

MOŽNO TRŽIŠČE LUKE KOPER

Josip ZOHIL

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet, SI-6320 Portorož, Pot pomorščakov 4

Iztok OŠTAN

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet, SI-6320 Portorož, Pot pomorščakov 4

Majda PRIJON

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet, SI-6320 Portorož, Pot pomorščakov 4

IZVLEČEK

Možno tržišče Luke Koper je zaradi velike bližine sosednjih pristanišč v razpravi izenačeno možnemu tržišču drugih severnojadranskih pristanišč. Ocenjeno je na osnovi naslednjih kriterijev: najkrajših prevoznih poti blaga, čim nižjih voznin in s pomočjo kombinacije voznin in razdalj. Prikazani so podatki o dejanskem pretovoru Luke Koper in njenem deležu v blagovnih tokovih, predvsem z vidika konkurenčnosti s severnoatlantskimi pristanišči.

Ključne besede: Luka Koper, tržišče, severnojadranska pristanišča, blagovni tokovi

1. OPREDELITEV PROBLEMA IN METODOLOGIJE PREUČEVANJA

V pristanišču pretovorjeno blago je običajno namenjeno v kraje ali prihaja iz krajev, ki so blizu pristanišča. Za te kraje pravimo, da so v njegovem tržnem območju, kjer blagovni tokovi pristanišča izvirajo ali v njem ponikajo. Pristanišča, locirana relativno blizu, imajo praviloma isto tržišče. Tržno območje pristanišča določa več dejavnikov: posebnosti blaga, kopenski prevozní stroški, velikost ladij, ki jih lahko sprejme pristanišče, frekvenca pristajanja ladij, konkurenčna sposobnost pristanišča.

Kot vsak poslovni sistem si tudi pristanišče prizadeva, da bi svoje tržišče čim bolj poznalo in ga po možnosti povečevalo. Zato najprej opredelimo zemljepisno območje preučevanja tako, da izberemo relativno objektivne kriterije in na njihovi osnovi presodimo, ali je določen kraj v njegovem tržnem območju ali pa sodi v tržno območje drugih pristanišč. Tako določeno območje imenujemo možno tržišče pristanišča.

Če bi se poslovni subjekti iz tako določenega tržišča pri izboru transportnih poti blaga odločali le na osnovi prej omenjenih kriterijev, bi svoje blago pretovarjali v pristanišču, v čigar možnem tržišču so. Kolikšen dodatni obseg blagovnih tokov lahko pristanišče v največji meri pridobi, ugotovimo tako, da zberemo skupne blagovne tokove, ki gredo ali prihajajo v to (možno) tržišče, in jih primerjamo s tistimi, ki jih pristanišče dejansko pretovori. Območje, iz katerega izvira v pristanišču dejansko pretovorjeno blago ali je vanj namenjeno, sestavlja dejansko tržišče, ki je sestavni del možnega tržišča opazovanega pristanišča. Določimo ga na osnovi obstoječih statističnih podatkov, objavljenih v publikacijah,¹ zbranih v službah za statistiko v pristaniščih in iz drugih virov.

Dejansko tržišče pristanišča uporabljamo kot izhodišče za oblikovanje območja preučevanja možnega tržišča.² V tabeli 1 je kot primer prikazan promet Luke Koper v letu 1993. Iz tabele je možno ugotoviti, da so tržišče Luke Koper v tem letu sestavljale Italija, Slo-

1. Podatke za Luko Koper najdemo na primer v publikacijah Zavoda Republike Slovenije za statistiko.

2. V splošnem je možno tržišče pristanišča cel svet. Objektivnejšo oceno možnega tržišča pa dobimo, če izhajamo iz njegovega dejanskega tržišča v nekem obdobju.

venija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Madžarska, Avstrija, Češka, Slovaška, Nemčija, Švica in nekatera druga manj pomembna zemljepisna področja. Zato nam pomenijo našete države območje preučevanja možnega tržišča Luke Koper.

Podatki v strokovni literaturi (Zohil J., Ostan I., Prijon M., 1996) npr. povedo, da je bil v letu 1989 obseg zunanje trgovine Slovenije, Hrvaške in severovzhodne Italije 11,4 milijonov ton. Ob pogledu na zemljevid bi lahko ocenili, da bo ta promet v celoti potekal skozi severnojadranska pristanišča. Znatno delež tega blaga pa se je dejansko pretovarjal v drugih lukah (predvsem severnoatlantskih). Prav gotovo bi bilo koristno ugotoviti vse dejavnike, ki so vplivali na to, da je npr. Slovenija usmerila leta 1993 58% svojega "neevropskega" uvoza in 64% izvoza v neevropske dežele skozi tuje luke. Nekaj dejavnikov, ki dajejo prednost severnoatlantskim pristaniščem, je znanih: prometna in druga infrastruktura, cenenost pretovora, število ladijskih linij, njihova frekvenca itd.

Tabela 1: Pretovor Luke Koper v letu 1993.

Table 1: Cargo handled in Port of Koper in 1993.

Cone	Ton	%
ŠVICA	22495	0
ITALIJA	106145	2
AVSTRIJA	1361802	28
NEMČIJA	215376	4
ČEŠKA	58511	1
SLOVAŠKA	61196	1
MADŽARSKA	479773	10
OSTALE ZAHODNE DRŽAVE	98194	2
OSTALE VZHODNE DRŽAVE	5575	0
PROSTA CARINSKA CONA	54519	1
TERMINAL	107571	2
HRVAŠKA	3187	0
POLJSKA	1288	0
BOSNA-HERCEGOVINA	82	0
SLOVENIJA	2285118	47
KABOTAŽA		0
SKUPAJ PRETOVORJENO	4860832	100

Vir: Luška statistika, (1993).

V tem prispevku je možno tržišče določeno na osnovi dejanskega tržišča. Po tem kriteriju razdelimo

območje na cone in preučujemo njihove blagovne tokove. Ocenimo obseg blagovnih tokov posamezne cone in nato določimo enega ali več kriterijev privlačnosti pristanišča. Ti določajo porazdelitev blagovnih tokov med pristanišči. Če blago neke cone (prihaja iz nje ali je vanjo namenjeno) potuje po tem kriteriju skozi pristanišče, pravimo, da je cona sestavni del možnega tržišča pristanišča.

Možno tržišče pristanišča ni za vse vrste blaga enako.³ Vsaka vrsta blaga oblikuje na svoji transportni poti specifično tržišče pristanišča ali drugače rečeno: pristanišče je tržno privlačno za neko skupino blaga na določeni poti.⁴ Ker je vrst blaga veliko, jih običajno razvrstimo v blagovne skupine. Kriterij razvrščanja so predvsem značilnosti transporta blaga: način transporta, način pretovora, stroški transporta itd.

Možno tržišče pristanišča določamo tudi z drugimi tehnikami, npr. iz vrste dejanskih tokov ocenimo njihovo projekcijo v naslednjem obdobju z uporabo trendov. S takšno tehniko pa nam ostanejo "prikriti" vsi blagovni tokovi, ki potujejo skozi druge luke.

2. OBMOČJE PREUČEVANJA IN CONE

Območje preučevanja torej določimo na osnovi obstoječega tržišča, ki ga nato razdelimo na cone. Vsako blago prihaja iz nekega kraja oziroma je vanj namenjeno. Ker je krajev veliko in so si nekateri zemljepisno blizu, jih grupiramo v cone in predpostavljamo, da je izvorno oziroma namembno območje cona (ne pa posamezni kraji v njej).

V primeru preučevanja blagovnih tokov Luke Koper so cone države ali regije. Takšen "coning" ima smisel, saj države kot upravne enote praviloma zbirajo podatke o svojih uvozi in izvozi. Tudi za pomembnejše regije je marsikdaj možno oceniti njihove uvoze in izvoze. Če bi se odločili za drugačen "coning", bi bilo potrebno podatke zanje zbrati, kar pa bi bilo verjetno nesmiselno delo, saj bi stroški takšnega zbiranja in obdelave podatkov verjetno krepko presegli učinke celotnega preučevanja. Podobno kot v tabeli 1 so v tem prispevku cone Luke Koper naslednje države in regije: Hrvaška, severovzhodna Italija, Slovenija, Madžarska, Slovaška, Češka, Avstrija, Bavarska in vzhodna Švica.⁵

Zanima nas le blago, ki je namenjeno v eno prej omenjenih con ali prihaja iz nje in je namenjeno v

3 Na primer pristanišče v Trstu ima zelo široko tržišče za pretovor nafte in njenih derivatov, saj pretovarja nafto z vseh celin. Za nekatere druge vrste blaga pa je njeno tržišče znatno ožje.

4 Možno tržišče pristanišča torej določata dva parametra: blago in pot. Čeprav si tržišče običajno predstavljamo kot določeno homogeno zemljepisno območje, uporabljamo pri obravnavi blagovnih tokov natančnejšo opredelitev: Kraj (cona) izvora in (ali) ponora blagovne skupine na določeni poti, ki gre skozi pristanišče, je sestavni del njenega možnega tržišča. Tako je na primer Dunaj možno tržišče Luke Koper za prehranske izdelke iz Azije, če gredo ti izdelki na svoji poti iz Azije na Dunaj skozi Luko Koper. Drugo blago, npr. transportne naprave, pa se morda na svoji poti z Dunaja proti Aziji ne pretovarjajo v Luko Koper. Za to blagovno skupino Dunaj ni možno tržišče Luke Koper.

5 Zaradi lažje obdelave razdeljuje luška statistika, ki je vir podatkov v tabeli 1, luško tržišče po državah.

Tabela 2: Razdalje poti med conami tržišča Luke Koper in vrsto pomembnih neevropskih pristanišč skozi severnojadranska in severnoatlantska pristanišča.

Table 2: Distances between zones of Port of Koper's market and a number of important non-European ports through Northern Adriatic and Northern Atlantic ports.

Razdalje v km

Poti	Skozi			Skozi			Razlika
	JADRAN.			ATLANT.			
	Cesta	Morje	Skupaj	Cesta	Morje	Skupaj	
Dunaj - Tunis	487	1722	2209	1125	4036	5161	2952
Praga - Tunis	792	1722	2514	891	4036	4927	2413
Ljubljana - Tunis	120	1722	1842	1350	4036	5386	3544
Bratislava - Tunis	549	1722	2271	1187	4036	5223	2952
Budimpešta - Tunis	630	1722	2352	1379	4036	5415	3063
München - Tunis	689	1722	2411	788	4036	4824	2413
Zürich - Tunis	742	1722	2464	672	4036	4708	2244
Dunaj - Luanda	487	10560	11047	1125	9919	11044	-3
Praga - Luanda	792	10560	11352	891	9919	10810	-542
Ljubljana - Luanda	120	10560	10680	1350	9919	11269	589
Bratislava - Luanda	549	10560	11109	1187	9919	11106	-3
Budimpešta - Luanda	630	10560	11190	1379	9919	11298	108
München - Luanda	689	10560	11249	788	9919	10707	-542
Zürich - Luanda	742	10560	11302	672	9919	10591	-711
Dunaj - Bombay	487	8067	8554	1125	11756	12881	4327
Praga - Bombay	792	8067	8859	891	11756	12647	3788
Ljubljana - Bombay	120	8067	8187	1350	11756	13106	4919
Bratislava - Bombay	549	8067	8616	1187	11756	12943	4327
Budimpešta - Bombay	630	8067	8697	1379	11756	13135	4438
München - Bombay	689	8067	8756	788	11756	12544	3788
Zürich - Bombay	742	8067	8809	672	11756	12428	3619
Dunaj - Vancouver	487	18640	19127	1125	16385	17510	-1617
Praga - Vancouver	792	18640	19432	891	16385	17276	-2156
Ljubljana - Vancouver	120	18640	18760	1350	16385	17735	-1025
Bratislava - Vancouver	549	18640	19189	1187	16385	17572	-1617
Budimpešta - Vancouver	630	18640	19270	1379	16385	17764	-1506
München - Vancouver	689	18640	19329	788	16385	17173	-2156
Zürich - Vancouver	742	18640	19382	672	16385	17057	-2325
Dunaj - Sydney	487	17896	18383	1125	21585	22710	4327
Praga - Sydney	792	17896	18688	891	21585	22476	3788
Ljubljana - Sydney	120	17896	18016	1350	21585	22935	4919
Bratislava - Sydney	549	17896	18445	1187	21585	22772	4327
Budimpešta - Sydney	630	17896	18526	1379	21585	22964	4438
München - Sydney	689	17896	18585	788	21585	22373	3788
Zürich - Sydney	742	17896	18638	672	21585	22257	3619

Vir: A.I.O.M. (1992), Zohil, Ostan, Prijon 1996.

neevropske dežele ali iz njih prihaja. Ker fuske statistike običajno zajemajo podatke o prekomorskih pristaniščih in ne o dezelah, razdelimo prekomorske celine na po-

membnejše luke na teh celinah. Predpostavljamo torej, da blago prihaja iz teh luk ali pa je vanje namenjeno.

3. KRITERIJI

V preučevanju porazdelitve blagovnih tokov pri kopenskih transportih se zelo pogosto uporablja kriterij razdalj: blagovni tokovi v prometnem omrežju ubirajo tiste poti, ki so krajše; potujejo v kraje, ki so bliže itd. Prednost kriterija razdalj je v tem, da je relativno nepristranski in je naravno dan, vanj ni mogoče skriti nekaterih interesov,⁶ ki vplivajo na rezultate proučevanega problema.

Po kriteriju razdalj upoštevamo skupno dolžino poti, po katerih se blago prevaža. Sestavljata jo kopenska in morska dolžina poti. V primeru preučevanja možnega tržišča Luke Koper predpostavljamo, da vse blago v coni izvira ali ponika v eni točki, ki jo imenujemo središče; običajno je to največje mesto v coni. Na ta način zmanjšamo število izvornih in namembnih mest, preglednost problematike pa se poveča. Skupno razdaljo transportne poti dobimo torej tako, da seštejemo dolžino poti iz cone (središča cone) do luke in od luke do pristanišča na prekomorski celine. V tabeli 2 so ocenjene dolžine nekaterih poti skozi severnojadranska in severnoatlantska pristanišča.

Če bi subjekti izbirali transportne poti le na osnovi naravnega kriterija najkrajše poti, potem bi vse blago iz severnovzhodne Italije, Hrvaške, Slovenije, Avstrije, Madžarske in Slovaške, ki potuje v vse prekomorske celine, razen Amerike (ali od tam prihaja), potovalo

skozi severnojadranska pristanišča. Blagovni tokovi z Ameriko naj bi bili v pristojnosti severnoatlantskih pristanišč. Podobno velja tudi za Bavarsko, Češko in Švico,⁷ razen blaga na poteh za Zahodno Afriko, saj so poti skozi Koper krajše kot preko severnoatlantskih pristanišč.

Kriterij razdalj pa ima tudi pomanjkljivosti: ne upošteva dejstva, da so pri večjem obsegu blagovnih tokov stroški pomorskega transporta na enoto razdalje znatno nižji od kopenskega. MEWAC tarife npr. določajo, da sta ceni transporta iz Kopra in iz Genove do Maroka enaki, čeprav je transportna pot iz Kopra za okoli 800 milj daljša. Če bi namesto razdalj upoštevali dejansko stanje na tržišču, potem bi se verjetno marsikatero blago, ki je namenjeno skozi Gibraltar, preusmerilo iz severnojadranskih pristanišč na tirenske, npr. Genovo.

Omenjeni primer nam odpira novo vprašanje: kako bi se usmerjali blagovni tokovi, če bi subjekti izbirali transportne poti na osnovi najnižjih stroškov prevoza, ki so realnejši kriterij kot razdalje. Imajo pa številne pomanjkljivosti: odvisni so od vrste blaga, relativno težko jih je določiti, saj transportne cene niso oblikovane le na osnovi stroškov itd. Kljub tej pomanjkljivosti transportnih stroškov ocenimo porazdelitev blagovnih tokov na osnovi kriterija najnižjih stroškov prevoza. Predpostavimo, da so stroški proporcionalni prevoznim tarifam, in v nadaljevanju izbiramo transportne poti na osnovi najnižje skupne cene prevoza. Ta predpostavka

Tabela 3: Cene naključno izbranega kamionskega prevoznika za dve skupini blaga.

Table 3: Prices of a haulier chosen at random for two different groups of goods.

01 Prehrambeni izdelki

Cene v DEM

	Dunaj	Praga	Bratislava	Budimpešta	Munchen	Zürich	Ljubljana	Zagreb	Udine
KOPER	1900	2450	1850	1950	2000	2250	450	900	400
GDANSK	2200	2100	2200	2400	2700	3200	2900	3200	3400
ANTWERPEN	2800	2200	2900	3400	1900	1600	3400	3500	3400
GENOVA	2400	3400	2700	3000	1400	1000	2300	2400	1900

02 Pijače in tobak Cene v DEM

	Dunaj	Praga	Bratislava	Budimpešta	Munchen	Zürich	Ljubljana	Zagreb
KOPER	2500	3300	2500	2600	2700	3000	500	1000
GDANSK	3000	2800	3000	3200	3600	4300	4200	4200
ANTWERPEN	3800	3000	3900	4600	2600	2200	4600	4800
GENOVA	3200	4600	3600	4050	1900	1600	2500	3200

Vir: Zohil, Ostan, Prijon (1996).

6 To nikakor ne pomeni, da v njem ni skritih interesov določenih subjektov, saj je že sam izbor tega kriterija lahko pristranski.

7 V prispevku primerjamo Luko Koper le z severnoatlantskimi pristanišči. Če bi upoštevali tudi privlačnost Genove (Zohil, Ostan, Prijon, 1996), potem Bavarska in Švica ne bi bili v možnem tržišču Luke Koper.

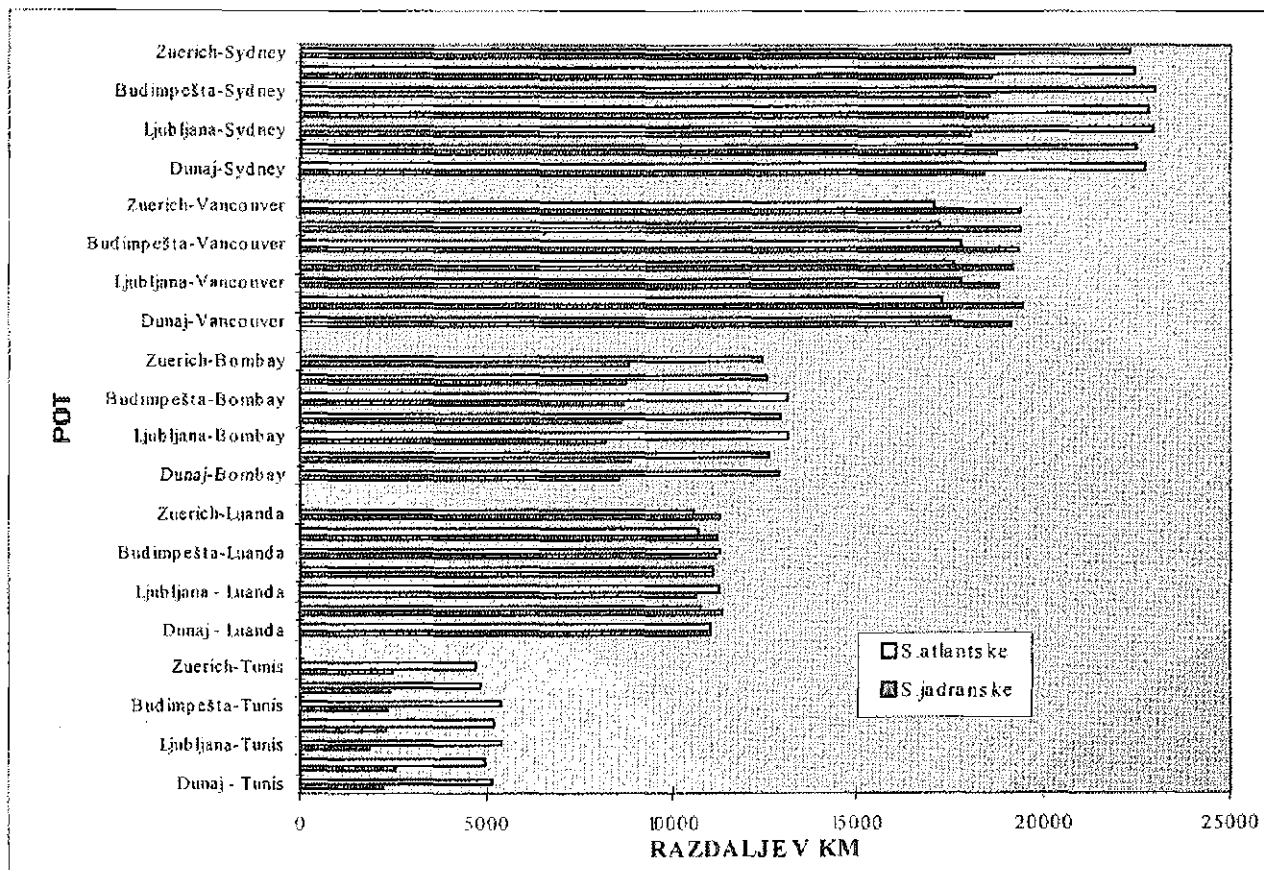
Tabela 4: Cene prevoza na transportni poti med conami možnega tržišča in vrsto pomembnih neevropskih pristanišč skozi severnojadranska in severnoatlantska pristanišča.

Table 4: Haulage prices on transport routes between zones of possible market and a number of non-European ports through Northern Adriatic and Northern Atlantic ports.

CENE v DEM

Poti	Skozi Jadran			Skozi Atlantik			Razlika Atlán.-Jadran
	Cesta	Morje	Skupaj	Cesta	Morje	Skupaj	
Dunaj - Tunis	1900	2600	4500	2800	3000	5800	1300
Praga - Tunis	2450	2600	5050	2200	3000	5200	150
Ljubljana - Tunis	450	2600	3050	3400	3000	6400	3350
Bratislava - Tunis	1850	2600	4450	2900	3000	5900	1450
Budimpešta - Tunis	1950	2600	4550	3400	3000	6400	1850
München - Tunis	2000	2600	4600	1900	3000	4900	300
Zürich - Tunis	2250	2600	4850	1600	3000	4600	-250
Dunaj - Luanda	1900	5000	6900	2800	5000	7800	900
Praga - Luanda	2450	5000	7450	2200	5000	7200	-250
Ljubljana - Luanda	450	5000	5450	3400	5000	8400	2950
Bratislava-Luanda	1850	5000	6850	2900	5000	7900	1050
Budimpešta-Luanda	1950	5000	6950	3400	5000	8400	1450
München - Luanda	2000	5000	7000	1900	5000	6900	-100
Zürich - Luanda	2250	5000	7250	1600	5000	6600	-650
Dunaj - Bombay	1900	5000	6900	2800	5500	8300	1400
Praga - Bombay	2450	5000	7450	2200	5500	7700	250
Ljubljana - Bombay	450	5000	5450	3400	5550	8950	3500
Bratislava-Bombay	1850	5000	6850	2900	5500	8400	1550
Budimpešta-Bombay	1950	5000	6950	3400	5500	8900	1950
München - Bombay	2000	5000	7000	1900	5500	7400	400
Zürich - Bombay	2250	5000	7250	1600	5500	7100	-150
Dunaj - Vancouver	1900	6000	7900	2800	5800	8600	700
Praga - Vancouver	2450	6000	8450	2200	5800	8000	-450
Ljubljana-Vancouver	450	6000	6450	3400	5800	9200	2750
Bratislava-Vancouver	1850	6000	7850	2900	5800	8700	850
Budimpešta-Vancouver	1950	6000	7950	3400	5800	9200	1250
München - Vancouver	2000	6000	8000	1900	5800	7700	-300
Zürich - Vancouver	2250	6000	8250	1600	5800	7400	-850
Dunaj - Sydney	1900	5500	7400	2800	6500	9300	1900
Praga - Sydney	2450	5500	7950	2200	6500	8700	750
Ljubljana - Sydney	450	5500	5950	3400	6500	9900	3950
Bratislava - Sydney	1850	5500	7350	2900	6500	9400	2050
Budimpešta - Sydney	1950	5500	7450	3400	6500	9900	2450
München - Sydney	2000	5500	7500	1900	6500	8400	900
Zürich - Sydney	2250	5500	7750	1600	6500	8100	350

Vir: 1) A.I.O.M. (1992), 2) Tarife Slovenske železnice. 3) MEWAC tarife. 4) Zohil, Ostan, Prijon (1996).



Vir: Zohil, Ostan, Prijon (1996).

Sl. 1: Dolžine poti med središči nekaterih con in nekaterimi pristanišči za poti skozi severnojadranska in severnoatlantska pristanišča.

Fig. 1: Lengths of routes between the centres of some zones and some ports for routes through Northern Adriatic and Northern Atlantic ports.

je v marsikaterem primeru dokaj groba, saj so transportne tarife pogostokrat monopolno določene, imajo veliko sezonsko variabilnost, pogostokrat se zaradi količinskih in drugih popustov tarife ne upoštevajo itd. Skupna cena prevoza je sestavljena iz cene kopenskega in morskega prevoza.

Cene kopenskega prevoza v tabeli 3 so izračunane z uporabo tarif naključno izbranega kamionskega prevoznika.⁸ Tarife so odvisne od vrste blaga, zato so v tabeli 3 prikazane prevozne tarife za dve skupini blaga. Podobno je ocenjena cena morskega prevoza s tarifami naključno izbranega ladjarjevega agenta. Cene so podane v tabeli 4.

V tabelah 2 in 4 so podatki o privlačnosti severnojadranskih pristanišč (med katere sodi tudi Luka

Koper) v primerjavi s severnoatlantskimi. V prvi tabeli je kriterij privlačnosti skupna razdalja, v drugi pa skupni stroški prevoza. Privlačnost jadranskega in atlantskega pristaniškega sistema se po obeh kriterijih razlikuje predvsem v poteh, kjer je velika morska razdalja, saj kriterij razdalje zanemarija manjše stroške prevoza na enoto razdalje v pomorskem prometu.

Po obeh kriterijih so severnojadranska pristanišča privlačnejša za blagovne tokove:

- med Afriko in vsemi conami, razen za tokove z Bavarsko, Češko in Švico,
- med Azijo in vsemi conami,
- med Oceanijo in vsemi conami,
- med Ameriko in severovzhodno Italijo, Hrvaško in Slovenijo.

⁸ Tarife Slovenskih železnic se le neznatno razlikujejo od cen kopenskega prevoznika v tabeli. Močno so odvisne od prevožene razdalje.

Po kriteriju stroškov so severnojadrska pristanišča zelo privlačna za blagovni promet med Ameriko in severovzhodno Italijo ter Hrvaško pa tudi za promet med tem kontinentom in Avstrijo, Madžarsko in Slovaško.

4. ZAKLJUČEK

Znano je, da se precejšen delež blagovnih tokov iz con možnega tržišča severnojadrskih pristanišč usmerja na severnoatlantska in druga pristanišča. Kriterija najkrajših dolžin transportnih poti in najnižjih

stroškov prevoza kažeta, da bi to blago moralo potovati skozi severnojadrska pristanišča. V nadaljnjih raziskavah bi bilo potrebno zato preučiti še nove kriterije, ki vplivajo na privlačnost luk (število linij, luške storitve itd).

Potrebno bi bilo poglobiti tudi študije o problemih v zvezi z večjim številom con (podrobnejši coning) pa tudi preučevanja večjega števila blagovnih skupin itd. Tako dobljeno znatno večjo množico podatkov bi bilo potrebno sistematično obdelati z ustreznim kvantitativnim modelom. Menimo, da bi bile za to primerne simulacije na modelu pretoka v omrežju.

POTENTIAL MARKET OF THE PORT OF KOPER

Josip ZOHIL

University of Ljubljana, Faculty of Nautical Science and Traffic, SI-6320 Portorož, Pot pomorščakov 4

Iztok OSTAN

University of Ljubljana, Faculty of Nautical Science and Traffic, SI-6320 Portorož, Pot pomorščakov 4

Majda PRIJON

University of Ljubljana, Faculty of Nautical Science and Traffic, SI-6320 Portorož, Pot pomorščakov 4

SUMMARY

The Port of Koper is doing its best to get well acquainted with its market and to expand it, if possible. This is why we have to initially define the geographical area of research by choosing relatively objective criteria and on their bases make a judgement, whether a certain place is in its market area or if it belongs to the market area of some other ports. Thus defined area is called port's potential market which, however, is not the same for all kinds of goods.

The area of research is divided into zones. Goods always arrive from a certain place or are bound for it. As there are many such places and as some of them are geographically near, we have to arrange them in zones and presuppose that it is the zone which plays the role of origin and destination, and not separate places in it. In the case of Port of Koper such zones are separate countries or regions, which as administrative units collect, as a rule, data about their imports and exports.

While researching the distribution of goods traffic, the criteria of distances and the criterion of the lowest possible transport costs are considered. The advantage of the first criterion lies in the fact that it is relatively unbiased and naturally given, for no interests influencing the results of the studied problem can be hidden in it. This criterion has, however, also its deficiencies: it does not consider the fact that in more extensive goods transportation the costs of sea transport per distance unit are substantially lower than those occurring during land transport. This is why the criterion of the lowest possible transportation costs is, in spite of its many deficiencies, more accurate: it depends on the kind of goods, it is relatively difficult to define, for the transportation costs are not estimated only on the basis of costs, etc.

The attractiveness of the Adriatic and Atlantic port system differs, according to the two criteria, mainly in routes with great nautical distances, as the criterion of distances neglects smaller transportation costs per distance unit in sea traffic. According to both criteria, the Northern Adriatic ports are more attractive to goods transportation between Asia, Oceania and all the hinterland zones, between Africa and all zones, except to the traffic with Bavaria, Czech Republic and Switzerland, and to the traffic between America and northern Italy, Croatia and Slovenia. According to the criterion of costs, the Northern Adriatic ports are very attractive to the goods transportation between America, northern Italy and Croatia, as well as to the transportation between these continents and Austria, Hungary and Slovakia.

We shall also have to study some new criteria, which exert influence upon the attractiveness of ports (number of lines, port's services, etc.), and to deepen the studies regarding the problems in connection with the greater number of zones and greater number of goods groups on the model of flow rate in the network.

Key words: Port of Koper, market, Northern Adriatic ports, goods currents

LITERATURA

AIOM (1992): *Atlante turistico d'Europa: Studio sul bacino di traffico potenziale nazionale ed estero del porto di Trieste, II.* Trieste, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia.

MEWAC tarife.

Tarife Slovenskih železnic.

Zohil, J., Ostan, I., Prijon, M. (1996): Potencialno povpraševanje po transportnih storitvah severnojadranskih luk. Trst, AIOM (Agenzia imprenditoriale operatori marittimi).