	4.819.443	6,2%	4.730.153	4.111.186	3.687.208	38,8%
Vzhodno Sredozemlje	2.856.161	2.632.912	8,5%	3.116.337	2.568.771	2.681.229	6,5%
Črno morje	213.840	157.619	35,7%	138.679	134.869	101.543	110,6%
Skupaj	27.020.784	25.925.636	4,2%	26.874.436	24.053.671	21.842.132	23,7%

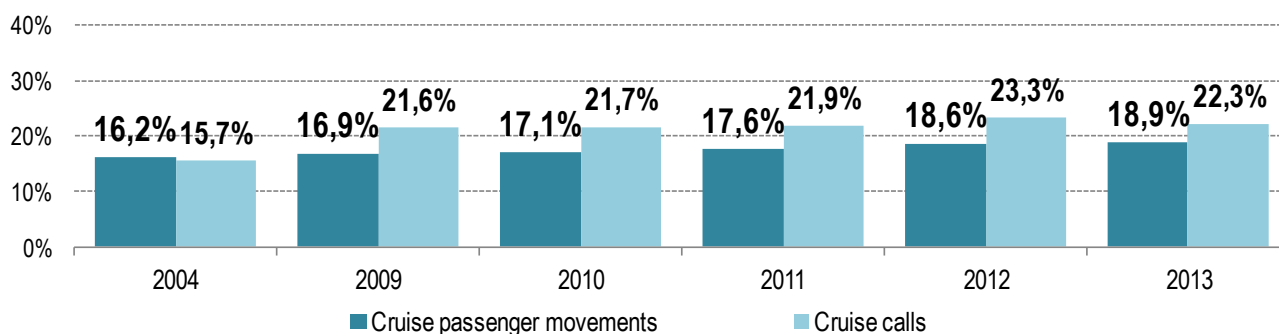
Tabela A.7 - Število ticanj (prihodov ladij) v 4 makro-regijah Sredozemlja, 2009 - 2013

Regija	2013	2012	% var. 2013 glede na 2012	2011	2010	2009	% var. 2013 glede na 2009
Zahodno Sredozemlje	8.807	8.414	4,7%	8.431	8.403	8.001	10,1%
Jadran	3.219	3.234	-0,5%	3.230	3.075	2.919	10,3%
Vzhodno Sredozemlje	1.983	1.985	-0,1%	2.509	2.239	2.435	-18,6%
Črno morje	419	270	55,2%	324	277	183	128,9%
Skupaj	14.428	13.903	3,8%	14.494	13.994	13.538	6,6%

Vir: MedCruise (2014), "Cruise Activities in MedCruise ports", Atene. Opomba: številke se nanašajo na člane združenja MedCruise in navkljub temu, da so reprezentativni podatki, gre za podcenjene vrednosti.

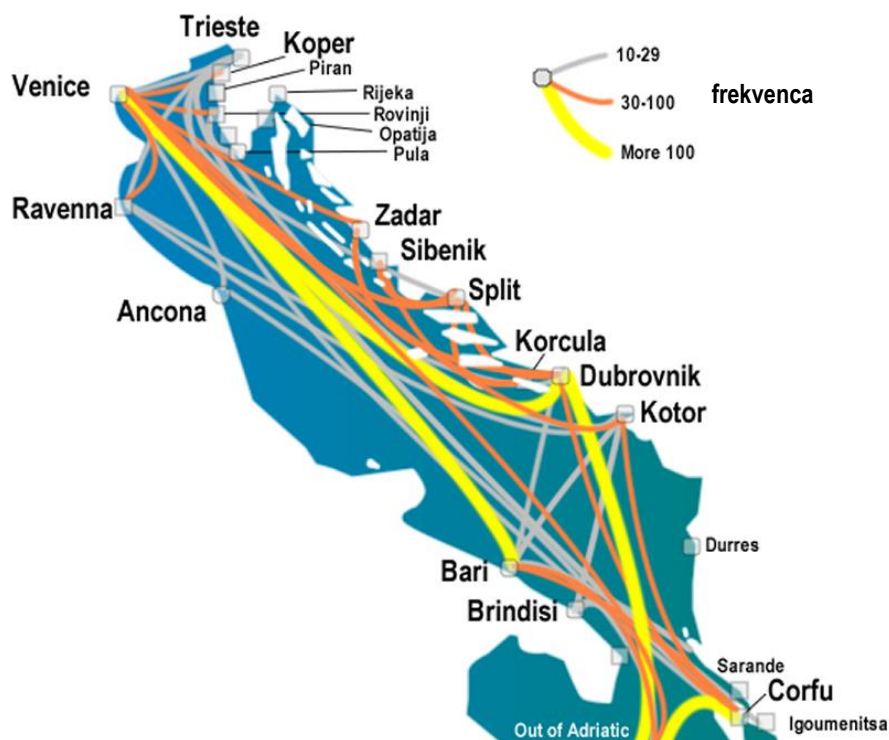
Kot smo že omenili se je vloga Jadrana pri križarjenjih povečala. To je še posebej res, če se upošteva podatke izpred desetih let.

Graf A.4 - Teža Jadrana v Sredozemlju, število potnikov in ticanj v letih 2004, 2009 do 2013



Vir: MedCruise (2014), "Cruise Activities in MedCruise ports", Atene. Opomba: številke se nanašajo na člane združenja MedCruise in navkljub temu, da so reprezentativni podatki, gre za podcenjene vrednosti.

Spodnji zemljevid prikazuje Jadran - potniška pristanišča, glavne poti s frekvencami. Benetke, Dubrovnik, Krk in Bari so najpogostejše vključeni v poti ladij za križarjenje, vendar se iz slike opazi gosto mrežo povezav, ki predstavlja osnovo za uspeh samega območja.

Zemljevid A.1 - Glavne poti križarjenj v Jadranskem morju, 2014

Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report.

Med jadranskimi pristanišči vodi pristanišče Benetke s preko 1,8 milijonov potnikov, ki tudi sodi med 10 najbolj obiskanih pristanišč na svetu. V naslednji tabeli je prikazan promet jadranskih pristanišč za leto 2013. V tem letu je skupni promet presegel 5 milijonov potnikov s 3200 ticanji (prihodi ladij).

Koper je na seznamu med prvimi desetimi pristanišči ravno tako kot v letu 2012.

Tabela A.8 - Prvih 20 pristanišč v Jadranu glede na promet križarjenj, absolutne vrednosti in relativne vrednosti, 2013

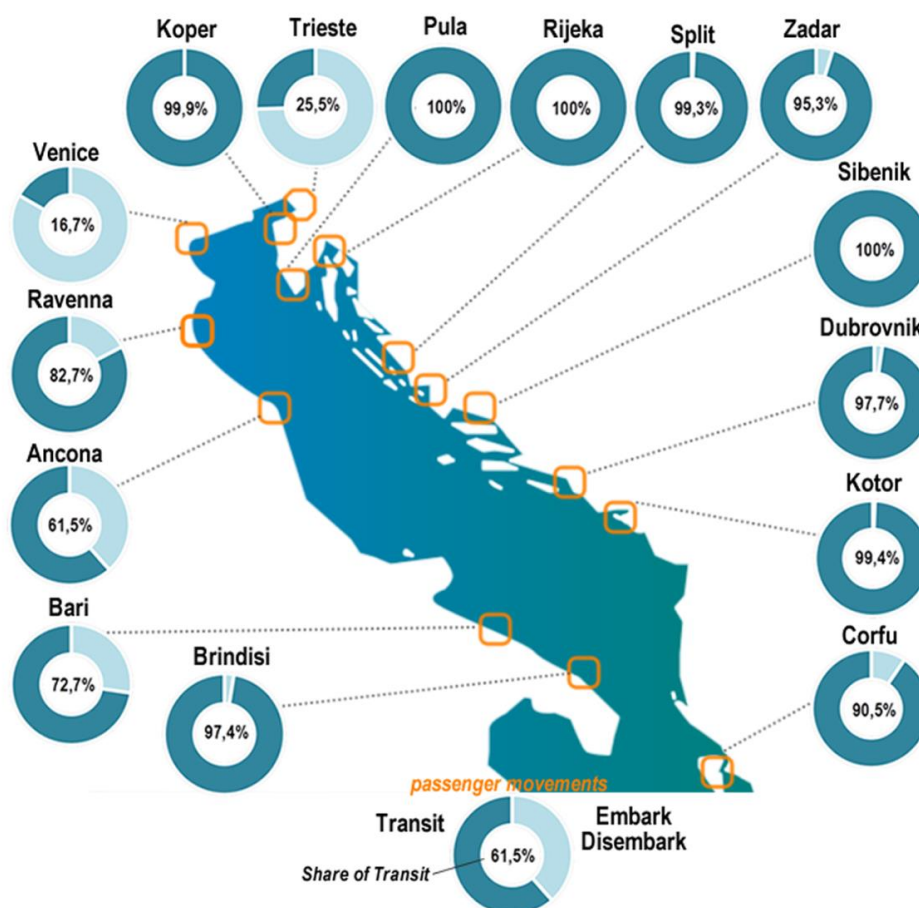
Potniško pristanišče	Država	Promet križarjenj		% na skupno število	
		Število potnikov	Št. ticanj	Število potnikov	ticanja
1 VENEZIA	ITA	1.815.823	548	34,8%	17,2%
2 DUBROVNIK	HR	1.086.925	692	20,8%	21,7%
3 KRF	GRE	744.651	480	14,3%	15,0%
4 BARI	ITA	604.781	171	11,6%	5,4%
5 KOTOR	MON	317.746	387	6,1%	12,1%
6 SPLIT	HR	189.107	225	3,6%	7,1%
7 ANCONA	ITA	109.492	68	2,1%	2,1%
8 RAVENNA	ITA	97.041	74	1,9%	2,3%
9 TRST	ITA	70.244	32	1,3%	1,0%
10 KOPER	SLO	65.434	54	1,3%	1,7%
11 ZADAR	HR	34.575	69	0,7%	2,2%
12 ŠIBENIK	HR	29.784	100	0,6%	3,1%
13 KORČULA	HR	24.786	151	0,5%	4,7%
14 ROVINJI	HR	8.889	59	0,2%	1,8%
15 IGOUMENITSA	GRE	4.650	14	<0,1%	0,4%
16 BRINDISI	ITA	4.628	15	<0,1%	0,5%
17 PULA	HR	4.541	20	<0,1%	0,6%
18 OPATIJA	HR	2.280	15	<0,1%	0,5%
19 PIRAN	SLO	2.154	12	<0,1%	0,4%
20 OTRANTO	ITA	780	4	<0,1%	<0,1%
SKUPAJ		5.218.996	3.191	100%	100%

Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report. Opomba: Podatki za leto 2013 albanskih pristanišč (predvsem Drač in Sarande) niso na voljo.

70% prometa je koncentriranih v prvih treh pristaniščih (delež v letu 2013 se je nekoliko zvišal v primerjavi z letom 2012). V kolikor se pa upošteva prvih 8 pristanišč, je koncentracija prometa 87%. Upoštevajoč promet prvih desetih pristanišč, med katerimi je tudi Koper, je koncentracija prometa 97,7%. Podatki so nekoliko višji, če upoštevamo število potnikov v primerjavi s ticanji (54% ticanj se koncentrira v prvih treh pristaniščih).

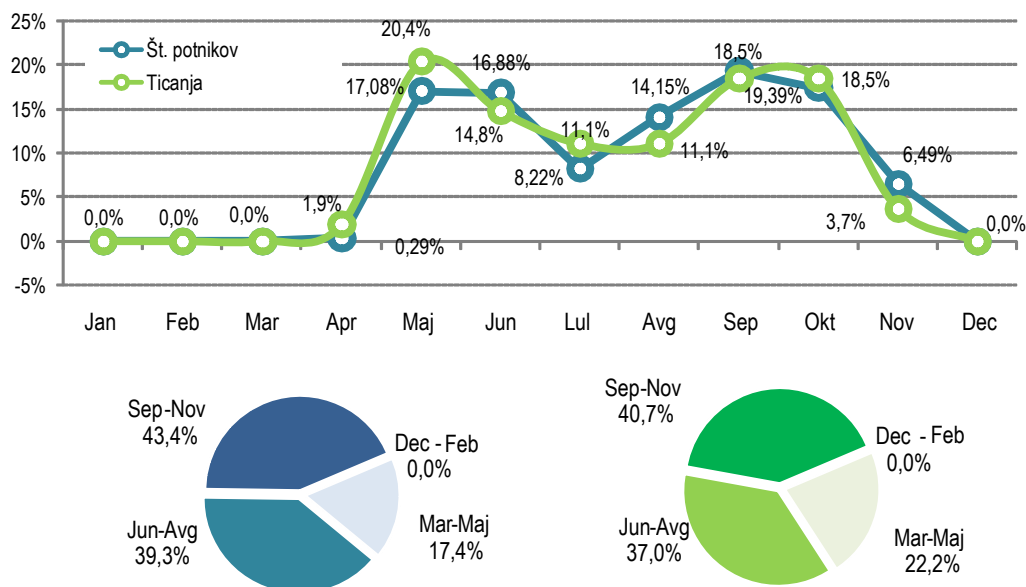
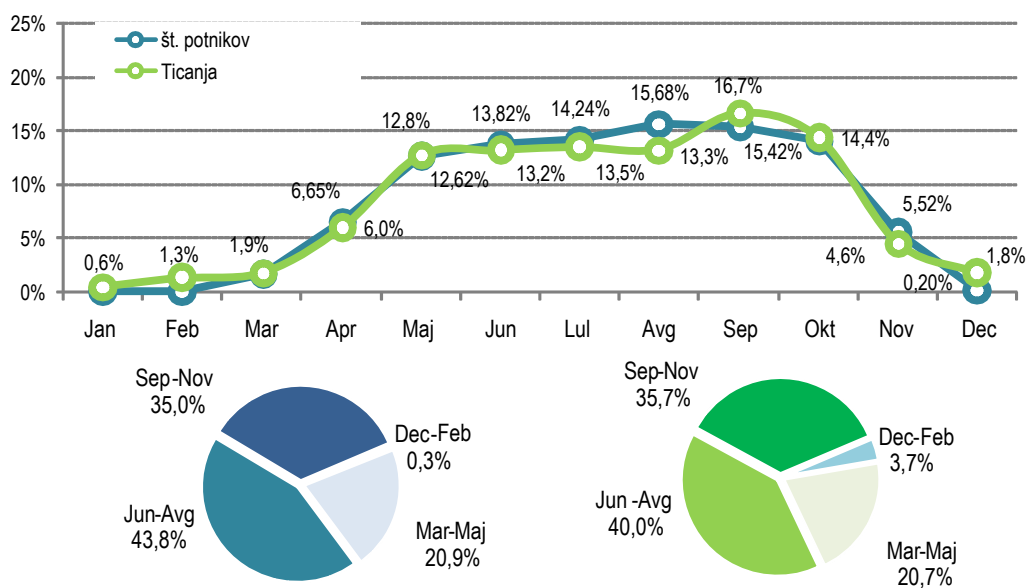
Drugačen način branja podatkov je pa možen z upoštevanjem narave prometa. Kot je znano je aktivnost vkrcanja in izkrcanja potnikov v Kopru le zelo marginalna, kar velja za veliko večino jadranskih pristanišč. Izjemi sta Benetke in Trst.

Zemljevid A.2 - Distribucija prometa glede na vkrcanje-izkrcanje in tranzite, 2013



Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report.

Naslednja dva grafa prikazujeta mesečni in trimesečni promet v Kopru in v celotnem Jadranu. Opazi se, da v Kopru ni prometa v zimskih mesecih ter, da je promet zelo omejen v obdobju od novembra do aprila. V Jadranu je krivulja nekoliko bolj enakomerno porazdeljena skozi leto, kar vpliva na različne izbire - od investicij do zaposlovanja, saj se v tem primeru lahko razmišlja o stalnih zaposlitvah navkljub različnemu obsegu prometa.

Graf A.5 e A.6 - Mesečni in trimesečni sezonski značaj potniškega prometa v Kopru, 2013**Graf A.7 in A.8 - Mesečni in trimesečni sezonski značaj potniškega prometa v Jadranu, 2013**

Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report. Opomba: sezonski značaj se nanaša na 20 potniških pristanišč (Ancona, Bari, Brindisi, Krf, Dubrovnik, Igoumenitsa, Koper, Korčula, Kotor, Opatija, Otranto, Pula, Ravenna, Reka, Rovinj, Šibenik, Split, Trieste, Benetke, Zadar).

V naslednji tabeli so predstavljeni podatki za Koper vse od leta 2005. Spremembe zadnjega petletnega obdobja so velike tako v številu potnikov kot povprečju števila potnikov na ticanje. Iz podatkov se vidi stabilnost v prihodih ladij z izjemo leta 2008: prihajajo pa vedno večja ladje z v povprečju večjim številom potnikov. Le-teh je preko 1200 na ticanje od leta 2011. V primerjavi z letom 2009 se je to število praktično podvojilo.

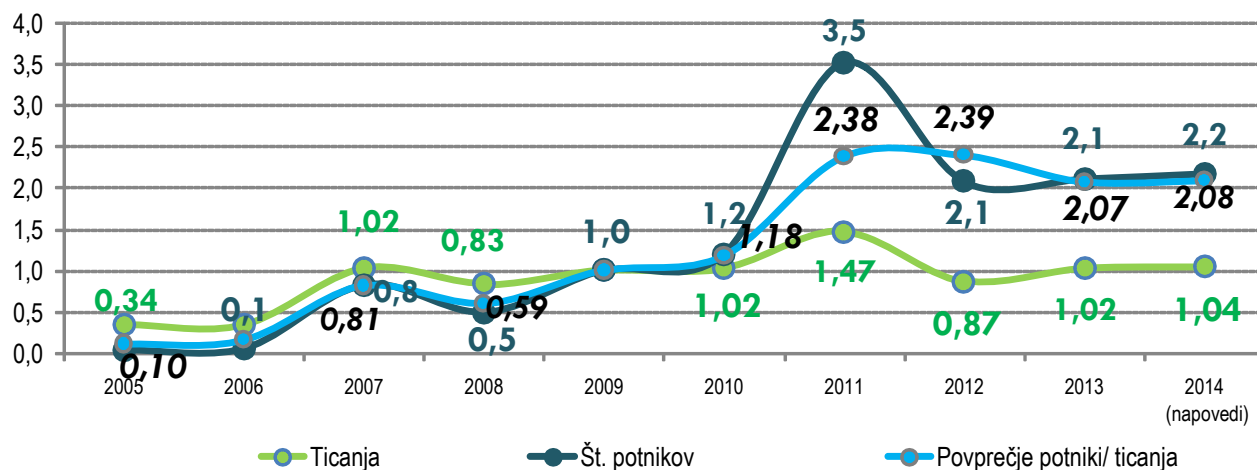
Drugačen način interpretiranja podatkov je pa viden z indeksiranjem podatkov, pri čemer je osnova leto 2009, kar je razvidno v grafu A.9.

Tabela A.9 - Potniški promet v Kopru, 2005-2014

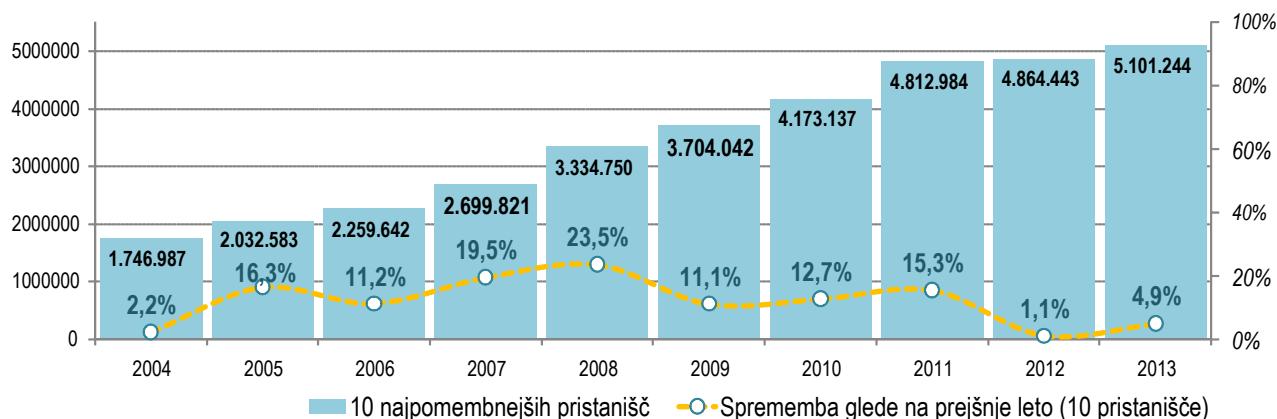
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*	Var% 2013- 2009	Var% 2013- 2005
ticanja	18	18	54	44	53	54	78	46	54	55	2%	200%
Št. potnikov	1.100	1.614	25.580	15.246	31.021	37.264	108.729	64.455	65.434	67.000	111%	5.849%
povprečje potniki/tica nje	61,1	89,7	473,7	346,5	585,3	690,1	1.394,0	1.401,2	1.211,7	1.218,2	107%	1.883%

Opomba (*): napovedi podala Luka Koper (april 2014).

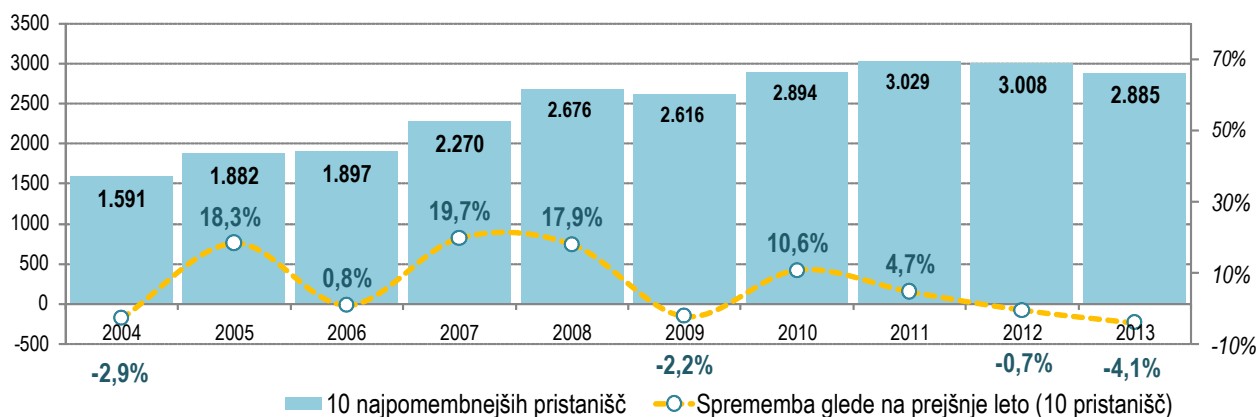
Graf A.9 - Indeksiran potniški promet v Kopru, 2005-2014 (leto 2009=1)



Naslednja dva grafa prikazujeta potniški promet in ticanja desetih največjih pristanišč v Jadranu, prikazujejo pa tudi pozitivno spremembo v dekadici 2004 - 2013. V primerjavi s številom potnikov je število ticanj v Jadranu nekoliko bolj nestabilno.

Graf A.10 - Število potnikov in stopnja rasti v desetih največjih pristaniščih v Jadranu, 2004-2013

Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report.

Graf A.11 - Število ticanj in stopnja rasti v desetih najpomembnejših pristaniščih Jadrana, 2004-2013

Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report.

Pregledu prometa v Kopru in Jadranu sledi tabela, ki vključuje napovedi za leto 2014, ki so bile objavljene junija 2014 in vključene v Adriatic Sea Tourism Report² ne le za Koper, o katerem smo že pisali, temveč tudi za Jadran, upoštevajoč podatke glavnih potniških pristanišč.

11 pristanišč, ki predstavlja 77% potniškega prometa v Jadranu v letu 2013, je posredovalo podatke o številu potnikov in ticanj, medtem ko je 6 pristanišč posredovalo le podatke o številu ticanj. Skupaj je v analizi torej vključenih 17 pristanišč, ki predstavlja 93% ticanj v letu 2013.

² Adriatic Sea Tourism Report je poročilo, ki ga Risposte Turismo redno izdaja, v njem pa analizira morski turizem v Jadranu (cruise, ferry, sail & yacht).

Napoveduje se zmanjšanje prometa v višini 13% v številu potnikov in 14,3% v številu ticanj. Vrednosti so skladne z dogajanjem v Sredozemlju, saj je opaziti premik ladjarjev v druga območja. Negativni trend pa ni prizadel Kopra, ki bi moral ohraniti promet na nivoju iz leta 2013.

Tabela A.10 - Promet v Jadranu, napovedi za 2014 in sprememba glede na 2013

2014			Sprememba 2014 glede na 2013				2013	
	Število potnikov	Št. ticanj	% Št. potnikov	% ticanj	Var. potniki	var ticanja	Število potnikov	Št. ticanj
Ancona	40.000	25	-64%	-63%	-69.492	-43	109.492	68
Brindisi	20.000	23	332%	53%	-5.372	+	4.628	15
Krf	634.735	381	-15%	-21%	-109.916	-99	744.651	480
Dubrovnik	907.542	542	-17%	-22%	-179.383	-150	1.086.925	692
Koper	65.434	55	stabilen	2%	0	+1	65.434	54
Opatija	1.790	15	-21%	0%	-490	0	2.280	15
Pula	3.200	17	-30%	-15%	-1.341	-3	4.541	20
Ravenna	44.000	40	-55%	-46%	-53.041	-34	97.041	74
Trst	47.700	20	-38%	-34%	-22.544	-12	70.244	32
Benetke	1.696.000	491	-7%	-10%	-119.823	-57	1.815.823	548
Zadar	52.000	75	50%	9%	+17.425	+6	34.575	69
11 jadranskih pristanišč, ki je posredovalo podatke o številu potnikov: -13,0% su 2013								
Bari	n.d.	150	n.d.	-12,3%	n.d.	-21	604.781	171
Igoumenitsa	n.d.	7	n.d.	-50,0%	n.d.	-7	4.650	14
Kotor	n.d.	365	n.d.	-5,7%	n.d.	-22	317.746	387
Rijeka	n.d.	2	n.d.	+100%	n.d.	+1	685	1
Šibenik	n.d.	100	n.d.	stabile	n.d.	0	29.784	100
Split	n.d.	232	n.d.	+3,1%	n.d.	+7	189.107	225
17 jadranskih pristanišč, ki je posredovalo podatke o številu ticanj: -14,3% su 2013								

Vir: Risposte Turismo (2014), Adriatic Sea Tourism Report.

B DEL

PORABA TURISTOV S KRIŽARJENJ V KOPRU**B.1****Metodologija in statistični vzorec**

Skladno z navodili naročnika smo izvedli študijo o porabi turistov, ki pridejo v Koper s turističnimi ladjami, z anketiranjem. Popisovalci so tako postavljali vprašanja turistom in beležili odgovore. Takšna metodologija zagotavlja bolj homogene odgovore v primerjavi z drugimi načini poizvedovanja kot npr. distribucija vprašalnikov na določenih točkah z naknadnim prevzemom.

Dolgo obdobje anketiranja in struktura vprašalnika sta omogočila, da je bilo možno pridobiti pomembne podatke za izvedbo študijo, ki bodo nudile pomoč pri strateških odločitvah vezanih na industrijo križarjenj v Kopru.

Z naročnikom smo se dogovorili, da se območje anketiranja osredotoča na potniški terminal. Glede na pretok potnikov je osebje Luke Koper nakazalo, kam se je bilo potrebno postaviti zato, da bi istočasno omogočili anketiranje in seveda spoštovanje carinskih zahtev in kontrole potnikov v fazi izkrcanja ali vkrcanja na ladjo. Anketiranje se je lahko vršilo na zunanji strani terminala in sicer do območja kontrol z detektorjem kovin ali, ko je bilo potnikov še posebej veliko, v notranjem delu pod ladjo, ravno pred vkrcanjem. Dotična območja so prikazana na spodnjih slikah.

Figura B.1 - Območje anketiranja



Vprašalnik so v angleškem jeziku predstavljali anketarji, ki so imeli identifikacijsko kartico, tako da so bili takoj prepoznavni. Taka predstavitev je dajala tudi občutek varnosti in avtoritete, kar je omogočilo večjo motiviranost turistov za izpolnjevanje vprašalnika.

Časovni okvir anketiranja je omogočil, da je bilo možno pridobiti odgovore tako s strani organiziranih turistov, ki so sodelovali v organiziranih izletih, kakor tudi turistom, ki so samostojno odšli na ogled Kopra oziroma njegove okolice. V sodelovanju z naročnikom

smo se sproti dogovarjali glede najprimernejšega časa za anketiranje. Časovni okvir je vključeval tako trenutek prihoda organiziranih skupin, pri čemer je večina prišla z avtobusom ravno na parkirišče, ki se nahaja na terminalu, pa tudi trenutke, ko je bilo pričakovati povratek samostojnih potnikov, kar zagotavlja pestrost statističnega vzorca. Raziskava je skladno s pogodbenimi obveznostmi potekala od 9. aprila do 29. junija. V tem obdobju je v pristanišču pristalo 19 potniških ladij od skupno 48 pričakovanih v letu 2014.

Po testnem dnevu in selekciji, je bilo izbranih 5 anketarjev, ki so bili zadolženi za anketiranje skozi celotno obdobje 12 tednov. Anketiranje je potekalo med vsemi prihodi ladij, s čimer smo spoštovali program, ki ga je predlagal naročnik ter tako opravili anketiranje tako med dnevi v tednu kot tudi za konec tedna.

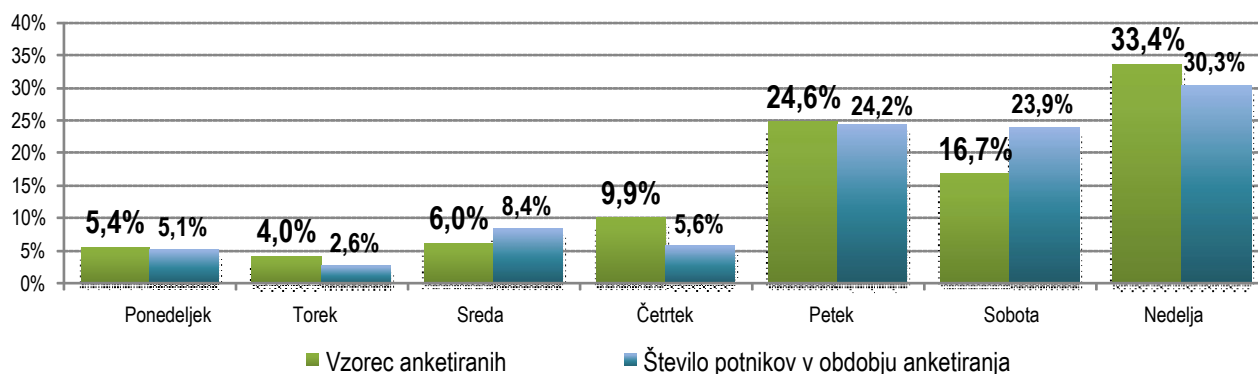
Spodnja tabela prikazuje podatke o ticanju, številu anketarjev, število izpolnjenih anket glede na dneve v tednu. Ob tem smo dodali še podatek o skupnem številu prihodov ladij v Koper.

Tabela B.1 - Značilnosti obdobja anketiranja in celotne sezone 2014

Dan v tednu	Število ticanj				% obdobja glede na celotno sezono 2014	Povprečje prisotnih anketarjev	Število izpolnjenih vprašalnikov	%
	Obdobje anketiranja	%	Celotna sezona 2014	%				
Ponedeljek	2	10,5%	4	8,3%	50,0%	2	69	5,4%
Torek	1	5,3%	4	8,3%	25,0%	4	52	4,0%
Sreda	3	15,8%	9	18,8%	33,3%	3	77	6,0%
Četrtek	2	10,5%	6	12,5%	33,3%	4	127	9,9%
Petek	3	15,8%	3	6,3%	100,0%	4	316	24,6%
Sobota	3	15,8%	6	12,5%	50,0%	3	214	16,7%
Nedelja	5	26,3%	16	33,3%	31,3%	4	429	33,4%
SKUPAJ	19	100%	48	100%		3	1.284	100%

Naslednji graf prikazuje distribucijo potnikov v obdobju anketiranja. V večini primerov gre za petke, sobote in nedelje, vendar je vsak dan v tednu prišla vsaj ena ladja (katere potnike smo anketirali).

Graf B.1 - Razdelitev izpolnjenih anket glede na dneve v tednu



Ob spoštovanju pogodbenih določb smo v anketiranje vključili vse kategorije ladij, da bi lahko kar se da kakovostno preslikali dogajanje v Kopru. Od 24 standardnih ladij, ki so oziroma bodo prišle v Koper v sezoni 2014, smo anketirali potnike devetih (37,5%). Od sedmih »premium« ladij, smo uspeli zbrati podatke potnikov kar štirih. 35,3% anketiranih je pa v Koper prišlo z luksuznimi ladjami (6 na 17 ladij).

Tabela B.2 - Ladje, ki so prišle v Koper v obdobju anketiranja in intervjuvani potniki glede na kategorijo ladij

Kategorija	Ticanja			Skupno število potnikov	Število anketiranih	%
	Obdobje anketiranja	Celotna sezona 2014	%			
Standard	9	24	37,5%	16.303	772	60,1%
Luxury	6	17	35,3%	3.370	272	21,2%
Premium	4	7	57,1%	7.568	240	18,7%
Skupno	19	48		27.241	1.284	100%

Tabela B.3 - Ladjarji, ki so bili prisotni v Kopru v obdobju april - junij, izpolnjeni vprašalniki glede na ladjarja in število potnikov

Ladjarji	Ticanja			Potniki		Vprašalniki		Število anketiranih po ticanjih
	Obdobje anketiranja	Celotna sezona 2014	%	Število potnikov	%	Št. izpolnjenih vprašalnikov	%	
Thomson Cruises	5	13	38,5%	8.250	38,5%	429	33,4%	85,8
Silversea Cruises	3	8	37,5%	900	31,3%	83	6,5%	27,7
Celebrity Cruises	2	5	40,0%	6.200	40,0%	175	13,6%	87,5
Oceania Cruises	2	3	66,7%	1.368	66,7%	65	5,1%	32,5
Regent Seven Seas	2	6	33,3%	1.400	33,3%	83	6,5%	41,5
Costa Crociere	1	1	100%	1.680	100,0%	33	2,6%	33
Crystal Cruises	1	1	100%	1.070	100,0%	106	8,3%	106
Fred Olsen	1	1	100%	839	100,0%	100	7,8%	100
Norwegian C.L.	1	2	50,0%	2.450	50,0%	51	4,0%	51
Princess Cruises	1	3	33,3%	3.084	45,1%	159	12,4%	159
CroisiEurope	0	2	0,0%	100		0		0
Phoenix Reisen	0	1	0,0%	292		0		0
Royal C.C.L.	0	1	0,0%	890				0
Seabourn Cruises	0	1	0,0%	164		0		0
Skupaj	19			27.241			100%	

Od štirinajstih ladjarjev, ki so oziroma bodo prisotni v Kopru v letu 2014, smo lahko v obdobju april - junij anketirali potnike desetih, kar predstavlja 83,3% ladjarjev. Spodnji graf prikazuje, da število anketiranih ustrezno predstavlja število potnikov na ladjah (upoštevali smo polno zasedenost ladje, kar je le ocena).

Graf B.2 - Primerjava med številom anketiranih in številom potnikov po ladjarjih

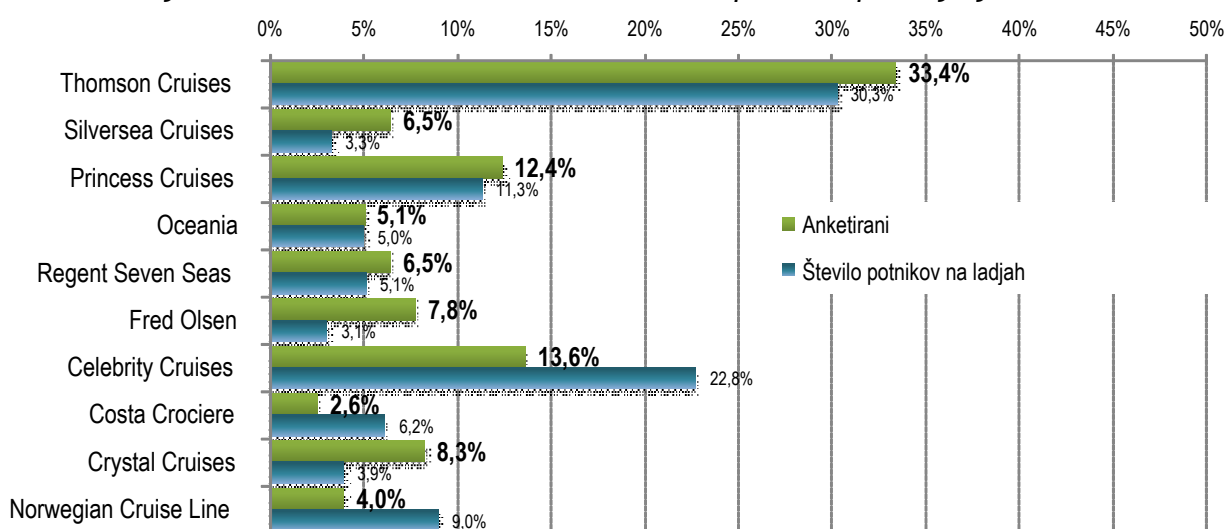
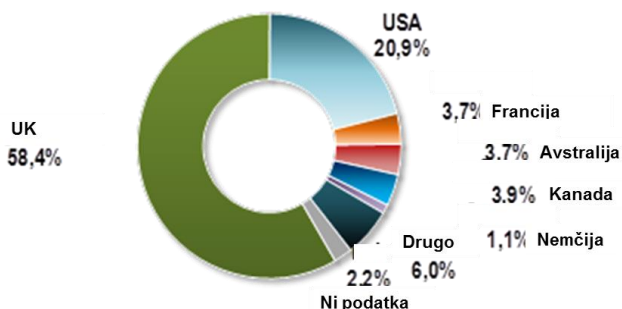


Tabella B.4. - Značilnosti vzorca

ID	Dan	Ladjar	Ladja	Št. potnikov	Izpolnjeni vprašalniki	Število anketiranih po ladjah
1	9 Aprile	Costa Crociere	Costa Classica	1.680	33	2,0%
2	15 Aprile	Regent Seven Seas	Seven Seas Mariner	700	52	7,4%
3	4 Maggio	Thomson Cruises	Thomson Majesty	1.650	81	4,9%
4	9 Maggio	NCL	Norwegian Jade	2.450	51	2,1%
5	16 Maggio	Crystal Cruises	Crystal Serenity	1.070	106	9,9%
6	17 Maggio	Celebrity Cruises	Celebrity Silhouette	3.100	125	4,0%
7	18 Maggio	Thomson Cruises	Thomson Majesty	1.650	125	7,6%
8	21 Maggio	Silversea Cruises	Silver Wind	300	15	5,0%
9	29 Maggio	Fred Olsen	Boudicca	839	100	11,9%
10	31 Maggio	Celebrity Cruises	Celebrity Silhouette	3.100	50	1,6%
11	1 Giugno	Thomson Cruises	Thomson Majesty	1.650	32	1,9%
12	5 Giugno	Oceania Cruises	Nautica	684	27	3,9%
13	9 Giugno	Regent Seven Seas	Seven Seas Mariner	700	31	4,4%
14	9 Giugno	Oceania Cruises	Nautica	684	38	5,6%
15	15 Giugno	Thomson Cruises	Thomson Majesty	1.650	64	3,9%
16	18 Giugno	Silversea Cruises	Silver Wind	300	29	9,7%
17	20 Giugno	Princess Cruises	Emerald Princess	3.084	159	5,2%
18	21 Giugno	Silversea Cruises	Silver Wind	300	39	13,0%
19	29 Giugno	Thomson Cruises	Thomson Majesty	1.650	127	7,7%
Skupaj				27.241	1.284	4,7%

Iz naslednjega grafa opazimo, da je v vzorcu anketiranih največ potnikov iz Velike Britanije, sledijo potniki iz Združenih držav Amerike, ki predstavljajo kar 80% anketiranih. Glede na to, da sezono 2014 okarakterizirajo prihodi ladje Thomson Majesty, bo verjetno prisotnost potnikov iz Velike Britanije skozi celo sezono celo nekoliko več. Gre za ladjo, ki koristi Krk kot matično пристanišče in nudi plovbo po Jadranu, tako da se prodaja v paketu *fly&cruise* iz Velike Britanije. Glede na provenienco potnikov se Francozi nahajajo na četrtem mestu, a angleški jezik uporabljajo kar štirje narodi med prvimi petimi najbolj številnimi v Kopru. V vzorec smo vključili potnike kar 27 narodnosti.

Graf B.3 - Provenienca potnikov, ki so bili vključeni v vzorec



V Kopru, tako kot je razvidno iz grafa B.4, prevladujejo potniki, ki se vkrcajo v paru (79%). Tudi v tem primeru na podatek vpliva tip ladje, ki je bil vključen v raziskavo. Operater Thomson Cruises na primer na spletni strani oglašuje križarjenja ladje Majesty s sloganom *"Couples love Thomson Majesty, and it's easy to see why"* (pari obožujejo Thomson Majesty in je razloge enostavno razumeti). Ostalih 21% je enakomerno razdeljenih med kategorije prijatelji, skupine, družina, medtem ko so ostale le marginalnega pomena.

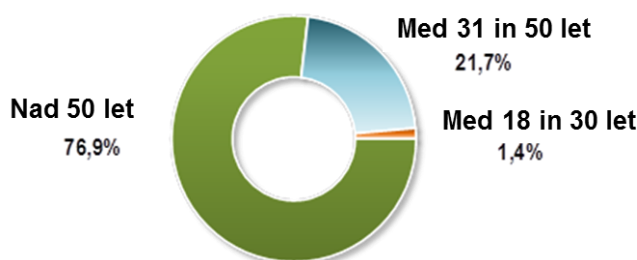
Graf B.4 - Značilnosti potnikov v Kopru: s kom potujejo



Spremenljivka, ki omogoča takojšnje razumevanje značilnosti turistov, ki prihajajo v Koper, je zagotovo starost potnikov, ki pridejo na ogled slovenskih znamenitosti. Več kot trije anketirani na štiri imajo preko petdeset let. 21,7% sodi v kategorijo od 31 do 50 let, medtem, ko je prisotnost mlajših od 30 let le marginalna.

Številke opravičujejo odločitev mestne uprave, da investira v dvigalo, ki bo omogočalo lažji vzpon v mestno jedro.

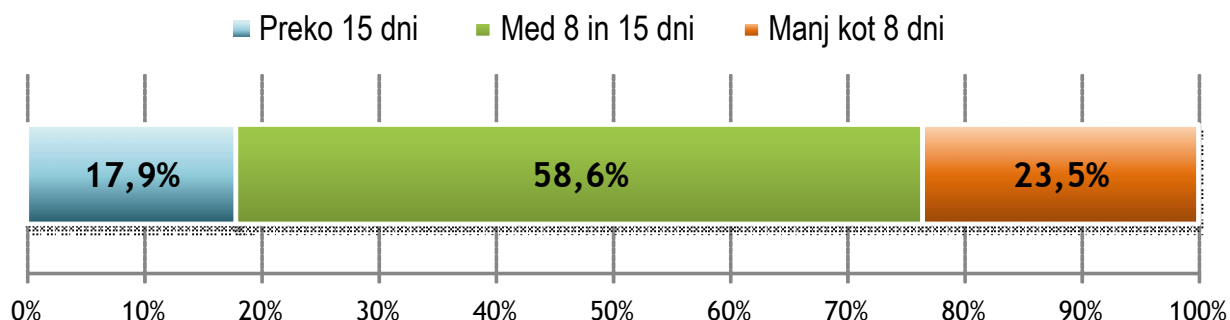
Graf B.5 - Starostne skupine turistov, ki pridejo v Koper



Trajanje potovanja je predstavljeno v spodnjem grafu in sicer s tremi kategorijami. Nihče od anketiranih ni izjavil, da bi bilo njegovo potovanje krajše od 4 dni, saj so se vkrcali na ladje, ki nudijo najmanj tedenska križarjenja. Je pa zanimiv podatek, da je med anketiranimi približno en potnik na šest izbral potovanje, ki traja preko 15 dni. Med ladjami, ki prihajajo v Koper, nudijo daljše aranžmaje tako ladja Boudicca (Fred Olsen) kot Emerald Princess (Princess Cruises). Boudicca konec maja nudi paket "Undiscovered

Adriatic", ki vključuje celo 28 nočitev. Trajanje potovanj je seveda povezano s kupno močjo, saj so v povprečju daljša potovanja dražja. Med potniki, ki se udeležujejo daljših potovanj, so pa bodisi tisti, ki se po daljšem plutju želijo udeležiti izletov, pa tudi taki, ki se izletov naveličajo in si želijo ostati na ladji.

Graf B.6 - Trajanje potovanj anketiranih potnikov



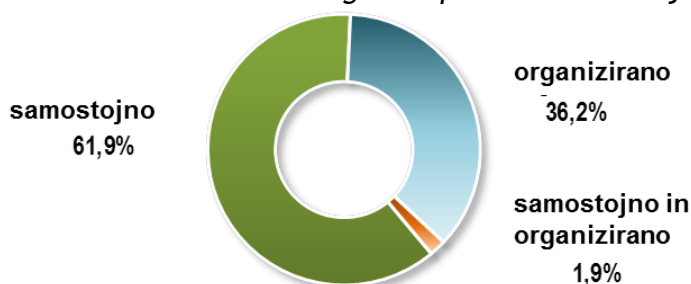
B.2 Izkušnje turistov v Sloveniji

Da lahko analiziramo ekonomski učinek potniških ladij v Kopru, je še posebej pomembno ugotoviti, kako turisti odkrivajo Slovenijo.

Glede na način odkrivanja dežele se namreč odpirajo različne možnosti porabe na teritoriju (tako lokalno ali pa na širšem slovenskem ozemlju).

Iz vzorca izhaja, da si šest potnikov na deset (61,9%) ogleda Koper in ali Slovenijo samostojno, medtem ko se 36% udeleži organiziranih izletov (torej gre za primere, ko nekdo drug določi podrobnosti izleta). Le omejen odstotek anketiranih je izjavilo, da se je vključilo tako organiziranih izletov kot tudi samostojno odkrivalo destinacijo.

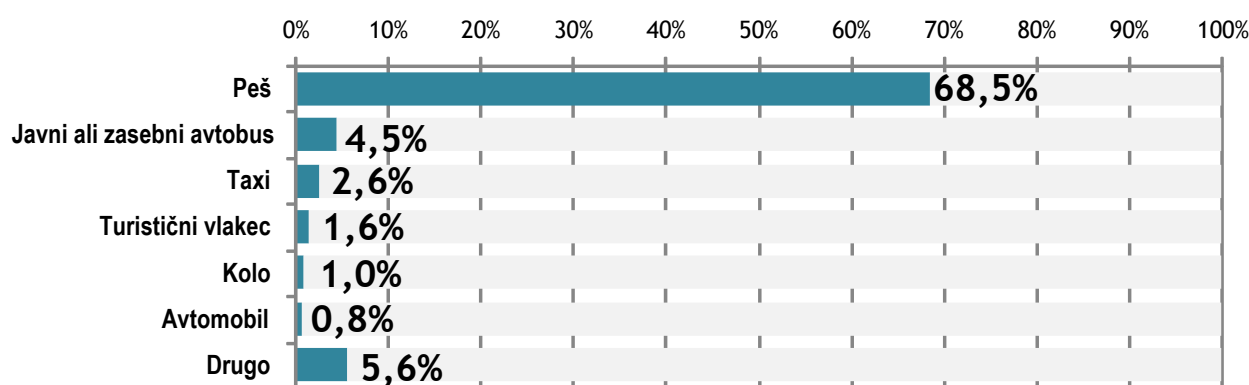
Graf B.7 - Načini udeležbe na izletih za ogled Kopra in/ali Slovenije



Če izvzamemo avtobus pri organiziranih izletih, se turisti na ogled odpravijo večinoma peš (68,5%). Tak način zagotovo omejuje območje ogleda in implicira, da ima mestno jedro največje možnosti, da ujame porabo turistov.

Pod »drugo« so anketirani navedli kombije, ki jih je možno vnaprej rezervirati (včasih celo iz ladje, preden prispejo v Koper), le-ti pa počakajo potnike pod terminalom.

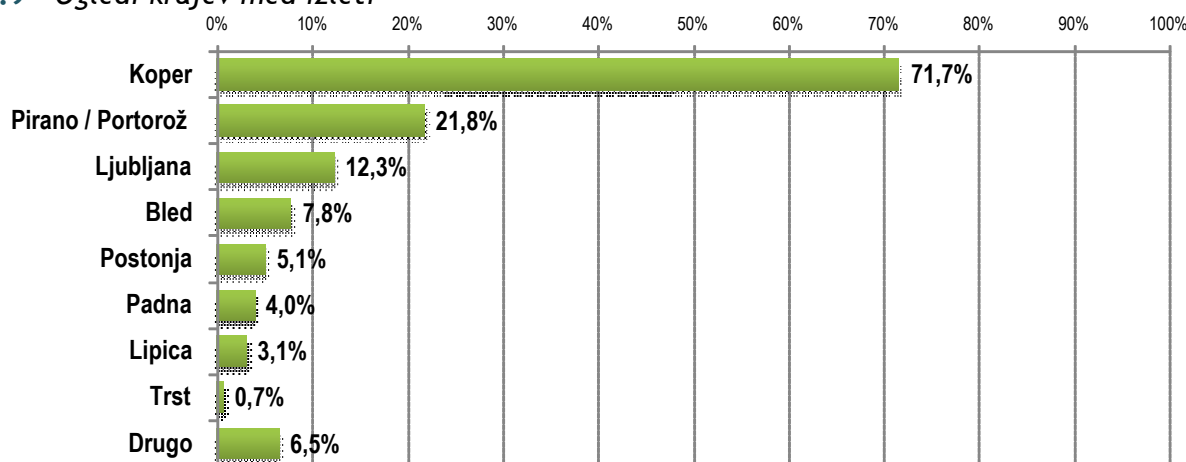
Graf B.8 - Uporabljena prevozna sredstva



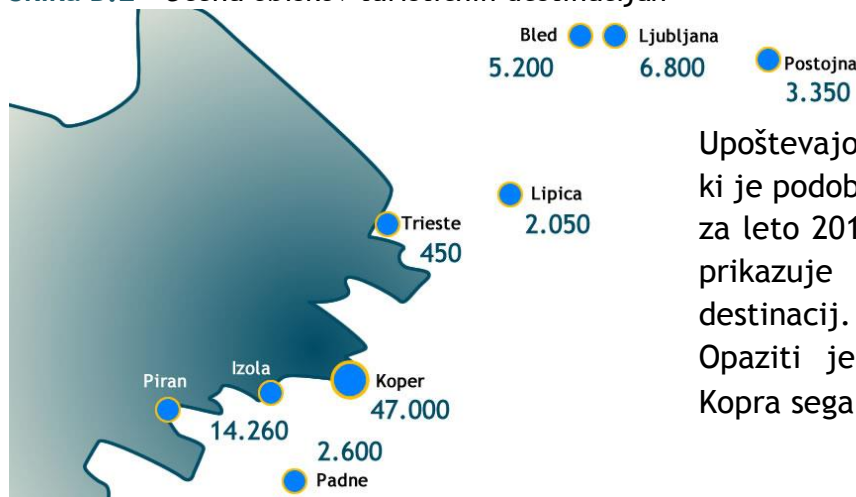
Opomba: izključen je avtobus, ki je morebiti uporabljen za organizirane izlete. Možno je več odgovorov.

Koprsko pristanišče se je uveljavilo na zemljevidu križarjenj tudi zaradi pestrosti turističnih destinacij, ki si jih je možno ogledati med postankom ladje. Možno je oditi na organizirati izlete po obalnih mestih ali pa v zaledje. Trije anketirani na štiri so si ogledali Koper - v odgovoru je bilo možno izbrati več kot en kraj. Sledijo ogledi Pirana ali Portoroža, desetina vzorca je pa izbrala ogled Ljubljane. Bled si je ogledalo 7,8% turistov, Lipico 3,1%. Med "druge" kraje sodi Izola, Hrastovlje, Škocjanske jame, pa tudi Zemono, ki nudi enogastronomsko ekskurzijo in je od pristanišča oddaljen 60 km.

Graf B.9 - Ogledi krajev med izleti



Skika B.2 - Ocena obiskov turističnih destinacijah

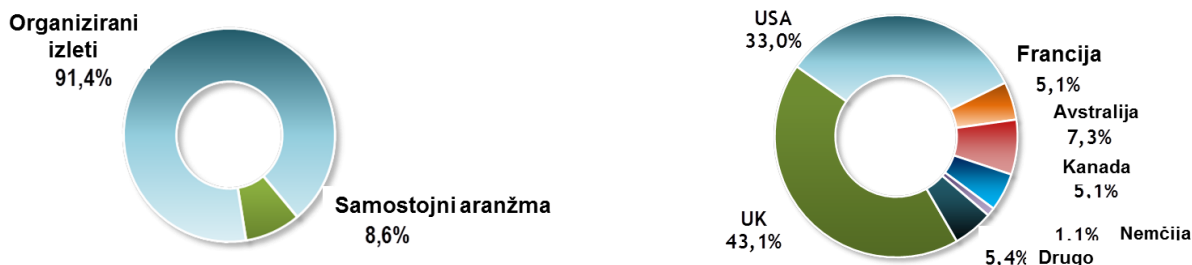


Upoštevajoč promet v Kopru v letu 2013, ki je podoben prometu, ki ga pričakujemo za leto 2014, smo pripravili zemljevid, ki prikazuje oceno obiskov turističnih destinacij.

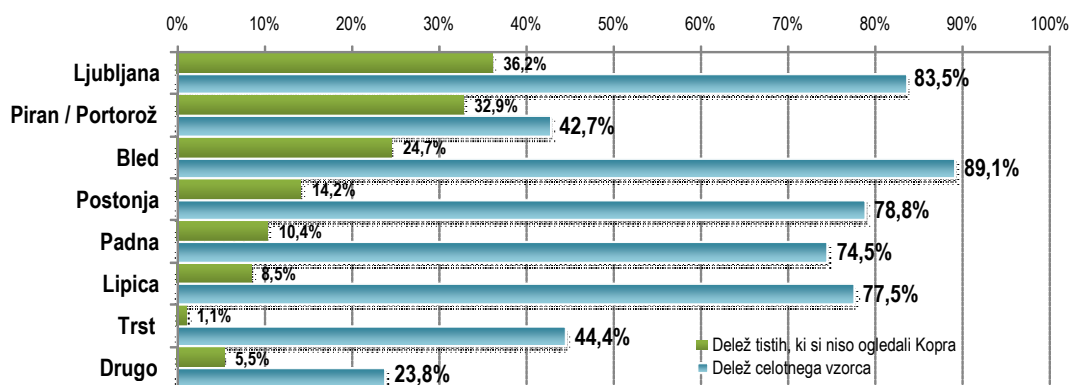
Opaziti je, da industrija križarjenj iz Kopa sega širše na slovensko območje.

Da bi lahko motivirali turiste, da bi si še v večjem številu ogledali Koper, bomo najprej analizirali značilnosti tistih, ki so izjavili, da si Kopa niso ogledali.

Za tiste, ki izberejo organizirane izlete, velja, da se običajno po izkrcanju z avtobusom odpeljejo do želene destinacije, ki je običajno nekoliko bolj oddaljena od Kopa. Za take izlete se odločajo v enakem deležu Američani in Angleži.

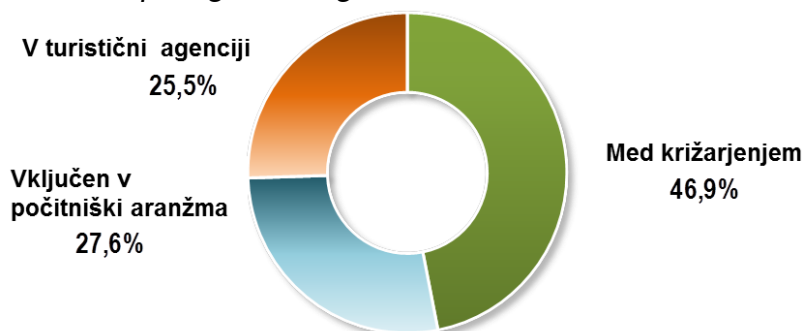
Graf B.10 - Vrsta izletov (leva) in provenienca (desno) tistih, ki so izjavili, da si niso ogledali Kopra

Spodnji graf povzema destinacije, ki so si jih izbrali tisti, ki so izjavili, da si niso ogledali Kopra. Če izključimo Piran, izstopata Ljubljana in Bled. Na nek način lahko sklepamo, da se ravno ti dve mesti postavljata kot alternativa ogledu Kopra. Približno 90% turistov, ki so si ogledali Bled, na primer, si ni ogledalo Kopra. Osem turistov na deset, ki so si ogledali Postojna, Lipico ali Ljubljano, niso šli na ogled Kopra.

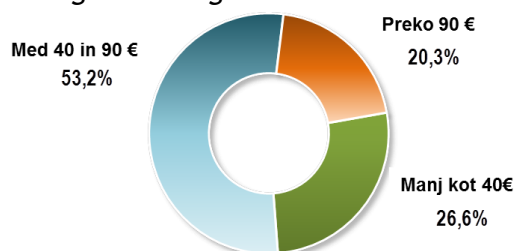
Graf B.11 - Izbrane destinacij tistih, ki so izjavili, da si niso ogledali Kopra

B.3**Poraba turistov v tranzitu**

Da bi lahko ocenili možne ukrepe, ki bi sprožili večjo porabo turistov v Kopru in Sloveniji, se zdi zanimiv podatek, da je preko polovica tistih, ki so se odločili za organiziran izlet, kupilo le-tega med križarjenjem. Ostali so izlete kupili pri turistični agenciji (torej že pred križarjenjem) oziroma so bili izleti že del počitniškega aranžmaja.

Graf B.12 - Trenutek nakupa organiziranega izleta

Tisti, ki so poznali oziroma so znali ovrednotiti ceno organiziranega izleta (v nekaterih primerih je za potnika težko razbrati ceno posameznih izletov iz počitniškega aranžmaja), so najpogosteje izjavili, da je cena organiziranih izletov v Sloveniji med 40 in 90 €. Pri 27% vzorca je cena pod 40€, medtem ko je več kot en turist na pet porabil več kot 90€ za organiziran izlet. Povprečna vrednost znaša torej 73,96 € na osebo.

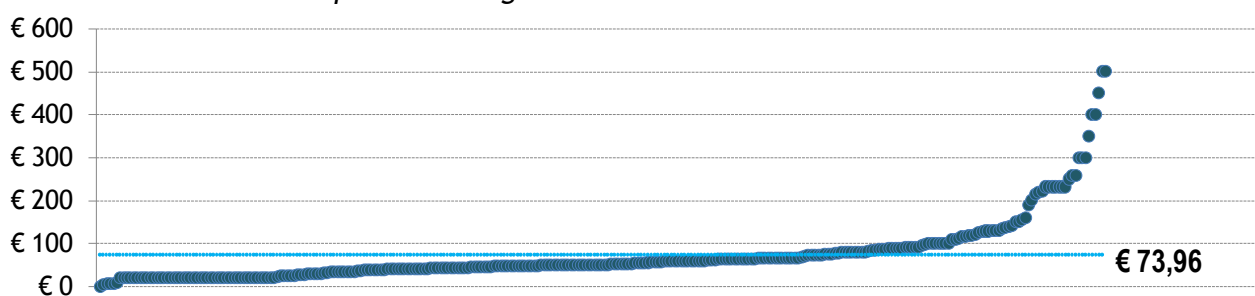
Graf B.13. - Cena organiziranega izleta

Opomba: prikazane cene izletov so na osebo.

Spodnji graf prikazuje porazdelitev porabe za organizirane izlete, tako da prikazuje navpična os porabo za organizirane izlete, horizontalna os pa anketni vzorec. Poraba je po določeni točki precej visoka in sega celo do 500 € na osebo.

Postanek ladje v Kopru omogoča turističnim agencijam in tour operaterjem, da ponudijo bogate programe, ki lahko vključujejo turistično ponudbo v različnih oblikah, kar vpliva na različno porazdelitev porabe.

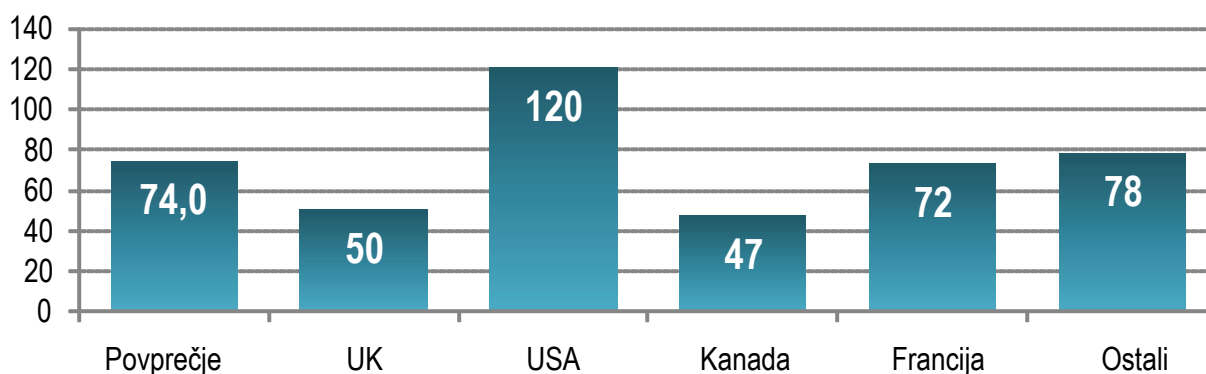
Graf B.14 - Porazdelitev porabe za organizirane izlete



Opomba: kjer ni posebej specificirano, se vrednosti nanašajo na osebo.

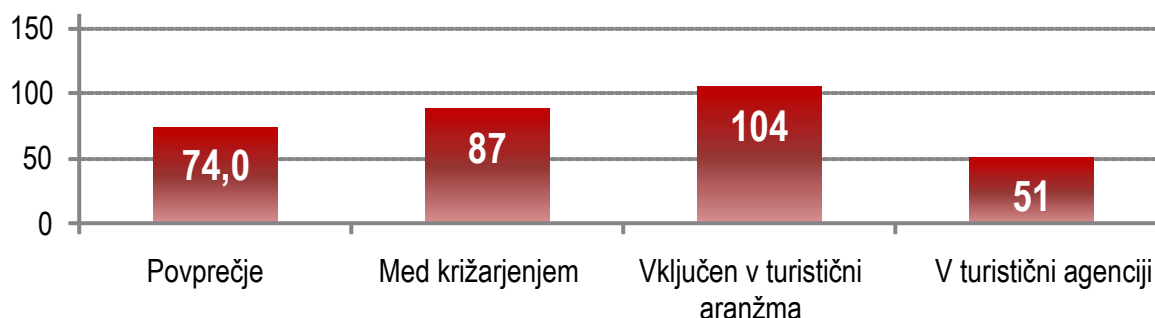
Povprečna poraba se razlikuje glede na državo porekla. Izstopa vrednost turistov ZDA, ki je skoraj dvojna v primerjavi s povprečjem. Pod povprečjem je poraba potnikov iz Velike Britanije, ki pa v sezoni 2014 predstavljajo večino turistov, in potnikov iz Kanade. Nekoliko nad povprečjem je poraba Francozov, ostali so pa nekoliko pod povprečjem.

Graf B.15 - Povprečna poraba za izlete glede na državo porekla



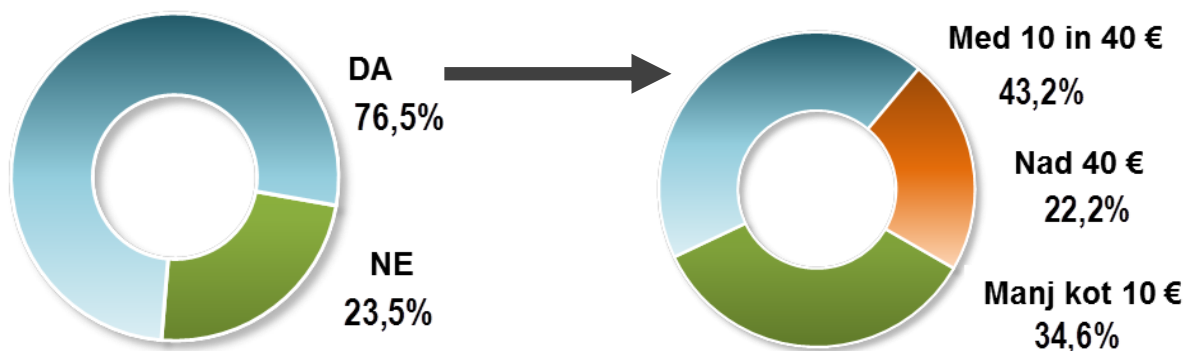
Če upoštevamo, kdaj so bili izleti kupljeni, ugotovimo, da imajo najvišjo ceno izleti, ki so bili del turističnega aranžmaja - tako je vsaj izjavilo tistih nekaj, ki so ceno poznali. Kot je bilo možno pričakovati, je bilo za tiste, ki so imeli izlete vključene v aranžma, težko vedeti, kakšne so cene posameznih izletov. Glede na povprečje je pa cena tistih, pri katerih so bili izleti del aranžmaja, višja od ostalih. Najugodnejša rešitev se zdi nakup izletov pri turističnih agencijah.

Graf B.16 - Povprečna poraba glede na trenutek nakupa

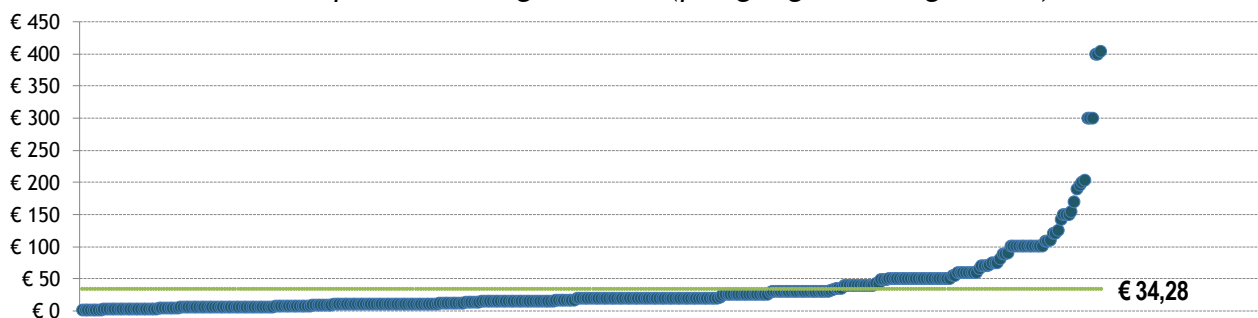


Če se še malo omejimo na del vzorca, ki je izbral organizirano ekskurzijo, ugotovimo, da je skoraj 4 potnikov na pet (76,5%) ob porabi za izlet imelo še dodatno porabo povprečne vrednosti 34,28 € na osebo. V povprečju je pa del vzorca, ki se je odločil za organizirano ekskurzijo, porabil 27,2€. Če prištejemo tej porabi še porabo za izlet, znaša v povprečju poraba skoraj 101 €.

Graf B.17 - Dodatna poraba na kopnem poleg organiziranega izleta (na levi) in porazdelitev glede na skupino porabe (desna)



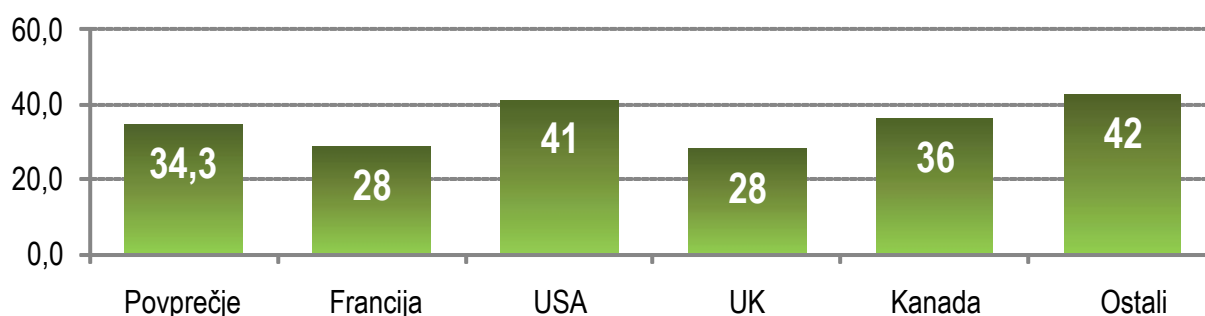
Graf B.18 - Porazdelitev porabe za druge namene (poleg organiziranega izleta)



Opomba: kjer ni posebej specificirano, se vrednosti nanašajo na osebo

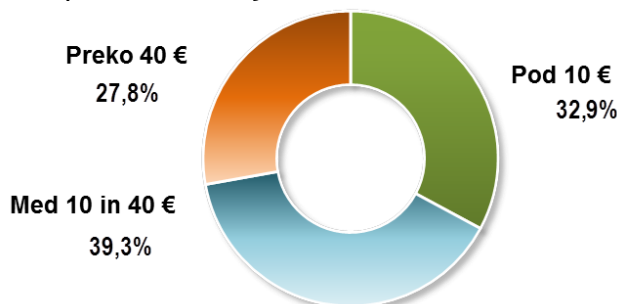
Če upoštevamo državo porekla, opazimo tudi v tem primeru, da so Američani med tistimi, ki največ porabijo, čeprav razlike niso tako velike kot v prejšnjem grafu. Poraba niha od 28 € (Angleži, Francozi) do 42 €.

Graf B.19 - Porazdelitev porabe za druge namene (poleg organiziranega izleta) glede na državo porekla



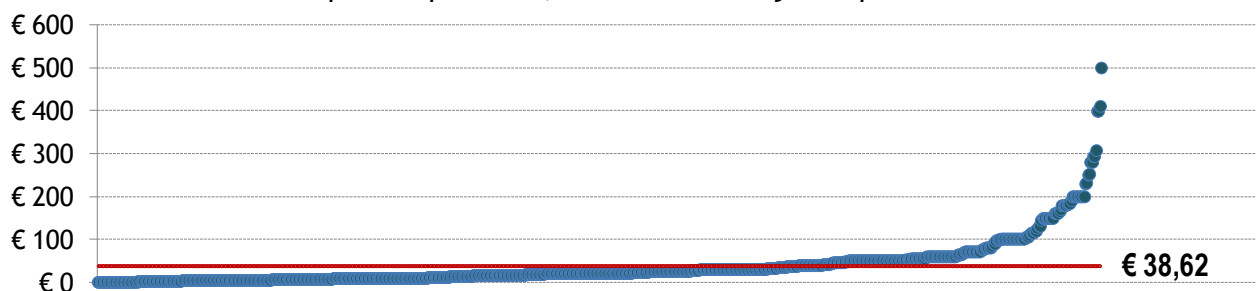
Če se pa posvetimo turistom, ki so se samostojno odpravili na izlete (teh je nekje 6 na 10 turistov), ugotovimo, da pretežna porabe ne presega 40 €. V tem primeru smo kategorije porabe razdelili še na kategorijo od 10 - 40 € (39,3%) in manj kot 10 € (32,9%). Četrtnina turistov, ki sodi v to skupino je izjavila, da porabi preko 40 € (27,8%).

Graf B.20- Poraba na kopnem samostojnih izletnikov



Povprečna poraba tistih, ki so dejansko nekaj kupili na kopnem znaša 38,62 €. Na tako povprečno vrednost vplivajo nekoliko višji izdatki nekaterih turistov. Če podrobno pogledamo izjave potnikov opazimo, da so nekateri kupili lokalne proizvode.

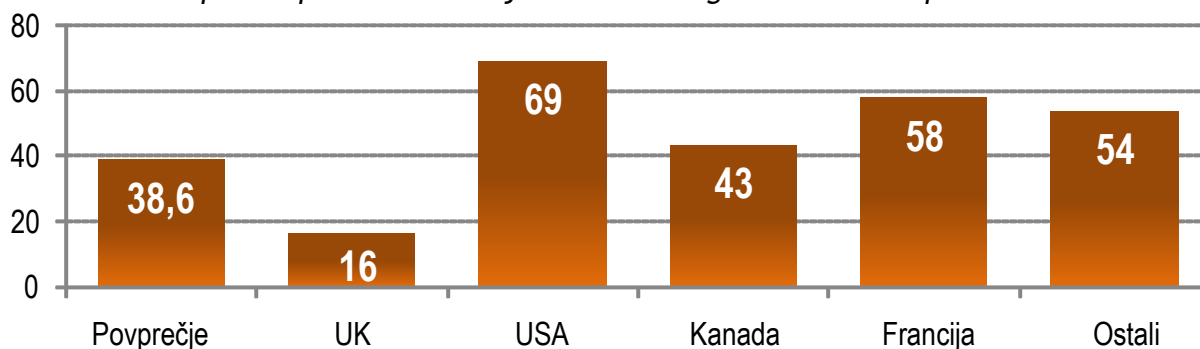
Graf B.21 - Porazdelitev porabe potnikov, ki so se samostojno odpravili na izlet



Opomba: kjer ni posebej specificirano, se vrednosti nanašajo na porabo na osebo.

Spodnji graf predstavlja porabo samostojnih izletnikov glede na državo izvora. Tu izstopajo francoski in ameriški turisti. Poraba Angležev je pod povprečjem in ravno njihova številčnost vpliva na nižanje povprečne porabe.

Grafi B.22 - Povprečna poraba samostojnih izletnikov glede na državo porekla



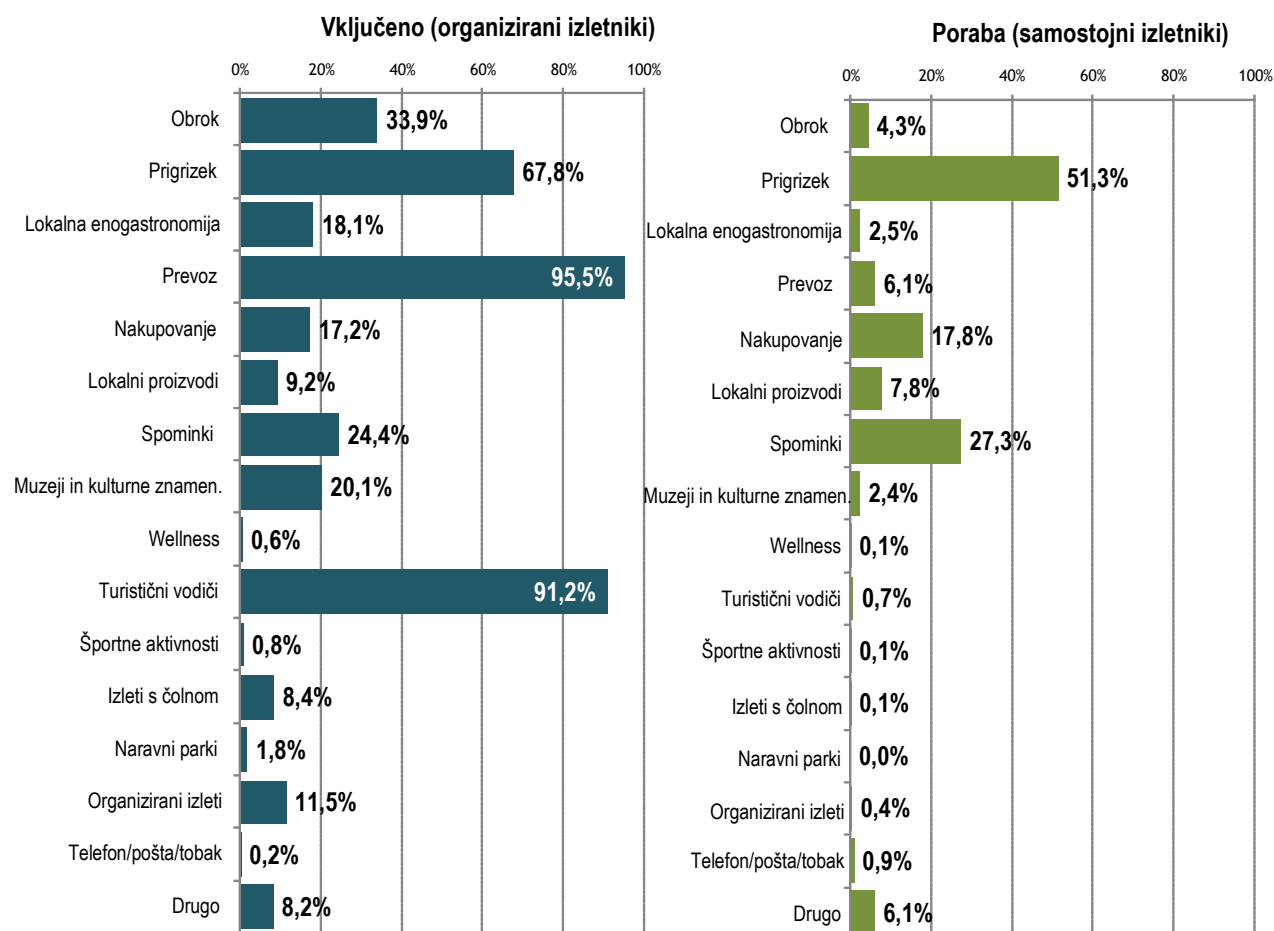
Vprašalnik je vključeval vprašanja o porabi glede na kategorijo, pri čemer je lahko anketiranec izrazil več izbir. Kjer je bilo možno, smo ga prosili tudi, da vrednost poveže z destinacijo (na izbiro Koper ali ostala Slovenija).

Kdor je šel na organiziran izlet, je izbral predvsem kategoriji vodič in prevoz, saj so vključeni v organiziran izlet, ob tem pa še kakšen prigrizek (kava, sendvič ipd.). Približno en turist na 3 med tistimi, ki so se odločili za organizirane izlete, je porabil za obrok (33,9%) ali je kupil spominek (24,4%) oz. lokalne enogastronske izdelke (18,1%). V primeru samostojnih izletnikov pa prevladujejo prigrizki (več kot en potnik na dva), spominki (27,4%) in nakupovanje.

Če primerjamo spodnja dva grafa, opazimo, da je pri organiziranih izletnikih pestrost in pogostnost porabe v povprečju višja, kar potrjuje višjo porabo. Opaziti je razliko ne le pri

prevozi (pred tem smo zapisali, da se gre na ogled pretežno peš z namenom odkrivanja Kopra), temveč tudi pri nakupu/uporabi vodičev, obrokov, prigrizkov in lokalne enogastronomije.

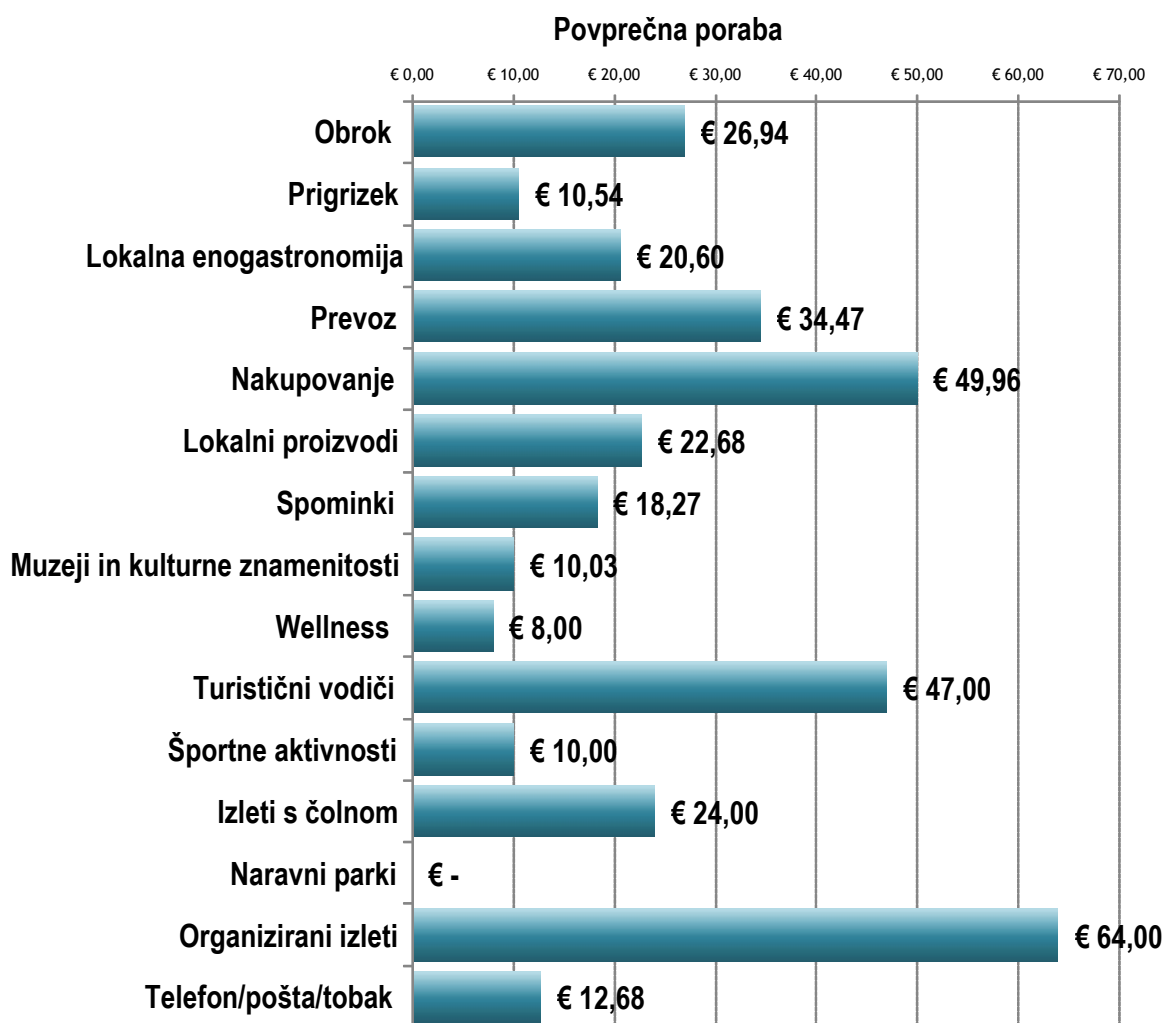
Graf B.23- Poraba za blago in storitve po tipu



Opomba: v primeru turistov, ki so se odločili za organizirane izlete, se podatki nanašajo tako na elemente, ki so del turističnega aranžmaja, pa tudi na dodatno porabi. Pri samostojnih izletnikih gre pa za blago in storitve, za katere so izjavili porabo.

V kolikor v izračun povprečne vrednosti porabe vključimo samo tiste, ki so odgovorili, da so dejansko kupili blago ali storitev, kar je prikazano v spodnjem grafu, opazimo, da nakupu izletov na strani samostojnih izletnikov, sledi splošno nakupovanje. Skoraj 50 € se porabi za turistične vodiče, 35 € pa za prevoz. Povprečna poraba za suvenirje je 27 €, na lokalne proizvode in proizvode lokalne enogastronomije pa odpade 20 € na osebo.

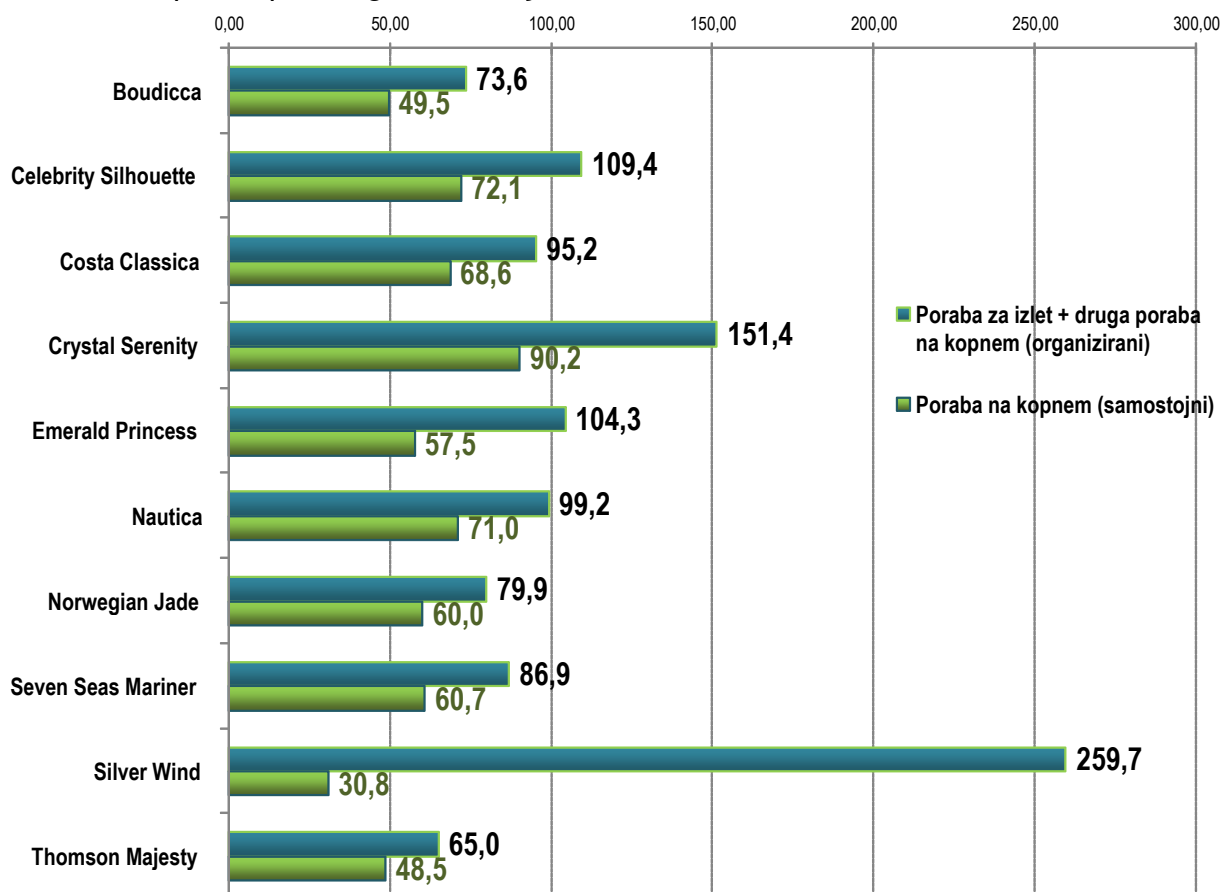
Graf B.24 - Povprečna poraba glede na tip blaga in storitve



Pridobljene odgovore smo analizirali tudi z namenom, da bi ugotovili porabo na kopnem glede na ladjo, s katero so se turisti pripeljali v Koper.

Opaziti je pomenljive razlike med ladjami tudi v primeru standardnih ladij, ki so v povprečju nižjega nivoja in nudijo ugodnejše cene, vendar poraba na kopnem ni nikoli zanemarljiva. Za primer navedemo porabo turistov, ki se odločajo za organizirane izlete, ki nikoli ne porabijo manj kot 65 € (izvzeta je ladja Silver Wind). Tudi v primeru samostojnih izletnikov je nagnjenost k porabi visoka - poraba gre od 30,8 € (velja za tiste, ki so prišli z ladjo Silversea in se niso odločili za organizirane izlete) do 90,2 € potnikov, ki so prišli z ladjo Crystal Serenity.

Graf B.25 - Povprečna poraba glede na ladjo



B.4

Dodatne informacije

Pri pripravi analize smo želeli ugotoviti, ali obstajajo ovire, ki preprečujejo, da bi prišlo do porabe. Gre zagotovo za elemente, na katerih sta pristanišče in lokalna uprava investirala v preteklih letih, saj na primer vključitev lokalnih ponudnikov omogoča turistom boljše izkušnje.

Anketirani niso imeli težav s plačili. Manj kot 1% je poročalo o tovrstnih težavah.

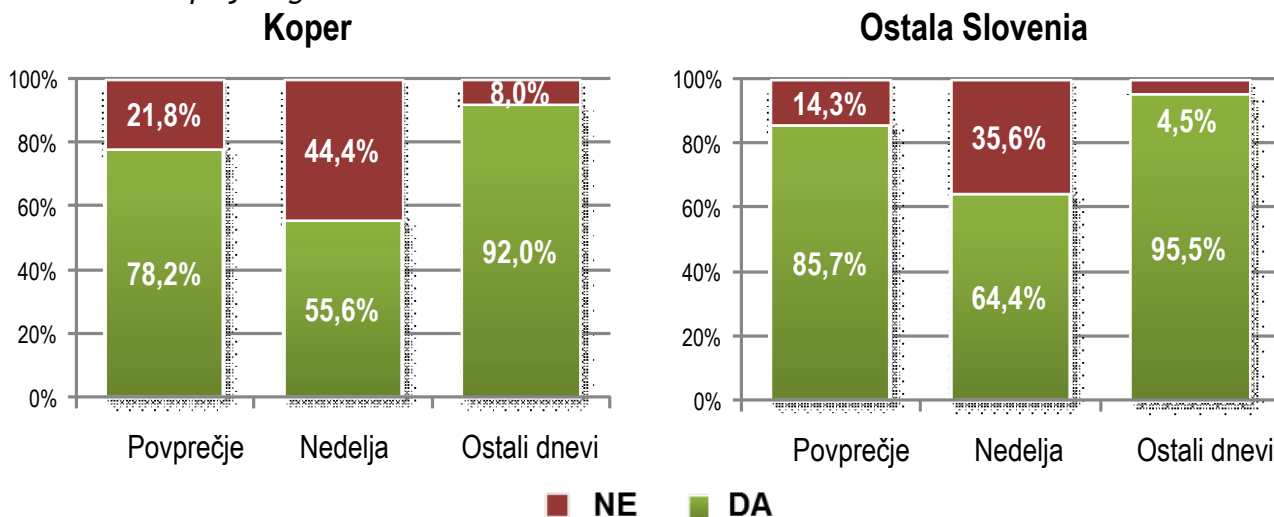
Drugi vidik pa zadeva odprtja trgovin in ostalih zanimivosti tako v Kopru kot v ostali Sloveniji (graf B.26). Turiste smo spraševali, ali so bile trgovine in zanimivosti odprte med njihovim izletom. Vidik ni kritičen, kar velja tako za Koper kot Slovenijo. V Kopru je 21,8% vprašanih povedalo, da mesto ni bilo odprto, to še posebej velja za tiste, ki so v Koper prišli v nedeljo (zaprte so tudi cerkve).

Kar zadeva ostale Slovenije, kljub temu, da je bilo manj negativnih primerov, izstopajo zaprte trgovine s spominki.

Graf B.26 - Ovire pri možnosti porabe: problemi s plačili



Graf B.27 - Odprtje trgovin in ostalih zanimivosti



C DEL

NEPOSREDNI EKONOMSKI UČINKI INDUSTRIJE KRIŽARJENJ
C.1 Neposredni ekonomski učinki industrije križarjenj

Industrija križarjenj zanima čedalje večje število podjetij. To je zagotovo res še posebej v pristaniških krajih, kjer se ladje privežejo, vendar velja tudi za širši zaledni teritorij, ki se ga ta posel dotakne. Križarjenja zagotovo sodijo med najbolj zanimive kategorije makro-segmenta potovanj in počitnic v zadnjih letih, gre za posel, ki vključuje tako materialne kot nematerialne produkte, ki ne pridejo neposredno v stik s turistom.

V zgodbo so vključeni vsi procesi in torej vse organizacije s specifičnimi znanji in kompetencami, ki sodelujejo naprej v ladjedelništvu in nato v pristaniški panogi. K temu je potrebno prišteti še vso delo, ki omogoča pripravo načrtov potovanj in skrb za potnike, od tehničnih priprav in upravljanja oskrbe ladij do oskrbe z gorivom, pripravo zavarovanj in zagotovitev dovoljenj za prihod ladje in potnikov v države, ki so vključene v krožno vožnjo. Ne smemo pozabiti niti finančnih in zavarovalnih storitev ter vložkov v marketing ter distribucijo produkta.

Kljub temu, da se pričujoče delo osredotoča na učinke industrije v Kopru in širšem slovenskem ozemlju, je jasno, da rezultati študije prikazujejo le del učinkov, ki jih generira fenomen (dovolj je pomisliti na večletne investicije v pristanišču).

Promet in aktivnosti industrije križarjenj prinašajo porabo in investicije, ki imajo ekonomske učinke (ne le v smislu zaposlovanja). Za pripravo ocene bomo upoštevali 3 kategorije stroškov, ki so povezane z ladjo (neposredna poraba potnikov na kopnem, neposredna poraba posadke in poraba ladjarjev v Kopru), k temu je pa potrebno prišteti še četrto kategorijo, ki zadeva infrastrukturne investicije, kar je prikazano v nadaljevanju.

Da bi ocenili porabo potnikov, smo uporabili tako informacije, ki smo jih pridobili z anketiranjem, pa tudi povprečne evropske kazalnike ter informacije, ki smo jih pridobili od osrednjih operaterjev. Kar zadeva porabe posadke smo se sklicevali na vrsto študij, ki so bile predhodno opravljene. Stroške ladjarjev smo pa pridobili z razlikovanjem ladij po teži ter s pomočjo dveh lokalnih pomorskih agencij.

Spodnja tabela prikazuje razdelitev ladij, ki smo jo porabili za pričujočo študijo in ki je bila predhodno že uporabljena z namenom ugotavljanja porabe.

Tabela C.1 - Potniške ladje po tipologiji

	Okvirna teža (BRT)	Potniki	Posadka	Dolžina	Največja širina	Ugrez
Majhne	15.000	400	150	140	20	6
Srednje	35.000	1.000	500	200	28	7
Velike	90.000	2.600	1.000	295	32	8
Mega	154.000	4.200	1.500	340	40	9

CLIA Europe, evropsko predstavništvo svetovnega združenja ladjarjev za križarjenje, nam omogoča izdelavo nekega prvega referenčnega okvirja. Junija je združenje namreč objavilo letno poročilo³, iz katerega izhaja, da industrija križarjenj generira preko 40 milijard € (gre za neposreden in posreden vpliv). Do te vrednosti se pride ob upoštevanju 16,2 milijardi € neposrednih stroškov potnikov, posadke in ladij. V Evropi je operativnih 43 evropskih ladjarjev za križarjenje, ki nudi 145.000 ležišč, k temu je potrebno prišteti še 73 ladij (dodatnih 104.000 ležišč) neevropskih ladjarjev.

C.2 Tri kategorije porabe

Najprej se bomo posvetili porabi potnikov. Gre za porabo, ki se jo na nek način naprej opazi in ki tvori neposredne gospodarske učinke.

Potnik se na obiskanem teritoriju pojavi v vlogi izletnika, ki sredstva porabi za prevoz, prehrano in nakup lokalnih izdelkov. V primeru Kopra, ki je tranzitno pristanišče, ne nastaja poraba zaradi vkrcanja in izkrcanja potnikov. V primeru matičnega pristanišča namreč nastajajo med drugim poraba za parkiranje ali prevoz iz letališča, morebiti hotelske storitve itn, kar pa - kot rečeno - ne velja za Koper.

Potniki se med seboj precej razlikujejo. Obstajajo številne spremenljivke (vzročno - posledične), od katerih je odvisna poraba in tako tudi rezultat raziskave. Pred, med in po križarjenju se turisti najdejo v situaciji, ko lahko koristijo storitve mesta v večji ali manjši meri. Odvisno je od trajanja postanka, vrste križarjenja, trajanje le-tega, pa tudi od nagnjenosti k porabi, ali so že bili predhodno na križarjenjih (gre za sposobnost izrabiti izkušnje v vlogi turista tudi samostojno).

Končno, ne moremo zanemariti sposobnosti teritorija, da izkoristi prisotnost turistov, z namenom maksimiranja gospodarskih učinkov.

Že omenjeno združenje CLIA Europe že leta zbira informacije o porabi potnikov in ocenjuje⁴, da bo znašala poraba potnikov in posadke 3.8 milijard € (na 16.2 skupne

³ CLIA Europe (2014), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition.

⁴ CLIA Europe (2014), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2014 Edition.

porabe, 23%) v matičnih in tranzitnih pristaniščih v letu 2014, kar je 4,5% več kot leta 2012. Iz poročila je možno razbrati tudi, da potniki v povprečju porabijo v evropskih pristaniščih 62€ za vsako ticanje. Podatek vključuje tako organizirane kot samostojne izletnike, pa tudi tiste, ki občasno ostanejo na ladji.

Vrednosti poročila CLIE so v skladu z rezultati pričujoče študije in torej porabo nekaj več kot 100 € za organizirane izletnike (cena izleta in poraba na kopnem) in skoraj 40 € porabe samostojnih izletnikov. Posebnost Kopra je, da zaradi bližine mestnega jedra zvabi turiste na kopno tudi za krajši ogled.

Kot že zapisano v prvem poglavju obstaja več načinov, kako odkriti Slovenijo. Običajno so ladje privezane nekaj več kot 8 ur, kar omogoča, da se dosežejo lokacije v oddaljenosti 200 km od Kopra.

Naslednja tabela prikazuje število avtobusov (v organizaciji tour operaterja, ki ga je družba uradno izbrala), ki so vključeni v izlete ladje Regent Seven Seas Mariner. Gre za kar 14 avtobusov za luksuzno ladjo srednje-majhnih dimenzij, ki nudi 6 različnih ekskurzij, ki privabijo skoraj 96,6% potnikov. V tem primeru so ekskurzije že vključene v počitniški aranžma, tako da je pričakovati visoko vključitev potnikov.

Tabela C.2 - Primer ladje z visokim vključevanjem v organizirane izlete

Izlet	avtobus	potniki	% na celoto izletov	% na celoto potnikov
Ogled blejskega jezera in otoka	4	196	29,0%	28,0%
Postojna in Predjama	1	19	2,8%	2,7%
Ljubljana po reki	2	98	14,5%	14,0%
Panoramski Koper	3	147	21,7%	21,0%
Lipicanci	2	106	15,7%	15,1%
Historical Piran & Winery	2	110	16,3%	15,7%
	14	676		
Potniki ladje Regent Seven Seas Mariner		700		96,6%

Spodnja tabela pa prikazuje primer ladje, kjer se organiziranih izletov udeležuje tretjina potnikov (33,4%).

Tabela C.3 - Primer ladje s srednjim vključevanjem v organizirane izlete

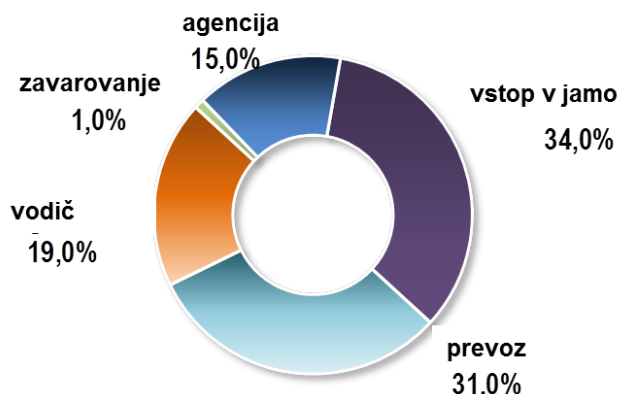
Izlet	avtobus	potniki	% na celoto izletov	% na celoto potnikov
HOP & Taste	2	120	11,6%	3,9%
Koper	6	258	24,9%	8,3%
Ljubljana	11	504	48,6%	16,3%
Postojnska jama	1	50	4,8%	1,6%
Blejsko jezero	2	85	8,2%	2,7%
Dolina Dragonje	1	19	1,8%	0,6%
	23	1036		
Potniki Celebrity Silhouette		3100		33,42%

Eden izmed turističnih operaterjev, ki nudi uradne izlete na ladji, je povedal v času poteka naše raziskave, da je potrebno za ladjo, ki ima okvirno 1400 potnikov, organizirati izlete za nekje 400 potnikov. To pomeni, da je potrebno najeti 8 ali 9 avtobusov (običajno gre za slovenska podjetja), ob tem pa 12 ali 13 lokalnih vodičev.

Graf na desni strani pa na primeru vodenega ogleda Postojnske jame, ki jo organizira lokalni operater, prikazuje razdelitev stroškov (v tem primeru ladjar nima zaslužka).

Cena 55 € (aplicira se jo v primeru izletov, ki se jih vključi vsaj 6 oseb) se v glavnem razdeli za vstop v jamo, prevoz in vodiče (v glavnem iz Kopra, k njim se pa pridružijo vodiči iz Postojne).

Graf C.1 - razdelitev stroškov izleta po tipu (voden ogled Postojnske jame).



Iz zgoraj opisanih primerov se torej zdi, da Slovenija zadrži celotno porabo potnikov.

Ob upoštevanju lanskega prometa (65.434 potnikov, kjer je bilo 38% organiziranih in 62% samostojnih izletnikov) ter ugotovljene porabe (v povprečju 73,96 za organizirano ekskurzijo, h katerim je potrebno dodati 34,28 € za dodatno porabo na kopnem in še 38,62 € povprečne porabe samostojnih izletnikov), lahko ocenimo vrednost te kategorije neposredne porabe.

Glede na to, da je cilj pričujočega dela, da ocenimo učinek na lokalnem in nacionalnem nivoju, je potrebno upoštevati, da je v ceni izleta običajno zajeta tudi provizija ladjarja, le-ta pa ni slovenski.

Glede na to, da ni bilo možno pridobiti tega odstotka, smo v poštrev vzeli 30% delež, ki predstavlja realistično oceno. Pri tistih pa, ki so izjavili, da so se bodisi udeležili organiziranih izletov in se istočasno odpravili tudi na samostojne izlete, smo upoštevali le vrednosti organiziranega izleta ter samo enkrat dodatno porabo na kopnem.

Omenjen način nam je omogočil, da smo izračunali, da je preko 65.000 potnikov, ki so v Koper prispeli z ladjo v letu 2013, porabilo 3.7 milijonov € (v povprečju 56,7€, kar je v skladu z evropskimi vrednostmi in posledica visoke udeležbe organiziranih izletov, ki v povprečju stanejo 74 € in dobri možnosti, da si mesto ogledajo peš).

Tabela C.4 - Porazdelitev stroška za ekskurzijo

	%	ocena potnikov	cena izleta	ocena neto vrednosti	dodatni stroški	Skupna vrednost za Slovenijo
Organizirani	38,10%	24.930	73,96€	51,77€	34,28€	€ 2.145.306,8
Samostojni	61,90%	40.504			38,62€	€ 1.564.250,8
		65.434				€ 3.709.557,6

Druga kategorija stroškov, kot smo že omenili, je povezana s porabo posadke na kopnem. Tudi posadka namreč ima med postanki možnost, da se izkrca. Spomniti je potrebno, da se del posadke celo zamenja v pristanišču, kar pomeni, da prihaja tudi do porabe za hotele in podobno (stroške hotelov v tem primeru krijejo ladjarji, kar pomeni, da bi bila poraba vidna v naslednji kategoriji stroškov in ne v tej), a take situacije zadevajo matična pristanišča. Poraba je pri posadkah deloma podobna porabi potnikov, deloma se pa razlikuje, saj je vezana na daljše obdobje službene odsotnosti od doma. Gre na primer za bančne storitve, ki omogočajo, da se mesečno plačo, ki jo je možno prejeti na ladji, pošlje domov, ali pa tudi za tele-komunikacijske storitve, ki so na ladji drage. Poraba je tudi možna za lokalno hrano, tako da se v nekaterih pristaniščih ponudba dejansko specializira za potrebe posadke.

Kljub temu torej, da Koper ni matično pristanišče, je tudi poraba posadke tista, ki vpliva na učinek križarjenj.

Da bi lahko ocenili porabo, je potrebno upoštevati, da se razmerje med posadko in potniki spreminja glede na tip ladje. Pri ladjah, ki nudijo višji standard, tudi, če ladje niso velike, pride razmerje tudi do a 1:1, medtem ko se pri večjih ladjah aktivirajo mehanizmi ekonomije obsega, in je običajno razmerje 1 član posadke na 3 potnike. V spodnji tabeli so prikazana razmerja posadka- potniki nekaterih ladij, ki so bile v Kopru v sezonah 2013 in 2014.

Tabela C.5 - Razmerje potniki - posadka nekaterih ladij, ki so bile v Kopru v sezonah 2013 in 2014

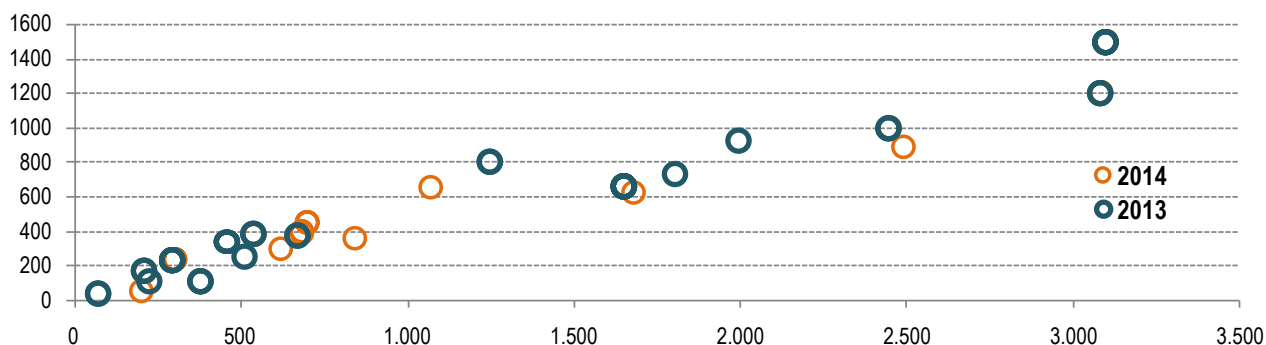
Leto	Ladjar	Ladja	Potniki	Posadka	razmerje
2013	Seabourn Spirit	Seabourn Cruises	208	164	1,27
2013	Riviera	Oceania Cruises	1250	800	1,56
2013	Norwegian Jade	Norwegian Cruise Line	2.450	1.000	2,45
2013	Crown Princess	Princess Cruises	3.082	1.200	2,57
2014	Silver Spirit	Silversea Cruises	540	380	1,42
2014	Seven Seas Mariner	Regent Seven Seas	700	445	1,57
2014	Celebrity Silhouette	Celebrity Cruises	3.100	1.500	2,07
2014	Thomson Majesty	Thomson Cruises	1.650	660	2,50

Vir: Risposte Turismo na program križarjenj za Koper in Seatrade Cruise Directory, 2014.

V naslednjem grafu se pa vidi porazdelitev ladij, ki so bile v Kopru v letu 2013 in 2014, po velikosti od majhnih do velikih s 3000 potniki (članov posadke je bilo med 1.200-1.500),

pri čemer se vidi pogostost ladij, ki imajo manj kot 800 potnikov in okoli 400 članov posadke.

Graf C.2 - Porazdelitev ladij, ki so prišle v Koper v sezonah 2013 in 2014 glede na potnike in posadko



Poročilo CLIA Europe ob oceni skupnega vpliva navaja, da je v letu 2014 v evropska pristanišča prispelo 15,2 milijonov članov posadke. Ocenjuje se, da jih je nekaj več kot 40% (6,1 milijonov) tudi izstopilo iz ladij, ki naj bi porabili 140 milijonov Evrov za blago in storitve. V povprečju naj bi bila tako poraba 23 € na člana posadke, ki se je izkrcal oziroma 9,2 € na vsakega člana posadke, ki je tranzitiral skozi evropska pristanišča.

Zgornje podatke lahko uporabimo kot referenco za izračun porabe članov posadk, ki izstopijo iz ladij v Kopru. V letu 2013 je bilo članov posadk 30.000 in nekoliko manj jih bo leta 2014 (tab. C.6).

Tabela C.6 - Ocena potnikov in posadk na ladjah, ki so v Kopru ticale v sezonah 2013 in 2014

Leto	Ticanja	Ocene potnikov	Ocene posadke	Razmerje potniki/posadka
2013	54 ladij (april-november)	70.296	32.706	2,15
2014	48 ladij (april-november)	65.127	29.915	2,18

vir: Risposte Turismo na osnovi programa ticanj Kopra in podatki Seatrade Cruise Directory, 2014.

Zagotovo del posadke zaradi službenih obveznosti ne more izstopiti iz ladje, del je pa takih članov posadke, ki raje ostanejo na ladji. Upoštevali smo tudi, da se člani posadke manj časa zadržijo na kopnem ter se zato ne morejo udeležiti izletov, ki vodijo v bolj oddaljene kraje. Verjetno se poraba odvija v mestu oziroma bližnjem zaledju. Na osnovi vseh teh predpostavk, smo ocenili, da je znaša letna poraba posadk leta 2013 301.222 € ter da bo leta 2014 znašala 275.000 €.

Da bi lahko razumeli celoten gospodarski učinek, je pa potrebno upoštevati tudi tehnično navtične storitve, ki jih naročajo ladjarji. Načeloma se v matičnih pristaniščih generira višja poraba tudi za to kategorijo stroškov. Storitve, ki jih lahko upoštevamo v tej kategoriji stroškov so:

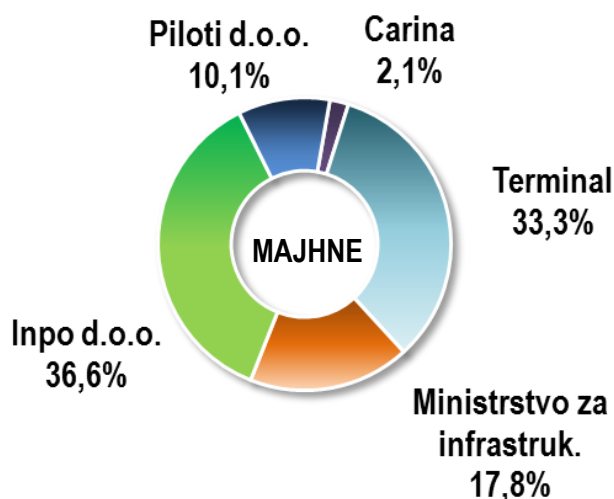
- tehnično navtične storitve: gre za pilotažo, vleko, privezovanje, ki zagotavljajo varnost in čigar strošek niha glede na velikost ladje in za kar obstajajo točno določene zakonske določbe;
- pristaniške pristojbine in terminalistične storitve, kjer gre za sprejem in prevoz potnikov, razpoložljivost obale, prisotnost varnostnikov in varnostni pregledi, storitve za prtljago. Zagotovo so tudi te storitve pomembnejše v matičnih pristaniščih;
- dobava blaga in storitev ladji, tako na primer dobava vode (vsaka ladja potrebuje 500 - 600 kubičnih metrov vode pri vsakem ticanju, kar znaša 150 - 200 litrov na potnika), prevzem odpadkov, strošek pomorske agencije. Gre za stroške, ki so odvisni od dimenzije ladij;
- dobava blaga in storitev ladji za posadko in potnike, kar se razlikuje glede na tip križarjenja, zmogljivost ladje ter števila oseb, ki jih je potrebno zadovoljiti.

Če pod drobnogled vzamemo razne dobave (zadnja in predzadnja kategorija zgornjega seznama), v Kopru - po besedah pomorskih agentov - ni velikega povpraševanja. V nujnih primerih se vse dobave uspešno rešijo, tako da ne gre za nesposobnost lokalnih ponudnikov.

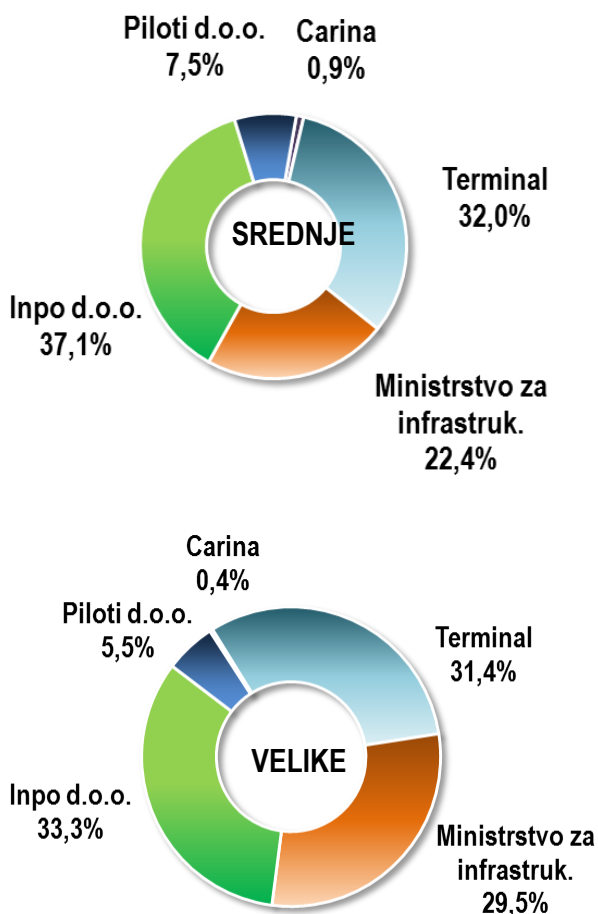
Običajno se ladje oskrbujejo pri globalnih dobavitelji, ki so prisotni samo v nekaterih pristaniščih. Za pripravo izračuna porabe smo tako upoštevali informacije, ki so nam jih posredovali lokalni operaterji, predvsem pomorski agenti s t.i. *disbursement account*, ladjarji ter razni dobavitelji, s katerimi je Risposte Turismo stopil v stik.

Graf na desni prikazuje porazdelitev izdatkov ladjarjev, pri čemer se opazi, da imata največje koristi potniški terminal in INPO ne glede na velikost ladje. Koristi imajo sicer pa številni subjekti, ne le lokalni. V primeru Ministrstva za infrastrukturo se

Grafi C.3, C.4 e C.5 - Porazdelitev neposredne porabe ladjarjev glede na tip ladje (2013)



tako delež povečuje z velikostjo ladij in celo dohiteva upravljalca potniškega terminala.



Ostali izdati so nekoliko bolj omejeni, saj se na primer vlačilcev ne koristi razen ob prisotnosti poostrenih meteoroloških razmer kot je močna burja, pa tudi zato, ker se ne podajajo zahtevki za dodatna naročila (lahko sklepamo, da politika cen v pristanišču ni posebej ugodna, tako da lahko ladjarji določeno blago in storitve naročajo v drugih pristaniščih). Upoštevajoč 53 ticanj v letu 2013, so ladjarji porabili okoli 1 milijon evrov (1.044.525 €) med postankom v Kopru.

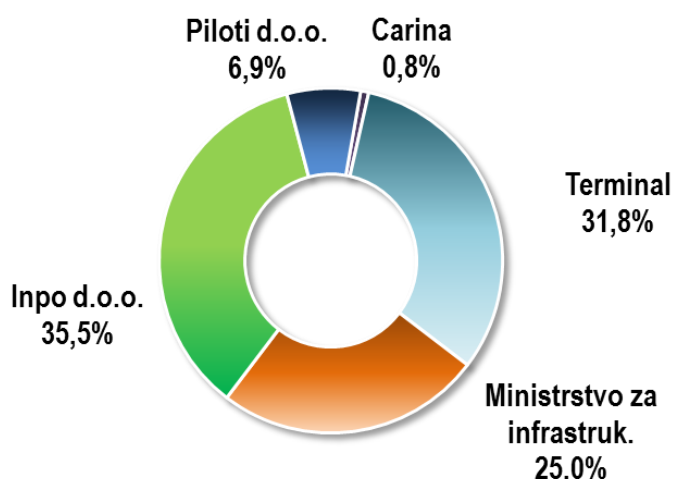
Spodnja tabela prikazuje porabo ladjarja glede na dobavitelja. Kot že omenjeno imata Potniški terminal in INPO največjo korist od prihodov potniških ladij, sledi pa Ministrstvo za infrastrukturo (25% celote). Tu je potrebno dodati, da je pilotaža obvezna za ladje, ki imajo preko 500 BRT.

V primeru dela v nadurnem času, se stroški ladjarja povečajo tudi za 30%, kar pa v spodnjem izračunu nismo upoštevali.

Tabela C.7 - Povzetek porabe ladjarjev glede na dobavitelja (2013)

	%	Skupaj 53 ladij	Majhne 10	Srednje 33	Velike 10
Carina	0,8%	7.950 €	1.500 €	4.950 €	1.500 €
Potniški terminal	31,8%	332.550 €	24.100 €	176.550 €	131.900 €
Ministrstvo za infrastrukturo	25%	260.750 €	12.900 €	123.750 €	124.100 €
Inpo d.o.o.	35,5%	371.255 €	26.490 €	204.765 €	140.000 €
Piloti d.o.o.	6,9%	72.020 €	7.340 €	41.580 €	23.100 €
Adria Tow	14,9%	145.438 €	13.980 €	102.498 €	28.960 €
Ostali	0,0%	0 €	0 €	0 €	0 €
	100,0%	1.044.525€	72.330 €	551.595 €	420.600 €

Opomba (*): strošek ladje ne vključuje morebitne stroške dela v nadurnem času, ki lahko poveča vrednost do neke 30%, tako da gre za prikaz podcenjene vrednosti.

Graf C.6 - Porazdelitev porabe ladjarjev glede na ponudnika storitev (2013)

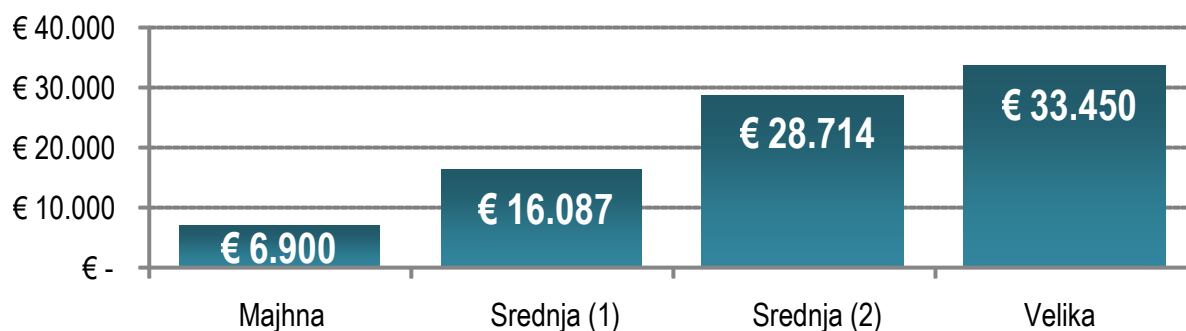
Graf (C.7) prikazuje štiri primere porabe ladij različnih dimenzij. Podatke smo pridobili od lokalnih pomorskih agencij. Zaradi zaupnosti podatkov prikazujemo le skupni seštevek in ne prikazujemo posameznih kategorij stroškov. V poštev je vzeta luksuzna ladja, ki lahko sprejme le nekaj več kot 300 potnikov, ladja s 1000, 1400 in 2800 potniki. Velik del stroška predstavlja privezovanje, sledi pilotaža in drugi pristaniški stroški. Skupaj privezovanje in pilotaža znašajo med 60 - 80% stroška (običajno znašajo med 4.000 € in 30.000 €). Varnost in carinske storitve znašajo okvirno 10% stroška ladjarja v Kopru. Podoben strošek predstavlja prevzem odpadkov - med 1.000 in 3.000 € na ticanje odvisno od velikosti ladje.

Zagotovo pa velja, da globalizacija industrije križarjenj vpliva na zmanjševanje lokalne porabe za določene kategorije stroškov. Upravljanje in organizacija dobav različnih

proizvodov (npr. hrana in pijača ter tehnično blago) se vrši izven Slovenije. Pomorski agenti so nam povedali, da je minimalno koriščenje ekspresnih pošilk.

V primerjavi z nekaterimi drugimi pristanišči je v Kopru nekaj manj priložnosti za lokalno potrošnjo, vendar je ravno zato pristanišče konkurenčnejše. Primer tega je na primer lokacija terminala, ki se nahaja neposredno ob mestnem jedru, tako da se lahko potniki samostojno sprehodijo in ni potrebe po transferjih znotraj pristanišča. Ker se v Kopru ne koristijo storitve matičnega pristanišča, ni povpraševanja po storitvah vezanih na prtljago, ni pa niti povpraševanj po hostesah.

Graf C.7 - Primeri porabe ladij med postanki v Kopru (2013)



Ob vseh ostalih motivacijah, ki predstavljajo podlago za odločitev ladjarja glede izbire pristanišča, je zagotovo tudi potreba po varnem pristanišču, ki nudi kakovostne storitve za turiste.

Ne gre torej le za tehnične storitve vkrcanja in izkrcanja, za kar je Luka Koper odgovorna, temveč za vse, kar se dogaja po izhodu iz pristanišča. Govorimo o sprejemu na ploščadi, vkrcanju na avtobus ali o možnostih raziskovanja teritorija za samostojne izletnike. Tu je pomembna vloga javnih in zasebnih operaterjev.

Vse te predpostavke botrujejo odločitvam pristanišč (in širšega območja), da investirajo v infrastrukturo in storitve, ki omogočajo konkurenčnost. Obstaja namreč več spremenljivk, ki vplivajo na konkurenčnost pristanišča⁵. Narašča namreč število pristanišč, ki si želi sprejemati potniške ladje in tako dopolnjujejo ponudbo vezano na primer na blago oz. ponudbo vezano na generični prevoz potnikov s potniki s križarjenj.

⁵ Več o tem je na voljo v študiji, ki jo je Risposte Turismo izdelal leta 2012 za Luko Koper

Vse to je povezano z materialnimi in nematerialnimi investicijami, pogosto večletne narave, kar pa nismo upoštevali v porabi za leto 2013.

Če se omejimo na pristaniške operacije, sta bilo v Kopru nedavno investirana 2 milijona Evrov za poglobljanje in izboljšave na potniškem terminalu.

Trenutno je v poteku projektiranje novega objekta za križarjenja, ki bo morda v uporabi že prihodnjo sezono. Modularnost investicije bo omogočila povečanje kapacitete, v kolikor bo promet narasel.

Kar zadeva okolice pa v tem trenutku poteka postavitve novega dvigala, ki bo omogočilo lažji vzpon do mestnega jedra. Upoštevajoč povprečno starost potnikov, ki prihajajo v Koper, ocenjujemo, da bo investicija pripomogla k večjemu zadovoljstvu obiskovalcev in bo tako vplivala tudi na konkurenčnost pristanišča.

Mestna uprava je nadalje izjavila, da ima za izboljšave v segmentu križarjenj v proračunu na voljo 36.000 € za nakup avtobusa, ki bi ga koristili potniki z omejeno mobilnostjo.

C.3 Zaključek

Potniški terminal je za Koper sorazmerno nova pridobitev, a je znalo pristanišče dobro izkoristiti priložnost ter uspelo upravljati tako ladje velikih dimenzij (primer je ladja Voyager ladjarja Royal Caribbean, ki je bila prisotna v sezoni 2011), pa tudi manjša plovila v vlogi matičnega pristanišča (primer je ladja Arion, ki je bila prisotna v obdobju od leta 2007 do 2011). V zadnjih dveh letih se je promet potnikov stabiliziral na 60 - 70.000, kar velja po ocenah tudi za leto 2014.

Gre za vrsto turizma, ki je postopoma pridobila na teži do te mere, da je leta 2011 število turistov iz potniških ladij preseglo število nočitev ostalih turistov. Rast prometa je pozitivno vplivala na različne subjekte: na pristanišče, na tour operaterji (z različno intenziteto), pa tudi na samo zaledje pristanišča, kjer je posredne koristi imela lokalna skupnost in javna uprava (že zaradi DDV-ja ali pa pristojbin, ki jih pobere Ministrstvo za infrastrukturo).

Vprašanje o učinkih industrije križarjenj na teritorij je zelo občutljivo. Aktivnosti v smeri v povečanja celotnega učinka (npr. z uvedbo novih dajatev, povečevanjem cen v pristanišču, pa tudi z agresivno prodajo izletov na ladjah), lahko celo dosežejo obratni učinek, saj med značilnostmi križarjenj sodi tudi premičnost ladij.

Ravno v povezavi s cilji pričujoče študije in ob upoštevanju širokega spektra konkurenčnih dejavnosti pristanišč, ne moremo mimo tega, da bi omenili cenovne politike celotnega segmenta (pristanišče, pomorske agencije, tour operaterji, ki pridobijo pravico do prodaje izletov na ladji, dobavitelji, ...), ki lahko služi kot vzvod za pridobivanje ladjarjev. Gre za izbiro, ki kljub temu, da zmanjša celotni učinek na teritorij (ladjarji prihranijo tudi tako, da manj porabijo lokalno), lahko vpliva na večje število prihodov ladij.

Za primer Kopra in na sploh Slovenije lahko povemo, da je situacija pristanišča dobra (stroški niso nad povprečjem Sredozemlja), saj je v primerjavi z drugimi pristanišči možna pestra izbira izletov, o čemer smo pisali v prvem poglavju.

Za čas trajanja anketiranja, od aprila do junija 2014, smo imeli možnost pridobiti oceno neposredne porabe potnikov ter ugotoviti smeri le-te. Del porabe odpade neposredno na lokalno skupnost, medtem ko del odpade na širše slovensko gospodarstvo in sicer za vrednost 3,7 milijone € letno.

Da bi lahko celovito razumeli učinek križarjenj, je pa potrebno upoštevati tudi porabo posadk, ki je drugačna v primerjavi s porabo potnikov. Ocenjujemo, da le ta znaša okvirno 300.000 €.

Ob tem smo v prejšnjem poglavju ocenili porabo ladjarja med postankom v Kopru. Pri izračunu smo bili previdni, saj smo upoštevali, da se vse operacije izvajajo ob rednem delovnem času, ne da bi upoštevali dodatnih stroškov (do 30% več) zaradi podaljšanja

postankov na obalah. Ocenjena vrednost porabe ladjarjev sloni na porabi iz leta 2013 in znaša preko milijon € letno.

Seštevek ocen treh vrst porabe daje skupno oceno neposrednih ekonomskih učinkov potniškega terminala v Kopru, ki znašajo letno 5 milijonov €. V ta znesek niso vključene investicije pristanišča, ki imajo večletni značaj, in so namenjene povečanju prometa in storitev, ki pa zagotovo povečajo celotni učinek.

Tabela C.8 - Neposredni ekonomski učinke potniškega terminala v Kopru na lokalno skupnost in širše slovensko gospodarstvo, (2013)

	Skupna vrednost (2013)
Neposredna poraba potnikov (65.434 potnikov)	€ 3.709.558
Neposredna poraba posadk	€ 301.222
Neposredna poraba ladjarjev (ladij)*	€ 1.044.525
Skupaj	€ 5.055.305

Vrednost, ki smo jo ravno predstavili (5.055.305 €), se lahko razume kot vrh ledene gore, saj na celoten gospodarski učinek vpliva tudi posredna poraba. Obstaja namreč poraba, ki jo generira nakup blaga in storitev, ki so bili predmet naše raziskave. Če učinke še nekoliko širše analiziramo, ne moremo mimo povečanega nivoja dohodkov tistih, ki se neposredno in posredno vključujejo v ponudbo. Zaposleni v panogi bodo lahko porabili večji dohodek in torej vplivali na druge segmente gospodarstva. Gre pa za vrednosti, ki niso predmet pričujoče študije, a ki se jih je potrebno zavedati zaradi celovitosti obravnave. Iz nedavno objavljenega poročila CLIE Europe izhaja, da je v letu 2013 vsak turist na križarjenju aktiviral neposredno porabo v Evropi v višini 16.2 milijardi, kar predstavlja rast 0,45% v primerjavi z letom 2012. Neposredna poraba vpliva na posredno porabo, za katero CLIA Europe ocenjuje, da znaša 39.4 milijard Evrov. Multiplikator neposredne porabe tako znaša 2,43. Predmet študije CLIE Europe je celotna Evropa, torej zelo obsežno območje z zelo heterogeno ponudbo blaga in storitev.

Obsežnejše je referenčno območje, manjše bo koriščenje blaga in storitev izven tega, kar pomeni, da bodo gospodarski učinki neposredne porabe v večji meri ostali le enemu območju. V primeru Slovenije bi bila uporaba multiplikatorja 2,43 na 5,05 milijone € nekorektna, saj se na primer ladje oskrbujejo z naročili izven države. Je pa jasno razvidno, da tako Slovenija kot tudi Koper uživata širše učinke, ki jih povzroča poraba turizma križarjenj. Investicije in naporu koprskih deležnikov, ki so usmerjeni v povečanje prisotnosti Kopra v načrtih potovanj ladjarjev, gredo v pravo smer. Na to, kdaj bodo lahko skupni učinki še večji, pa bodo vplivale tako bodoče dinamike v industriji križarjenj na globalnem nivoju in ne le trendi v Jadranu, pa tudi aktivnosti ostalih pristanišč in ne nazadnje situacija v Benetkah.