

Pomorsko gospodarstvo

v Sloveniji: analiza

strateškega sektorja



2024

"Pomorsko gospodarstvo v Sloveniji: analiza strateškega sektorja"

Raziskavo je opravil Raziskovalni
inštitut SRM, ki je povezan s
skupino Intesa Sanpaolo in
Intesa Sanpaolo Bank Slovenia

intesasnpaolobank.si | sr-m.it

ČLANI RAZISKOVALNE SKUPINE

Direktorji projekta

Massimo DEANDREIS

Generalni direktor SRM

Luigi FUZIO

Predsednik uprave Intesa Sanpaolo Bank

Koordinator projekta

Alessandro PANARO (SRM)

Raziskovalec

Dario RUGGIERO (SRM)

Grafični in uredniški del

Marina RIPOLI (SRM)

Posebna zahvala:

Čedomir BOJANIĆ

predsednik Združenja logističnih
operaterjev Slovenije

Gracijan NECMESKAL

predsednik Zveze pomorskih
agentov Slovenije

Igor RADOVIĆ

BANKA INTESA SANPAOLO d.d.
Sektor za marketing in korporativno
komuniciranje

LUKA KOPER d.d.

Sektor za odnose z javnostmi

Podatki, razpoložljivi oktobra 2024.

Pomorsko gospodarstvo

v Sloveniji: analiza

strateškega sektorja



2024

Kazalo

Predstavitev	6
Predgovor	7
Glavni povzetek	10
1 Opredelitev strateške vloge Slovenije in Jadrana v kontekstu Sredozemlja	18
1.1 Gospodarska vloga Slovenije v jadranskem prostoru	18
1.2 Vloga slovenskega pomorstva	20
1.3 Slovenija v evropskih koridorjih TEN-T	21
2 Konkurenčna analiza pristaniškega sistema severnega Jadrana: glavna pristanišča in značilnosti prometa	24
2.1 Pristaniški sistem Slovenije	24
2.2 Glavne države partnerice pri pomorstvu države Slovenije	29
2.3 Italijanska pristanišča jadranske osi	37
3 Konkurenčni položaj Slovenije glede na glavne mednarodne logistične in pomorske kazalnike	39
3.1 Sektorska specializacija zunanje trgovine	39
3.2 Kazalniki pomorskih povezav	40
3.3 Logistična zmogljivost	42
4 Mednarodni trgovinski odnosi Slovenije	44
4.1 Slovenska pomorska trgovina in glavni trgovinski partnerji	44
4.2 Glavni sektorji	47
4.3 Dvostranska pomorska trgovina med Italijo in Slovenijo	50
4.4 Sektorska analiza kontejnerskega pomorskega prometa med Italijo in Slovenijo	53

5	Luka Koper v središču: glavni naložbeni projekti, logistične povezave in cilji glede prometa	56
	5.1 Luke Koper: zgodovina	56
	5.2 Luka Koper danes	57
	5.3 Strateški načrt Luke Koper	60
	Sklepi	64
	Intervjuji z nekaterimi strateškimi akterji	65
	Čedomir Bojanić, predsednik Združenja logističnih operaterjev Slovenije	66
	Gracijan Necmeskal, predsednik Zveze pomorskih agentov Slovenije	68
	Bibliografija	70



Predstavitev

Intesa Sanpaolo Bank Slovenija je tretja največja banka po bilančni vsoti in ena najuspešnejših slovenskih bank. Je članica mednarodne bančne skupine Intesa Sanpaolo, eno največjih bančnih skupin v evrskem območju po tržni kapitalizaciji. Skupaj s svojim večinskim lastnikom, hrvaško Privredno banko Zagreb d. d., predstavlja pomembno vozlišče strokovnega znanja in naprednih bančnih storitev v regiji. Je ena od digitalno najnaprednejših bank v Sloveniji, saj je narekovala zgodnji razvoj kartičnega in mobilnega plačevanja kot tudi digitalnega bančništva v Sloveniji z večkrat nagrajenimi rešitvami. Kot stabilna in dobičkonosna banka, je po uspešno izpeljani poslovni preobrazbi pripravljena na nadaljnjo rast in se soočiti z novimi izzivi novega časa. Njena vizija je postati najhitreje rastoča banka v naslednjih petih letih in znatno prispevati k razvoju države.

Z osebnim pristopom in prilagodljivimi storitvami Intesa Sanpaolo Bank Slovenija uživa zaupanje širokega kroga zasebnih in poslovnih uporabnikov, od samostojnih podjetnikov do velikih podjetij. Na področju kreditiranja podjetij se uvršča med vodilne slovenske banke. Z naprednimi storitvami in močnimi povezavami iz tujine, ki jih zagotavlja matična bančna skupina Intesa Sanpaolo, pa zagotavlja učinkovito podporo slovenskim izvoznim podjetjem. Slovenija je namreč zelo izvozno usmerjena država. Med njenimi največjimi trgovinskimi partnericami so države v njeni neposredni bližini, v katerih ima matična bančna skupina tudi svoje hčerinske banke. To za slovenska podjetja, ki poslujejo s temi trgi ali pa si šele utirajo pot nanje, pomeni veliko prednost, saj jim Intesa Sanpaolo Bank Slovenija z uporabo kompetenc, znanja in dobrih praks v drugih sestrskih bankah lahko ponudi ustrezne in kakovostne poslovne rešitve in s tem podpre razvoj slovenskega gospodarstva. Njen cilj je postati prva izbira med bankami pri slovenskih srednje velikih in velikih podjetjih.

Razmišljati o prihodnosti, ne da bi pri tem upoštevali tako pozitivne kot negativne posledice ravnanja banke za okolje ali družbo, je postalo nerazdružljivo z načeli trajnosti. Intesa Sanpaolo Bank Slovenija skupaj z matično bančno skupino na tem področju že ustvarja pozitivne učinke, še posebno s promocijo sklada za krožno gospodarstvo skupine, ki podjetjem omogoča dostop do financiranja njihovih krožnih ali zelenih projektov. Zaradi tega sklada je Intesa Sanpaolo Bank v Sloveniji že uspešno podprla nekatera podjetja, ki se zavedajo pomembnosti prilagajanja svojih poslovnih modelov za uspešno poslovanje v prihodnosti.

S koreninami v Slovenski Istri je Intesa Sanpaolo Bank Slovenija v sedmih desetletjih svojega obstoja zrasla skupaj s številnimi podjetji, ki poslujejo v eni od strateško ključnih gospodarskih panog za prihodnost Slovenije. V tem kontekstu se banka še posebej dobro zaveda pomena **pomorskega gospodarstva in logistike** za dobrobit tako lokalnega okolja kot celotnega slovenskega gospodarstva in širše družbe. Pri tem sledi dobri bančni in kreditni praksi, ter upošteva posebnosti poslovnih modelov svojih strank v teh segmentih, od majhnih do tistih, ki so strateško pomembni za državo kot celoto.

Predgovor

Študija je rezultat sodelovanja med družbo Banka Intesa Sanpaolo d.d. in SRM (študijsko središče, povezano z mednarodno bančno skupino Intesa Sanpaolo), njen namen pa je raziskati pomorstvo kot strateško panogo slovenskega gospodarstva.

Slovenija ima strateški položaj v Sredozemlju, zlasti v jadranskem loku, saj lahko prevzame vlogo križišča med zahodnimi državami, oddaljenimi državami (zlasti daljnovzhodnimi) in srednje-vzhodno Evropo. Razvoj koprskega pristanišča (Luka Koper), pomorske industrije in infrastrukture, ki povezuje države proti notranosti balkanskega prostora, lahko dodatno povečajo gospodarsko rast države, pa tudi trgovino in gospodarski razvoj v Sredozemlju.

Raziskava je analizirala pomembno vlogo, ki jo ima lahko ta sektor tudi z geostrateškega vidika zato, da bi država, ki se nahaja ob ustju Jadrana ter nenehno vlaga in se osredotoča na lastno infrastrukturo, povečala svojo mednarodno prisotnost in vrednost v težkem trenutku, ki ga trenutno doživlja svetovno gospodarstvo.

Njena prisotnost v evropskih prometnih omrežjih TEN-T postavlja Slovenijo tudi v zelo pomemben položaj, za katerega je značilno sodelovanje v baltsko-jadranskem koridorju, med italijansko mejo (Trst) in avstrijsko mejo ter do sredozemskega koridorja, med italijansko mejo (Trst) in madžarsko mejo na severovzhodu države.

Slovenija predstavlja eno glavnih gospodarstev vzhodnega Jadrana in Balkanskega polotoka nasploh z BDP v višini približno 68 milijard dolarjev, s povprečno 2,9-odstotno letno rastjo v obdobju 2013–2023 in pričakovano 2,6-odstotno letno rastjo v obdobju 2024–2029. Njen BDP na prebivalca (več kot 41 tisoč dolarjev po pariteti kupne moči) prav tako nenehno narašča (+28,9 % v primerjavi z letom 2013), leta 2029 pa naj bi ta presegel 48.500 dolarjev. Pomorska industrija predstavlja ključni vir za nadaljnje izboljšanje gospodarske uspešnosti države v naslednjem desetletju. Luka Koper bi namreč lahko z novimi naložbami še povečala promet in tako dodatno oživila gospodarstvo države.

Zaradi nedavno zaključenih infrastrukturnih naložb je koprsko pristanišče povečalo svoje zmogljivosti in z ugrezom 15 metrov (kontejnerski terminal) lahko zdaj sprejme tudi večja plovila. Luka Koper se predstavlja kot eno najpomembnejših pristanišč v Jadranskem morju in Sredozemlju tako z vidika prometa z zabojniki (zdaj je presegel 1 milijon TEU na leto) kot pri prevozu vozil (tudi tukaj je blizu 1 milijona prevoženih enot).

Koprsko pristanišče predstavlja vrata na mednarodne trge za srednjo Evropo: 90 % pretovorjenega blaga je namenjenega ali prihaja iz držav na tem območju, predvsem iz Avstrije, Madžarske, Češke in Slovaške, z juga Poljske, Bavarske, čezmorske trge pa predstavljata predvsem Sredozemlje in Azija, pri čemer izstopata Južna Koreja in Kitajska.

Glavne pomorske partnerice Luke Koper so namreč Egipt (z 2,8 milijona ton prometa; 13,4 %), Kitajska (2,1 milijona; 10 %) in Južna Koreja (1,6 milijona; 7,7 %).

Strateški načrt koprskega pristanišča za obdobje 2024–2028 predvideva nadaljnjo krepitev glede na štiri stebre: infrastrukturna zmogljivost, uvedba koncepta »Smart Port«, razvoj človeškega kapitala, trajnost (z zmanjšanjem okoljskih in družbenih vplivov). Cilj Luke Koper je rast poslovnih prihodkov na 413 milijonov evrov in 3,5-odstotna letna rast pretovora s poudarkom na kontejnerskem in avtomobilskem sektorju, ki bosta še naprej predstavljala osnovno dejavnost pristanišča. Skupaj je predvidenih približno 785 milijonov evrov naložb.

Pristaniške povezave med Italijo in Slovenijo so solidne, saj se Italija po podatkih Eurostata uvršča med prvih 5 držav, katerih pristanišča pretovorijo večjo količino blaga dvosmerno ravno s koprskim pristaniščem. Izmenjava blaga med slovenskimi in italijanskimi pristanišči znaša 1,4 milijona blaga. Trgovina med obema pristaniškima sistemoma zadeva predvsem tekoče razsuto blago (66,3 %) in zabojnike (23,7 %). Sirakuza (26,5 %), Trst (21,8 %) in Benetke (12,7 %) so glavna tri pristanišča, ki so povezana s slovenskim pristaniščem.

Dvostranska trgovina po morju med državama ni zelo visoka, vendar je s skoraj 1 milijardo evrov in 1,1 milijona ton še vedno izjemno pomembna, pri čemer je v obdobju 2013–2023 na obeh straneh zabeležena rast z letnim povprečjem +2,1 % in +0,4 %.

Uspešnost slovenskih naložb v pomorstvo in rast trgovinskih odnosov med Italijo in Slovenijo pa sta v veliki meri odvisna tudi od vlaganja v notranjo infrastrukturo obeh držav, kot so že večkrat poudarili tudi sogovorniki.

Poročilo je razdeljeno na 5 sklopov.

Po uvodni raziskavi strateške vloge Slovenije in Jadrana v Sredozemlju, proučevanju njenega gospodarstva, projektov v pomorski industriji in ustreznih evropskih koridorjev TEN-T poročilo predstavi analizo pristaniškega sistema Slovenije in drugih glavnih pristanišč jadranske osi.

Tretje poglavje se osredotoča na konkurenčni položaj države, analizo njene sektorske specializacije v mednarodni trgovini ter glavne kazalnike pomorske povezanosti in zmogljivosti logistike.

Četrto poglavje se osredotoča na mednarodno pomorsko trgovino Slovenije in dvostransko trgovino z Italijo.

Nazadnje se peto poglavje osredotoča na koprsko pristanišče z analizo njegovih zgodovinskih izkušenj, sedanjih značilnosti, glavnih terminalov in glavnih dokazov strateškega načrta pristanišča za naslednjih nekaj let. Poročilo vsebuje tudi intervjuje z nekaterimi ključnimi operaterji v pomorskem sektorju v Sloveniji, ki predstavljajo špediterje, pomorske agente in samo Luko Koper.

Namen poročila je postati koristen pripomoček za vse, ki želijo razumeti pomorsko realnost Slovenije, in za tiste, ki želijo analizirati njeno gospodarsko in strateško vrednost v Sredozemlju.



 Baltsko-jadranski koridor

 Sredozemski koridor

Glavni povzetek



Gospodarstvo Slovenije in njena vloga v mednarodnem gospodarstvu nenehno naraščata

Slovenski BDP se je v zadnjem desetletju (2013–2023) povečal za **+40,9 %** s povprečno letno rastjo **+2,9 %**, kar je **višje od povprečja v EU (+2 %)**.

Ocene rasti za **2024** so **+2 %**, povprečno letno povečanje v obdobju 2024–2029 pa naj bi znašalo **+2,6 %**.

Povečuje se tudi **BDP na prebivalca: 41.755 dolarjev** (po pariteti kupne moči) leta 2023 (**+28,9 %** v primerjavi z letom 2013), kar je največ na Balkanskem polotoku. Leta 2029 naj bi BDP na prebivalca znašal **48.545 \$**.

Zunanja trgovina države je leta 2023 znašala približno **134 milijard evrov**, **+68,4 %** v primerjavi z letom 2019 (obdobje pred covidom-19). Izvoz (66 milijard evrov) in uvoz (68 milijard evrov) sta se v istem obdobju povečala za **+68,3 %** oziroma **+68,5 %**.

Pomorstvo je strateška panoga slovenskega gospodarstva

Pomorski prevoz je glavni način prevoza blaga v Sloveniji (62 % celotne količine prepeljanega blaga). Leta 2023 je znašal približno 9,3 milijona ton s povečanjem **+41,5%** v primerjavi z letom 2013 in povprečno letno rastjo **+3,5 %** v obdobju 2013–2023.

Zaradi privilegiranega strateškega položaja, sodobne pristaniške infrastrukture in močne nagnjenosti k pomorstvu je Slovenija sposobna brez kakršnih koli ovir tekmovati in sodelovati z drugimi sredozemskimi državami.

Pomorska strategija države temelji na štirih stebrih: 1. Pristaniška infrastruktura; 2. Varnost pomorskega prometa; 3. Varstvo in zaščita morskega okolja; 4. Usposabljanje pomorskega osebja.

Slovenija igra pomembno vlogo pri oblikovanju dveh koridorjev v okviru projekta Evropske unije TEN-T: Baltsko-jadranskega koridorja in Mediteranskega koridorja.

Skladnost s projekti TEN-T ter izboljšanje cestne in železniške infrastrukture, ki povezuje Slovenijo z evropskimi državami v zaledju, predstavljata ključni točki za pomorsko-logistični razvoj države.

Luka Koper predstavlja pomembna vhodna vrata za nekatere države srednje in vzhodne Evrope

Koper se z 22 milijoni ton blaga izkazuje kot eno najpomembnejših pristanišč v jadranskem prostoru in izpostavlja stabilen trend rasti s povprečno letno stopnjo rasti (CAGR 2013–2023) 2,8 %.

Med različnimi kategorijami blaga, ki jih upravlja pristanišče, prevladujejo zabojniki (44 %), sledijo suhi razsuti tovari (24 %) in tekoči razsuti tovari (20 %).

Vse kategorije (razen tovora RO-RO) kažejo jasno prevlado dohodnega blaga v primerjavi z odhodnim blagom, kar še posebej velja za suho in tekoče razsuto blago.

Glavni partnerji koprskega pristanišča so Egipt (z 2,8 milijona ton dvostranskega prometa; 13,4 %), Kitajska (2,1 milijona ton; 10 %) in Južna Koreja (1,6 milijona ton; 7,7 %).

RO-RO, zabojniki in razsuti tovor so zabeležili najboljše rezultate v zadnjih desetih letih s povprečno letno rastjo 9 %, 5,3 % in 4,7 %.

Kar zadeva količino zabojnikov, ki jih upravlja pristanišče, se je ta povečala s 600 tisoč TEU v letu 2013 na več kot 1 milijon v letu 2023 s povprečno letno rastjo 5,7 % in z visokim ravnovesjem med vhodnimi in odhodnimi zabojniki.

Le 33 % strank pristanišča je domačih podjetij, preostala podjetja pa so v Avstriji, na Madžarskem, Češkem in Slovaškem.

Krepitev odnosov z Italijo predstavlja enega od strateških elementov za razvoj jadranske osi v mednarodni trgovini

Dvostranska izmenjava blaga po morju med Italijo in Slovenijo znaša 934 milijonov evrov in 1,1 milijona ton, v obdobju 2013–2023 pa je na obeh straneh zabeležena rast z letnim povprečjem +2,1 % in +0,4 %.

V italijansko-slovenski pomorski trgovini prevladuje italijanski izvoz, ki predstavlja približno 80 % z vidika vrednosti in 85 % z vidika količine.

Po podatkih Eurostata se Italija uvršča med prvih 5 držav, katerih pristanišča pretovorijo večjo količino blaga dvostransko s koprskim pristaniščem. Izmenjava blaga med slovenskimi in italijanskimi pristanišči znaša 1,4 milijona ton.

Trgovina med obema pristaniškima sistemoma zadeva predvsem tekoče razsuto blago (66,3 %) in zabojnike (23,7 %). Sirakuza (26,5 %), Trst (21,8 %) in Benetke (12,7 %) so glavna tri italijanska trgovska pristanišča za koprsko pristanišče.

Sodelovanje med operaterji obeh držav v kombinaciji z razrešitvijo krize v Sueškem prekopu in povezovalnimi infrastrukturnimi naložbami lahko bistveno poveča morebitno strateško vlogo jadranske osi v trgovini srednje-vzhodne Evrope.

Pregled glavnih gospodarskih in pomorskih kazalnikov v Sloveniji

Gospodarstvo in zunanja trgovina

BDP po tekočih cenah: 68,2 mld \$

40,9 %

Rast BDP
2013-2023

2,9 %

Rast BDP
2013-2023
letno povprečje

2 %

Rast BDP
2024

2,6 %

Rast BDP
2024-2029
letno povprečje

41.755 \$

BDP
na prebivalca
PKM

48.545 \$

BDP
na prebivalca 2029
PKM | ocene

134 mld €

Zunanja trgovina
2023

68,4 %

Zunanja trgovina
razl. % v primerjavi
z letom 2019



Pomorski sektor

**Prevoz blaga,
ki se upravlja iz
Luka Koper (2023)**

22,3 milijoni ton

23,7 %

Razl. % v
primerjavi z
letom 2013

2,2 %

Letna
rast
2013–2023

1,1 milijona TEU



zabojniki

917 tisoč



avtomobilov

Pomorska trgovina med Italijo in Slovenijo

Dvostranska pomorska trgovina med Italijo in Slovenijo

934 mio €

letna rast %
2013–2023

+2,1 %

Vrednost blaga, izmenjanega po morju med državama

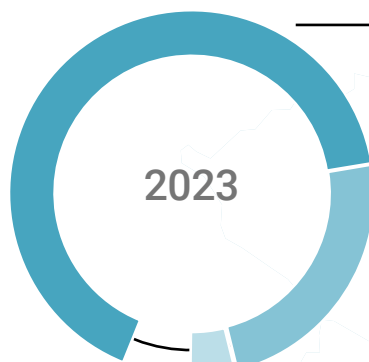
2023: 0,88 € na kg

2013: 0,75 € na kg



Pristaniške povezave Italija-Slovenija

**Italija je z
1,4 milijona ton
blagovne
menjave peta
partnerica
na svetu**



Tekoči razsuti tovor

66,3 %

Zabojniki

23,7 %

Suhi razsuti tovor

4,1 %

Benetke

12,7 %

Trst

21,8 %

Sirakuza

26,5 %

Opredelitev strateške vloge Slovenije in Jadrana v kontekstu Sredozemlja

V tem odstavku je analizirana vloga Slovenije v kontekstu Sredozemlja s posebnim poudarkom na jadranskem sektorju. Zato bodo v nadaljevanju analizirani gospodarski prispevek države, njen geostrateški položaj kot pomorsko gospodarstvo in njeno vlogo v evropski politiki evropskih koridorjev TEN-T.

1.1 Gospodarska vloga Slovenije v jadranskem prostoru

Slovenija je z okoli 68 milijardami dolarjev bruto domačega proizvoda (BDP) drugo največje gospodarstvo v vzhodnem Jadranu. Skupno je teh pet držav v letu 2023 ustvarilo več kot 200 milijard BDP. Rast na tem območju je zelo hitra: +3,0 % na leto (povprečno) v obdobju 2013–2023, s pričakovano rastjo 2,7 % v letu 2024 in 2,8 % na leto v obdobju 2024–2029. V letu 2024 je predvidena 2-odstotna stopnja rasti slovenskega BDP, v letih 2024–2029 pa 2,6-odstotna. Sčasoma pa se je povečal tudi BDP na prebivalca. Ob upoštevanju BDP po sedanjih vrednostih (32 tisoč dolarjev na osebo v letu 2023), kot tudi glede na BDP po pariteti kupne moči (skoraj 42 tisoč dolarjev na osebo) se Slovenija uvršča na prvo mesto. Vrednost paritete kupne moči je v zadnjem desetletju močno narasla in naj bi se do leta 2029 še povečala.

Bruto domači proizvod v Sloveniji in v drugih državah Balkanskega polotoka (milijarde dolarjev, 2023)

	BDP (Mid \$)	Odstotni delež v Vzhodnem Jadranu	Odstotni delež na Balkanskem polotoku
Hrvaška	82,0	39,5	12,7
Slovenija	68,2	32,9	10,5
Bosna in Hercegovina	27,2	13,1	4,2
Albanija	22,7	11,0	3,5
Črna gora	7,4	3,6	1,1
Vzhodni Jadran	207,6	100,0	32,0
Grčija	238,3	n.p.	36,8
Bolgarija	101,6	n.p.	15,7
Srbija	75,2	n.p.	11,6
Severna Makedonija	14,8	n.p.	2,3
Kosovo	10,5	n.p.	1,6
Balkanski polotok	648,0	n.p.	100,0

Preglednica 1 | Vir: SRM na IMF

Rast bruto domačega proizvoda v Sloveniji in v drugih državah Balkanskega polotoka (%)

	Povprečje 2013–2023	2024	Povprečje 2024–2029
Črna gora	3,2	3,7	3,1
Albanija	3,1	3,1	3,4
Bosna in Hercegovina	2,9	2,5	2,9
Hrvaška	3,0	3,0	2,7
Slovenija	2,9	2,0	2,6
Vzhodni Jadran	3,0	2,7	2,8
Kosovo	4,1	3,8	3,9
Srbija	2,6	3,5	4,0
Bolgarija	2,6	2,7	2,8
Severna Makedonija	2,1	2,7	3,6
Grčija	1,2	2,0	1,6
Balkanski polotok	2,2	1,7	2,6

Preglednica 2 | Vir: SRM na IMF

Bruto domači proizvod na prebivalca v Sloveniji in v drugih državah Balkanskega polotoka (trenutne cene v USD – in pariteta kupne moči v USD)

	Trenutne cene (\$)	Pariteta kupne moči (\$ 2017)		
	2023	2023	Razl. % 2013–2023	2029 (pričakovano)
Slovenija	32.233	41.755	28,9	48.545
Hrvaška	21.347	35.358	46,4	41.967
Črna gora	11.696	22.871	31,2	27.423
Albanija	7.957	15.935	36,9	19.889
Bosna in Hercegovina	7.857	16.026	35,3	19.371
Vzhodni Jadran	21.345	32.353	37,6	37.827
Grčija	22.805	32.219	16,5	35.676
Bolgarija	15.854	27.787	46,1	33.923
Srbija	11.327	21.513	39,7	27.816
Severna Makedonija	8.148	19.692	30,7	26.121
Kosovo	5.917	12.912	52,4	15.989
Balkanski polotok	19.308	29.727	31,5	34.470

Preglednica 3 | Vir: SRM na IMF

1.2 Vloga slovenskega pomorstva

Slovenija je država, ki ima kljub le 46,6 km dolgi obali močno pomorsko usmerjenost. Pomorska država je že od leta 1991, ko je bila sprejeta Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, s katero se je zavezala k močni pomorski usmeritvi gospodarske in razvojne politike države. Resolucija o pomorski strategiji Republike Slovenije, ki je bila sprejeta 7. marca 1991, je sestavljena iz treh delov: 1) izjava, da je Slovenija pomorska država; 2) zavezanost trajnostni rabi obalne regije in 3) zavezanost spoštovanju mednarodnih pomorskih pravil. Poleg Luke Koper, temelja slovenskega pomorstva, se država ponaša tudi s svojo Fakulteto za pomorstvo in promet v Portorožu.

Slovenija je vključena v Evropsko strategijo za jadransko-jonsko regijo (EUSAIR), katere steber je modro gospodarstvo »Blu Economy«. Pri tem se država zavzema za razvoj pomorskega gospodarstva v kontekstu trajnostnega razvoja in spoštovanja morskega ekosistema.

Zato lahko Slovenijo zaradi privilegiranega strateškega položaja z izhodom na Jadransko morje, sodobne pristaniške infrastrukture, institucionalnega, gospodarskega in akademskega aparata z močno pomorsko naravnostjo obravnavamo kot pomorsko državo, ki je sposobna brez kakršnih koli ovir tekmovali in sodelovati z drugimi sredozemskimi državami, ki imajo to vrsto nagnjenja.

S tega vidika država podpira razvoj 1) pristaniške infrastrukture in povezanih gospodarskih dejavnosti, pri čemer posveča pozornost 2) varnosti plovbe, 3) spoštovanju okolja in 4) usposabljanju pomorskega osebja, vse to pa počne v skladu z mednarodno zakonodajo in standardi. Strategija Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije sloni na pravkar navedenih 4 stebrih.

Pristaniška infrastruktura

Posodobitev pristanišč je eden od pogojev za boljšo in učinkovitejšo vključitev Slovenije v evropsko prometno omrežje, ki lahko olajša pretok blaga, storitev in potnikov. Luka Koper je del vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in zato predstavlja eno najpomembnejših povezovalnih platform v Sloveniji, ki izvaja transportno-logistične dejavnosti nacionalnega in mednarodnega pomena. Njen strateški geografski položaj je izredno ugoden za oskrbo trgov srednje in vzhodne Evrope. Načrti za razvoj pristanišča vključujejo širitev in prilagoditev pomolov, posodobitev infrastrukture, poglobljanje vhodnih kanalov in pristaniških bazenov, izgradnjo novega potniškega terminala in razvoj infrastrukture za oskrbo plovil z alternativnimi gorivi.

Podrobneje: najugodnejša ponudba je znašala 3,65 milijona evrov, kar je del 785 milijonov evrov, ki jih bo pristanišče do leta 2028 namenilo za naložbe v elektrifikacijo pristanišč in digitalizacijo procesov.

Varnost pomorskega prometa

S povečevanjem obsega pomorskih prometnih dejavnosti varnost ostaja oz. še bolj postaja primarni cilj sprejemanja pravil, ki so v skladu z mednarodnim pomorskim pravom, pravom Evropske unije ter konvencijami/določbami Mednarodne pomorske organizacije (IMO).

Med glavne dejavnosti za izboljšanje varnosti pomorskega prometa so vključene krepitev Centra za nadzor prometa in krizno upravljanje, upravljanje nacionalnega sistema SafeSeaNet, oblikovanje skupnega okolja za izmenjavo informacij o pomorskem nadzoru, hidrografske meritve slovenskega morja in izdajanje pomorskih kart. Z namenom zmanjšanja administrativnih obremenitev pomorskega gospodarstva je bila vzpostavljena tudi nacionalna pomorska enota na enem mestu, ki izkorišča najnovejši tehnološki in digitalni razvoj.

Varstvo in zaščita morskega okolja

Varstvo morskega okolja v Sloveniji ureja predvsem zakonodaja o varstvu in ohranjanju narave, voda in okolja, kulturne dediščine, kopalnih voda in drugih področij, povezanih s splošno rabo morja, skupaj z zakonodajo o pomorskih dejavnostih, ribištvu, energetiki in drugih posebnih rabah morja. Tem je dodana še zakonodaja o prostorskem načrtovanju in lokalni samoupravi. Vendar pa v Sloveniji manjka zakonodaja, ki bi enotno urejala sistem varstva morskega okolja.

Na ravni mednarodne skupnosti se je v zadnjih letih povečal zakonodajni pritisk na onesnaževanje morja. Slovenija se v skladu z lastnimi in mednarodnimi načeli nenehno zavzema za to, da bi razvoj pomorstva in pristanišč spoštoval okoljske zaveze ter čim bolj zmanjšal vplive na prebivalstvo in okolje. Posebej pomembne so zaveze države za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov v pomorstvu in uveljavitev predpisov o varstvu morskega okolja pred onesnaževanjem. Politike države so v celoti usklajene z mednarodnimi, s posebnim poudarkom na politikah za trajnostni razvoj v jadransko-jonskem območju in v Sredozemlju.

Usposabljanje pomorskega osebja

Človeški dejavnik ni pomemben le za pomorsko varnost in zaščito morskega okolja, temveč tudi za podpiranje rasti in blaginje pomorskega gospodarstva v Evropi. Z ratifikacijo Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko straženje pomorščakov (STCW) se je Slovenija zavezala k izpolnjevanju njenih zahtev glede usposabljanja pomorščakov.

1.3 Slovenija v evropskih koridorjih TEN-T

Slovenija ima glede na svojo geografsko lego pomembno vlogo v dveh koridorjih projekta Evropske unije TEN-T, namenjenega oblikovanju učinkovitega, multimodalnega in tehnološkega infrastrukturnega omrežja za lažji pretok ljudi in blaga med evropskimi državami.

Slovenski državni zbor je nedavno sprejel zakon, s katerim naj bi pospešili projekte v Sloveniji v okviru vseevropskega prometnega omrežja. Novi zakon med drugim opredeljuje prednostne projekte za omrežje TEN-T v Sloveniji ter pospešuje postopke izgradnje, nadgradnje in prilagoditve infrastrukture. Cilj je ustvariti zanesljivo, nemoteno in visoko kakovostno prometno omrežje, ki bo zagotavljalo, da bo tudi Slovenija prispevala k trajnostni prometni povezanosti Evrope. V ta namen se predlaga zmanjšanje/odprava fizičnih ovir, ozkih grl in manjkajočih povezav. Zakon, s katerim Slovenija v nacionalno zakonodajo prenaša zakonodajo EU o vseevropskem prometnem omrežju, bo prinesel boljše in hitrejše povezave za prevoz potnikov in blaga ter boljšo integracijo pristanišč, letališč in tovornih terminalov v omrežje TEN-T.

Koridorja, v katerih Slovenija neposredno sodeluje, sta:

- **Baltsko-jadranski koridor:**
med italijansko (Trst) in avstrijsko mejo.
- **Sredozemski koridor:**
med italijansko mejo (Trst) in madžarsko mejo na severovzhodu države.

Baltsko-jadranski koridor¹

Baltsko-jadranski koridor, ki prečka šest držav članic (Poljsko, Češko, Slovaško, Avstrijo, Italijo in Slovenijo), povezuje baltski pristanišči Gdynia/Gdańsk in Szczecin/Świnoujście z italijanskimi pristanišči v srednjem in severnem Jadranu ter z Luko Koper. Seznam projektov v teku (posodobljen septembra 2021) vključuje skupno 492 projektov s skupnim proračunom 87,8 milijarde evrov. Več kot 150 projektov, kar je skoraj polovica celotne vrednosti na seznamu, zadeva železniške pobude in ERTMS (Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa). Cestni promet obsega 116 projektov in pokriva 25 % celotnega proračuna. Sledi pomorski promet s približno 18 % skupne vrednosti in 123 pobudami.

Podrobneje je na seznamu **118 železniških infrastrukturnih** projektov v skupni vrednosti 39,4 milijarde evrov. Posodobitvena dela potekajo in so načrtovana za doseganje standardov TEN-T na čezmejnih odsekih med Poljsko, Češko in Slovaško, med Slovaško in Avstrijo, med Avstrijo in Slovenijo ter med Slovenijo in Italijo ter v nacionalnem omrežju na Poljskem in v Sloveniji. 33 železniških pobud je projektov ERTMS v skupni vrednosti 1,7 milijarde evrov. Sedem projektov se nanaša na namestitev ERTMS na tirna vozila. Splošno gledano, Evropski sistem za nadzor vlakov (ETCS) deluje na 34 % baltsko-jadranskega koridorja. V Sloveniji je do leta 2023 bila zgrajena večina prog, ki so predvidene v sklopu ETCS. Poleg železniške infrastrukture in projektov ERTMS obstaja še 12 pobud za razvoj železniških in cestnih terminalov s skupno naložbo 433 milijonov evrov. Ti projekti zadevajo razvoj in razširitev multimodalne prometne infrastrukture v Wrocławu (Poljska), Ostrava Mošnov (Češka), Graz Süd (Avstrija), Padova (Italija) in Ljubljana (Slovenija).

Slovenija sodeluje v 2 železniških koridorjih in enem cestnem koridorju:

- **Gradec (Avstrija)–Maribor (Slovenija)** | železniški
- **Benetke (Italija)–Trst (Italija)–Divača (Slovenija)–Ljubljana (Slovenija)** | železniški
- **Trst (Italija)–Divača (Slovenija)** | cestni.

Na področju železniških koridorjev so proge v Sloveniji dokončane in delujoče. V izgradnji je tudi drugi tir med Koprrom (Koper) in Divačo, ki bo obstoječi progi povečal zmogljivosti. Še vedno pa ostaja nekaj težav pri največji obratovalni hitrosti, tudi na glavnih postajah in vozliščih, to sta Zidani Most in Ljubljana. Posodobitvena dela že potekajo in od leta 2013 je bil dosežen znaten napredek glede osne obremenitve in uvedbe ERTMS. V Sloveniji je v običajnih pogojih obratovanja železnice po progah koridorja možno voziti 740 metrov dolge vlake.

Tudi cestno omrežje ustreza zahtevanim standardom. Pri prometnih vozliščih je koprsko pristanišče infrastrukturno povezano z železniškim in cestnim koridorjem. Potrebne so izboljšave dostopovne povezave, s čimer bi se dvignil standard obstoječih namenskih železniških povezav. Potrebne so tudi izboljšave cestne in železniške infrastrukture znotraj pristaniških območij ter širitev zmogljivosti, kar bo omogočilo prihodnjo rast prometa. Okrepiti je treba ukrepe za zmanjšanje/ublažitev negativnega vpliva cestnega prometa v/iz pristanišča. Koprsko pristanišče je ustrezno opremljeno za zbiranje odpadkov, ki jih proizvajajo plovila. V pripravi so strategije za zagotavljanje razpoložljivosti alternativnih čistih goriv v koprskem pristanišču in na ljubljanskem letališču. Nenazadnje so potrebne še izboljšave ljubljanskega železniškega terminala za zagotovitev elektrificiranega dostopa do terminala.

¹ Podatki se nanašajo na zadnje razpoložljivo poročilo (2022), tako da ne vključujejo nobenih sprememb, ki so se zgodile v zadnjih dveh letih.

Sredozemski koridor²

Sredozemski koridor je glavna os omrežja TEN-T v smeri vzhod–zahod južno od Alp. Povezuje španska pristanišča Algeciras, Cartagena, Valencia, Castellón, Tarragona in Barcelono z Madridom ter preko južne Francije (Marseille in Nica) z italijanskimi pristanišči (Genoa in La Spezia). Vključuje Slovenijo (Ljubljana), Hrvaško (Reka, Zagreb) in Ukrajino (Budimpešta in Lvov). Koridor je dolg približno 3000 km. Med osrednjimi projekti je drugi tir proge Koper–Divača in celostna posodobitev železniške infrastrukture na vzhodnem delu koridorja.

Po zadnjem načrtu dela do leta 2021 je bilo na seznam projektov MED uvrščenih 755 projektov. Od 755 projektov jih je 185 že zaključenih, 397 jih mora biti dokončanih do leta 2025 in 143 do leta 2030. 192 jih zadeva način Rail + ERTMS v skupni vrednosti 93,2 milijarde evrov. Splošno gledano, Evropski sistem za nadzor vlakov (ETCS) deluje za 18 % vlakov MED. Večina prog, predvidenih v EDP, že obratuje v Sloveniji, vključno s slovenskim odsekom ob meji z Italijo. Po slovenskem načrtu bodo odseki MED obratovali do leta 2030, z izjemo načrtovane hitre proge med Ljubljano, Divačo in italijansko mejo.

Slovenija sodeluje v dveh koridorjih:

- **Tarragona–Barcelona–Perpignan–Narbonne–Toulouse/Marseille–Genova/Lyon–La Spezia/Torino–Novara–Milano–Bologna/Verona–Padova–Benetke–Ravena/Trst/Koper–Ljubljana–Budimpešta;**
- **Ljubljana/Reka–Zagreb–Budimpešta–meja UA.**

Kar zadeva železniške koridorje, je v Sloveniji hitrost proge po zadnjem Delovnem načrtu ostala edina še neuskrajena kategorija, katere skladnost bo dosežena po dokončanju drugega tira med Koprom in Divačo ter po ustrezni posodobitvi odseka Zidani Most–Dobova. Glede na dolžino vlakov je po slovenskem železniškem omrežju možno voziti vlake v dolžini 740 metrov, vendar bodo pri tem morda potrebni nekateri operativni ukrepi ali posegi. Za redno vožnjo vlakov te dolžine so potrebne nadaljnje naložbe v železniške povezave in prilagoditev signalno-varnostnih naprav. Odprto vprašanje ostaja tudi dokončanje čezmejnih odsekov z Italijo in Hrvaško, kar je delno odvisno od dogovora z drugimi državami članicami in poteka dela v drugih državah. Do leta 2030 bo ljubljanski kontejnerski terminal predvidoma nadgrajen in posodobljen tako, da bo izpolnjeval zahteve glede intermodalnosti. Kar zadeva pristanišča, Uredba (EU) 1315/2013 zahteva povezavo z železniškim omrežjem do leta 2030. V ta namen je predvidena izgradnja nadaljnega omrežja železniške povezovalne infrastrukture znotraj kopskega pristanišča.

² Podatki se nanašajo na zadnje razpoložljivo poročilo iz leta 2022.

Konkurenčna analiza pristaniškega sistema severnega Jadrana³: glavna pristanišča in značilnosti prometa

2.1 Pristaniški sistem Slovenije

Slovenija je z gospodarskega vidika ena najpomembnejših držav, ki mejijo na Jadransko morje. Njeno gospodarstvo in njen geografski položaj sta močno internacionalizirana, saj je središče najpomembnejših pomorskih poti, njen izobražen in usposobljen človeški kapital ter ustrezna infrastruktura pa predstavlja glavni gonili njenega gospodarskega napredka. Večina zunanje trgovine Slovenije poteka po morju. Država ima samo eno veliko trgovsko pristanišče, Luko Koper, in nekaj turističnih pristanišč (Izola in Piran). Luka Koper leži ob meji z Italijo in je zaradi svojih naravnih in infrastrukturnih lastnosti primerna za kontejnerski, tekoči in suhi razsuti tovor ter RO-RO promet, zaradi česar je opredeljena kot večnamensko pristanišče.

Pretovorjene količine Luke Koper

Koper se z 22 milijoni ton blaga izkazuje kot eno najpomembnejših pristanišč v jadranskem prostoru, obenem pa ima stabilen trend rasti s povprečno letno stopnjo rasti (CAGR 2013–2023) 2,2 %. Za pristanišče je značilna prevlada vhodnega blaga v primerjavi z izhodnim, čeprav je tudi slednje v zadnjih 10 letih zabeležila boljše rezultate.

Med različnimi kategorijami blaga, ki jih upravlja pristanišče, prevladujejo zabojniki (44 %), sledijo suhi razsuti tovari (24 %) in tekoči razsuti tovari (20 %). Vse kategorije (razen tovora RO-RO) kažejo jasno prevlado dohodnega blaga v primerjavi z odhodnim blagom, kar še posebej velja za suho in tekoče razsuto blago. RO-RO, zabojniki in razsuti tovor so zabeležili najboljše rezultate v zadnjih desetih letih s povprečno letno rastjo 9 %, 5,3 % in 4,7 %.

Natančneje: količina zabojnikov, ki jih upravlja pristanišče, se je povečala s 600 tisoč TEU v letu 2013 na več kot 1 milijon v letu 2023 s povprečno letno rastjo 5,7 % in z visokim ravnovesjem med vhodnimi in odhodnimi zabojniki.

Tudi količina avtomobilov, ki jih upravlja pristanišče, se je v zadnjih 10 letih močno povečala, s približno 460 tisoč enot v letu 2013 na več kot 900 tisoč v letu 2023 in CAGR 6,6 %.

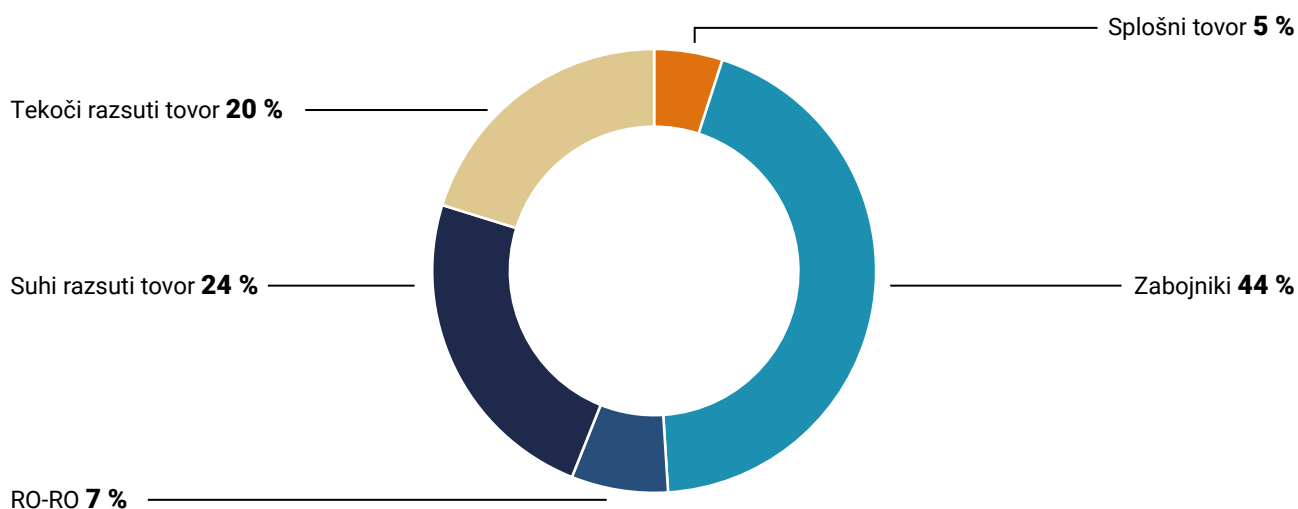
Število potnikov, ki jih je sprejelo pristanišče, se je med letoma 2013 in 2019 povečalo s 65 tisoč na 116 tisoč. V obdobju pandemije je sledil upad in nato okrevanje, ki je v letu 2023 povzpelo skupno število potnikov na 121 tisoč in zabeležilo pozitivno povprečno letno stopnjo rasti v zadnjih desetih letih (6,3 %). Število plovil, ki so pristala v Luki Koper, se je zmanjšalo s 1.907 v letu 2013 na 1.642 v letu 2023, kar med drugim izpostavlja povečanje povprečne velikosti plovil, ki vplujejo v pristanišče.

Prevoz blaga, ki se upravlja iz Luke Koper (2013–2023; v tisočih tonah)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2013-2023
In	12.029	12.745	13.680	14.590	15.950	16.655	15.889	12.998	14.763	17.146	15.926	2,8
Out	5.971	6.221	7.031	7.420	7.417	7.394	6.904	6.525	6.058	6.102	6.342	0,6
Skupaj	18.000	18.965	20.712	22.011	23.367	24.049	22.793	19.523	20.821	23.248	22.268	2,2

Preglednica 4 | Vir: SRM na Luke Koper

Prevoz blaga, ki se upravlja iz Luke Koper, po kategorijah blaga (2023; odstotne vrednosti)



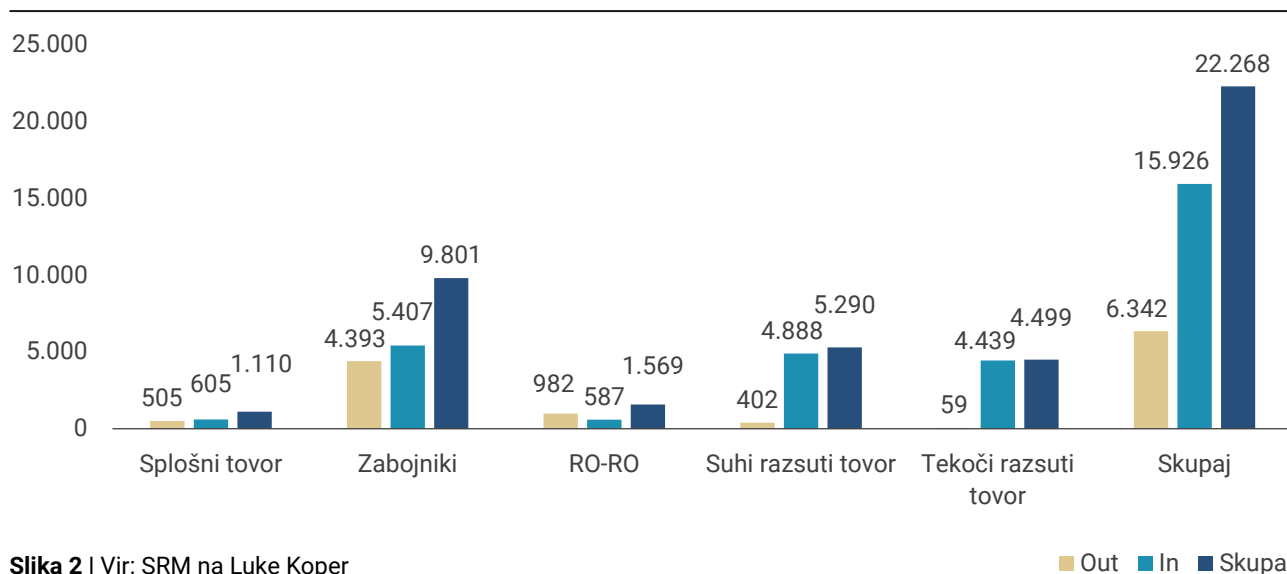
Slika 1 | Vir: SRM na Luke Koper

Prevoz blaga, ki se upravlja iz Luke Koper, po kategorijah blaga (2013–2023; v tisočih tonah)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2013-2023
Splošni tovor	1.659	1.644	1.475	1.534	1.378	1.526	1.280	946	1.127	1.311	1.110	-3,9
Zabojniki	5.850	6.760	7.742	8.274	9.071	9.520	9.475	9.269	9.703	9.659	9.801	5,3
RO-RO	662	764	902	1.140	1.124	1.156	1.111	998	1.094	1.394	1.569	9,0
Suhi razsuti tovor	6.988	6.724	7.295	7.470	7.918	7.991	6.619	4.987	5.566	6.240	5.290	-2,7
Tekoči razsuti tovor	2.841	3.074	3.297	3.593	3.877	3.855	4.307	3.323	3.331	4.644	4.499	4,7
Skupaj	18.000	18.965	20.712	22.011	23.367	24.049	22.793	19.523	20.821	23.248	22.268	2,2

Preglednica 5 | Vir: SRM na Luke Koper

Prevoz blaga, ki se upravlja iz Luke Koper | vhodni in izhodni, po kategorijah blaga (2023; v tisočih tonah)



Količina zabojnikov, ki jih upravlja Luka Koper (v tisočih TEU)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2013-2023
In	318	349	411	451	490	527	502	490	538	539	553	6,1
Out	283	325	379	394	422	461	458	455	460	479	513	5,7
Skupaj TEU	600	674	791	845	912	989	959	945	998	1.018	1.066	5,9

Preglednica 6 | Vir: SRM na Luke Koper

Količina avtomobilov, ki jih upravlja Luka Koper (v tisočih avtomobilov)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2013-2023
In	190	211	209	245	303	326	324	250	271	337	362	7,3
Out	273	308	398	504	438	428	382	367	385	464	555	6,6
Skupno število avtomobilov	463	519	607	749	741	754	706	617	656	801	917	7,1

Preglednica 7 | Vir: SRM na Luke Koper

Število potnikov, ki jih upravlja Luka Koper (v tisočih potnikov)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2013-2023
Skupno število potnikov	65	59	58	79	72	101	116	0	4	73	121	6,3

Preglednica 8 | Vir: SRM na Luke Koper

Število plovil, ki so pristala v Luki Koper (Število plovil)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	CAGR 2013-2023
Skupno število plovil	1.907	1.878	2.032	2.061	1.995	1.903	1.665	1.433	1.551	1.659	1.642	-1,5

Preglednica 9 | Vir: SRM na Luke Koper

Pregled postankov v Luki Koper³

S 1.644 postanki (skupno 53,7 milijona GT) v letu 2023 je Luka Koper po številu postankov eno glavnih pristanišč v Jadranskem morju. Po upadu, zabeleženem v letu 2020, so si podatki opomogli in se vrnil v sklad z dolgoletnim povprečjem. Pomorski prevoz zabojnikov predstavlja glavni sektor z 38 % (617) celotnega števila postankov. Sledijo prevoz avtomobilov (271; 16 %), večnamenska plovila (163; 10 %), prevoz razsutega tovora (143; 9 %) in prevoz splošnega tovora (135; 8 %).

Vseh pet največjih sektorjev, razen prevozov razsutega tovora, je med letoma 2022 in 2023 zabeležilo rast. Večnamenska plovila imajo najboljšo dinamiko v letu 2023 (+10,1%). Če za merilo vzamemo podatke iz leta 2020, je tudi za prvih 5 sektorjev zabeležena rast z izjemo splošnega tovora (večnamenska plovila imajo tudi v tem primeru najboljši trend, +33,6 %). Med drugimi sektorji zelo pozitivno dinamiko v obdobju 2020–2023 imajo tudi tankerji za proizvode in kemikalije ter RO-RO (število postankov za ta sektor se je več kot potrojilo).

Trend postankov v Luki Koper



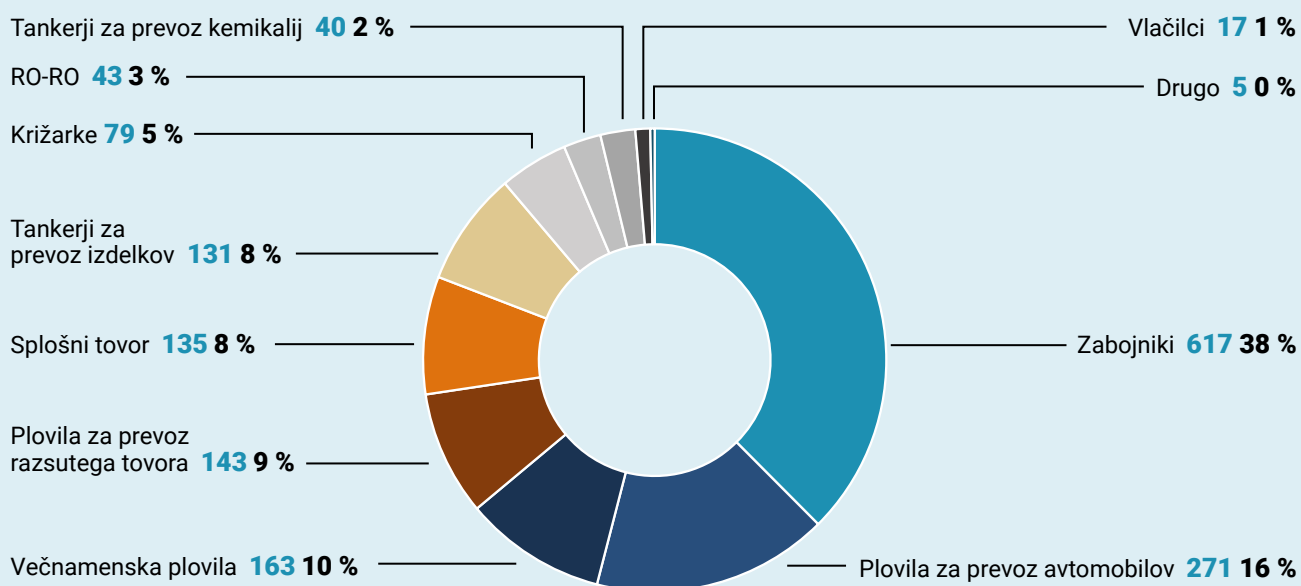
Ocene na podlagi razpoložljivih podatkov prvih 8 mesecev 2024.

Vir: SRM na Clarksons

■ Postanki (št.) — Postanki (M BT)

³ Število privezov, prikazano v okvirčku, se lahko nekoliko razlikuje od tistih, ki so predstavljena v odstavku, saj so viri podatkov različni.

Postanki v Luki Koper v 2023: sektorska razčlenitev



Vir: SRM na Clarksons

Trend sektorskih postankov v Luki Koper

	2020	2021	2022	2023	Pogostnost %	Razl. % v primerjavi z letom 2022	Razl. % v primerjavi z letom 2020
Zabajniki	610	609	598	617	37,5	3,2	1,1
Plovila za prevoz avtomobilov	225	242	253	271	16,5	7,1	20,4
Večnamenska plovila	122	155	148	163	9,9	10,1	33,6
Plovila za prevoz razsutega tovora	114	151	206	143	8,7	-30,6	25,4
Splošni tovor	154	156	124	135	8,2	8,9	-12,3
5 najpomembnejših kategorij	1.225	1.313	1.329	1.329	80,8	0,0	8,5
Tankerji za prevoz izdelkov	108	107	141	131	8,0	-7,1	21,3
Križarke	0	11	65	79	4,8	21,5	n.p.
RO-RO	12	38	37	43	2,6	16,2	258,3
Tankerji za prevoz kemikalij	29	33	48	40	2,4	-16,7	37,9
Vlačilci	53	43	38	17	1,0	-55,3	-67,9
Drugo	4	7	13	5	0,3	-61,5	25,0
Skupaj	1.431	1.552	1.671	1.644	100,0	-1,6	14,9

Vir: SRM na Clarksons

2.2 Glavne države partnerice pri pomorstvu države Slovenije

V tem odstavku so navedeni podatki o blagovni menjavi med Luko Koper (Slovenija) in drugimi pristaniškimi sistemi.⁴ Po analizi izmenjave z 10 največjimi (pristaniškimi) partnerji Slovenije, je poudarek na Italiji, za katero so bili analizirana tudi glavna pristanišča, ki izvajajo trgovinske izmenjave.⁵

Najprej je podana analiza 10 najpomembnejših svetovnih (pristaniških) partnerjev Slovenije. Po podatkih iz leta 2023 je prvi partner Slovenije Egipt, s katerim Luka Koper izmenja preko 2,8 milijona ton blaga (13,4 %). Sledijo Kitajska (2,1 milijona ton), Južna Koreja (1,6 milijona; 7,7 %), Južna Afrika (1,6 milijona; 7,6 %) in Italija (1,4 milijona; 6,8 %). V vseh primerih zagotovo prevladuje promet, ki vstopa v koprsko pristanišče. V primerjavi z letom 2019 (leto pred pandemijo) je izmenjava z Egiptom zabeležila precejšnjo rast (več kot dvakratno povečanje prometa s Slovenijo), medtem ko je Italija zabeležila zmanjšanje pristaniške trgovine s Slovenijo za okoli 40 %. Kitajska se je dobro odrezala s +20,5 % v primerjavi z letom 2019.

10 najpomembnejših partneric Luke Koper (vhodni in izstopni promet Luke Koper v primerjavi s prvimi desetimi partnerskimi državami; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Egipt	2.252	583	2.835	13,4	128,6
Kitajska	1.753	361	2.114	10,0	20,5
Južna Koreja	1.437	180	1.617	7,7	-4,4
Južna Afrika	1.600	0	1.600	7,6	1,1
Italija	1.249	195	1.444	6,8	-41,2
Grčija	986	423	1.409	6,7	-29,4
Turčija	823	482	1.305	6,2	9,7
Singapur	621	622	1.243	5,9	0,0
Savdska Arabija	127	767	894	4,2	62,5
Izrael	508	266	774	3,7	41,5
10 najpomembnejših držav partneric	11.356	3.879	15.235	72,1	6,9
Druge	4.171	1.731	5.902	27,9	-24,9
Skupaj	15.527	5.610	21.137	100,0	-4,4

Preglednica 10 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

⁴ Referenčna podatkovna baza je v tem primeru Eurostat, zato se lahko skupni podatki o blagu, ki ga upravlja Luka Koper, razlikujejo od podatkov, prikazanih v drugih odstavkih.






⁵ Podatki o skupnem pretovoru Slovenije se lahko nekoliko razlikujejo od podatkov, podanih v drugih poglavjih, saj je v tem primeru vir podatkov Eurostat.

Luka Koper - vozlišče za srednjo in vzhodno Evropo

90 % pretovorjenega blaga je namenjenega ali prihaja iz držav **srednje in vzhodne Evrope**, čezmorske trge pa predstavljata predvsem **Sredozemlje in Azija**.



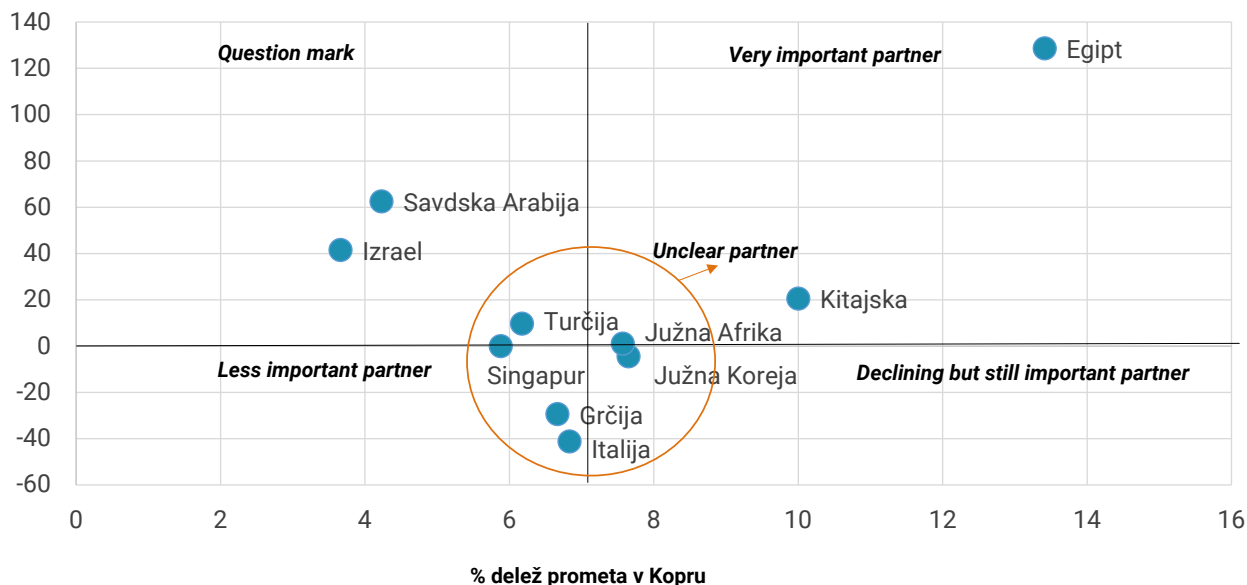
5 partneric Luka Koper

1		Egipt	2.835 tisočih tonah	13,4 %
2		Kitajska	2.114 tisočih tonah	10 %
3		Južna Koreja	1.617 tisočih tonah	7,7 %
4		Južna Afrika	1.600 tisočih tonah	7,6 %
5		Italija	1.444 tisočih tonah	6,8 %

Strateška analiza 10 najpomembnejših pristaniških partnerskih držav Luke Koper

(vodoravna os: % delež prometa v Kopru; Navpična os: % sprememba prometa v obdobju 2019–2023)

Razl. % 2019–2023



Slika 3 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

V nadaljevanju najdete več podrobnosti o 10 najpomembnejših partnerjih Luke Koper.

- **Egipt:** tovorni promet Luke Koper z Egiptom se osredotoča na dve produktni kategoriji: tekoči razsuti tovari (49,5 %) in zabojniki (45 %). Obe kategoriji sta zabeležili rast med letoma 2019 in 2023, zlasti pomembno za tekoči razsuti tovar, s količino, ki je bila 22-krat višja od tiste, zabeležene leta 2019. V resnici se je promet s tekočim razsutim tovorom (izključno vhodni v Luko Koper) začel leta 2022, v letu 2023 pa se je še povečal.
- **Kitajska:** 93,4 % blagovne menjave med Kopro in kitajskimi pristanišči predstavljajo zabojniki. Blagovna menjava za to kategorijo se je v primerjavi z letom 2019 povečala za 13,2 %. RO-RO promet s Kitajsko narašča, a je še v začetni fazi (91 tisoč ton; 4,3 %).
- **Južna Koreja:** blagovni promet Slovenije z Južno Korejo je osredotočen na blago, ki se prevažna v zabojnikih (66,7 %) (in je glede na leto 2019 nekoliko upadel, -10 %). V zabojnikih (904 vhodnih in 174 izhodnih za Slovenijo) se skupaj izmenja približno 1,1 milijona ton. Preostali del pristaniške trgovine se nanaša na 5,4 % RO-RO in približno 28 % drugih neopredeljenih kategorij.
- **Južna Afrika:** blagovna menjava med Kopro in Južno Afriko je osredotočena na eno kategorijo izdelkov, trdi razsuti tovar, z dokaj stabilnimi podatki v primerjavi z letom 2019, po rahlem upadu in kasnejši rasti v tem obdobju. Pri izmenjavi gre izključno za dohodni promet v Slovenijo.
- **Italija:** tovorni promet Luke Koper z Italijo se osredotoča na dve kategoriji: tekoči razsuti tovari in zabojniki. Tekoči razsuti tovar (približno 1 milijon ton v letu 2023) predstavlja 66,3 % celotne izmenjave in se nanaša izključno na blago, ki vstopa v Slovenijo. Zabojniki (342 tisoč ton) predstavljajo 23,7 % celotnega pristaniškega prometa med državama. Številka se je v primerjavi z letom 2019 nekoliko znižala in predstavlja predvsem vhodno blago za Slovenijo (255 tisoč ton, približno 75 %).

Promet Luke Koper z Egiptom

(vhodni in izstopni promet Luke Koper z Egiptom; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	64	91	91	1.171	1.404	0	1.404	49,5	2.093,8
Razsuti suhi tovor	62	39	39	130	119	0	119	4,2	91,9
Zabojniki	1.081	1.006	1.006	1.194	725	552	1.277	45,0	18,1
RO-RO	30	39	39	25	1	16	17	0,6	-43,3
Drugi tovor	3	0	0	28	3	15	18	0,6	500,0
Skupaj	1.240	1.175	1.175	2.548	2.252	583	2.835	100,0	128,6

Preglednica 11 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper s Kitajsko

(vhodni in izstopni promet Luke Koper s Kitajsko; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Razsuti suhi tovor	0	0	0	12	0	0	0	0,0	n.p.
Zabojniki	1.745	1.675	1.675	2.053	1.649	326	1.975	93,4	13,2
RO-RO	9	63	63	149	56	35	91	4,3	911,1
Drugi tovor	0	5	5	90	48	0	48	2,3	n.p.
Skupaj	1.754	1.743	1.743	2.304	1.753	361	2.114	100,0	20,5

Preglednica 12 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper z Južno Korejo

(vhodni in izstopni promet Luke Koper z Južno Korejo; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Razsuti suhi tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Zabojniki	1.198	907	907	1.119	904	174	1.078	66,7	-10,0
RO-RO	81	66	66	144	83	5	88	5,4	8,6
Drugi tovor	413	307	307	462	450	1	451	27,9	9,2
Skupaj	1.692	1.280	1.280	1.725	1.437	180	1.617	100,0	-4,4

Preglednica 13 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper z Južno Afriko

(vhodni in izstopni promet Luke Koper z Južno Afriko; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Razsuti suhi tovor	1.581	1.314	1.314	1.352	1.600	0	1.600	100,0	1,2
Zabojniki	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
RO-RO	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Drugi tovor	2	2	2	0	0	0	0	0,0	-100,0
Skupaj	1.583	1.316	1.316	1.352	1.600	0	1.600	100,0	1,1

Preglednica 14 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper z Italijo

(vhodni in izstopni promet Luke Koper z Italijo; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	1.461	830	830	1.257	958	0	958	66,3	-34,4
Razsuti suhi tovor	479	190	190	185	3	56	59	4,1	-87,7
Zabojniki	379	394	394	393	255	87	342	23,7	-9,8
RO-RO	6	7	7	19	29	5	34	2,4	466,7
Drugi tovor	132	27	27	41	4	47	51	3,5	-61,4
Skupaj	2.457	1.448	1.448	1.895	1.249	195	1.444	100,0	-41,2

Preglednica 15 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

- **Grčija:** tudi v prometu z Grčijo prevladujeta tekoči razsuti tovor (671 tisoč ton, 47,6 %) in blago v zabojnikih (626 tisoč ton, 44,4 %). Vendar pa sta obe kategoriji v primerjavi z letom 2019 zabeležili upad (-15,2 % oziroma -33 %). Medtem ko tekoči razsut tovor predstavlja izključno vhodno blago za koprsko pristanišče, prevladuje odhodno blago pri zabojnikih (355 tisoč ton, 57 %). Med preostalimi kategorijami RO-RO predstavlja 6,7 % trgovine, s številko, ki se je po upadu med letoma 2019 in 2021 povrnila na nekoliko višje vrednosti v primerjavi z letom 2019.
- **Turčija:** tovorni promet s Turčijo je osredotočen na kategorijo RO-RO (565 tisoč ton; 43,3 %). Sledijo tekoči razsuti tovor (318 tisoč ton; 24,4 %) (izključno vhodni) in zabojniki (285 tisoč ton; 21,8 %) (predvsem vhodni). Medtem ko je bilo pri RO-RO zabeleženo opazno povečanje (+77,7 %) med letoma 2019 in 2023, je bila dinamika pri tekočem razsutem tovoru in zabojnikih negativna (-9,7 % oziroma -25 %).

Promet Luke Koper z Grčijo

(vhodni in izstopni promet Luke Koper z Grčijo; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	791	776	776	555	671	0	671	47,6	-15,2
Razsuti suhi tovor	174	237	237	134	18	0	18	1,3	-89,7
Zabojniki	935	692	692	758	271	355	626	44,4	-33,0
RO-RO	90	62	62	71	26	68	94	6,7	4,4
Drugi tovor	6	2	2	0	0	0	0	0,0	-100,0
Skupaj	1.996	1.769	1.769	1.518	986	423	1.409	100,0	-29,4

Preglednica 16 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper s Turčijo

(vhodni in izstopni promet Luke Koper s Turčijo; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	352	394	394	158	318	0	318	24,4	-9,7
Razsuti suhi tovor	85	115	115	58	31	58	89	6,8	4,7
Zabojniki	380	383	383	404	190	95	285	21,8	-25,0
RO-RO	318	396	396	394	267	298	565	43,3	77,7
Drugi tovor	55	53	53	102	17	31	48	3,7	-12,7
Skupaj	1.190	1.341	1.341	1.116	823	482	1.305	100,0	9,7

Preglednica 17 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

- **Singapur:** pristaniška trgovina s Singapurjem zadeva izključno dve kategoriji izdelkov: tiste, ki se prevažajo v zabojnikih (929 tisoč ton; 74,7 %) in RO-RO (314 tisoč ton; 25,3 %). Medtem ko pri zabojnikih prevladuje vhodni promet (66 %), je pri RO-RO skoraj izključno izhodni. Kontejnerski promet se je glede na leto 2019 zmanjšal za 11,7 %; RO-RO pa se je povečal za 65,3 %.
- **Savdska Arabija:** tovorni promet Luke Koper s Savdsko Arabijo je osredotočen na kontejnerski sektor (736 tisoč ton; 82,3 %) in se nanaša izključno na izhodno blago. Sledi promet tekočega razsutega blaga (127 tisoč ton; 14,2 %), ki je izključno vhodni. Kontejnerski sektor je v obdobju 2019–2023 zabeležil stalno rast (+79,1 %). Narašča tudi promet tekočega razsutega tovora.
- **Izrael:** pristaniška trgovina med Slovenijo in Izraelom se osredotoča predvsem na segment zabojnikov (392 tisoč ton; 50,6 %) in tekoči razsuti tovor (298 tisoč ton; 38,5 %). Medtem ko je pri zabojnikih za koprsko pristanišče uravnovežena porazdelitev vhodnega in izhodnega blaga, tekoči razsuti tovor zadeva samo vhodno blago. Segment zabojniškega tovora je v primerjavi z letom 2019 zabeležil 12,7-odstotni upad, medtem ko se je tekoči razsuti tovor občutno povečal, zlasti v letih 2022 in 2023.

Promet Luke Koper s Singapurjem

(vodni in izstopni promet Luke Koper s Singapurjem; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Razsuti suhi tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Zabojniki	1.052	1.018	1.018	800	615	314	929	74,7	-11,7
RO-RO	190	124	124	267	6	308	314	25,3	65,3
Drugi tovor	1	0	0	1	0	0	0	0,0	-100,0
Skupaj	1.243	1.142	1.142	1.068	621	622	1.243	100,0	0,0

Preglednica 18 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper s Savdsko Arabijo

(vhodni in izstopni promet Luke Koper s Savdsko Arabijo; v tisočih tonah)

Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	118	0	0	88	127	0	127	14,2	7,6
Razsuti suhi tovor	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.p.
Zabojniki	411	420	420	475	0	736	736	82,3	79,1
RO-RO	0	0	0	6	0	25	25	2,8	n.p.
Drugi tovor	21	5	5	0	0	6	6	0,7	-71,4
Skupaj	550	425	425	569	127	767	894	100,0	62,5

Preglednica 19 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Promet Luke Koper z Izraelom

(vhodni in izstopni promet Luke Koper z Izraelom; v tisočih tonah)

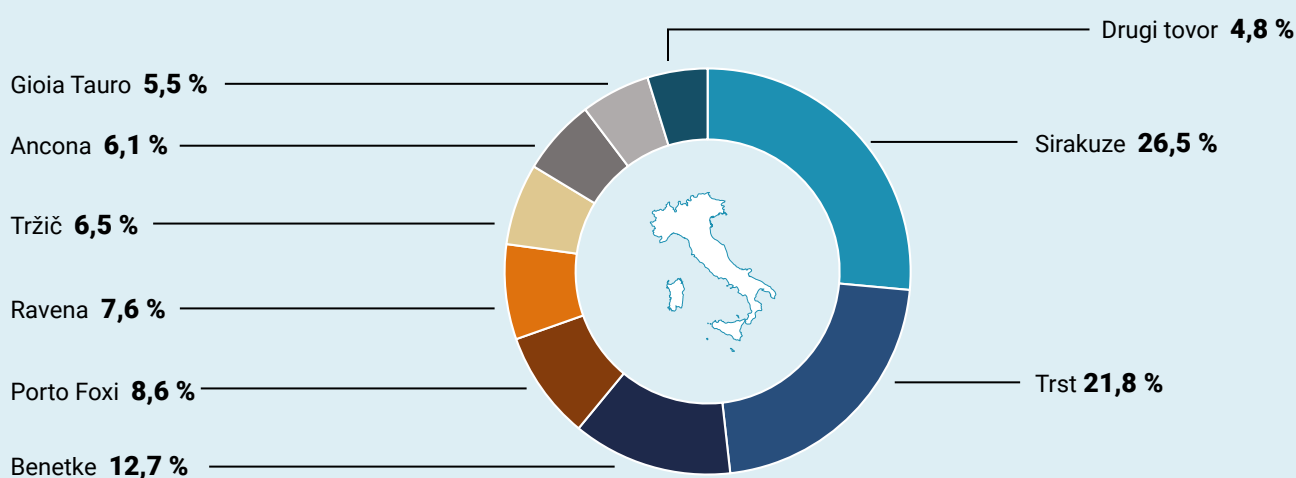
Koper – Slovenija	2019	2020	2021	2022	2023				
					In	Out	Skupaj	Delež %	Razl. % 2019–2023
Razsuti tekoči tovor	4	69	69	148	298	0	298	38,5	7.350,0
Razsuti suhi tovor	0	6	6	5	0	0	0	0,0	n.p.
Zabojniki	449	370	370	326	204	188	392	50,6	-12,7
RO-RO	92	66	66	96	6	78	84	10,9	-8,7
Drugi tovor	2	1	1	0	0	0	0	0,0	-100,0
Skupaj	547	512	512	575	508	266	774	100,0	41,5

Preglednica 20 | Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Slovenija

Trgovina z Italijo

Glavna italijanska trgovska pristanišča s Slovenijo so Sirakuze (26,5 %), Trst (21,8 %), Benetke (12,7 %), Porto Foxi (8,6 %) in Ravena (7,6 %). Promet s pristaniščem Sirakuze se nanaša izključno na tekoče razsuto blago (odhod iz pristanišča Sirakuze), s pristaniščem v Trstu pa se promet osredotoča na blago, ki se prevažna v zabojnikih (za pristanišče v Trstu prevladuje vhodno blago). Za Benetke in Raveno se največje izmenjave nanašajo na suhi razsuti tovor. V obeh primerih prevladuje odhodno blago. Za pristanišče Porto Foxi je trgovina osredotočena na tekoče razsuto blago (v celoti dohodno za Porto Foxi).

Blago, prepeljano v Italijo iz Slovenije in v Slovenijo: najpomembnejša italijanska pristanišča (2023; %)



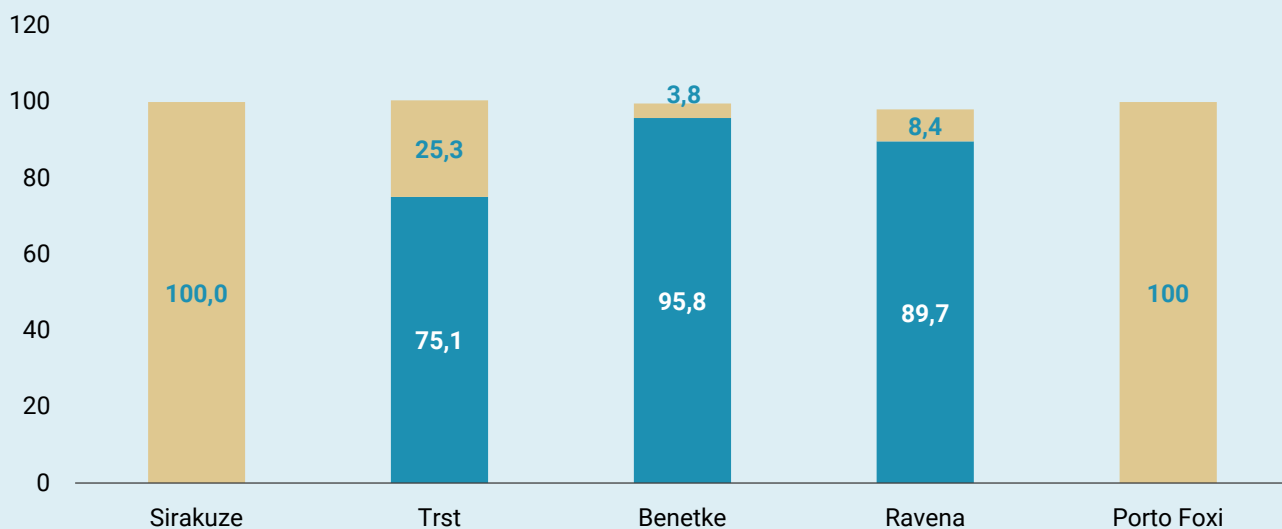
Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Italija

Glavna italijanska trgovska pristanišča s Slovenijo: razčlenitev blaga (2023; %)

	Sirakuze	Trst	Benetke	Ravena	Porto Foxi
Tekoči razsuti tovor	100,0	0,0	26,1	5,8	100,0
Suhi razsuti tovor	0,0	0,0	44,8	64,5	0,0
Zabojniki	0,0	98,9	16,1	7,1	0,0
RO-RO	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Drugi tovor, ki ni naveden drugje	0,0	1,1	12,3	21,9	0,0

Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Italija

Glavna italijanska trgovska pristanišča s Slovenijo: vhodni in izhodni promet (2023; %)



Vir: SRM na Eurostat | Entity Reporter: Italija

■ In ■ Out

2.3 Italijanska pristanišča jadranske osi

Leta 2023 je italijanski pristaniški sistem pretovoril 474 milijonov ton blaga (-3,2 % glede na leto 2022). Zanj je značilna predvsem prisotnost večnamenskih pristanišč, z dokaj uravnoteženo porazdelitvijo med glavnimi kategorijami blaga. Natančneje: tekoči razsuti tovor je glavna kategorija s 167 milijoni ton (35 % celotnega italijanskega prometa), sledijo RO-RO (121 milijonov ton; 26 %), zabojniki (115 milijonov ton; 24 %) in suhi razsuti tovor (52 milijonov ton; 11 %). Trst, Genova in Gioia Tauro so prva tri italijanska pristanišča s 55,6, 47,8 in 42,3 milijona ton pretovora v letu 2023 (z deležem 11,7 %, 10,1 % in 8,9 %).

Predvsem severno-jadranska stran vključuje 5 pristanišč in pretovori več kot 100 milijonov ton letno. Trst, Ravena in Benetke so prva tri italijanska pristanišča s 55,6, 25,5 in 22,2 milijona ton pretovora v letu 2023. Večino blaga v Trstu predstavljajo tekoči razsuti tovari (67,1 %), v Raveni pa suhi razsuti tovari (39,5 %). Beneško pristanišče ima bolj uravnoteženo porazdelitev kategorij, z večjo nagnjenostjo k tekočemu in suhemu razsutemu tovoru ter zabožnikom.

**Pretok blaga v letu 2023 v italijanskih pristaniščih na jadranski strani:
razdelitev po kategorijah blaga (odstotni delež in količina v tisočih tonah)**

Koper – Slovenija	Tekoči razsuti tovor	Suhi razsuti tovor	Zabojniki	RO-RO	Drugo	Skupaj
% delež						v tisočih tonah
Trst	67,1	0,8	15,1	15,0	2,0	55.625
Ravena	18,0	39,5	9,2	7,3	25,9	25.503
Benetke	29,9	26,4	22,9	10,2	10,6	22.271
Tržič	0,0	78,7	0,0	5,3	16,1	3.830
Chioggia	0,0	74,6	0,0	0,0	25,4	747
Severni Jadran	45,0	18,5	14,7	11,7	10,1	107.976

Preglednica 21 | Vir: SRM na Assoportu

Konkurenčni položaj Slovenije glede na glavne mednarodne logistične in pomorske kazalnike

V tem odstavku je analiziran konkurenčni položaj Slovenije v mednarodni trgovini. Po predstavitvi sektorske porazdelitve zunanje trgovine države se analiza osredotoča na dva glavna logistična kazalnika: indeks povezljivosti linijskega prevoza (LSCI) in indeks uspešnosti logistike (LPI). Analiza kaže, da je Slovenija z leti izboljševala svojo pomorsko konkurenčnost in se na lestvici LSCI med 191 državami uvrstila na 63. mesto. Enako dobro se je država odrezala tudi z logističnega vidika, saj se je uvrstila na 43. mesto (od 131 držav) na lestvici LPI.

3.1 Sektorska specializacija zunanje trgovine

Za razumevanje konkurenčnega položaja države v mednarodni trgovini je pomembno analizirati predvsem, v katerih sektorjih sta gospodarstvo države in zunanja trgovina specializirani. Po podatkih Eurostata med zunanjetrgovinskimi sektorji izstopajo farmacevtski izdelki z okoli 27 milijardami evrov uvoza-izvoza in predstavljajo okrog 20 % celotne zunanjetrgovinske menjave Slovenije, vozila (18,3 milijarde evrov; 13,7 %) in izdelki predelovalne dejavnosti (okoli 18 milijard evrov; 13,4 %). Ti trije sektorji (zlasti farmacevtski) imajo pozitivno trgovinsko bilanco.

Sektorska razčlenitev zunanje trgovine Slovenije (podatki v milijonih evrov in odstotni delež)

	Uvoz	Izvoz	Trgovina	% (pogostnost)	% (razlika v primerjavi z letom 2022)	Trgovinska bilanca
Farmacevtski izdelki	8.137	18.786	26.924	20,1	15,6	10.649
Prevozna sredstva	8.684	9.629	18.313	13,7	5,4	945
Izdelki predelovalne industrije	8.414	9.544	17.958	13,4	-13,4	1.130
Kemikalije	14.188	3.686	17.874	13,4	32,0	-10.501
Strojniški izdelki	6.167	7.063	13.231	9,9	2,3	896
Drugo	4.866	5.416	10.281	7,7	-4,5	550
Nafta/gorivo	5.448	3.510	8.957	6,7	-35,5	-1.938
Strojniško-elektronski izdelki	3.853	4.660	8.512	6,4	-2,4	807
Kmetijsko-živilski izdelki*	4.166	3.329	7.496	5,6	11,2	-837
Surovine	1.921	1.739	3.660	2,7	-12,3	-182
Pijače in tobačni izdelki	438	216	654	0,5	11,6	-222
Skupaj	66.281	67.578	133.860	100,0	0,8	1.297

Preglednica 22 | Vir: SRM na Eurostat

* Vključno z olji in mazivi.

Kemijski sektor (na četrtem mestu) je za Slovenijo v bistvu uvozni sektor z izrazito negativno trgovinsko bilanco. V zadnjem letu se beležijo pozitivni premiki v zunanji trgovini s farmacevtskimi izdelki, kemikalijami in prevoznimi sredstvi. V nasprotju s tem imajo izdelki predelovalne dejavnosti negativen trend.

Sektorska razčlenitev zunanje trgovine Slovenije na področju izdelkov predelovalne industrije (podatki v milijonih evrov in odstotni delež)

	Uvoz	Izvoz	Trgovina	% (pogostnost)	% (razlika v primerjavi z letom 2022)	Trgovinska bilanca
Metalurški izdelki	5.354	5.253	10.606	59,1	-17,7	-101
Papir	853	1.162	2.015	11,2	-15,0	310
Nekovinski izdelki	728	863	1.591	8,9	2,1	135
Guma/plastika	514	973	1.487	8,3	9,7	460
Tekstil in oblačila*	619	797	1.416	7,9	-9,5	179
Izdelki iz lesa	347	495	842	4,7	-15,7	147
Drugo	0	0	0	0,0	n. p.	0
Izdelki predelovalne industrije	8.414	9.544	17.958	100	-13,4	1.130

Preglednica 23 | Vir: SRM na Eurostat

* Vključno z izdelki iz usnja.

3.2 Kazalniki pomorskih povezav⁷

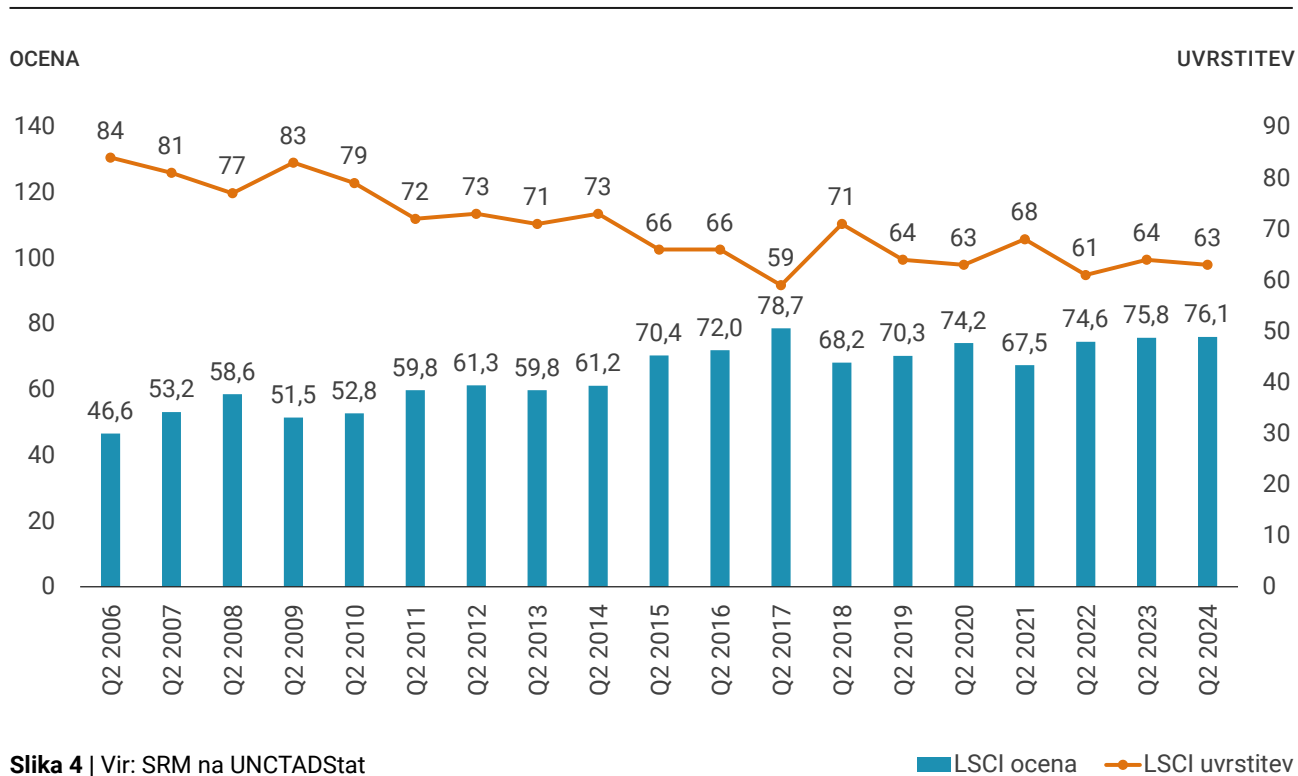
Kazalnik povezljivosti linijskega prevoza (LSCI – Liner Shipping Connectivity Index) označuje vključenost države v globalna omrežja pomorskega prometa. Dostop držav do svetovnih trgov je v veliki meri odvisen od njihove sposobnosti povezovanja s preostalim svetom, zlasti glede prisotnosti rednih prevoznih storitev za uvoz in izvoz izdelkov. Višja vrednost kazalnika označuje boljšo povezanost države.

Po lestvici LSCI za drugo četrtletje 2024 je Slovenija na 63. mestu med 191 analiziranimi državami. Njen rezultat je 76,1. Tako rezultat kot položaj sta se z leti izboljšala, in sicer s 46,6 v drugem četrtletju 2006 na 76,1 v drugem četrtletju 2024 oziroma s 84. na 63. mesto v istem obdobju. Med glavnimi slovenskimi pomorskimi konkurenti sta bolje pozicionirani Italija in Grčija (17. in 31. mesto), manj pa sta pomorsko povezani Hrvaška in Albanija (76. in 156. mesto).

Kazalnik »Port LSCI« (PLSCI) dopolnjuje kazalnik povezljivosti linijskih prevozov (LSCI) in odraža položaj pristanišča v svetovnem ladijskem omrežju. Višja vrednost je povezana z boljšo povezljivostjo. Kar zadeva Slovenijo, se pri ocenjevanju UNCTAD osredotoča na Luko Koper. Po podatkih PLSCI se je Luka Koper v drugem četrtletju 2024 uvrstila na 140. mesto med več kot 900 analiziranimi pristanišči. Kazalnik PLSCI Luke Koper se je sčasoma izboljšal, in sicer s 112 v drugem četrtletju 2006 na 176 v drugem četrtletju 2024.

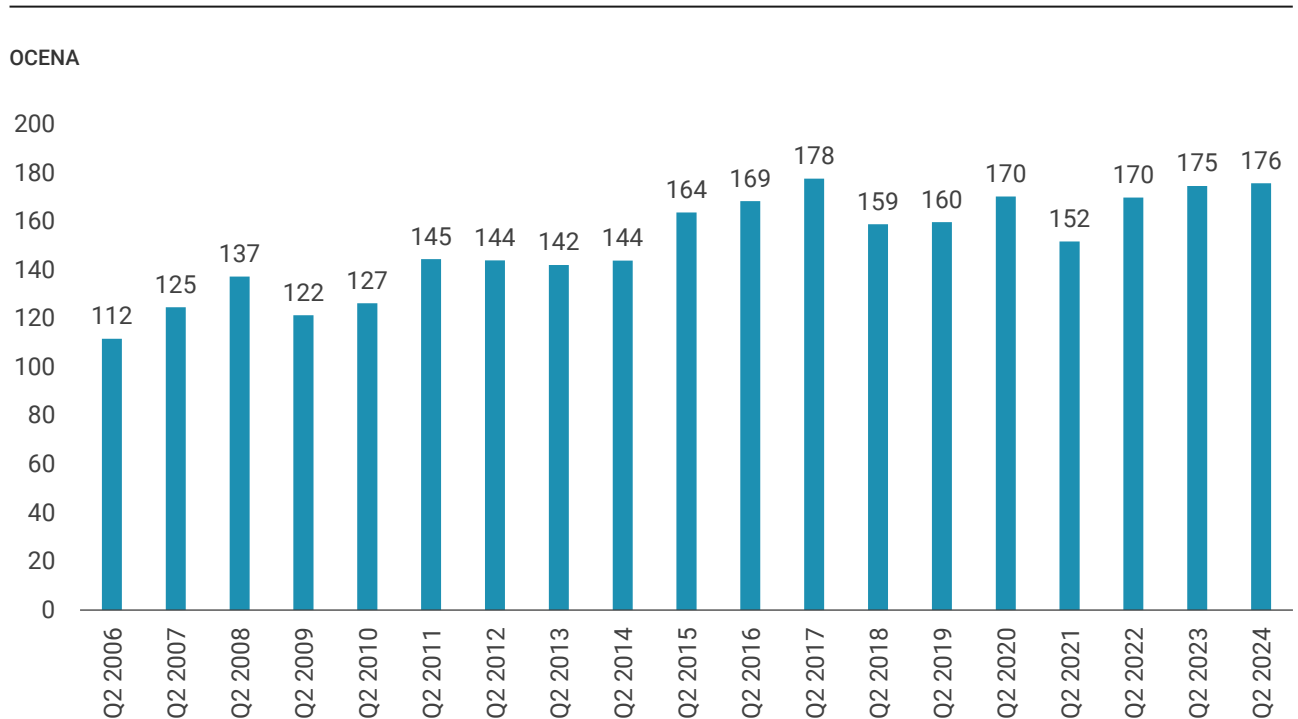
⁷ Za metodologijo si oglejte naslednje razdelke na spletnem mestu UNCTAD: LSCI (<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.LSCI>); PLSCI (<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.PLSCI>).

Trend LSCI za Slovenijo (ocena in uvrstitev)



Slika 4 | Vir: SRM na UNCTADStat

Trend LSCI Luke Koper (ocena)



Slika 5 | Vir: SRM na UNCTADStat

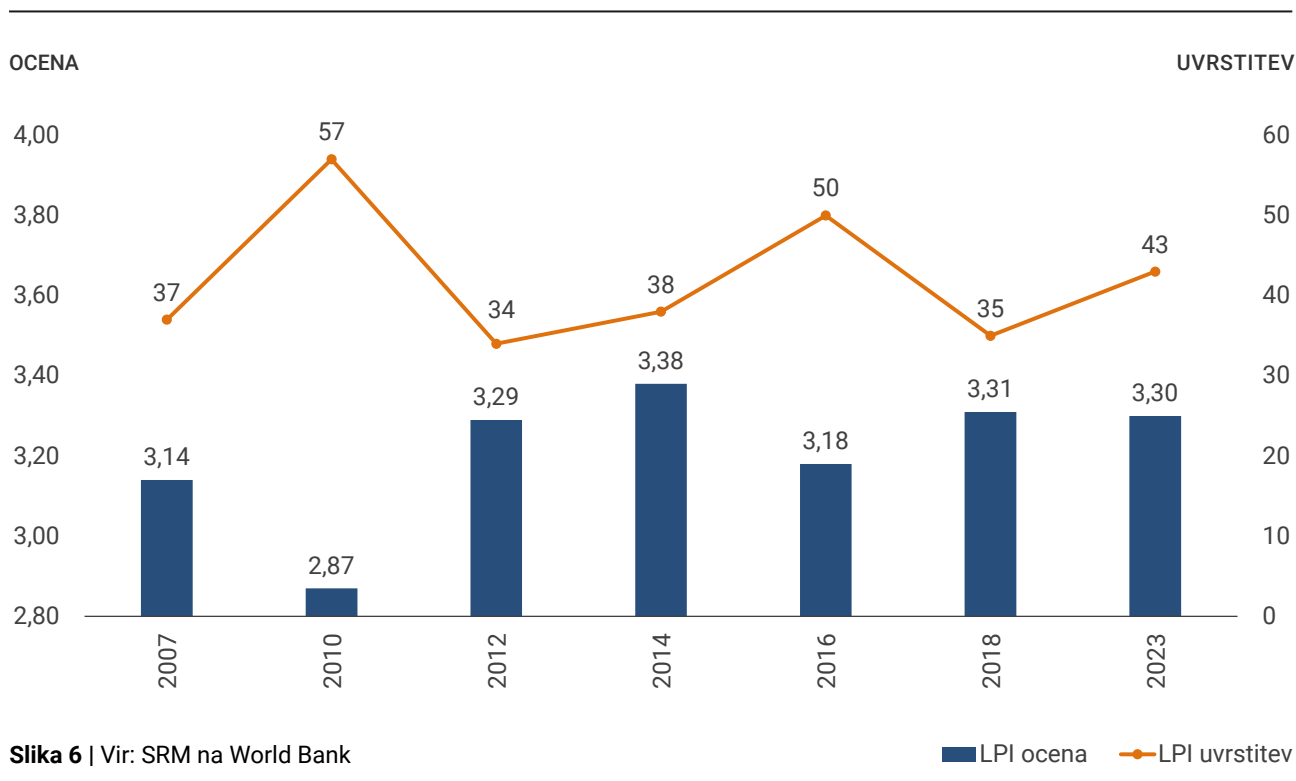
Med glavnimi slovenskimi pomorskimi konkurenti ima hrvaško pristanišče Ploče oceno 21,2, Reka pa 127 v drugem četrtletju 2024. Kar zadeva grška pristanišča, ima najboljši kazalnik Pirej (423,9), sledijo mu Solun (124,2) ter Heraklion in Volos (10,6). Za Italijo ima najboljšo oceno pristanišče Genova (418,2), sledijo Gioia Tauro (314,4), La Spezia (260,15), Salerno (197,3) in Livorno (165,3). Pristanišče Drač v Albaniji ima oceno 27,4.

3.3 Logistična zmogljivost⁸

Po zadnji izdaji LPI (2023) se Slovenija z oceno 3,3 uvršča na 43. mesto med 139 državami, vključenimi v analizo (na 1. mestu je Singapur z oceno 4,3). Tako rezultat kot uvrstitev sta od prve izdaje LPI (2007) nihala, čeprav je izdaja 2023 potrdila izboljšanje v primerjavi z negativnim vrhom leta 2018. Natančneje se je Slovenija najbolje odrezala na področju carinskih storitev (24. mesto), mednarodnega pomorskega prometa (26.) in infrastrukture (30. mesto). Učinkovitost je slabša glede sledenja blaga (65.) in časovnega razporejanja (59.).

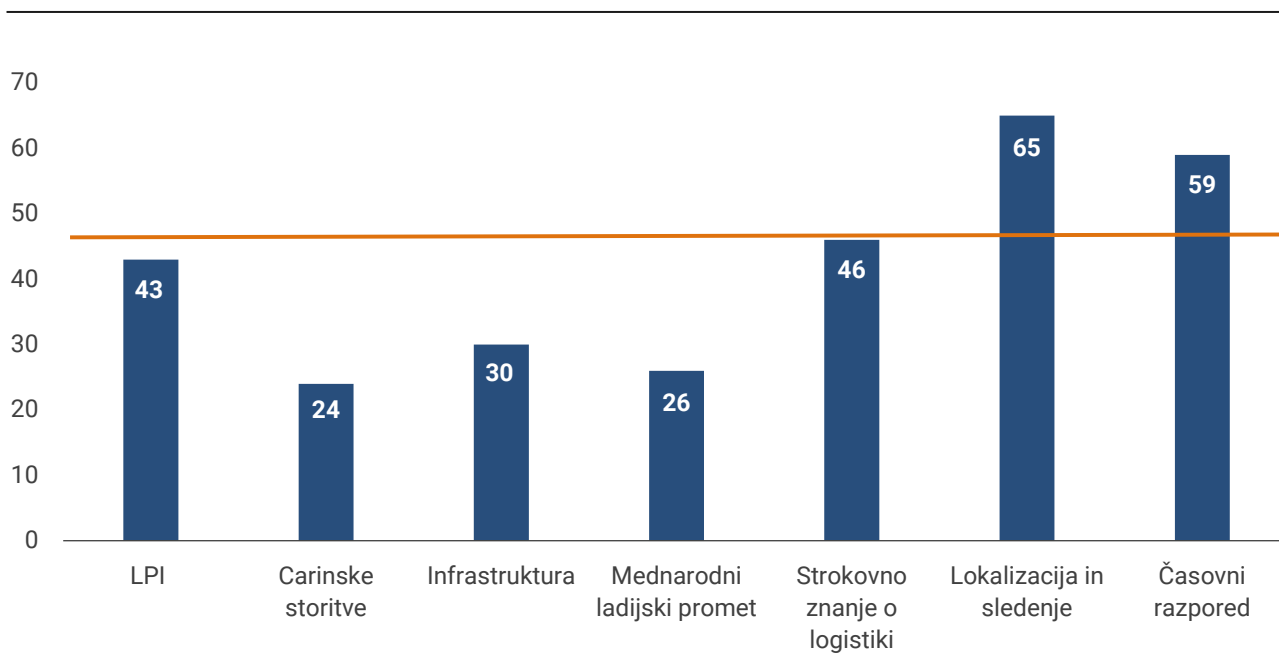
Med glavnimi »konkurenti« Slovenije v pomorskem sektorju izstopata Grčija in Italija, ki sta uvrščeni višje kot Slovenija (obe na 19. mestu), Hrvaška, ki je enakovredna Sloveniji (43.), in z vidika logističnih storitev nižje uvrščena Albanija (97. mesto).

Trend LPI Slovenije (ocena in uvrstitev)



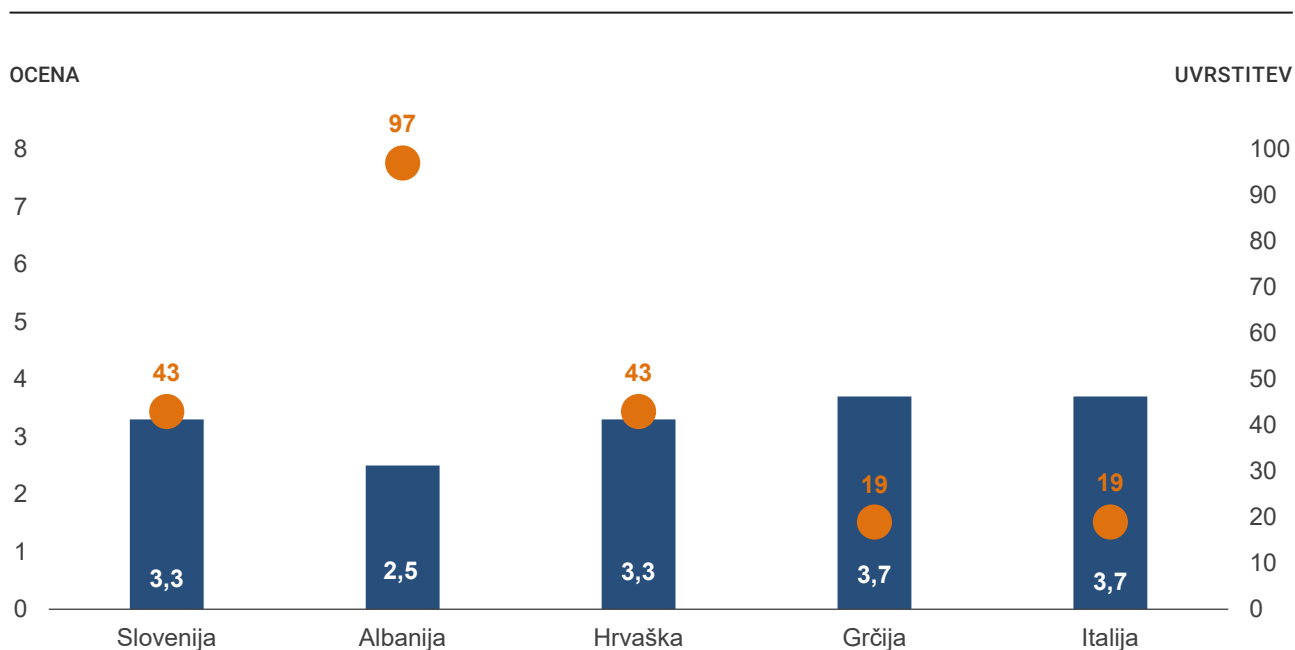
⁸Za metodologijo LPI obiščite spletno mesto Svetovne banke na naslednji povezavi: <https://lpi.worldbank.org/about>

Razčlenitev LPI Slovenije (uvrstitev; 2023)



Slika 7 | Vir: SRM na World Bank

LPI glavnih pomorskih konkurentov Slovenije (ocena in uvrstitev; 2023)



Slika 8 | Vir: SRM na World Bank

■ LPI ocena ● LPI uvrstitev

Mednarodni trgovinski odnosi Slovenije

4.1 Slovenska pomorska trgovina in glavni trgovinski partnerji

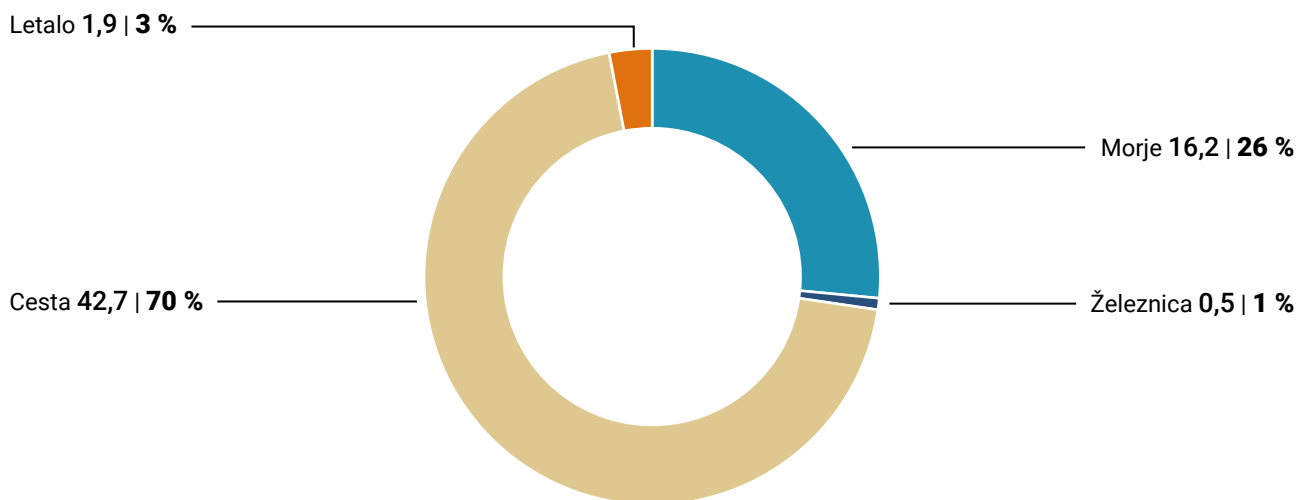
V letu 2023 je Slovenija dosegla 16,2 milijarde evrov blagovne menjave po morju proti državam nečlanicam EU, od tega 26 % s štirimi načini prevoza.⁹ V zadnjih 10 letih se je številka povečala s 6,2 na 16,2 milijarde evrov s povprečno 10-odstotno letno rastjo. Uvoz predstavlja 80 % pomorske trgovine. Če se osredotočimo na podatke o količinah, je slovenska pomorska trgovina dosegla 9,3 milijona ton in predstavlja 62 % trgovine, opravljene z uporabo štirih načinov prevoza. V zadnjih desetih letih je zabeležena 3,5-odstotna povprečna letna rast.

Kitajska (4,2 milijarde EUR; 31,7 %), Turčija (2,8 milijarde EUR; 20,9 %), Južna Koreja (1,8 milijarde EUR; 13,7 %), Savdska Arabija (1,4 milijarde EUR; 10 %) in Indija (604 milijone EUR; 4,5 %) so 5 največjih pomorskih trgovinskih partnerjev Slovenije. Z vidika količine je na prvem mestu Savdska Arabija (1,6 milijona ton; 23,4 %), sledijo Brazilija (929 tisoč ton; 13,3 %), Kitajska (870 tisoč ton; 12,5 %), Turčija (757 tisoč ton; 10,8 %) in Južna Koreja (594 tisoč ton; 8,5 %).¹⁰

Vrednost na kilogram blaga, izmenjanega po morju iz Slovenije, znaša 1,7 evra na kg, kar je več od povprečja Evropske unije (1,5 evra na kg) in leta 2013 (0,9 evra na kg).

Vloga pomorske trgovine Slovenije z vidika vrednosti

(2023; milijarde v evrih; % delež pri 4 načinih; partnerji: države izven EU)

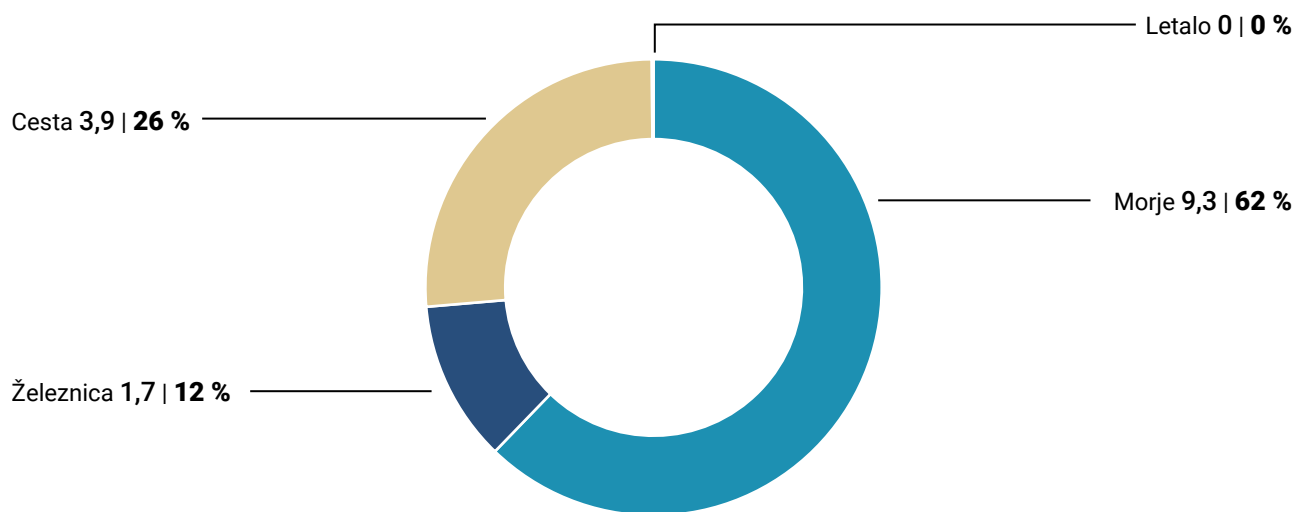


Slika 9 | Vir: SRM na Eurostat

⁹ Kategoriji »Drugo« in »Ni določeno« sta izključeni.

¹⁰ Teh podatkov ne smemo zamenjevati s podatki o slovenskem pristaniškem prometu, pojasnjenimi v prejšnjih poglavjih. V tem primeru govorimo o uvozu in izvozu države, ne o količini pretovorenega blaga v njenih pristaniščih, zato gre za drugačen podatek.

Vloga pomorske trgovine Slovenije z vidika količine
(2023; milijona ton; % delež pri 4 načinih; partnerji: države izven EU)



Slika 10 | Vir: SRM na ISTAT

Trend slovenske pomorske trgovine (partner: države izven EU; milijarde €)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022–2023 % spremembe	CAGR 2013–2023
Uvoz	4,9	5,2	5,2	4,9	6,1	7,2	7,6	6,7	9,1	14,3	13,1	-8,9	10,3
Izvoz	1,3	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4	2,3	2,5	2,7	3,4	3,2	-6,9	9,1
Trgovina	6,2	6,8	7,0	6,9	8,2	9,6	9,9	9,1	11,8	17,8	16,2	-8,5	10,0

Preglednica 24 | Vir: SRM na ISTAT

Trend slovenske pomorske trgovine (partner: države izven EU, mio. ton)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022–2023 % spremembe	CAGR 2013–2023
Uvoz	4,8	4,7	4,7	4,6	5,1	5,7	5,8	5,2	5,5	7,5	7,2	-4,9	4,0
Izvoz	1,8	1,9	1,9	2,0	1,9	2,0	2,2	2,3	1,9	2,0	2,1	7,4	2,0
Trgovina	6,6	6,6	6,6	6,7	7,0	7,7	8,0	7,6	7,4	9,5	9,3	-2,3	3,5

Preglednica 25 | Vir: SRM na ISTAT

10 najpomembnejših pomorskih trgovinskih partnerjev Slovenije (mio. € in delež %, 2023)

10 najpomembnejših	Mio. €	% skupne količine zunaj EU	% pomorskega prometa glede na 4 načine
Kitajska	4.243	31,7	41,4
Turčija	2.795	20,9	74,2
Južna Koreja	1.828	13,7	96,5
Savdska Arabija	1.337	10,0	96,9
Indija	604	4,5	31,6
Združene države Amerike	573	4,3	49,3
Egipt	563	4,2	94,8
Izrael	542	4,1	89,0
Brazilija	520	3,9	86,1
Maroko	366	2,7	91,7
10 najpomembnejših	13.371	82	59,2
Skupaj izven EU	16.246	100	100

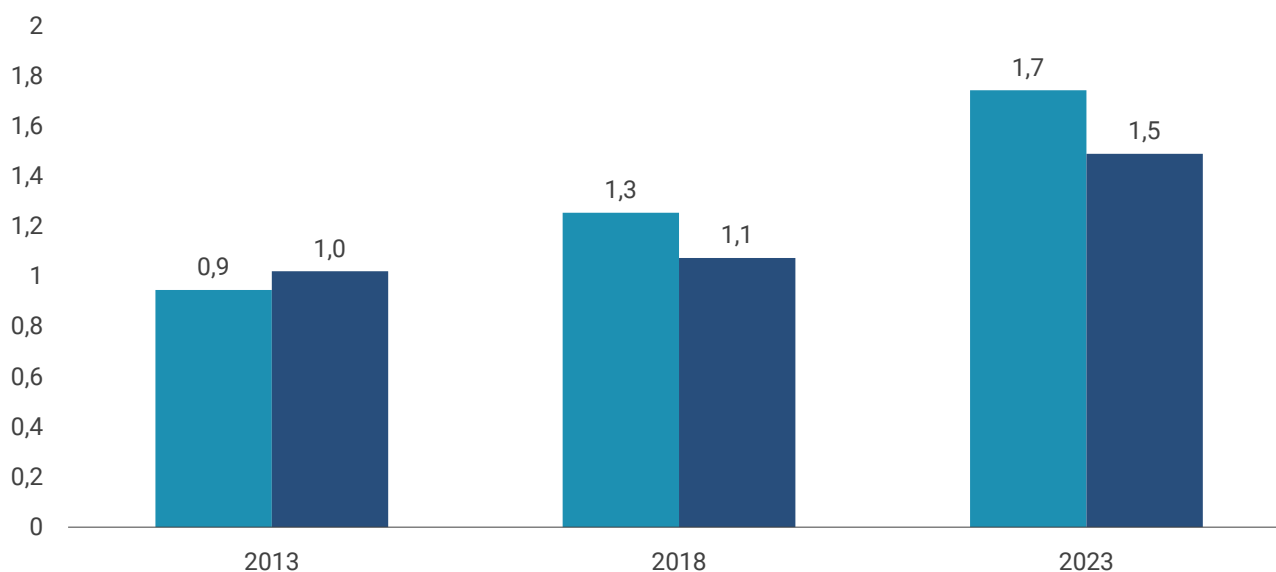
Preglednica 26 | Vir: SRM na ISTAT

10 najpomembnejših pomorskih trgovinskih partnerjev Slovenije z vidika količine (v tisočih tonah in % delež, 2023)

10 najpomembnejših	Tisoč ton	% skupne količine izven EU	% pomorskega prometa glede na 4 načine
Savdska Arabija	1.630	23,4	99,7
Brazilija	929	13,3	94,7
Kitajska	870	12,5	96,2
Turčija	757	10,8	80,7
Južna Koreja	594	8,5	99,6
Egipt	497	7,1	99,2
Indija	479	6,9	97,8
Indonezija	471	6,8	99,8
Alžirija	461	6,6	99,9
Izrael	289	4,1	98,3
10 najpomembnejših	6.976	74,9	95,9
Skupaj izven EU	9.310	100	100

Preglednica 27 | Vir: SRM na ISTAT

Vrednost na enoto pomorske trgovine Slovenije – primerjava z EU (EUR na kg, 2013, 2018, 2023)



Slika 11 | Vir: SRM na ISTAT

■ Slovenija ■ Evropa

4.2 Glavni sektorji

Po podatkih, zabeleženih v letu 2023, prevozna sredstva (4,6 milijarde €; 28,5 %) predstavljajo glavni trgovinski sektor za Slovenijo. V tem sektorju »pomorski« način predstavlja 77 % od vseh štirih načinov skupaj. Sledijo naftni sektor (2,3 milijarde €; 14,1 %), sektor elektronike (2 milijardi €; 12,4 %), mehanika (1,2 milijarde €; 7,4 %) in metalurški sektor (1,2 milijarde €; 7,4 %). Vseh 5 glavnih sektorjev je v zadnjih desetih letih zabeležilo rast, s povprečno letno rastjo od +6,6 % za kovinske izdelke do +14,3 % za prevozna sredstva.

Kar zadeva količine, je na prvem mestu naftni sektor (3,2 milijona ton; 35 %), sledijo les/papir (1,8 milijona ton; 19 %), kmetijsko-živilski sektor (1,7 milijona ton; 18,8 %), metalurški sektor (719 tisoč ton; 7,7 %) in kemični sektor (517 tisoč ton; 5,5 %). Vseh 5 sektorjev je v zadnjih desetih letih zabeležilo rast, s povprečno letno rastjo od 0,1 % za kemični sektor do 5,2 % za naftni sektor.

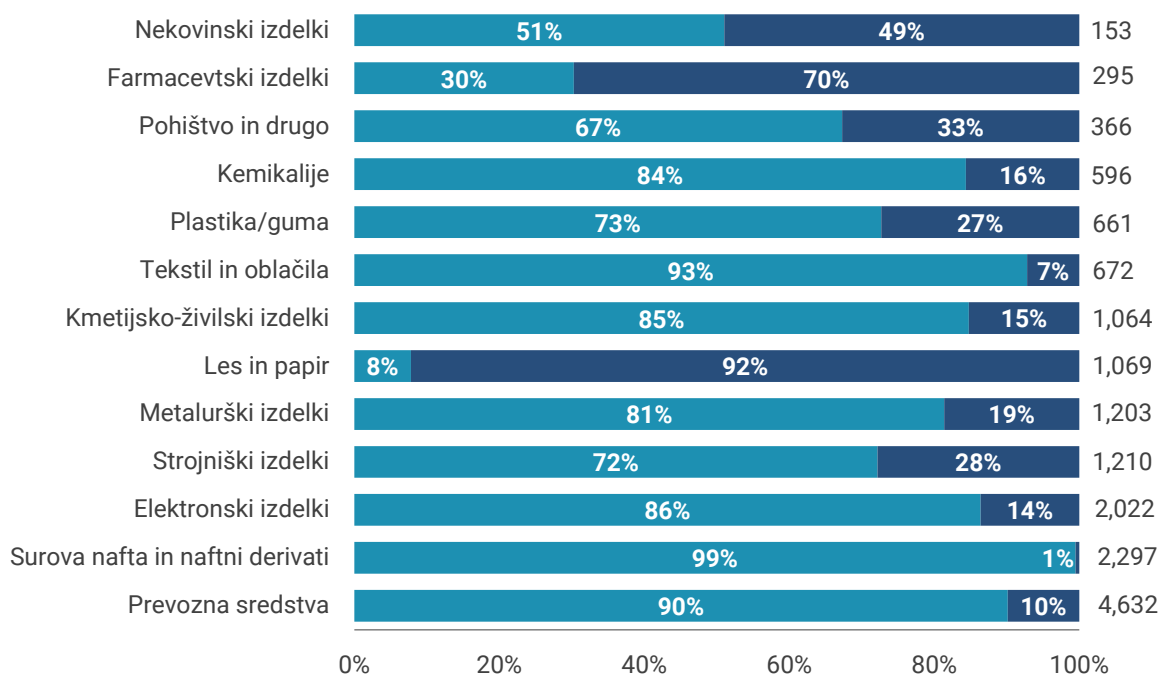
Farmaceutski sektor ima najvišjo vrednost prometa na enoto (62 €/kg). Sledijo prevozna sredstva (11,3 €/kg), mehanika (11,3 €/kg) in pohištvo (10 €/kg).

Pomorska trgovina Slovenije: sektorska razčlenitev (mio. €; 2023)

	Trgovina (mio. €)	% skupne količine	% pomorskega prometa glede na 4 načine	CAGR 2013-2023 (%)
Prevozna sredstva	4.632	28,5	77,1	14,3
Surova nafta in naftni derivati	2.297	14,1	95,4	7,3
Elektronski izdelki	2.022	12,4	54,7	12,2
Strojniški izdelki	1.210	7,4	40,9	11,4
Metalurški izdelki	1.203	7,4	43,7	6,6
Les in papir	1.070	6,6	64,8	7,9
Kmetijsko-živilski izdelki	1.064	6,5	39,6	5,0
Tekstil in oblačila	673	4,1	54,7	13,8
Plastika/guma	662	4,1	46,0	7,0
Kemikalije	597	3,7	4,9	9,3
Pohištvo in drugo	366	2,3	21,6	7,6
Farmacevtski izdelki	295	1,8	1,3	21,8
Nekovinski izdelki	154	0,9	46,0	10,5
Skupaj	16.246	100,0	10,0	26,3

Preglednica 28 | Vir: SRM na ISTAT

Uvoz in izvoz Slovenije: sektorska razčlenitev (mio. €; 2023)



Slika 12 | Vir: SRM na ISTAT

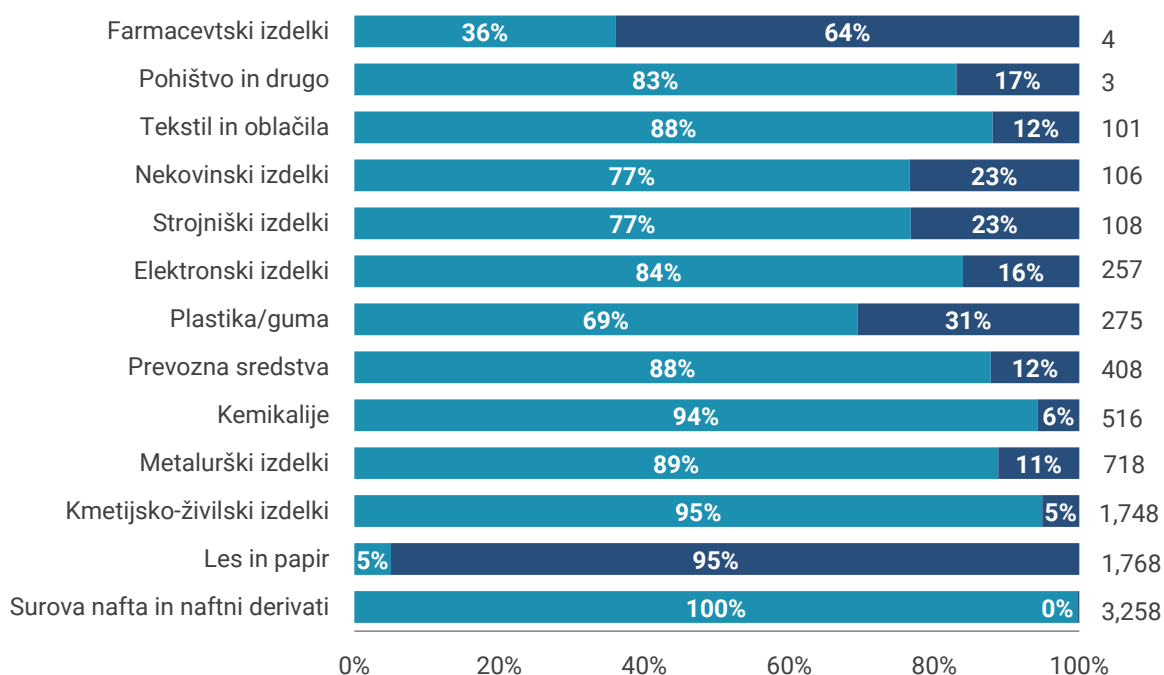
■ uvoz ■ izvoz

Pomorska trgovina Slovenije v količinah: sektorska razčlenitev (v tisočih tonah, 2023)

	Trgovina (v tisočih tonah)	% skupne količine	% pomorskega prometa glede na 4 načine	CAGR 2013-2023 (%)
Surova nafta in naftni derivati	3.258	35,0	95,8	5,2
Les in papir	1.769	19,0	69,1	3,0
Kmetijsko-živilski izdelki	1.748	18,8	41,0	1,4
Metalurški izdelki	719	7,7	54,0	1,9
Kemikalije	517	5,5	54,8	0,1
Prevozna sredstva	408	4,4	57,0	9,6
Plastika/guma	275	3,0	57,7	1,6
Elektronski izdelki	258	2,8	64,2	16,2
Strojniški izdelki	108	1,2	38,9	7,7
Nekovinski izdelki	107	1,1	41,8	5,9
Tekstil in oblačila	101	1,1	64,6	3,8
Pohištvo in drugo	37	0,4	26,1	1,3
Farmacevtski izdelki	5	0,1	15,1	9,3
Skupaj	9.310	100,0	62,2	3,5

Preglednica 29 | Vir: SRM na ISTAT

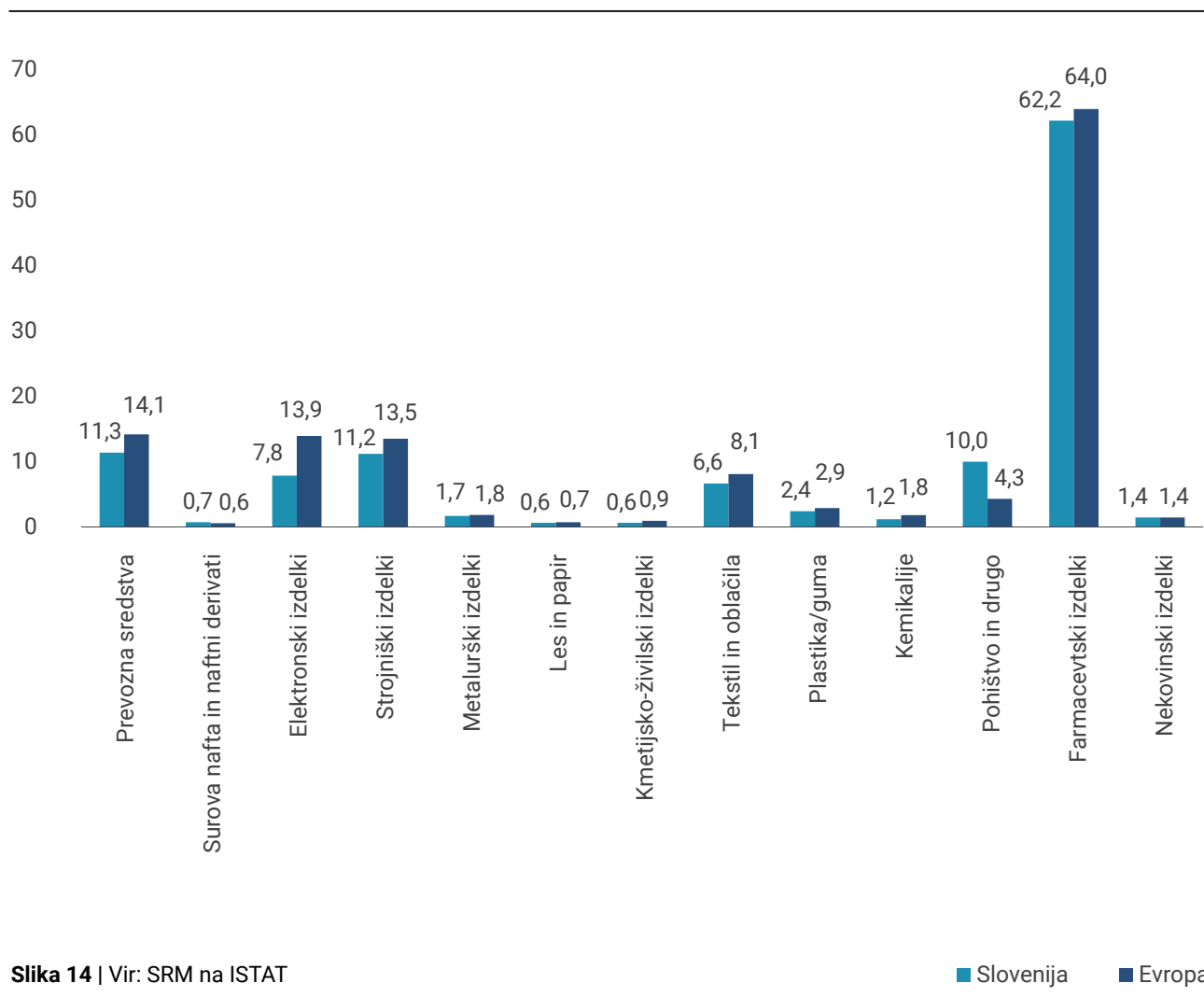
Količinski uvoz in izvoz Slovenije: sektorska razdelitev (v tisočih tonah, 2023)



Slika 13 | Vir: SRM na ISTAT

■ uvoz ■ izvoz

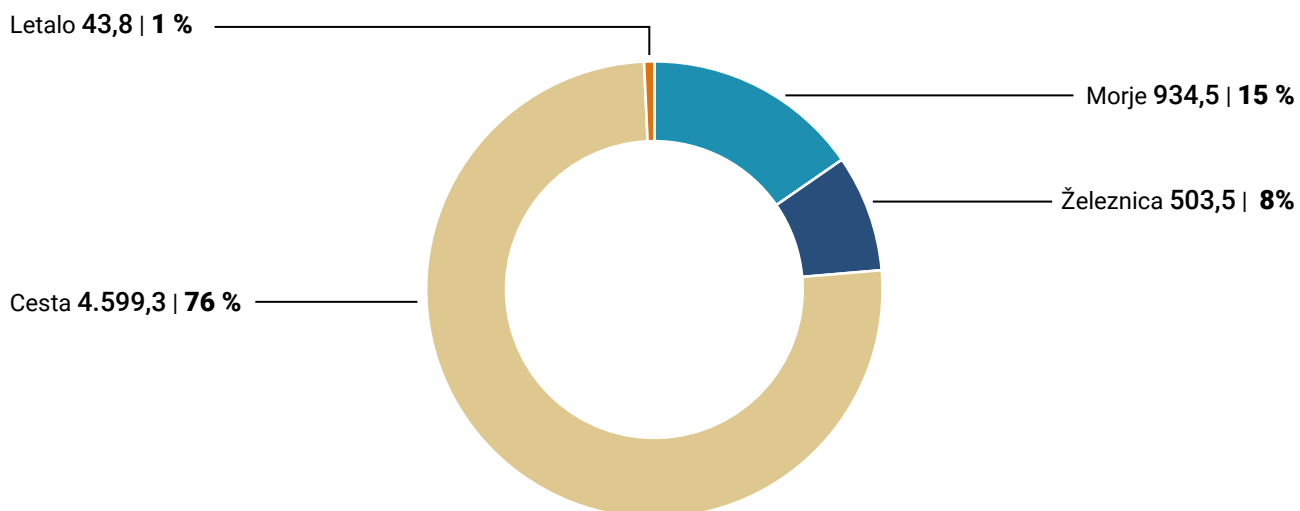
Vrednost na enoto pomorske trgovine Slovenije po posameznih sektorjih (EUR na kg, 2023)



4.3 Dvostranska pomorska trgovina med Italijo in Slovenijo

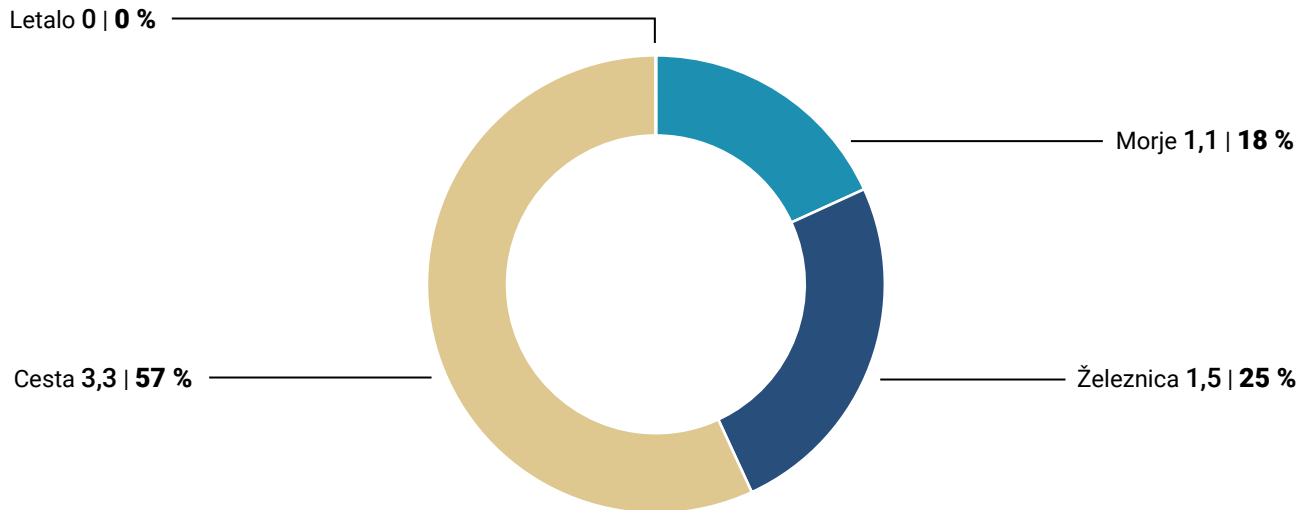
V letu 2023 je Italija s Slovenijo dosegla 934 milijonov evrov blagovne menjave, od tega se 15 % nanaša na štiri vrste prevoza. Številka, čeprav precej nižja v primerjavi s tisto iz leta 2022, kaže naraščanje v zadnjih 10 letih, in sicer z 2,1-odstotno povprečno letno rastjo. Trgovinska bilanca je očitno v prid izvozu, ki predstavlja približno 80 % dvostranske trgovine med državama. Kar zadeva količine, dvostranska trgovina med državama znaša približno 1 milijon ton z 0,4-odstotno povprečno letno rastjo v zadnjih 10 letih. V tem primeru italijanski izvoz v Slovenijo pokriva 85 % pomorske trgovine med državama. Dvostranska trgovina med državama ima nižjo vrednost na enoto (€ na kg) kot dvostranska trgovina med Italijo in Evropo.

Vloga pomorske trgovine z vidika vrednosti v italijansko-slovenskih odnosih
(2023, mio. €; % pomorskega prometa glede na 4 načine)



Slika 15 | Vir: SRM na ISTAT

Vloga pomorske trgovine Slovenije z vidika količine v italijansko-slovenskih odnosih
(2023, mio. ton; % pomorskega prometa glede na 4 načine)



Slika 16 | Vir: SRM na ISTAT

Trend pomorske trgovine med Italijo in Slovenijo z vidika vrednosti (mio. €)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023 % spremembe	CAGR 2013-2023
Uvoz	44	71	66	61	173	288	250	190	215	165	187	13,3	15,5
Izvoz	714	513	533	478	576	830	687	280	325	1.601	747	-53,3	0,5
Trgovina	759	584	599	539	749	1.118	937	470	540	1.767	934	-47,1	2,1

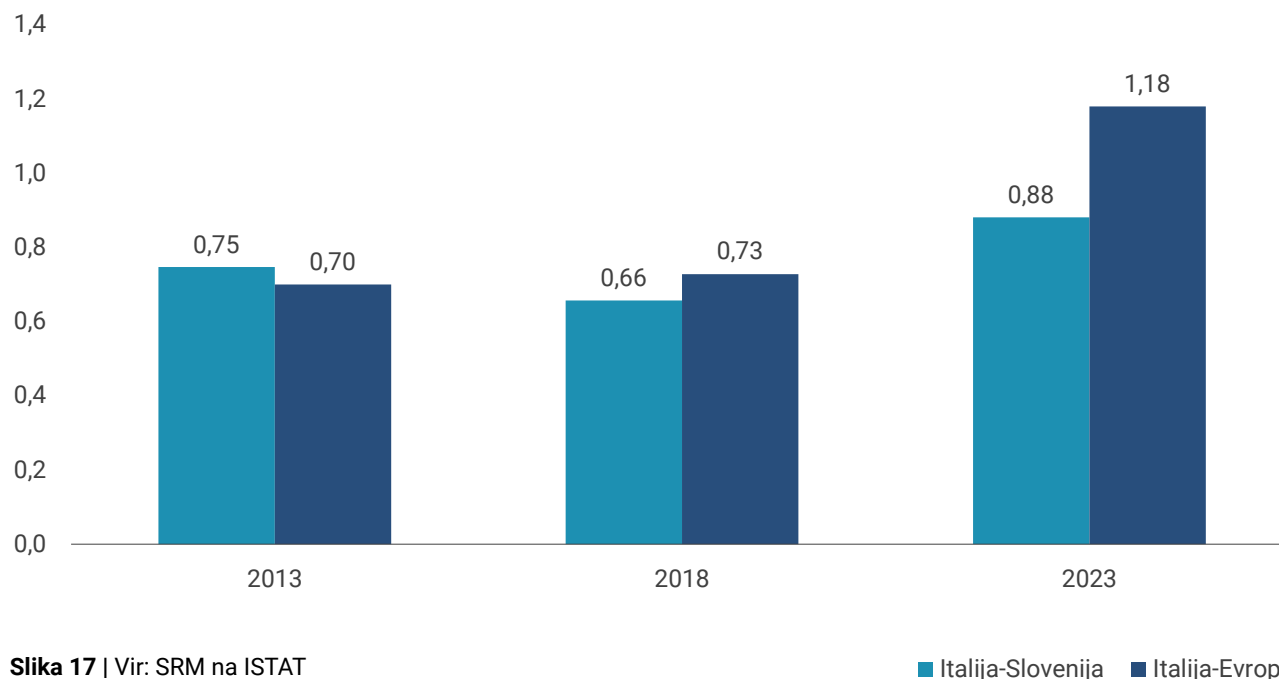
Preglednica 30 | Vir: SRM na ISTAT

Trend pomorske trgovine med Italijo in Slovenijo v tonah (v tisočih tonah)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023 % spremembe	CAGR 2013-2023
Uvoz	14	30	23	13	38	117	65	110	100	117	159	35,1	27,6
Izvoz	1.002	792	1.129	1.252	1.219	1.584	1.250	755	587	1.559	902	-42,1	-1,0
Trgovina	1.016	822	1.152	1.266	1.257	1.702	1.316	865	687	1.677	1.061	-36,7	0,4

Preglednica 31 | Vir: SRM na ISTAT

Vrednost na enoto pomorske trgovine Italije s Slovenijo (EUR na kg, 2013, 2018 in 2023)



Slika 17 | Vir: SRM na ISTAT

■ Italija-Slovenija ■ Italija-Evropa

4.4 Sektorska analiza kontejnerskega pomorskega prometa med Italijo in Slovenijo

Sektorska analiza kaže, da sektorji, katerih blago se lahko prevaža v zabojnikih, nimajo velikega pomena v dvostranskih pomorskih odnosih med državama. Prvi je sektor prevoznih sredstev s približno 104 milijoni evrov (53 %), sledita mu kmetijsko-industrijski sektor (57,2 milijona evrov; 29,2 %) in kemični/farmaceutski sektor (22 milijonov evrov; 11,2 %). Vsi sektorji pa kažejo rast vrednosti v zadnjih 10 letih z izrazito pozitivnimi CAGR.

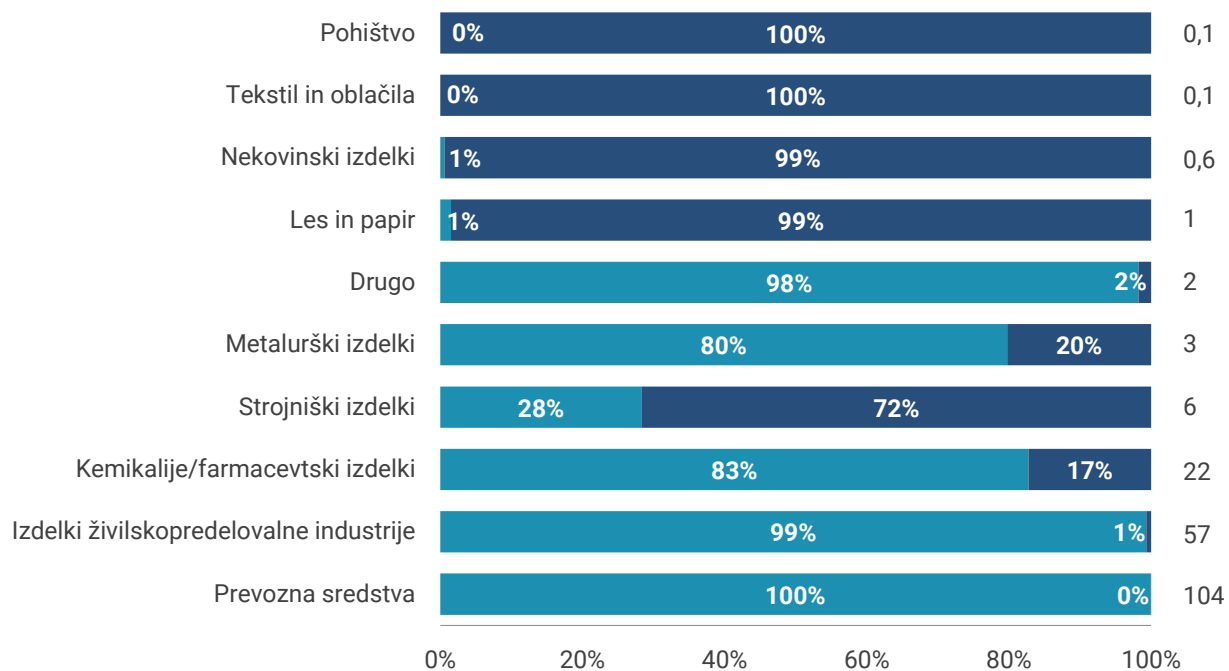
Kar zadeva količine, prevladuje kmetijska industrija s 118 tisoč ton (72 %), sledita ji kemična/farmaceutska industrija (117 tisoč ton; 10,1 %) in sektor prevoznih sredstev (10 tisoč ton; 6,3 %).

Pomorska trgovina Italije s Slovenijo: sektorska razčlenitev (mio. €; 2023)

	Trgovina (mio. €)	% skupne količine	% pomorskega prometa glede na 4 načine	CAGR 2013-2023 (%)
Prevozna sredstva	103,9	53,0	16,4	10,2
Izdelki živilskopredelovalne industrije	57,2	29,2	11,9	56,6
Kemikalije/farmaceutski izdelki	22,0	11,2	3,2	25,6
Strojniški izdelki	5,7	2,9	0,7	1,1
Metalurški izdelki	2,8	1,5	0,3	30,8
Drugo	2,4	1,2	1,0	-
Les in papir	1,1	0,6	0,9	18,7
Nekovinski izdelki	0,6	0,3	0,4	51,8
Tekstil in oblačila	0,1	0,1	0,1	8,5
Pohištvo	0,1	0,0	0,1	-
Skupaj	195,9	100		

Preglednica 32 | Vir: SRM na ISTAT

Uvoz in izvoz Italije s Slovenijo: sektorska razčlenitev (mio. €; 2023)



Slika 18 | Vir: SRM na ISTAT

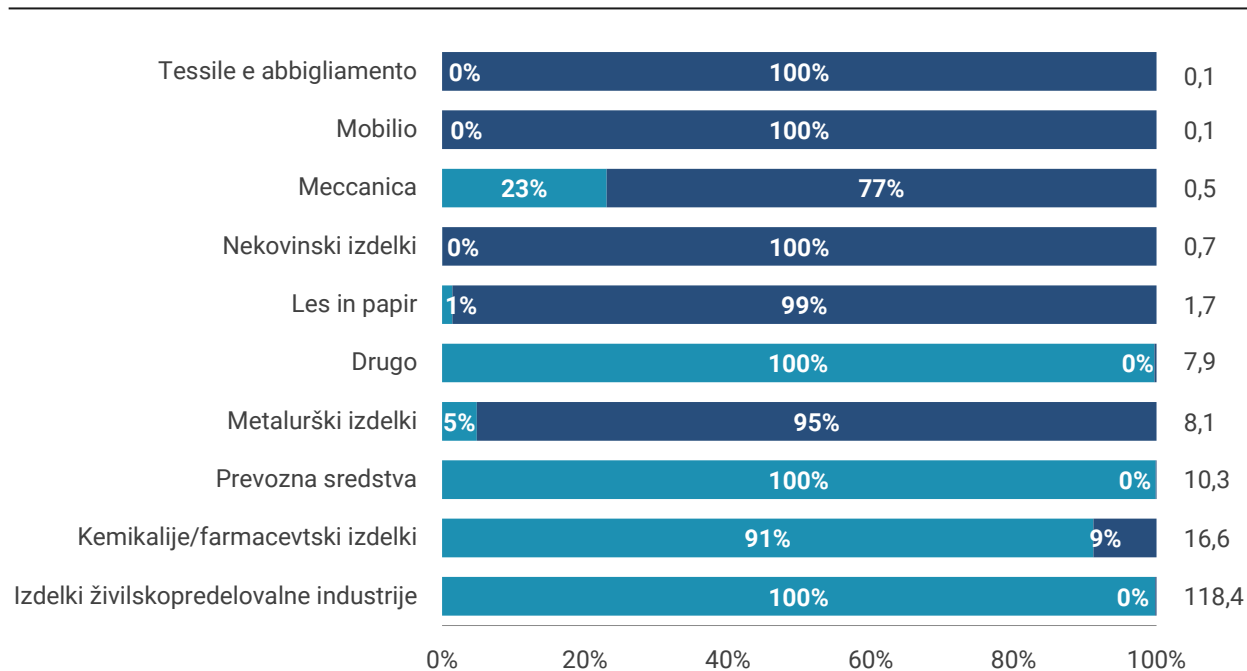
■ uvoz ■ izvoz

Pomorska trgovina Italije s Slovenijo s količinskega vidika: sektorska razčlenitev (v tisočih tonah, 2023)

	Trgovina (»000« ton)	% celotnega pomorskega prometa	% pomorskega prometa glede na 4 načine	CAGR 2013-2023 (%)
Izdelki živilskopredelovalne industrije	118,4	72,0	18,9	55,0
Kemikalije/farmaceutski izdelki	16,6	10,1	5,6	11,2
Prevozna sredstva	10,3	6,3	21,6	5,3
Metalurški izdelki	8,1	5,0	1,1	10,4
Drugo	7,9	4,8	1,4	-
Les in papir	1,7	1,1	1,7	19,1
Nekovinski izdelki	0,7	0,4	0,2	56,8
Strojniški izdelki	0,5	0,3	0,6	-2,3
Pohištvo	0,1	0,0	0,1	-
Tekstil in oblačila	0,1	0,0	0,1	-11,8
Skupaj	164,4	100,0		

Preglednica 33 | Vir: SRM na ISTAT

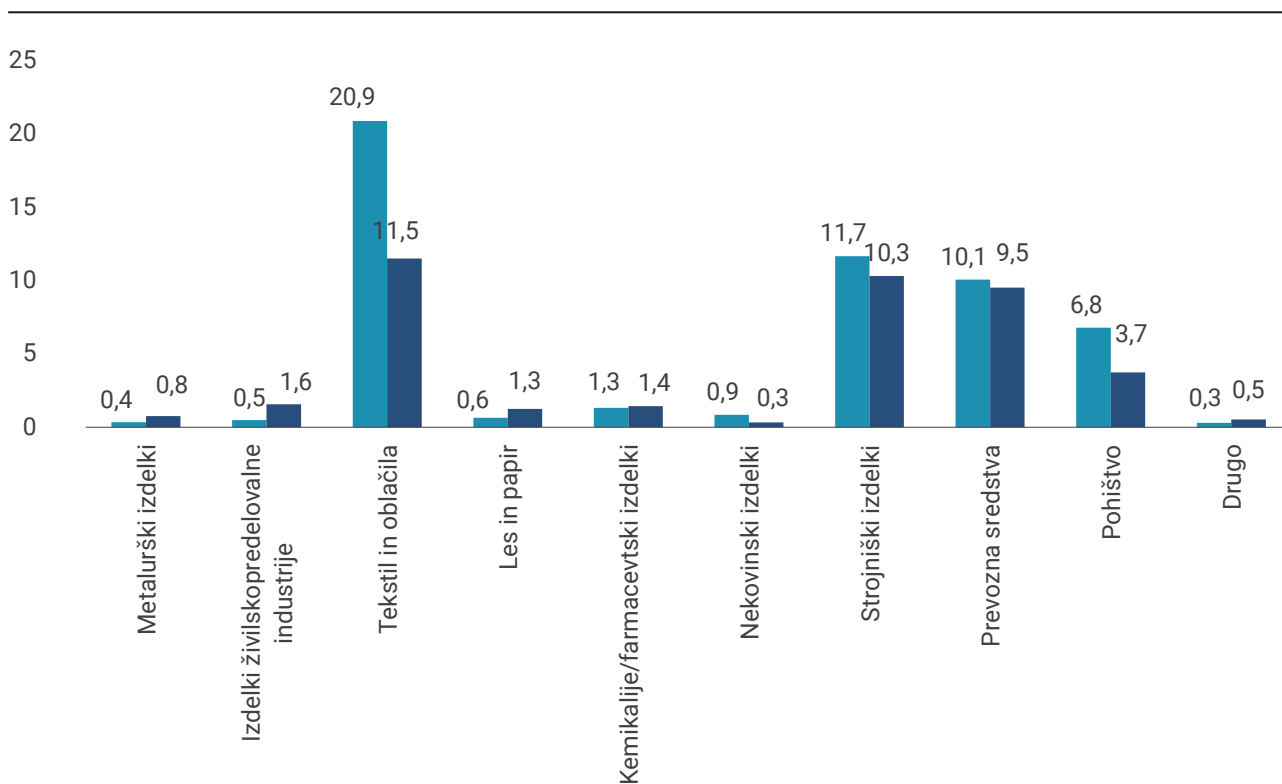
Uvoz in izvoz Italije s Slovenijo z vidika količine: sektorska razčlenitev (v tisočih tonah, 2023)



Slika 19 | Vir: SRM na ISTAT

■ uvoz ■ izvoz

Vrednost na enoto pomorske trgovine Italije s Slovenijo: sektorska razčlenitev (EUR na kg, 2023)



Slika 20 | Vir: SRM na ISTAT

■ Slovenija ■ Evropa

Luka Koper v središču: glavni naložbeni projekti, logistične povezave in cilji glede prometa

V tem poglavju je opisano pristanišče Koper, njegov strateški pomen v jadranskem kontekstu in glavni naložbeni projekti.

5.1 Luke Koper: zgodovina

Od ustanovitve v času Rimske republike je pomorska trgovina igrala pomembno vlogo v zgodovini in razvoju Kopra. Po priključitvi Beneški republiki leta 1279 je Koper za kratek čas prešel v last habsburške monarhije. Po obdobju zatona/stagnacije je leta 1954 Koper postal ozemlje Jugoslavije in leta 1957 je skupina investorjev, ki je razmišljala o možnostih za nastanek mednarodnega pristanišča, predstavila investicijski program za ureditev 135 metrov severne obale Kopra. Dne 23. maja istega leta je bilo ustanovljeno prvo pretovorno in skladiščno podjetje Pristanišče Koper. Kljub konkurenci bližnjih pristanišč Trsta in Reke se je pristanišče postopoma razvijalo, tudi zaradi trgovinskega sodelovanja s prehrabnimi in lesnimi podjetji, ki so sofinancirala izgradnjo potrebne infrastrukture. S sklepom delavskega sveta podjetja oktobra 1961 se je Pristanišče Koper preimenovalo v Luka Koper in začelo delovati kot družbeno podjetje. Uvoz je oskrboval slovenski in srbski trg. V začetku šestdesetih let prejšnjega stoletja je izvoz iz evropske celine predstavljal le 20 % celotnega prometa, prav tako nizek pa je bil tudi delež blaga v tranzitu. Leta 1963 je ustanovitev proste cone privedla do povečanja obsega blaga (približno 600 tisoč ton), zlasti uvoza pšenice, riža, gnojil in krme. Ta rast je izpostavila problem železniških povezav s pristaniščem. V pristanišču so se zato odločili za naložbo v izgradnjo nove železnice Brescia–Koper. Naložbe tujih podjetij v lokalna podjetja, ki delujejo v prosti coni pristanišča, so nato privedle do nastanka terminala za tekoči razsuti tovor. Koper je postal pomembno pristanišče za tranzit blaga proti Češkoslovaški, Madžarski in Zahodni Nemčiji. Obe naložbi (v železniško infrastrukturo in izgradnja terminala za tekoča goriva) sta prinesli prednosti tako prometu kot financam družbe in leta 1968 je pristanišče prvič presežlo milijon potnikov. V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja se je koprsko pristanišče začelo specializirati in osredotočati na določene vrste tovara. Povečal se je obseg proizvodnje lesa, pogostejši pa so bile tudi tovari predelanih in mineralnih surovin. Poleg nafte je tovor vključeval tudi druge tekoče tovore, kot so kemikalije, vino in rastlinsko olje. Zabojniki in RO-RO so bili med glavnimi novostmi sedemdesetih let in leta 1979 je za tovrstni tovor začel delovati poseben specializiran terminal. Osemdeseta leta so koprskemu pristanišču prinesla nadaljnji razvoj: skupna zmogljivost se je namreč več kot podvojila. Poleg tega se je v osemdesetih letih izvedla prva večja pošiljka avtomobilov, trgovina, ki se je z leti razvila v eno najpomembnejših področij poslovanja. V osemdesetih letih se je povečal tudi delež blaga v tranzitu, predvsem proti Avstriji. Tako kontejnerski kot RO-RO sektor sta v zadnjih desetletjih nenehno rasla. Glavna trga tovarnega tranzita za pristanišče sta Avstrija in Madžarska.

5.2 Luka Koper danes

Koper je edino morsko pristanišče v Sloveniji, upravlja pa ga Luka Koper, matična družba (v 51-odstotni lasti Republike Slovenije) Skupine Luka Koper. Skupina zaposluje več kot 1800 ljudi, večino prihodkov pa ustvari matična družba (okoli 97 %). Koper je večnamensko pristanišče, ki izvaja vse vrste pristaniških dejavnosti (pretovor, skladiščenje, večnamenski terminali ipd.) na 12 specializiranih terminalih. Je eno vodilnih pristanišč za kontejnerski in RO-RO segment v severnem Jadranu.

V nadaljevanju so podrobneje opisane dejavnosti različnih družb v skupini:

- **Luka Koper** izvaja pristaniške in logistične storitve v pristanišču. Osnovna dejavnost obsega pretovor in skladiščenje raznovrstnega blaga, ki ga dopolnjuje vrsta storitev, ki strankam zagotavljajo celovito logistično podporo. Ponuja tudi pomorske storitve, kot sta privez in poglabljanje dna morja.
- **Luka Koper INPO** upravlja vozni park, ponuja različne pomorske storitve, kot so privez in razstavljanje plovil, premikanje plovil, oskrba plovil z vodo, postavitve zaščitnega pasu okoli plovil, ki prevažajo nevarne tovore, in varovanje morja.
- **Adria Terminals** upravlja s 50.000 m² skladiščnega prostora s sodobno mehanizacijo za pretovor v bližini pristanišč Koper, Trst in Tržič. Luka Koper je s to dodatno lokacijo delno premostila težavo teritorialne širitve v Kopru.
- **TOC** izvaja laboratorijske storitve pri nadzoru kakovosti utekočinjenih naftnih derivatov, plinov in kemičnih izdelkov.
- **Adria Transport** nudi železniške prevoze z lastnimi in najetimi lokomotivami. V letu 2018 je družba kupila dodatno lokomotivo; financiranje je omogočila Intesa Sanpaolo Bank Slovenija.
- **Avtoservis:** nudi storitve pregleda in predodpreme vozil, ki se distribuirajo preko Luke Koper.
- **Adria-Tow** ponuja storitve vleke plovil in dodatne storitve oskrbe z gorivom, reševanja in pomoči ladjam.
- Preostale tri podružnice/hčerinske družbe so manj pomembne in pristaniške dejavnosti ne predstavljajo njihove osnovne dejavnosti (Adriafin, Logis-nova, Adria Investicije).

Poleg tega, da koprsko pristanišče pomembno prispeva k slovenskemu gospodarstvu zaradi statusa prostotrgovinske cone, je Luka Koper tudi strateška referenčna točka za sosednja gospodarstva, kot so Avstrija, Madžarska, Češka, Slovaška in Poljska. Kot je razvidno iz predstavljenih podatkov, gre za večnamensko pristanišče, ki se ukvarja s pretovorom in skladiščenjem vseh vrst blaga.

Zahvaljujoč nedavnim infrastrukturnim naložbam je pristanišče povečalo svoje zmogljivosti in s stopnjo poglabljanja 15 metrov (glede na kontejnerski terminal) lahko sprejme tudi večje ladje. Koper je danes eno najpomembnejših pristanišč za kontejnerski in avtomobilski promet v Jadranskem morju (za avtomobilski promet tudi v celotnem Sredozemlju). Le 33 % strank pristanišča je domačih podjetij, preostala podjetja pa so v Avstriji, na Madžarskem, Češkem in Slovaškem.

Pozicioniranje Luka Koper v sektorju kontejnerjev in vozil: primerjava z glavnimi jadranskimi pristanišči (tisočih TEU in v tisočinah vozil)

	TEU	Vozilo
Slovenija		
Koper	1.066	917
Italija		
Trst	852	299
Benetke	491	104
Ravena	217	78
Ancona	173	135
Hrvaška		
Reka	409	n.d.
Albanija		
Drač	184	287
Grčija		
Pirej	4,825	430
Solun	763	n.d.

Preglednica 32 | Vir: SRM na ISTAT

Luka Koper obsega 12 specializiranih terminalov:

- **Kontejnerski terminal:** s približno 270 tisoč kvadratnimi metri površin je terminal specializiran za pretovor vseh vrst navadnih zabojnikov, hladilnih, LCL in drugih posebnih zabojnikov, za pretovor projektnih in težkih tovorov. Terminal ima redne tedenske linije do Daljnega in Bližnjega vzhoda ter do Rdečega morja. Prek kabotažnih priključnih linij je povezan z glavnimi pristaniškimi vozlišči v Sredozemlju (Gioia Tauro, Malta, Pirej, Haifa, Port Said, Algeciras), ki imajo redne povezave z vsemi celinami sveta. Terminal ima tudi redne železniške povezave z glavnimi trgovskimi središči v srednji in vzhodni Evropi.
- **Terminal za vozila in RO-RO:** z dolžino 840 metrov in približno 670 tisoč kvadratnimi metri delovnega prostora je eden najsodobnejših in največjih avtomobilskih terminalov v Sredozemlju. Pretovarjanje zadeva vozila več kot 40 svetovnih avtomobilskih proizvajalcev. Uvoz poteka predvsem iz Japonske, Južne Koreje, Vietnama, Kitajske in Turčije, medtem ko se evropska proizvodnja izvaža prek terminala. Poleg novih in starih avtomobilov lahko terminal pretovori tudi tovorna in druga posebna vozila. Skladiščni prostori so tlakovani, ograjeni in osvetljeni. Terminal ima garaže z 10.000 metrov pokritih parkirnih mest. Sodoben video sistem zagotavlja najvišjo stopnjo zaščite 24 ur na dan. Delovanje terminala je v celoti računalniško podprto.
- **Terminal za splošni tovor:** z dolžino 840 metrov in približno 140 tisoč kvadratnimi metri skladiščnega prostora je terminal usposobljen za pretovor in skladiščenje blaga različne teže, narave, dimenzij, lastnosti in oblik: kava, sladkor, riž, papir, magnezit, aluminij, profili, jeklene pločevine in drugi izdelki iz železa ali jekla, cevi, tirnice, gospodinjski aparati, projektni tovor itd. Terminal vsak dan pretovori okoli 100 skupin izdelkov, pakiranih ali polpakiranih v raznolikih pretovornih enotah. Terminal ima sodobno

opremo, ustrezna skladišča in kakovosten kader, ki zagotavlja kakovosten, hiter in varen pretovor ter skladiščenje tovora.

- **Terminal za hlajene tovore:** z dolžino 450 metrov in skladiščem približno 26 tisoč kvadratnih metrov, opremljenim s hladilnimi prostori, ima terminal zgodovinske izkušnje pri pretoku hitro pokvarljivega blaga s hitrimi in zanesljivimi storitvami. Terminal upravlja zorišnico za paletiziran tovor in razsute za boje z mesečno zmogljivostjo 1.800 ton. Opremljen je s sodobnimi računalniško podprtimi skladišči, ki omogočajo stalno spremljanje in upravljanje temperature, vlažnosti in kroženja zraka. To omogoča ohranjanje kakovosti blaga, tudi pri dolgotrajnem skladiščenju. Terminal zagotavlja naslednje tranzitne čase: pol dneva za Milano in Dunaj; 1 dan v Beograd, Budimpešto, Prago, Berlin, Varšavo, Rotterdam, Pariz in Frankfurt; 2 dni za London in Kopenhagen.
- **Terminal za les:** s skladiščem na približno 60 tisoč kvadratnih metrih se terminal ponaša z več kot 30-letnimi izkušnjami pri pretovarjanju in skladiščenju lesa. Terminal je usposobljen za pretovor in skladiščenje žaganih izdelkov in polizdelkov. Les se skladišči zaščiten pred padavinami v velikih pokritih objektih. Poleg tega lokalne podnebne razmere ustvarjajo odlično okolje za naravno sušenje in s tem ohranjajo boljšo kakovost lesa.
- **Terminal za suhi razsuti tovor:** z dolžino 525 metrov terminal nudi storitve za pretovor in skladiščenje mineralov, industrijskih mineralov in drugih vrst razsutega blaga za domači trg ter druge domače izvozne in uvozne trge: boksit, boraks, cement, fosfati, ilmenit, klinker, perlit, sintrani magnezit, odpadni material itd. Terminal je opremljen s sodobno strojno opremo v zaprtih in pokritih objektih ter na prostem v skladu z okoljskimi standardi. Na dan lahko natovori in raztovori do štiri različne vlake z rudo, poleg dodatnega vlaka, namenjenega izključno trgovini z aluminijem.
- **Terminalni silos:** terminal v dolžini 500 metrov pretežno predeluje in skladišči različne vrste žit, stročnic, semen, soje in drugih kmetijsko-živilskih izdelkov. Sistemi so v celoti računalniško vodeni in opremljeni s komercialnimi tehnicami. Za gensko nespremenjeno sojo je bil ustvarjen sistem ločenega ravnanja in skladiščenja, ki preprečuje kontaminacijo z drugimi surovinami.
- **Terminal za aluminij:** z dolžino 250 metrov je terminal organizacijsko in tehnološko zaokrožena celota, kjer se pretovarja in skladišči aluminij v obliki peska. Opremljen je s sodobno opremo, vključno z razkladalnim strojem, zaprtim transportnim sistemom za dovajanje silosa s kapaciteto 20.000 ton in sistemom za nakladanje vagonov. Sodoben tehtalni sistem zagotavlja, da so vagoni maksimalno obremenjeni.
- **Terminal za železo in premog:** terminal z dolžino 630 metrov pretovarja in skladišči premog in železovo rudo. Oprema je primerna za nakladanje in razkladanje iz/na vsa prevozna sredstva (vagoni, tovarnjaki, barže/ladje). Ker se terminal nahaja v bližini urbanih območij, je posebna pozornost namenjena okoljskim vidikom. Za omejitev negativnega vpliva onesnaževal, predvsem prahu, so bili uvedeni naslednji ukrepi: 1. Zaprt in računalniško podprt transportni sistem za raztovarjanje plovil; 2. Ladijski nakladalnik je opremljen s teleskopsko cevjo, odporno proti prahu; 3. Okoli terminala je bil zgrajen sistem razpršilnih stolpov in aluminijasta pregrada (11 metrov); 4. Z razprševanjem posebne mešanice celuloze na skladiščne površine se premog in minerali prekrijejo s plastjo, ki preprečuje prašenje tudi v primeru močnega vetra; 5. Razpršilne naprave na opremi za pretovarjanje; 6. Čiščenje poti dvakrat na dan; 7. Tehnološka voda se zbira, čisti in ponovno uporablja.
- **Terminal za tekoči tovor:** s površino približno 200 tisoč kvadratnih metrov je terminal specializiran za pretovor in skladiščenje kemičnih izdelkov, mineralov in rastlinskih olj. Opremljen je s 5 izoliranimi in ogrevanimi rezervoarji. Izdelki so podvrženi naslednjim postopkom: filtracija, mešanje, denaturacija.

- **Terminal za živino:** terminal obsega sodobne hleve in opremo za ravnanje z živino ter druge pripadajoče objekte za vzdrževanje veterinarsko sanitarnih razmer ter urejeno oskrbo in počitek. Terminal je fizično ločen od preostalega dela pristanišča, kar zagotavlja dobro počutje živali v času počitka. Ima tudi sodoben sistem za pranje in dezinfekcijo tovornih vozil, priklopnikov in druge opreme.
- **Potniški terminal:** z dolžino 420 metrov, odprt 24 ur na dan, terminal ponuja storitve popravila ladij, oskrbo z gorivom, odlaganje ladijskih odpadkov, svežo vodo, oskrbo s hrano in 15 parkirnih mest za avtobuse.

5.3 Strateški načrt Luke Koper

V letu 2020 je Luka Koper začela izvajati niz aktivnosti za doseganje ambicioznih ciljev svojega strateškega načrta. Uspešnost pristaniške strategije je odvisna tudi od izgradnje železniške povezave Koper–Divača (drugi tir), ki bo predvidoma končana leta 2026, in posodobitve sedanjega enotirnega odseka Koper–Divača. Glede na to, da velik del prometa pristanišča prihaja s tujih trgov, njegova konkurenčnost temelji na zanesljivih in rednih železniških povezavah. Privezi, skladišča, izboljšave pristaniških cestnih in železniških prog ter digitalna preobrazba gredo z roko v roki z naložbami v nacionalno železniško infrastrukturo.

Nadzorni svet Luke Koper je 30. novembra 2023 potrdil Strateški poslovni načrt Skupine za obdobje 2024–2028. Poslanstvo Luke Koper bo v naslednjih petih letih zagotavljanje zanesljivih in kakovostnih pristaniških storitev v skladu s smernicami trajnostnega razvoja s ciljem postati prva izbira med potmi, ki dosegajo južno Evropo. Načrt temelji na **štirih stebrih**: povečanju zmogljivosti in učinkovitosti infrastrukture, pospeševanju uvajanja koncepta »Smart Port«, zagotavljanju ustreznega kadra in skrbi za trajnostne vidike ob zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in družbo. Ohranja se tudi model večnamenskega pristanišča, ki predstavlja eno glavnih konkurenčnih prednosti naše družbe.

Glavna strateška cilja sta rast skupnih poslovnih prihodkov na 413 milijonov evrov in povečanje obsega skupnega prometa za 3,5 % letno, s posebnim poudarkom na kontejnerskem in avtomobilskem segmentu, ki ostajata strateški kategoriji Luke Koper. Posebno pozornost bo družba namenila razvoju infrastrukture in širitvi zmogljivosti, v ta namen pa bo vložila 785 milijonov evrov. Družba bo dejavna pri iskanju financiranja naložbenih projektov, s posebnim poudarkom na izgradnji infrastrukture za oskrbo plovil z električno energijo neposredno v pristanišču. Nadaljeval se bo tudi proces digitalne preobrazbe, namenjen avtomatizaciji in optimizaciji ključnih procesov ter pospešitvi izvajanja dejavnosti zelenega prehoda. V tem kontekstu bo pristanišče ohranilo standarde okoljske trajnosti (EMAS), zmanjšalo svoj ogljični odtis in izboljšalo svojo energetske samozadostnost zahvaljujoč obnovljivim virom.

Luka Koper bo tudi v prihodnjih letih ohranila model večnamenskega pristanišča, ki velja za eno njenih glavnih konkurenčnih prednosti. V letu 2023 so bile dosežene rekordne količine pretovora v obeh skupinah strateškega blaga, zabojnikov (1.066.093 TEU; +5 %) in avtomobilov (916.728 enot; +14 %) ter na potniškem terminalu, terminalu za hlajeni tovor in terminalu za razsuti tekoči tovor. Pristanišče potrjuje tudi široko uporabo intermodalnosti, saj skoraj polovica blaga, ki prihaja ali odhaja, potuje po železnici.

Cilji za leto 2028 vključujejo povečanje zmogljivosti na 26 milijonov ton (s 3,5-odstotno povprečno letno rastjo v obdobju 2023–2028), na 1,4 milijona TEU (5,5-odstotna povprečna letna rast) in 1,1 milijona vozil (4,8-odstotna povprečna letna rast).⁹

⁹ Povzetek Strateškega načrta 2024–2028 je na voljo na povezavi: https://www.luka-kp.si/wp-content/uploads/2023/11/ENG_SBP-24-28_summary-ZA-OBJAVO.pdf

Glavne naložbe in glavne dejavnosti Luke Koper

Začetek leta 2024: izgradnja priveza št. 12 - 2. pomol. Luka Koper je v začetku leta 2024 začel graditi drugi pomol, ki bo namenjen splošnemu (predvsem projektnemu) tovoru in pretovoru vozil.

Začetek del avgusta 2024: Dodatne skladiščne zmogljivosti za vozila. Luka Koper je že začela z gradnjo dodatnih skladiščnih površin z zmogljivostjo okoli 4000 parkirnih mest. Gradnja bo končana pred poletjem 2025. V naslednjih letih bo pristanišče zgradilo dodatne skladiščne površine za vozila.

Jesen 2024: Nov potniški terminal. Gradnja novega potniškega terminala bo prva vstopna točka za goste s križark. Trajnostna zasnova objekta bo energetske učinkovita in glede na naravo njegove rabe bo del tega odprt za mesto in s tem za javnost.

Projekti, ki se bodo kmalu začeli: Avtomatizirano skladišče št. 54 za jeklene izdelke. Luka Koper začneja tudi z gradnjo avtomatiziranega skladišča za jeklene izdelke. To bo eden najsodobnejših objektov s površino približno 14.000 kvadratnih metrov, ki bo omogočal učinkovitejšo izrabo prostora, večjo produktivnost in hitrejše kroženje blaga ter varnejše delovne procese. Skladišče je bilo zasnovano tudi energetske samooskrbno, saj je na strehi nameščena sončna elektrarna (3 MW moči), v notranjosti pa daljinsko vodena varčna razsvetljava. Tudi mostna dvigala bodo v celoti elektrificirana s sistemi za obnovitev energije.

December 2024: Razširitev severnega dela pomola 1. Širitev severnega dela pomola 1 je največji in najpomembnejši projekt Luke Koper, ki bo končan do konca leta 2027. Naložba zajema izgradnjo pomola z dodatnimi privezi in skladiščnimi površinami. S projektom bo pridobljenih 7 ha dodatnih površin, kar bo povečalo zmogljivost kontejnerskega terminala na 1,75 milijona zabojnikov letno. Novi pomol bo opremljen z dodatnimi dvigali post-panamax, medtem ko bodo vsa mostna dvigala v novih skladiščnih prostorih elektrificirana, s čimer se bodo zagotovile minimalne emisije pri pretovarjanju.

V prihodnjih letih: nadaljnja širitev večnadstropne garaže z dodatno zmogljivostjo več kot 11.000 avtomobilskih mest. Nov privez, ki bo namenjen plovilom za prevoz avtomobilov v bazenu št. 3.

Naložbe v trajnost in razogljčenje Luke Koper

Na področju **digitalizacije** Luka Koper vlaga v napredne tehnologije, vključno s sistemi »big data«, umetno inteligenco (AI) in sistemi za sledenje tovora in opreme v realnem času (RTLS), ki bodo izboljšali sledljivost, točnost in učinkovitost storitev v prihodnosti. Digitalizacija procesov ima tudi številne druge pozitivne učinke. Z zmanjšanjem števila neproduktivnih pretovarjanj blaga se zmanjša tudi poraba goriva in emisij v okolje, s čimer se doseže cilj energetske učinkovitosti. Z uvedbo brezpapirnega poslovanja pri nekaterih postopkih se je zmanjšala tudi poraba surovin, operativni prihranki pa se bodo nadaljevali z optimizacijo procesov ter boljšim izkoristkom prostora in časa.

Luka si aktivno prizadeva za zmanjšanje emisij, izboljšanje energetske učinkovitosti in večjo uporabo obnovljivih virov energije. Luka Koper je letos slovesno odprla **ново sončno elektrarno z močjo 3,3 MW** s 15.000 m² panelov v sklopu dolgoročne strategije odmika od fosilnih goriv. Sistem z močjo 3,3 megavata (MW), nameščen na strehah skladišč za splošni tovor, pokriva skupno 14.450 kvadratnih metrov (m²) in letno proizvede 3.630 megavatnih ur (MWh), kar zadostuje za oskrbo približno 880 družin.

Intervju z oddelkom za odnose z javnostmi Luke Koper

Kratka predstavitev Luke Koper in njenih glavnih dejavnosti

Luka Koper je delniška družba, ki upravlja koprsko pristanišče, edino tovarno pristanišče v Sloveniji. Razvita mreža pomorskih in intermodalnih povezav, zanesljive in fleksibilne storitve uvrščajo pristanišče med najpomembnejša logistična središča v regiji za države srednje in vzhodne Evrope. Transportna pot skozi koprsko pristanišče je tudi pomemben korak k trajnostnim ciljem za vse akterje v logistični verigi, saj predstavlja najkrajšo in najhitrejšo povezavo med Azijo, Sredozemljem in evropskimi trgi.

Struktura pomorskih gospodarskih panog v Sloveniji

Luka Koper predstavlja srce pomorskega sektorja v Sloveniji. Temu so dodane vse dopolnilne storitve, kot so vleka, pilotaža, pomorske agencije, špediterji, vzdrževanje infrastrukture in vsi drugi subjekti, ki delujejo v povezavi s pomorskim sektorjem.

Glavne prednosti in slabosti pomorskega gospodarstva v Sloveniji

Luka Koper ohranja sloves zanesljivega pristanišča z visoko stopnjo fleksibilnosti storitev, ki jo njeni trgovinski partnerji zelo cenijo. Lanski rezultati to potrjujejo: Luka Koper je vsa leta ohranila naziv največjega kontejnerskega pristanišča na Jadranu. Poslovni model Luke Koper omogoča hitro prepoznavanje tržnih priložnosti, prilagajanje načrtov in posledično vlaganje v potrebne procese in infrastrukturo. Kljub temu se Luka Koper zaveda izziva tekmovanja z drugimi pristanišči brez robustne infrastrukture za povratne prevoze, zlasti na področju železnice.

Razvojni načrt pomorskega gospodarstva v Sloveniji in vloga Luke Koper

Luka Koper namerava do leta 2028 v izboljšanje zmogljivosti pristanišča (kontejnerski terminal in drugi objekti) vložiti skupno 785 milijonov evrov. Luka Koper s to naložbo odgovarja na pričakovanja ladjarjev in logistov ter utrjuje svoj položaj v severnem Jadranu. S to naložbo je povezan tudi projekt drugega tira Divača–Koper, katerega dokončanje je predvideno v letu 2026 in bo Kopru in vsem z njim povezanim logistom omogočila izkoriščanje prednosti v prvih letih delovanja okrepljene pristaniške in železniške infrastrukture.

Vloga Slovenije kot strateškega mostu za celinske države

Z neposrednim dostopom do Sredozemlja preko Luke Koper država omogoča učinkovit vstop v dobavno verigo v srednji in vzhodni Evropi. Pristanišče, najkrajša pot iz Južne Azije skozi Sueški prekop, omogoča skrajšanje tranzitnih časov za 2000 navtičnih milj in 5–7 dni v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči – z jasnimi gospodarskimi in trajnostnimi prednostmi.

Vloga Jadrana kot strateške osi v Sredozemlju prihodnosti

Vloga severnega Jadrana se je še posebej okrepila v zadnjih 15 letih. Zahvaljujoč različnim proizvodnim zmogljivostim, tovarnam in inženirskim projektom po Srednji Evropi je logistični sektor podpiral gospodarsko rast teh držav, ki so v mnogih primerih odvisne od dobave surovin ali komponent iz tujine. Posledično je prišlo do premika tovornih tokov iz tradicionalnih severnoevropskih pristanišč proti jugu, vključno s severnim Jadranom. S hitrim razvojem severnojadranskih pristanišč in zaledne infrastrukture je pričakovati, da se bo vloga te regije v mednarodni trgovini še povečala.

Sklepi

Študija je poudarila, kako pomembno je pomorstvo za Slovenijo (državo, ki je leta 1991 sprejela Resolucijo o pomorski usmeritvi) in kako pomembna sta Slovenija in še posebej Luka Koper za pomorsko trgovino jadranske osi in za gospodarstva srednje in vzhodne Evrope. Pristanišče se z več kot milijonom TEU in skoraj milijonom pretovorjenih vozil dejansko izkaže za najpomembnejše v jadranskem kontekstu.

Koper je imel (ter jo še vedno ima in krepi) zgodovinsko vlogo prehoda do mednarodnih virov za države, kot so Avstrija, Madžarska, Češka, Slovaška in Južna Nemčija. Z načrtovano infrastrukturo in upanjem na rešitev krize v Rdečem morju se lahko vloga pristanišča kot križišča teh držav, Sredozemlja in Daljnega vzhoda še poveča tako za Luko Koper kot za celotno jadransko os.

Pristanišče bo namreč vložilo 785 milijonov evrov v razvoj infrastrukture in širitev zmogljivosti ter v elektrifikacijo pomolov in digitalizacijo poslovanja, kar bo pripeljalo do nadaljnjega povečanja njegove konkurenčnosti na mednarodnem prizorišču. Sodelovanje Slovenije v evropskih koridorjih TEN-T (Baltsko-jadranski koridor in Sredozemski koridor) ter pospeševanje vanje vključenih projektov dodatno krepi vlogo države v mednarodnem tovornem prometu.

Vse to bo prispevalo k nadaljnjemu spodbujanju že trenutne faze razvoja države, za katero je značilna 2,9-odstotna letna stopnja rasti v zadnjem desetletju (2013–2023) in 2,6-odstotna letna stopnja rasti v obdobju 2024–2029 ter BDP na prebivalca po pariteti kupne moči 41.755 dolarjev, ki naj bi do leta 2029 zrasel na 48.545 dolarjev.

Jasno je, da Slovenija, Luka Koper in celotna jadranska pristaniška os predstavljajo ključen element za razvoj nekaterih najpomembnejših držav srednje in vzhodne Evrope, saj so najugodnejša pot z gospodarskega vidika kot tudi z vidika tranzitnega časa (brez poseganja v polno delovanje Sueškega prekopa) za povezave z državami Daljnega vzhoda. Skupni projekti med akterji pomorske industrije držav, vključenih v to območje (zlasti med Slovenijo in Italijo), lahko le še okrepijo ta izredno uveljavljen položaj z vidika logistične konkurenčnosti.

Slovenija se je s poudarkom na pomorstvu odločila, da bo velik del svojih sredstev vložila v ustvarjanje čim ugodnejšega okolja za razvoj akterjev, ki so del pomorske industrije. Intervjuvana strokovnjaka, predstavnik agentov na eni strani in logističnih operaterjev na drugi strani, sta potrdila svojo pozitivno vizijo projektov v teku, ki pa zahtevajo tudi nadaljnje korake institucij pri poslušanju vpletenih akterjev in pospeševanju načrtov razvoja infrastrukture za ustvarjanje čim boljših in učinkovitejših povezav, funkcionalnih za razvoj države in sosednjih držav, strank Luke Koper, in sicer že omenjenih Avstrije, Madžarske, Češke, Slovaške in Južne Nemčije. Povezovanje in sodelovanje vseh akterjev bo zagotovo nepogrešljiv element za nadaljnjo krepitev strateške vloge jadranske osi v Sredozemlju in v okviru mednarodnih izmenjav.

Intervjuji z nekaterimi strateškimi akterji

Čedomir Bojanić

predsednik Združenja
logističnih operaterjev Slovenije

Gracijan Necmeskal

predsednik Zveze pomorskih
gentov Slovenije

Intervjuji z Čedomir Bojanić

Predsednik Združenja logističnih operaterjev Slovenije

Nam lahko poveste več o Združenju špediterjev Slovenije in njegovi vlogi pri razvoju pomorskega gospodarstva v državi?

Večina zasebnih združenj in zasebnih podjetij v Sloveniji je ustanovljenih od leta 1991, ko je Slovenija postala nevtralna država. Združenje logistov je eno najmlajših združenj v državi in je član Gospodarske zbornice Slovenije. Je tudi član Evropskega združenja špediterjev (CLECAT) in član Mednarodnega združenja špediterjev (FIATA). Naše združenje skrbi za interese svojih članov do pristanišča in mednarodnih ustanov. Skupaj imamo 52 članov, kar je kar 80 % podjetij, ki delujejo v Luki Koper. Gre za mala podjetja, vendar tudi nekatera globalna podjetja (kot je DHL) in vključuje različne vrste operaterjev, kot so špediterji in carinski posredniki.

Ali lahko opišete strukturo pomorskega gospodarstva v Sloveniji? Katere so njegove prednosti in slabosti?

V Sloveniji imamo le eno veliko pristanišče (Luka Koper), ki opravlja dve vzporedni vlogi: na eni strani deluje kot pristaniška uprava, na drugi pa kot upravljavec terminala. To pomeni, da v Sloveniji ni prave pristaniške uprave. Pristaniška uprava ima koncesijo do leta 2043. Luka Koper je javno-zasebna družba, njen glavni delničar pa je država. Skupno imajo javne ustanove v lasti okoli 77 % vseh delnic. Kar zadeva ladijski sektor, v tovrnem sektorju ni slovenskih ladjarjev. Kar zadeva institucije, so vsi sektorji (finančni, davčni in carinski) združeni v eno celoto, imenovano Finančna uprava, in vsi so dobro zastopani v Kopru. Zlasti v zvezi s carinskimi storitvami je na voljo namenska pisarna, in sicer 24 ur na dan, vse dni v tednu. V enotno upravo so bili vključeni tudi zdravstveni organi (veterinarski, fitosanitarni in sanitarni). Kar zadeva izobraževanje, srednja šola in univerza nudita posebne učne programe za pomorski in logistični sektor. Razpravlja se tudi o možnosti odprtja ustanove za izobraževanje na področju špediterske dejavnosti, Forwarding Academy, v sodelovanju s sodelavci v tržaškem pristanišču.

Ena glavnih prednosti slovenskega pomorstva je poslovno usmerjenost institucij: Koper je veliko pristanišče s številnimi dejavnostmi v kontejnerskem in drugih sektorjih. Druga močna točka je prisotnost kluba Propeller, ki je zelo aktiven pri organizaciji dogodkov in združevanju članov pomorske industrije ter ozaveščanju pristaniške skupnosti. Po drugi strani pa je ena glavnih šibkih točk infrastruktura. Vlada vlaga v izboljšanje železniških povezav, vendar je cestna infrastruktura še vedno zelo stara, s številnimi ozkimi grli.

Kakšna je nacionalna strategija pomorskega gospodarstva v Sloveniji in kako jo lahko špediterji podprejo?

Vlada vlaga v razvoj nove železniške infrastrukture od Kopra do Divače (do leta 2026 se bo število vlakov podvojilo). Vendar pa gradnja infrastrukture poteka počasi (o tem smo začeli govoriti že pred 30 leti). Kot špediterji od institucij zahtevamo le eno: da spoštujejo pravila Evropske unije o zahtevah TEN-T (dolžina vlakov 740 metrov in 2000 ton prepeljanega blaga po železnici na vlak).

Kaj po vašem mnenju manjka sedanji strategiji podpore Luki Koper pri ohranjanju in izboljšanju njene vloge vozlišča med srednje in bolj oddaljenimi trgi ter srednjo in vzhodno Evropo?

Koper je najpomembnejše pristanišče za avstrijski trg in je najpomembnejše kontejnersko pristanišče za Madžarsko in Slovaško. Treba pa je izboljšati infrastrukturo, ki povezuje Avstrijo in Madžarsko. Najboljša strategija bi bila tudi vlaganje v infrastrukturo, ki povezuje Slovenijo z jugovzhodno Nemčijo. Ta namreč vključuje prehod iz zahodne Avstrije, ki je uvozno in izvozno velik trg za pristanišče. Z združitvijo teh dveh območij bi lahko imeli dodatni pretok 500–750 milijonov TEU na leto.

Kar zadeva bolj oddaljene trge, so povezave že dobre, njihov nadaljnji razvoj pa je odvisen predvsem od reševanju krize ob Rdečem morju. Zabojniki prihajajo večinoma iz Kitajske, Koreje in Japonske. Koper ima dve neposredni liniji s Kitajsko in Korejo. Ni pa neposrednih linij z Japonsko (blago gre skozi Singapur) in Indijo (blago se prevaža skozi malezijska pristanišča). Storitve RO-RO so na voljo za Turčijo, Belgijo in nasploh za celotno Sredozemlje.

Kakšni so odnosi med slovenskim in italijanskim pomorstvom, zlasti na področju špedicije? Ali obstaja prostor za sodelovanje?

Na katerem področju?

Trenutno sodelovanje med slovenskimi in italijanskimi podjetji/organizacijami je dobro, vendar ne odlično. Kot špediterji veliko sodelujemo z italijanskimi kolegi. Prizadevamo si predvsem za vzpostavitev enotne regionalne pisarne za tržaško in koprsko pristanišče. Vendar pa obstaja še več prostora za sodelovanje. Upamo, da bomo v prihodnosti ustvarili skupno akademijo v pomorskem sektorju.

Za konec, kakšna je vaša vizija prihodnosti logistike in pomorstva v Jadranu?

Prihodnost logistike in pomorskega sektorja v Jadranu je odvisna od več dejavnikov: 1. Rešitev krize Sueškega prekopa (vrnitev v normalno delovanje bo povečala pomorski posel v jadranski osi); 2. Izmenjava najboljših praks med italijanskimi in slovenskimi pomorskimi akterji (na primer glede carinskih praks); 3. Razvoj infrastrukture, predvsem proti jugovzhodni Nemčiji in zahodnemu Balkanu. 4. Izboljšati servisne rešitve za pokvarljiv in »izvengabaritni« tovor. Uporaba koprskega pristanišča naj bi na ta način postala veljavna alternativa rešitvam na severnem območju.

Intervjuji z Gracijan Necmeskal

Predsednik Zveze pomorskih agentov Slovenije

Nam lahko na kratko predstavite Zvezo pomorskih agentov Slovenije in njihovo vlogo pri razvoju pomorskega gospodarstva v državi?

Najprej je treba pojasniti, da je Zveza pomorskih agentov Slovenije del Združenja za promet Slovenije pri Gospodarski zbornici Slovenije. Člani zveze so pomorski agenti in ladjarji. Skupaj je 24 članov in 3 pridruženi člani (tj. brez glasovalne pravice): Visoka šola za navtiko Portorož, DEPOLINK – kontejnersko skladišče, KOPP – ladijsko pilotažno podjetje Koper. Zveza pomorskih agentov sodeluje z Zvezo špediterjev in klubom PROPELER Koper.

Nazadnje, zveza sodeluje v lokalnih in mednarodnih organizacijah, kot sta FONASBA in ECASBA, za reševanje vprašanj, povezanih s prevozom blaga in potnikov.

Nam lahko opišete strukturo pomorskega gospodarstva v Sloveniji?

Kaj so prednosti in slabosti?

Najprej je treba povedati, da se Luka Koper nekoliko razlikuje od italijanskih pristanišč na jadranski osi, kot sta Trst in Benetke. Smo predvsem tranzitno pristanišče. Približno 35 % blaga, ki ga pretovori Luka Koper, se nanaša na lokalni trg (tj. služi uvozu in izvozu Slovenije). Preostalih 65 % (skoraj dve tretjini) je tranzitni promet, tj. zadeva Avstrijo (ki je glavna država), Madžarsko, Češko, Slovaško, južno Poljsko in južno Nemčijo (območje Monaka – meja prek severnih in južnih pristanišč). Če preidem k preostalim akterjem, ki sestavljajo pomorski grozd v Sloveniji, je treba najprej povedati, da ladjarjev nimamo, je pa logistični sektor dobro razvit in vključuje tako lokalne kot mednarodne operaterje. Izobraževanje nudi posebne smeri za logistiko in navtiko tako v srednješolskem kot univerzitetnem okolju.

Med prednostmi zagotovo najdemo strateški geografski položaj države, a tudi usposobljeno, večjezično in prilagodljivo osebje. Tudi slovenske institucije so poslovno usmerjene in dobro odprte za dialog.

Med šibkimi točkami je zagotovo pomanjkanje kadra. K temu je dodano dejstvo, da trenutne geopolitične razmere (v mislih imam predvsem krizo v Sueškem prekopu in vojno v Izraelu) zagotovo ne podpirajo naše vloge v mednarodni trgovini. Nazadnje želim izpostaviti, da sta železniška in skladiščna infrastruktura trenutno še vedno šibki in se še razvijata.

Kakšen je strateški razvoj za pomorsko industrijo države in kako so ladijski agenti vključeni vanj ali ga lahko podprejo??

Slovenija je z dvema nacionalnima resolucijama pomorskega programa potrdila svojo vlogo pomorske države. Žal je politika v Sloveniji sestavljena iz pogostih menjav oblasti, zato manjka močna programska stabilnost. Včasih se najdejo ministri, ki so zelo odprti za dialog z našim združenjem, vendar so tu tudi drugi, ki so veliko manj prisotni. Kot združenje nikakor ne želimo biti ovira pri odločitvah in dejanjih, želimo pa biti prisotni za razpravljalnimi omizji in na ta način podpirati proces odločanja s koristnimi nasveti. Včasih nam je težko prepričati navedene institucije, da smo Združenje strokovnjakov na svojem področju dela.

S sedanjim vodstvom pristanišča smo zadovoljni. Gre za skupino strokovnjakov, ki dobro poznajo tematiko in problematiko pristaniških združenj. Vedno radi prisluhnemo, skupaj rešujemo težave ter iščemo rešitve za uresničevanje.

Kar zadeva sedanjo strategijo, moram povedati, da so se končno (z veliko zamudo) začela dela v zvezi z vzpostavitvijo drugega tira, ki bo zagotovil povečanje prometa zaradi boljših povezav z državami, ki sodelujejo s pristaniščem. Železnica naj bi bila pripravljena leta 2026. Poleg tega so v pristanišču načrtovane dodatne naložbe. Veliko dela je že opravljenega in veliko dela še poteka.

Pri opredelitvi naše strategije moramo upoštevati dejstvo, da je Luka Koper del sistema večjih pristanišč (severni Jadran), ki trenutno pretovori 2,7 milijona TEU, njen potencial za pretovor pa je kar 5 milijonov in pol. To pomeni, da bi lahko naredili veliko več na področju sodelovanja, s čimer bi še bolj pritegnili mednarodne prevoznike.

Kaj po vašem mnenju manjka sedanji strategiji, da bi podprli strateško vlogo kopskega pristanišča kot vozlišča med oddaljenimi trgi in državami srednje in vzhodne Evrope?

Kot sem že omenil, bi pospešitev infrastrukturnih posegov zagotovo koristila vlogi Kopra kot prehoda na trge srednje in vzhodne Evrope. Osebno bi pozdravil tudi pospešitev carinskega poslovanja in večje naložbe v digitalizacijo poslovanja.

Kar zadeva prevoze na dolge razdalje, je trg Luke Koper v ZDA zelo majhen. Kljub temu, da smo v tem primeru ugodnejši od pristanišč Tirenskega morja (Genova in Livorno) in še bolj od severne Evrope, je naš tranzitni čas za Združene države Amerike predolg. Kar zadeva Kitajsko in druge države Daljnega vzhoda, smo v dobrem položaju tudi zato, ker države, ki jih oskrbujemo (zlasti Madžarska in Slovaška), veliko uvažajo ravno iz Azije.

Za konec, kakšni so odnosi med slovenskim in italijanskim pomorstvom, s posebnim poudarkom na sektorju pomorskih agentov?

Ali obstaja prostor za sodelovanje? Na katerem področju?

Mislím, da obstaja veliko možnosti za sodelovanje z italijanskimi pomorskimi agenti. Zlasti pomembne so pobude za sodelovanje s pristaniščem v Trstu in Benetkah, katerih cilj je izmenjava najboljših praks na obeh straneh. Zagotovo bi ti ukrepi, skupaj z drugimi dejavniki, kot je omenjena infrastrukturna izboljšava, lahko prinesli ogromne prednosti za razvoj kopskega pristanišča in celotne jadranske osi.

Bibliografija

AdriaPorts, <https://www.adriaports.com/it/>

AdriaPorts (19-08-2024), porto di Capodistria, via libera al nuovo terminal passeggeri, <https://www.adriaports.com/it/crociere/porto-di-capodistria-via-libera-al-nuovo-terminal-passeggeri/>

Assoporti, Movimenti portuali 2023

Banca Mondiale, Logistic Performance Index (LPI)

Clarksons, Calls Statistics

Commissione Europea (2022), Baltic Adriatic, Fifth Work Plan of the European Coordinator

Commissione Europea (2022), Mediterranean, Fifth Work Plan of the European Coordinator

Commissione Europea, Slovenia's TEN-T, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/who-involved-ertms-deployment/countries/slovenia_en

Eurostat, Port statistics

Eurostat, Statistika zunanje trgovine

EUSAIR, the EU strategy for the Adriatic and Ionian region, <https://www.adriatic-ionian.eu/about-eusair/adriatic-ionian-region/>

Europeannewsroom (12-07-2024), Slovenia accelerates projects on the trans-European transport network - <https://europeannewsroom.com/slovenia-accelerates-projects-on-the-trans-european-transport-network/>

Istat, Coeweb – Statistiche sul commercio estero

Luka Koper, Port of Koper Statistics, <https://www.luka-kp.si/en/news/cargo-statistics/>

Republika Slovenija, Pomorska prometna politika, <https://www.gov.si/en/policies/transport-and-energy/maritime-transport/>

SRM, Maritime Economy Observatory, <https://www.sr-m.it/p/maritime-economy.htm>

SRM, Italian Maritime Economy - Rapporti Annuali, <https://www.sr-m.it/it/catalog/section/7/rapporti-annuali.htm>

SRM (2024), L'economia marittima in Albania: analisi di un settore strategico, <https://www.sr-m.it/it/cat/prod/322833/economia-marittima-in-albania.htm>

SRM (2024), Italian Maritime Economy. Le nuove sfide dei porti dell'area euro-mediterranea. La crisi nel Mar Rosso e le trasformazioni imposte dai modelli green, <https://www.sr-m.it/it/cat/prod/322820/italian-maritime-economy-report-2024.htm>

SRM (2023), Italian Maritime Economy. Porti, shipping e logistica al centro dei nuovi scenari del Mediterraneo. 10 anni di analisi, dati e riflessioni sulla competitività del settore e sul ruolo dell'Italia, <https://www.sr-m.it/it/cat/prod/322787/italian-maritime-economy-report-2023.htm>

SRM/Assoporti (2024), Port Infographics UPDATE 2024, <https://www.sr-m.it/en/cat/prod/322818/port-infographics-update-2024.htm>

SRM/Contship (2024), Corridoi ed efficienza logistica dei territori - Edizione 2024, <https://www.sr-m.it/it/cat/prod/322814/corridoi-ed-efficienza-logistica-dei-territori-2024.htm>

United Nations, UNCTADStat Datacentre-Maritime transport, <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

UNCTADStat, Kazalniki pomorskih povezav

World Bank, LPI Dataset Sections, <https://lpi.worldbank.org/>



SRM je študijski center s sedežem v Neaplju, povezan s Skupino Intesa Sanpaolo, ki je nastal kot intelektualno in znanstveno središče, njegov cilj pa je izboljšati poznavanje ozemlja z infrastrukturnega, proizvodnega in družbenega vidika v evropskem in sredozemskem prostoru..

Specializiran za analizo regionalne dinamike, s posebnim poudarkom na južnih regijah države, je center ustanovil tudi dva stalna observatorija, ki spremljata pomorski promet, logistiko in energijo.

Predsednik: Paolo Scudieri

Generalni direktor: Massimo Deandreis

Upravni odbor: Fulvio Bersanetti, Gregorio De Felice, Claudio De Vincenti, Elena Flor, Stefano Lucchini, Giuseppe Nargi, Paola Papanicolaou, Anna Roscio

SRM sodeluje z znanstvenim odborom, ki ga sestavljajo univerzitetni profesorji in strokovnjaki s tega področja. Sestava znanstvenega odbora je objavljena na spletni strani sr-m.it

Revizijski odbor: Piero Luongo (predsednik), Giovanni Maria Dal Negro, Concetta Lo Porto

Nadzorni organ (6. člen Zakonodajnega odloka 231/01): Giovanni Maria Dal Negro

Etični odbor (6. člen Zakonodajnega odloka 231/01): Concetta Lo Porto

COMPANY WITH
QUALITY SYSTEM
CERTIFIED BY DNV
ISO 9001

Pri načrtovanju in izvajanju študij, raziskav, konferenc ter seminarjev na gospodarskem in finančnem področju z osredotočanjem na jug države, Sredozemlje in pomorstvo je SRM sprejel sistem vodenja kakovosti v skladu s standardi UNI EN ISO 9001, ki so upoštevani tudi pri uredniški dejavnosti in pri izdajanju periodičnih publikacij na gospodarsko/finančnem področju juga države, Sredozemlja in pomorstva.

Ustanovni in redni člani

INTESA SANPAOLO

 Fondazione
Compagnia
di San Paolo

 INTESA SANPAOLO
INNOVATION CENTER

 INTESA SANPAOLO
RENT FOR YOU

 **ALEXBANK**

 **PBZ**
Intesa Sanpaolo Group

 **INTESA SANPAOLO BANK**
Albania

 **INTESA SANPAOLO BANK**
Slovenia

Via Toledo, 177 | 80134 Neapelj, Italija | comunicazione@sr-m.it | www.sr-m.it | Telefon: +39 081 7913758-61

Analize v tej študiji predstavljajo rezultate specifičnega projekta SRM in se ne smejo obravnavati, kot da so izčrpne, poleg tega pa ne zavezujejo in na noben način ne predstavljajo misli in mnenj naših ustanovnih in rednih članov.

Raziskava ima izključno spoznavni in informativni namen ter v nobenem primeru ne predstavlja stališča, naložbenega predloga ali mnenja o navedenih podjetjih ali osebah.

Ilustracije in infografike, prisotne v študiji, je treba razumeti kot slike in ne kot zemljevide, zato ujemanje območij in meja morda ne bo upoštevano.

Razmnoževanje besedila, tudi delno, ni dovoljeno brez izrecnega dovoljenja SRM in družbe Intesa Sanpaolo Bank Slovenija. Ob ustreznem navajanju vira je dovoljena uporaba poročila ter informacij in ilustracij, ki so v njem, za namene študija in poglobljene analize sektorja.

Za več informacij:

intesasnpaolobank.si | sr-m.it

