

Gravitacijsko zaledje luke Koper in vplivi na organizacijo prostora

Igor Jurinčič*

Kako pridobiti tovor v posamezno luko je odvisno predvsem od njenih pretovornih zmogljivosti. Zelo pomembna pa je tudi kvalitetna infrastruktura opremljenost v ožji in širši regiji, dovolj ustreznih površin za širjenje luke ter prisotnost različnih storitvenih dejavnosti v luki in ob njej. To dokazuje tudi naša primerjava tovora Luke Koper po blagovnih skupinah med 1.1983 in 1990 za države v gravitacijskem zaledju.

Ključne besede: zaledje, pomorski promet, tovor.

Gravitation Hinterland of the Port of Koper and Space Organization Impacts.

Getting cargo into the particular port depends mainly on its modern port facilities. The quality of infrastructure in the region and Slovenia, the quantity of the appropriate areas for the extension of the port and the presence of different services in and beside the port are of very great importance. That is proved by our comparison of cargo in Port of Koper concerning the structure of goods of the states in gravitation hinterland between the years of 1983 and 1990.

Key Words: hinterland, seartransport, cargo.

Geografska literatura se ukvarja z preučevanjem gravitacijskih zaledij gospodarskih in negospodarskih dejavnosti, ki obvladujejo določen teritorij že dlje časa in ga smatra za eno izmed osrednjih raziskovalnih področij. Pri določanju gravitacijskih zaledij posameznih luk, se opiramo na podatke o destinaciji in provenienci blaga, ki potuje preko luke in ga statistično vodijo po posameznih državah.

Tokrat smo vzeli pod drobnogled le tovor, ki ga pretovarjajo za druge države (tranzit). Tovor za potrebe zalednih držav je namreč v stalnem porastu in je znašal v 1. 1990 že 47% od celotnega. V drugih bivših jugoslovanskih lukah tranzit upada in je po deležu v celotnem pretovoru precej manjši, kar kaže na kakovost in živahen razvoj pretovornih zmogljivosti Luke Koper, ki pa zahteva vse več novih površin.

Luka Koper pokriva, poleg potreb domačega gospodarstva, predvsem zahteve srednjeevropskih držav, ki nimajo direktnega izhoda na morje in se poslužujejo tujih luk. Gre za ekonomsko razvite kontinentalne države: Avstrija, Češkoslovaška, Madžarska (tabela 1), ki so v pomorskem prometu

* Mladi raziskovalec, Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta, Aškerčeva 12, Ljubljana, Slovenija.

orientirane tudi na druge severno-jadranske luke. Veliko manjši delež predstavlja tovor Nemčije, Švice in Italije. Avstrija in Češkoslovaška se poslužujeta atlantskih-severnoevropskih pristanišč, kljub daljši poti. Tam so poleg zelo urejenih cestnih povezav, velike koncentracije blagovnih tokov, kar omogoča ladjarjem, da prihajajo bolj pogosto in redno v luke in vrsta drugih prednosti. To pomeni tudi večjo gospodarnost poslovanja oziroma nižje vozne. Omenimo samo nemške železnice, ki s svojimi tarifami stimulirajo prevoz blaga do severnih luk.

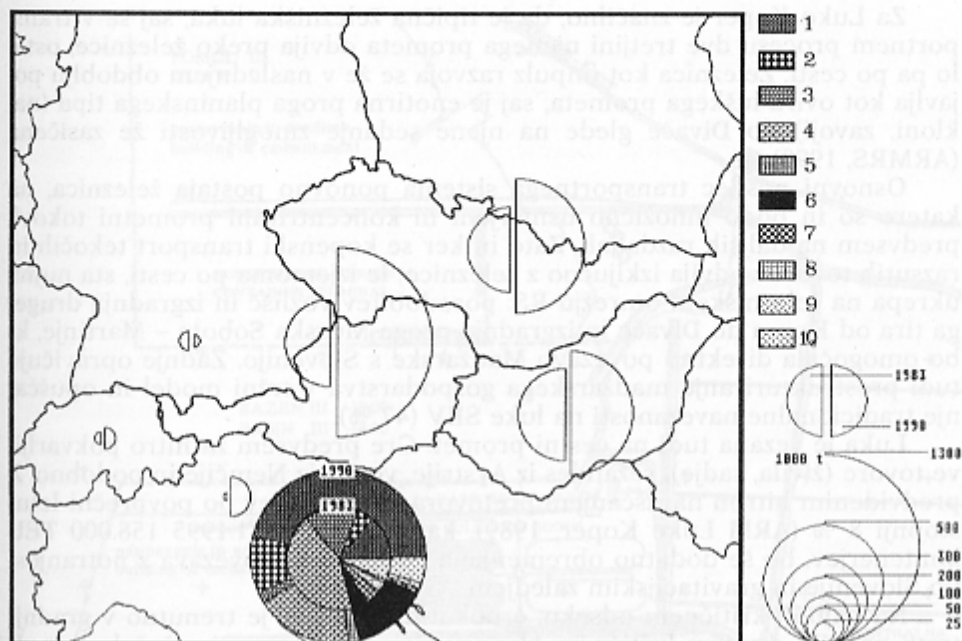
Tab. 1: Ladijski pretovor v tranzitu po zalednih državah Statistika Luke Koper

	1983	1990	Index 1990/83
Švica	17.372	26.693	154
Italija	4.311	59.800	1387
Avstrija	293.395	1.503.992	513
ZRN	20.285	11.001	54
dr. zah. dr.	81.099	15.907	20
Ceškoslovaška	292.000	586.087	201
Madžarska	325.441	529.292	163
dr. vzh. dr.	4.583	5.728	125
PCC	4.468	197.141	4412

Primerjava tranzitnega prometa po blagovnih skupinah v osemdestih letih kaže na najbolj vidne spremembe pri razsutem tovoru (slika in tabela 2). Z izgradnjo novega specializiranega terminala se je povečal uvoz železove rude, premoga in fosfatov za Avstrijo. V ta namen je bila posodobljena in bolje izkoriščena goriška proga (Sežana - Nova Gorica - Jesenice). Le deloma je k temu prispeval tudi nov silos, v katerem prvenstveno skladiščijo tovor za domač uvoz in izvoz. V mednarodni trgovini narašča obojestranska izmenjava agrarnih pridelkov za prehrano in živinsko krmo, kar lahko omogoči polno izkoriščenost skladiščnih kapacitet in silosa. To so predvsem žitarice (koruza, pšenica, soja), ribja moka ter tapioka in podobno blago.

Tab. 2: Ladijski pretovor blaga v tranzitu po vrstah blaga. Statistika Luke Koper

	1983	1990	index 1990/83
Rude, kovine	161.316	1.355.094	840
Kovinski izdelki	51.383	311.878	607
Les in lesni izdelki	169.986	53.467	31
Kmetijski in prechambeni izdelki	446.278	513.408	115
Tekstil, guma, plastika	35.537	74.797	210
Kemični izdelki	70.758	411.852	582
Vozila in stroji	55.367	33.482	60
Kontejnerji in lokomotive	39.911	-	-
Gradbeni material	8.463	32.817	388
Razno blago	59.529	141.105	237



Sl. 1. Gibanje tranzitnega prometa po zalednih državah in struktura tovora po blagovnih skupinah 1983–1990; 1. rude, kovine; 2. kovinski izdelki; 3. les in lesni izdelki; 4. kmetijski in prehrabeni izdelki; 5. tekstil, guma, plastika; 6. kemični izdelki; 7. vozila in stroji; 8. kontejnerji in lokomotive; 9. gradbeni material; 10. razno blago.

Fig. 1 The dynamics of Transit Transport as to the Hinterland Countries and the Structure of Transit Transport as to the Groups of Goods 1983–1990; 1. ores, metals; 2. metal semiproducts; 3. timber, wood products; 4. farming and food products; 5. textil, rubber, plastic; 6. chemical products; 7. vehicles, machines; 8. containers, locomotives; 9. building material; 10. various goods.

Se naprej pa ostaja Luka Koper vodilna luka na ozemlju bivše Jugoslavije v pretovoru kontejnerjev. Po obdobju vključevanja v integralni transport z izgradnjo kontejnerskega terminala (1970–1980) in hitrega naraščanja tovora, so vojna žarišča na Bližnjem Vzhodu povzročila velik padec prometa z ukinitvijo rednih trajektnih linij (za 60% v 1. 1983). V drugi polovici osemdestih let je kontejnerski promet zopet naraščal in v letu 1988 dosegel 89.759 TEU/840.352 t skupaj. Od tega 418.759 t v tranzitu. V istem letu je zelo uspešno konkurirala tudi tržaškemu (113.891 TEU) in beneškemu (90.000 TEU) pristanišču.

Prometna povezanost z zaledjem se je močno odrazila tudi v dosedanjem razvoju Luke Koper. Do izgradnje železniške proge Koper-Prešnica je bila luka povezana z zaledjem le s cestnim transportom, zato je bil tudi obseg prometa in razvoj omejen. Z izgradnjo železniške proge l. 1967 ter z njevo elektrifikacijo se je obseg prometa zelo povečal.

Za Luko Koper je značilno, da je tipična železniška luka, saj se v transportnem procesu dve tretjini njenega prometa odvija preko železnice, ostalo pa po cesti. Železnica kot impulz razvoja se že v naslednjem obdobju pojavlja kot ovira luškega prometa, saj je enotirna proga planinskega tipa (nakloni, zavoji) do Divače glede na njene sedanje zmogljivosti že zasičena (ARMRS, 1990).

Osnovni nosilec transportnega sistema ponovno postaja železnica, na katero so in bodo množično usmerjeni in koncentrirani prometni tokovi, predvsem na daljših razdaljah. Zato in ker se kopenski transport tekočih in razsutih tovorov odvija izključno z železnico, le izjemoma po cesti, sta nujna ukrepa na železniškem omrežju RS: posodobitev vozlišč in izgradnja drugega tira od Kopra do Divače in izgradnja proge Murska Sobota – Martinje, ki bo omogočala direktno povezavo Madžarske s Slovenijo. Zadnje opravičuje tudi prestrukturiranje madžarskega gospodarstva v tržni model in opuščanje tradicionalne navezanosti na luke SEV (47 %).

Luka je vezana tudi na cestni promet. Gre predvsem za hitro pokvarljive tovore (živila, sadje), rezan les iz Avstrije, vozila iz Nemčije in podobno. Z predvidenim hitrim naraščanjem pretovora kontejnerjev po povprečni letni stopnji 8 % (ARM Luke Koper, 1989), kar pomeni do 1.1995 158.000 TEU kontejnerjev, bo še dodatno obremenjena edina cesta povezava z notranjostjo Slovenije in gravitacijskim zaledjem.

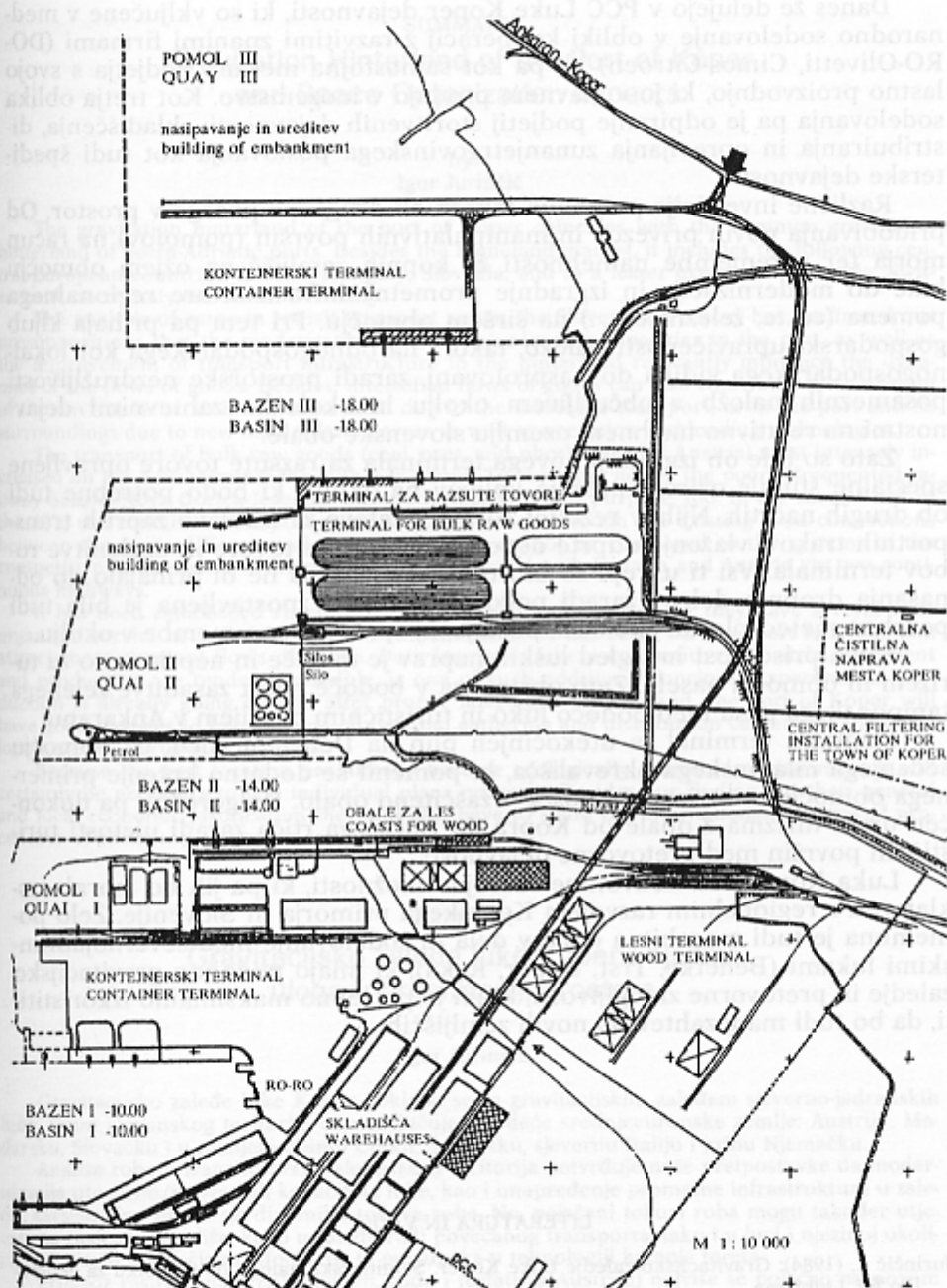
Na najbolj kritičnem odseku, črnokalsem klanecu, je trenutno v gradnji tretji pas. Ob drugem kritičnem klanecu Čebulovica pri Senožečah, se tudi pospešeno gradi avtocesta Razdrto – Čebulovica. Ker nadaljevanja gradnje avtoceste proti Kopru ne moremo pričakovati v kratkem, bosta z izgradnjo osimskih cest pridobili luki Trst in Reka. Luki Koper pa grozi, da bo odrezana od evropskega omrežja.

Ceste na konkurenčni italijanski strani so mnogo boljše kot na naši. S Srednjo Evropo povezujeta tržaško in beneško pristanišče, avtocesti preko Brennerja in v smeri Tržič-Videm-Trbiž. Predstavljata neprekinjeno avtocestno povezavo med srednjevropskim severom (Bavarsko) in jugom (Jadrantom).

Proste carinske cone (PCC) omogočajo severnoevropskim lukam hitrejšo navezovanje na tranzitne blagovne tokove in uspešen prodor na tuja tržišča, kar pomeni veliko bolj pomembno vlogo v nacionalnem gospodarstvu. Ker pri nas položaj PCC še ni dokončno urejen z ustreznim zakonom, opravlja Luka Koper še vedno v večini le prekladalno in skladiščno dejavnost. Zato je skoraj v celoti izpostavljena tržnemu nihanju blagovnih tokov.

V zadnjem obdobju se pojavljajo resne pobude za ustanavljanje in organiziranje industrijske proizvodnje za potrebe industrijskih kompleksov razvitih držav. Predvsem za dejavnosti, kjer je še vedno potrebno veliko delovne sile, ki je pri nas cenejša in za industrijsko predelavo surovin in polizdelkov, ki potujejo preko luke. Pričakovati je tudi ekološko sporne pobude, na kar moramo biti še posebej pozorni.

Luka Koper ima priložnost, da zaradi ugodnega geografskega položaja in velikih prostorskih možnosti postane strateško ugodno prometno središče. Nekakšen zbirni in distribucijski center razvitega zaledja za uvoz surovin in izvoz agrarnih/industrijskih izdelkov. Podobno vlogo že imajo nekatere luke v Evropi: Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Marseille.



Sl. 2. Prostorska organizacija luke Koper.

Fig. 2 Space organization of the Port of Koper.

Danes že delujejo v PCC Luke Koper dejavnosti, ki so vključene v mednarodno sodelovanje v obliki kooperacij z razvitimi znanimi firmami (DO-RO-Olivetti, Cimos-Citroen) ali pa kot samostojna mešana podjetja s svojo lastno proizvodnjo, ki jo v glavnem prodajo v inozemstvo. Kot tretja oblika sodelovanja pa je odpiranje podjetij storitvenih dejavnosti: skladiščenja, distribuiranja in opravljanja zunanjetrgovinskega poslovanja kot tudi špediterske dejavnosti.

Različne investicije pomenijo takšen ali drugačne posege v prostor. Od pridobivanja novih privezov in manipulativnih površin (pomolov) na račun morja ter spremembe namebnosti že kopnih zemljišč na ožjem območju luke do modernizacije in izgradnje prometne infrastrukture regionalnega pomena (ceste, železnice, ...) na širšem območju. Pri tem pa prihaja kljub gospodarski upravičenosti naložb, tako z narodnogospodarskega kot lokalnogospodarskega vidika do nasprotovanj, zaradi prostorske nezdržljivosti posameznih naložb v občutljivem okolju in ekološko zahtevnimi dejavnostmi na relativno majhnem ozemlju slovenske obale.

Zato so bile ob izgradnji novega terminala za razsute tovore opravljene specialne študije ozirom presoje vplivov na okolje, ki bodo potrebne tudi ob drugih načrtih. Njihov rezultat so bile zahteve za izdelavo zaprtih transportnih trakov, vlaženje odprte deponije za razsute tovore in ozelenitve robov terminala. Vsi ti ukrepi so bili tudi izvedeni, da ne bi prihajalo do odnašanja drobnih delcev zaradi pogostih vetrov. Vzpostavljena je bila tudi posebna meteorološko-ekološka postaja, ki spremlja spremembe v okolju.

Sama prisotnost in izgled luških naprav je moteče in neprimerno za turizem in območja naselij. Zato obstaja za v bodoče načrt zasaditve zelenega tamponskega pasu med bodočo luko in turističnim naseljem v Ankaranu.

Planirani terminal za utekočinjen plin na Debelem rtiču, na območju sedanjega mladinskega okrevališča, bi pomenil še dodatno krčenje primerne območja za turizem in poseg v zaščiteno obalo. Dolgoročno pa dokončen umik turizma z obale od Kopra do Debelega rtiča zaradi ujetosti turističnih površin med pretovorne dejavnosti.

Luka Koper ima nedvomne razvojne možnosti, ki pa jih bo morala usklajevati z regionalnim razvojem Koprškega primorja in Slovenije. Zelo pomembna je tudi morebitna delitev dela in sodelovanje med severnojadranskimi lukami (Benetke, Trst, Koper, Reka), ki imajo podobno gravitacijsko zaledje in pretovorne zmogljivosti, ki jih je potrebno maksimalno izkoristiti, da bo tudi manj zahtev po novih zemljiščih.

LITERATURA IN VIRI:

- Jurinčič I., (1984); Gravitacijsko zaledje Luke Koper. Seminarska naloga na Oddelku za geografijo FF. Ljubljana.
 Luka Koper, (1989); Analiza razvojnih možnosti Luke Koper v obdobju 1991-1995. Koper. Statistika Luka Koper, 1991; Koper.
 Stražičić N., (1989); Pomorska geografija Jugoslavije. Zagreb.
 Zavod RS za družbeno planiranje, 1991; Analiza razvojnih možnosti RS. Ljubljana.

SUMMARY

Gravitation Hinterland of the Port of Koper and Space Organization Impacts

by
Igor Jurinčić

The gravitation hinterland of the port of Koper coincides with the common gravitation hinterland of north-Adriatic ports. Besides the homeland market, it includes the following central-European countries: Austria, Hungary, Slovakia, and to a lesser extent, also Czechia, Switzerland, north Italy and south Germany.

The analysis of cargo in transit transport across the Slovenian territory has confirmed our presuppositions that the modernization of loading/unloading capacities in the port, as well as the improvement of transport infrastructure in the hinterland relevantly influence the dynamics of the flows of goods. Besides, intensified flows of goods can also contribute to saturation of the environment, so in the hinterland due to the increased transport, as in the port and its surroundings due to new manipulation areas as well as operation and loading technologies.

The transport of bulk raw goods (coal, ores, and phosphates for Austria) most intensely increased on the new terminal for bulk raw goods. To meet the needs, the poorly frequented railway Sežana-Nova Gorica-Jesenice was modernized for this purpose, too. In the second half of the 80's, the container transport was also in increase, although the existing road connections between the port of Koper and the inland areas cannot be compared to the systems of the competitive Italian ports which are directly connected with Bavaria and Austria via two continuous highways.

It has been established recently how essential it is for ports that they have several well-organized service activities. These are complementary to the basic, i.e. transport function, and attract more constant flows of goods. Duty free zone where competitive industrial treatment and production are rendered possible, is one of such additional functions. Experimental production is already going on and after proper laws have been passed, the port of Koper will have good chances to become one of essential gathering and distribution centers for the developed central-European countries.

Because the port location has already become ecologically saturated environment it will certainly be necessary to test individual plans properly. Besides our finding out their general and local economic justification they will also have to stand the internationally approved procedures of environment impact assessment.

SAŽETAK

Gravitacijsko zaledje luke Koper i njezina uloga u organizaciji prostora

Igor Jurinčić

Gravitacijsko zaledje luke Koper poklapa se sa gravitacijskim zaledjem sjeverno-jadranskih luka. Osim slovenskog teritorija ono uključuje slijedeće srednjeeuropske zemlje: Austriju, Mađarsku, Slovačku i u manjem obimu Češku, Švicarsku, sjevernu Italiju i južnu Njemačku.

Analiza robe u tranzitu preko slovenskog teritorija potvrđuje naše pretpostavke da modernizacija utovarno/istovarnih kapaciteta luke, kao i unapređenje prometne infrastrukture u zaleđu, svrsishodno utječe na dinamiku tokova robe. No, pojačani tokovi roba mogu također utjecati na zasićenje okoliša, kako u zaleđu radi povećanog transporta, tako i u luci i njezinoj okolini, radi novih područja manipulacije te postupaka u tehnologiji krcanja tereta.

Prijevoz rasutih materijala (ugljen, rude i fosfati za Austriju) najviše se pojačao na novom terminalu za rasute terete. Da bi se zadovoljile potrebe, modernizirana je slabo frekventirana željeznička pruga Sežana-Nova Gorica-Jesenice. U drugoj polovini osamdesetih godina kontejnerski se promet također povećao, premda se postojeće cestovne veze između luke Koper i regija u zaleđu ne mogu usporediti sa sistemom konkurentnih talijanskih luka, koje su direktno povezane autocestama s Bavarskom i Austrijom.

U današnje vrijeme se shvaća kako je bitno za luke da raspolažu s nekoliko dobro organiziranih uslužnih djelatnosti. One nadopunjuju osnovne, prometne djelatnosti, te privlače staljne tokove robe. Bezcarinska zona, sa svojim konkurentnim cijenama za industrijske postupke i proizvodnju, je jedna od takvih dodatnih djelatnosti. Eksperimentalna proizvodnja se već obavlja i nakon što se donesu odgovarajući zakoni, luka Koper će imati dobre izgleda da postane jedan od sabirnih i distribucijskih robnih centara za razvijene srednjeeuropske zemlje.

Budući je lokacija luke već postala ekološki zasićena sigurno će biti potrebno ispitati pojedine planove. Osim novih spoznaja o općoj i lokalnoj opravdanosti lokacija, oni će također morati uvažiti međunarodno propisane procedure o procjeni učinka na okoliš.

Primljeno: 3. prosinca 1992.

Received: December 3, 1992

stičnih povratih među pretovornim dejavnostima.

Luka Koper ima neovisne razvojne možnosti, ki pa jih to morala usklajevati z regionalnim razvojem. Koper je primorje in zaledje. Zelo pomembna je tudi njegova vloga v regionalnem razvoju. Geografska vloga luke Koper i njegova vloga u regionalnom razvoju (Benedek, 1992). Zaledje in pretovorna dejavnosti u organizaciji prostora i korištenja prostora u organizaciji prostora i korištenja prostora.

1992. godine

Geografska vloga luke Koper je bitna za razvoj Slovenije i regije. Luka Koper je pomorska luka i ima važnu ulogu u regionalnom razvoju. Zaledje i pretovorna dejavnosti u organizaciji prostora i korištenja prostora. Luka Koper je pomorska luka i ima važnu ulogu u regionalnom razvoju. Zaledje i pretovorna dejavnosti u organizaciji prostora i korištenja prostora. Luka Koper je pomorska luka i ima važnu ulogu u regionalnom razvoju. Zaledje i pretovorna dejavnosti u organizaciji prostora i korištenja prostora.