

**Resolucija o  
nacionalnem  
programu  
razvoja  
pomorstva  
Republike  
Slovenije**

01. marec

**2010**

## Kazalo

1.	UVOD .....	5
1.1	Pravna podlaga .....	5
1.2	Izhodišča za pripravo nacionalnega programa .....	5
1.3	Povzetek vsebine nacionalnega programa .....	6
2.	PREGLED IN TRENDI RAZVOJA POMORSKEGA PROMETA .....	9
3.	POMEN IN VLOGA POMORSKEGA GOSPODARSTVA V REPUBLIKI SLOVENIJI .....	14
3.1	Pomen in vloga pomorstva .....	14
3.2	Pomen in vloga ladjarstva .....	15
3.3	Vloga varnosti pomorskega prometa .....	16
3.4	Gospodarski pomen pristanišč .....	16
4.	VARNOST POMORSKEGA PROMETA .....	18
4.1	Povzetek stanja .....	18
4.2	Analiza prednosti in slabosti sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet .....	20
4.3	Predlogi ukrepov .....	20
4.3.1	Pridobitev ustreznih prostorov .....	20
4.3.2	Vzpostavitev VTS centra .....	20
4.3.3	Avtomatizacija objektov za varnost plovbe .....	21
4.3.4	Nabava novega plovila .....	21
4.3.5	Uvedba praktičnega dela izpita za upravljanje čolna .....	21
4.4	Akcijski načrt .....	22
4.5	Finančne posledice .....	22
5.	PROSTORSKO NAČRTOVANJE .....	23
5.1	Povzetek stanja .....	23
5.2	Analiza prednosti in slabosti prostorskega načrtovanja za koprsko tovarno pristanišče .....	24
5.3	Predlog ukrepov .....	25
5.4	Akcijski načrt .....	26
5.5	Finančne posledice .....	26
6.	RAZVOJ POMORSKIH GROZDOV .....	27
6.1	Povzetek stanja .....	27
6.2	Analiza prednosti in slabosti grozdenja .....	28
6.3	Predlog ukrepov .....	29

6.4	Akcijski načrt.....	30
6.5	Finančne posledice .....	31
7.	IZOBRAŽEVANJE V POMORSTVU .....	32
7.1	Povzetek stanja.....	32
7.2	Analiza prednosti in slabosti izobraževanja za pomorske poklice.....	34
7.3	Predlogi ukrepov .....	34
7.4	Akcijski načrt.....	35
7.5	Finančne posledice .....	36
8.	KOPRSKO TOVORNO PRISTANIŠČE .....	37
8.1	Povzetek stanja.....	37
8.2	Analiza prednosti in slabosti koprskega tovarnega pristanišča .....	39
8.3	Predlog ukrepov .....	40
8.4	Akcijski načrt.....	42
8.5	Finančne posledice .....	42
9.	POTNIŠKO PRISTANIŠČE KOPER.....	43
9.1	Povzetek stanja.....	43
9.2	Analiza prednosti in slabosti koprskega potniškega pristanišča .....	43
9.3	Predlog ukrepov .....	44
9.4	Akcijski načrt.....	44
9.5	Finančne posledice .....	44
10.	LADJARSTVO .....	46
10.1	Povzetek stanja.....	46
10.2	Analiza prednosti in slabosti ladjarstva .....	47
10.3	Predlog ukrepov .....	47
10.4	Akcijski načrt.....	48
10.5	Finančne posledice .....	48
11.	LADJEDELSTVO IN IZDELAVA LADIJSKIH KOMPONENT.....	49
11.1	Povzetek stanja.....	49
11.2	Analiza prednosti in slabosti izdelave ladijskih komponent.....	51
11.3	Predlog ukrepov .....	52
11.4	Akcijski načrt.....	53
11.5	Finančne posledice .....	54
12.	JAHTE IN PLOVILA ZA REKREACIJO .....	55
12.1	Povzetek stanja.....	55

12.2	Analiza prednosti in slabosti izdelave jaht in plovil za rekreacijo .....	56
12.3	Predlog ukrepov .....	56
12.4	Akcijski načrt.....	57
12.5	Finančne posledice .....	57
13.	POMORSKE AVTOCESTE IN PREVOZI PO MORJU NA KRATKIH RAZDALJAH .....	59
13.1	Povzetek stanja.....	59
13.2	Analiza prednosti in slabosti pomorskih avtocest.....	60
13.3	Predlog ukrepov .....	61
13.4	Akcijski načrt.....	63
13.5	Finančne posledice .....	64
14.	HIDROGRAFIJA IN KARTOGRAFIJA.....	65
14.1	Povzetek stanja.....	65
14.2	Analiza prednosti in slabosti hidrografije in kartografije .....	66
14.3	Predlog ukrepov .....	67
14.4	Akcijski načrt.....	67
14.5	Finančne posledice .....	67
15.	VAROVANJE MORSKEGA OKOLJA, EKOLOGIJA .....	68
15.1	Povzetek stanja.....	70
15.2	Analiza prednosti in pomanjkljivosti .....	72
15.3	Predlog ukrepov .....	73
15.4	Akcijski načrt.....	73
15.5	Finančne posledice .....	73
16.	POLITIČNI UKREPI IN KOORDINACIJA .....	74
17.	POMORSKA PRAVNA UREDITEV V RS.....	76
17.1	Nacionalni pravni viri.....	76
17.2	Pravni viri Evropske unije .....	76
17.3	Mednarodni pravni viri.....	77
17.4	Akcijski načrt.....	81
18.	SEZNAM UPORABLJENIH IZRAZOV .....	82

# 1. UVOD

## 1.1 Pravna podlaga

Pomorski zakonik<sup>1</sup> v 33. členu določa, da se usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa določijo z nacionalnim programom razvoja pomorstva Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: nacionalni program).

Pri pripravi nacionalnega programa so upoštevani: Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije<sup>2</sup>, Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo)<sup>3</sup>, Strategija razvoja Slovenije<sup>4</sup>, Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije<sup>5</sup> in Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023<sup>6</sup>. Poleg tega so v nacionalnem programu upoštevane trenutno veljavne smernice in politika Evropske unije na področju pomorstva, kot na primer Bela knjiga Evropske unije o prometu<sup>7</sup>, Celostna pomorska politika za Evropsko unijo<sup>8</sup>, Akcijski načrt celostne pomorske politike za Evropsko unijo<sup>9</sup>, Strateški cilji in priporočila za pomorsko politiko EU do leta 2018<sup>10</sup>, Sporočilo in akcijski načrt za vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja<sup>11</sup>, Celostna morska politika za boljše gospodarjenje z morjem v Sredozemlju<sup>12</sup>, Na poti k povezovanju pomorskega nadzora: Skupno okolje za izmenjavo informacij na področju pomorstva<sup>13</sup> in Razvoj mednarodne dimenzije celostne pomorske politike Evropske unije<sup>14</sup>.

## 1.2 Izhodišča za pripravo nacionalnega programa

Nacionalni program temelji na analizi obstoječega stanja in razmer v pomorstvu, varnosti pomorskega prometa ter vlogi in pomenu pomorstva za gospodarski in družbeni razvoj. Spremembe na področju pomorstva s poudarkom na varnosti v pomorskem prometu sprožajo nove trende, ki zahtevajo čim hitrejšo sledenje novostim in njihovo uresničevanje v praksi.

Nacionalni program je strateški dokument, ki z opredelitvijo stanja, ciljev in ukrepov zagotavlja pogoje za trajnostni in celostni razvoj predvsem na področju varnosti pomorskega prometa.

<sup>1</sup> Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo.

<sup>2</sup> Uradni list RS, št. 10/91.

<sup>3</sup> Uradni list RS, št. 58/06.

<sup>4</sup> Sprejeta na 30. redni seji Vlade RS dne 23.06.2005.

<sup>5</sup> Uradni list RS, št. 76/04.

<sup>6</sup> Sprejeta na 92. redni seji Vlade RS dne 12.10.2006

<sup>7</sup> COM (2001) 370, Bruselj, 12.09. 2001.

<sup>8</sup> COM(2007) 575 Končna različica, Bruselj, 10.10.2007

<sup>9</sup> SEC(2007) 1278, Bruselj, 10.10.2007

<sup>10</sup> COM(2008) 8 Končna različica, Bruselj, 21.01.2009

<sup>11</sup> COM(2009) 11 Končna različica, Bruselj, 21.01.2009

<sup>12</sup> COM(2009) 466 Končna različica, Bruselj, 11.09.2009

<sup>13</sup> COM(2009) 538 Končna različica, Bruselj, 15-10-2009

<sup>14</sup> COM(2009) 536 Končna različica, Bruselj, 15.10.2009

Hkrati predstavlja vizijo in soustvarja pogoje za razvoj pomorstva in s tem učinkovitejšo uporabo prednosti, ki jih nudi izhod na Jadransko morje, sodobno tovarno in potniško pristanišče in v pomorske dejavnosti usmerjeno gospodarstvo ter šolstvo. Zavedati se moramo, da je pomorstvo prednost, ki Sloveniji omogoča vključitev v mednarodno delitev dela in prilagajanje kriterijem svetovnega gospodarstva.

Program vzpostavlja ravnotežje med ohranjanjem in izboljšanjem kakovosti življenja, boljšega varovanja okolja, sobivanja pristanišča, industrije in turizma na občutljivem območju severnega Jadranskega morja ter zagotovitvijo boljših možnosti za razvoj Slovenije v moderno pomorsko državo.

### **1.3 Povzetek vsebine nacionalnega programa**

Nacionalni program je razdeljen na poglavja, ki predstavljajo zaokrožene celote, v katerem so za vsako posamezno poglavje opredeljeni stanje, analiza prednosti in slabosti, predlogi ukrepov, akcijski načrt in finančne posledice.

V uvodnem delu je podana pravna podlaga za sprejem nacionalnega programa in so, opredeljena izhodišča za njegovo pripravo.

Drugo poglavje predstavlja trende razvoja pomorskega prometa in obravnavo pomorskega gospodarstva kot globalne panoge, ki je močno občutila zlom finančnih trgov v letu 2008, katerih posledice segajo tudi v prihodnost.

V tretjem poglavju sta predstavljeni pomen in vloga pomorskega gospodarstva ter varnosti pomorskega prometa v Sloveniji. Slovenski narod že stoletja opravlja pomorske dejavnosti in je pri tem tudi uspešen. Sedaj imamo, kot samostojna država in kot polnopravna članica EU, možnost in tudi dolžnost, da razvoj pomorskih dejavnosti začrtamo na vzdržen, splošno sprejemljiv način. Zagotavljanje varnosti pomorskega prometa in nadzora nad njim je ključnega pomena tako za državo in njene prebivalce, kakor tudi za občutljivo morsko okolje.

Četrto poglavje predstavlja najbolj občutljivo temo na področju pomorstva, to je varnost pomorskega prometa. V poglavju je predstavljen pomen varnosti pomorskega prometa, stanje na tem področju ter cilji in načrti zagotavljanja varnosti pomorskega prometa v slovenskem morju.

V petem poglavju je predstavljen nacionalni pristop do urejanja obalnega prostora. To je izjemno pomemben del, saj določa rabo obalnega prostora na celotni slovenski obali. Zaradi kratke obale je Republika Slovenija med najbolj specifičnimi državami EU – aktivnosti, povezane s pomorskim gospodarstvom je treba uskladiti z vsemi deležniki, ki na tem prostoru že delujejo oziroma želijo delovati v prihodnje.

Šesto poglavje obravnava grozdenje v pomorskem gospodarstvu; tak način delovanja je izjemnega pomena za ohranjanje konkurenčnih prednosti na globalnem trgu

pomorskih storitev in bo pripomoglo k boljšemu delovanju slovenskih podjetij in povečalo njihovo prepoznavnost.

V sedmem poglavju je predstavljeno izobraževanje kadrov za potrebe pomorstva, tako v Pomorskem in tehniškem izobraževalnem centru kakor tudi na Fakulteti za pomorstvo in promet. Poudarjen je pomen izobraževanja za pomorske poklice v skladu s sprejetimi mednarodnimi konvencijami, analizirano stanje pomorskega izobraževanja ter cilji in načrti razvoja v prihodnje.

V osmem poglavju je predstavljeno edino tovarno pristanišče v Sloveniji. V poglavju je predstavljen začetek razvoja in trenutno stanje v koprskem tovarnem pristanišču. Predstavljen je načrt prihodnjega razvoja pristaniških in logističnih dejavnosti ter vizija možnosti razvoja Slovenije kot regionalnega logističnega središča. Predstavljeni so načrtovani cilji in aktivnosti potrebne za njihovo realizacijo.

Deveto poglavje predstavlja vizijo razvoja potniškega pristanišča v Kopru. V poglavju je na kratko predstavljen dosednji razvoj pomorskega potniškega prometa, stanje na tem področju, predviden razvoj in načrt razvoja pomorskega potniškega prometa.

Deseto, enajsto in dvanajsto poglavje predstavljajo ostale gospodarske dejavnosti, ki so za Slovenijo kot pomorsko državo ključnega pomena, in sicer ladjarstvo, ladjedelstvo in izdelavo ladijskih komponent ter jahte plovila za rekreacijo. Predstavljen je pomen dejavnosti za Republiko Slovenijo, stanje na tem področju ter cilji in načrti razvoja posameznih dejavnosti.

Trinajsto poglavje predstavlja vključevanje koprskega pristanišča v sistem pomorskih avtocest in prevozov po morju na kratkih razdaljah. Poglavje predstavlja pomen vzpostavitve takšnih oblik prevoza, možne povezave ter pomen za celotno pomorsko gospodarstvo v luči evropskih programov financiranja takšnih oblik prevozov.

Štirinajsto poglavje predstavlja področje hidrografije in kartografije, ki je pomembno tudi z vidika zagotavljanja varnosti pomorskega prometa. V poglavju je predstavljena vloga nacionalne hidrografske službe, stanje hidrografije in pomorskega kartografije pri nas ter načrti razvoja hidrografije in pomorske kartografije v Sloveniji.

V petnajstem poglavju je predstavljeno področje ekologije. Predstavljen je pomen ekologije ter aktivnosti na tem področju, trenutno stanje na področju ekologije pri nas ter cilji in načrti razvoja za zagotavljanje dosežene ravni in izboljševanje na področju ekologije.

Šestnajsto poglavje predstavlja ključni del resolucije, saj uvaja nove instrumente izvajanja, nadzora in dopolnjevanja Nacionalnega programa razvoja pomorstva v Republiki Sloveniji.

V sedemnajstem poglavju je predstavljena pravna ureditev pomorstva v Republiki Sloveniji, notranji pravni red, relevantna evropska zakonodaja ter mednarodne

konvencije, katere je Republika Slovenija do sedaj ratificirala. Podan je tudi kratek pregled mednarodnih konvencij, katere je treba v prihodnje ratificirati.



## 2. PREGLED IN TRENDI RAZVOJA POMORSKEGA PROMETA

Desetletje, katero mineva, lahko imenujemo tudi desetletje naglih preobratov. Še v letu 2007 smo bili priča neverjetni gospodarski rasti, polni optimizma in velikih pričakovanj. Vsa ta razmišljanja so temeljila na hrbtnici svetovne trgovine, pomorstvu. Še malo nazaj se je razmišljalo o gradnji ladij za prevoz zabojnikov s kapacitetami 18.000 TEU, na trg so priplule prve ladje velikanke s kapacitetami okoli 12.000 TEU, pristanišča so mrzlično pripravljala infrastrukturo za sprejem takšnih gigantov, logistična podjetja so iskala rešitve za najoptimalnejši dovoz in odvoz takšnega števila zabojnikov iz pristanišč, postavljalo se je vprašanje varnosti in varovanja, . . . Potem je prišlo leto 2008, katero je vse kazalnike obrnilo navzdol, in pomorstvo se je soočilo z eno največjih kriz v vsej svoji zgodovini.

- **Kljub globalni finančni krizi in gospodarski recesiji se je rast pomorskega prometa nadaljevala, čeprav v zmanjšanem obsegu.**

Leto 2008 je predstavljalo ključno točko v zgodovini svetovnega gospodarstva in svetovne trgovine. Rast svetovnega gospodarstva se je naglo zmanjšala v drugi polovici leta, čemur je sledila še globalna finančna kriza. Izkazalo se je, da je rast v razvitih gospodarstvih in državah v razvoju veliko manj trdna, kot se je pričakovalo.

Skladno z zmanjšanjem svetovne gospodarske proizvodnje in manjšim trgovanjem se je upočasnila tudi mednarodna pomorska trgovina, saj je njena rast v letu 2008 znašala 3,6% v primerjavi s 4,5% rastjo v letu 2007. Približni obseg mednarodne pomorske trgovine je bil v letu 2008 ocenjen na 8,17 milijarde ton. Kot odsev naglega padca povpraševanja po potrošniških dobrinah, kakor tudi padca industrijske proizvodnje v vseh večjih svetovnih gospodarstvih ter zmanjšane povpraševanja po energentih, je kriza prizadela vse pomorske sektorje brez izjem.

Obstoječe napovedi kažejo, da je prihodnost pomorskega sektorja težka ter da pred njim in pred mednarodno pomorsko trgovino ležijo težki časi. Te izzive dodatno otežujejo še drugi dejavniki, vključujoč varnost ladij na morju in izzivi, povezani s klimatskimi spremembami.

- **Medtem, ko je povpraševanje po pomorskih prevozi padalo, se je oskrba trga z novimi ladjami nadaljevala.**

V začetku leta 2009 je svetovna bruto tonaža dosegla 1,19 milijarde DWT, kar predstavlja letno rast 6,7% v primerjavi z januarjem 2008. Takšna rast je rezultat naročil novih ladij pred nastopom finančne krize, ko je gospodarstvo še pričakovalo naglo rast proizvodnje in povpraševanja, kar se ni zgodilo. Ker so se kapacitete svetovnega ladjevja kljub gospodarski recesiji še vedno povečevale, se je pomorsko gospodarstvo moralo soočiti s preveliko ponudbo ladijskega prostora, kar je povzročilo strmoglavljenje vozlin in najemnin.

- **Razrez obstoječe tonaže ni bil dovolj velik, da bi kompenziral zmanjšanje povpraševanja na eni strani in povečanje ponudbe ladijskega prostora na drugi.**

Od začetka gospodarske krize se je moralo veliko ladjedelnic soočiti z odpovedmi naročil. Ladjedelnice so zaradi tega veliko več časa porabile za ponovna pogajanja o obstoječih naročilih kakor za sprejem novih naročil. Kljub temu, da so se naročila za vse vrste novih ladij praktično ustavila, bodo ladjedelnice še kar nekaj časa na trg dobavljale naročene novogradnje, še posebej v segmentu ladij za prevoz razsutega tovora. Tudi če izvzamemo trenutno gospodarsko krizo je tonaža, ki je bila dostavljena trgu v zadnjih letih, povzročila višek ponudbe tonaže in posledično padec cen ladij. Cene starega železa so bile v letu 2009 izjemno nizke v primerjavi z začetkom leta 2008, zato se je veliko ladjarjev odločilo, da ladje namesto v razrez pošlje načasne priveze in počaka na boljše čase.

- **Kot posledica zmanjšanega povpraševanja in povečane ponudbe ladijskega prostora, so vozne padle pod nivo iz leta 2008.**

Začetek leta 2008 je prinesel nadaljevanje nihanja voznin v vseh sektorjih pomorskega gospodarstva. Zaradi posledic finančne krize, ki je močno vplivala na povpraševanje, so se stvari v tretjem četrtletju 2008 obrnile na slabše. Obseg trgovine v sektorju linijskih prevozov in prevozov razsutih tovorov je dramatično padel, kar je trajalo do konca leta in se zavleklo globoko v leto 2009. Trg tankerskih prevozov se je v letu 2008 odrezal nekoliko boljše v primerjavi z ostalimi sektorji, kljub temu pa so sredi leta 2009 vsi sektorji občutili približno enak padec.

- **Konec leta 2008 so se učinki globalne gospodarske krize odrazili na vseh glavnih oblikah prevozov.**

Svetovni pretovor zabojnikov je rasel približno 4% letno in je v letu 2008 dosegel 506 milijonov TEU. Delež kitajskih pristanišč je znašal kar 22,6% pretovora zabojnikov. Leto 2008 je bilo pri pretovoru zabojnikov ključno za vsa pristanišča, kakor tudi za vse oblike prevozov. Zgolj Kitajska (3,5%), Ruska Federacija (5%) in Indija (8,4%) so zabeležile povečanje obsega prevozov po železnici, merjeno v tonskih kilometrih. V Evropi se je obseg prevozov po železnici zmanjšal za 5%. Tako v Evropi kakor tudi v ZDA se je obseg prevozov po železnici v prvih mesecih leta 2009 drastično zmanjšal v primerjavi z enakim obdobjem preteklega leta.

- **Generalna skupščina ZN je leta 2008 sprejela »Rotterdamska pravila«, novo mednarodno konvencijo ZN o pogodbah za mednarodni prevoz blaga, ki v celoti ali delno poteka po morju.**

Rotterdamska pravila je 11. decembra 2008 sprejela Generalna skupščina OZN na predlog UNICTRALa<sup>15</sup> in naj bi modernizirala to pravno področje in nadomestila dosedanje razdrobljene pravne okvire<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> United Nations Commission on International Trade Law

<sup>16</sup> Haško-Visbyška pravila iz leta 1924, kasneje popravljena s protokoloma leta 1968 in 1979 ter Hamburška pravila iz leta 1978;

Čeprav izhajajo iz pomorskega prava, Rotterdamska pravila posegajo tudi v domeno kopenskega in rečnega prometa, v kolikor je ta v povezavi s pomorskim prometom. Zagovorniki nove konvencije ob tem poudarjajo pomen prenove pravnih temeljev za modernizacijo celotne logistične oskrbovalne verige, predvsem zaradi enotne špeditorske pogodbe, ki zajema tako pomorski transport kot tudi kopenski del dostave, jasnih in nedvoumnih razmejitev odgovornosti vseh strani, ki so vključene v logistični proces, poenotenja mednarodnih konvencij za vse države sveta in upoštevanja sodobnih tehnologij in sistemske integracije elektronske izmenjave dokumentov.

– **Pogajanja Svetovne trgovinske organizacije, povezana s trgovinskimi olajšavami.**

Velik del do sedaj predlaganih ukrepov za olajšanje trgovine se osredotoča predvsem na čas, potreben za carinsko sprostitev blaga. Ti ukrepi ne upoštevajo zgolj časovne komponente, temveč tudi posledice, ki nastanejo zaradi možne poškodbe blaga, zamujenih priložnosti ali povečanja stroškov in s tem posledično izgubo konkurenčnosti produktov. Ob koncu leta 2008 in v začetku leta 2009 so se pogajanja precej upočasnila in zelo malo časa je bilo namenjeno pregledu prispelih predlogov. V drugi polovici leta 2009 so se pogajanja pričela odvijati bolj intenzivno in pojavili so se prvi možni obrisi kompromisa. Na ministrski konferenci decembra 2009 je bilo sklenjeno, da se pogajanja končajo najkasneje do leta 2010<sup>17</sup>.

– **Ključni izzivi mednarodnega sodelovanja in ureditve vključujejo boj proti piratstvu, varnost oskrbnih verig in klimatske spremembe.**

Veliko število piratskih napadov na ladje, še posebej ob obalah Somalije in v Adenskem zalivu, je povzročilo veliko skrbi celotnemu pomorskemu gospodarstvu, katerega so takšni napadi močno prizadeli, kakor tudi vsem mednarodnim organizacijam, vključujoč Združene narode in Mednarodno pomorsko organizacijo. Veliko skupnih naporov je bilo vloženi v iskanje primernih rešitev<sup>18</sup>. Na področju pomorske varnosti in varnosti oskrbnih verig se vlaga veliko navora za sprejem in izvajanje pravnih instrumentov in standardov. Omeniti velja tudi napore Mednarodne pomorske organizacije pri razvoju okoljskih rešitev, kot so na primer navori pri omejevanju izpustov toplogrednih plinov v ladijskem prometu in naporov za vzpostavitev primerne globalnega režima na tem področju.

– **Pristanišča so hrbtenica svetovne trgovine in ključna točka nacionalnega gospodarstva**

Evropska komisija je že v letu 2008 napovedala pripravo Priporočil državnih pomoči za pristanišča, ki pa še niso pripravljena. Priporočila o državnih pomočeh pristaniščem se bodo v principu nanašala na pristaniška območja, kjer se izvajajo ekonomske aktivnosti in so pristaniške uprave tudi polno odgovorne za njeno izvajanje. Vsa javna financiranja za izvedbo in operacijo projektov vključno z

<sup>17</sup> Glej [http://www.wto.org/english/news\\_e/news09\\_e/mn09a\\_30nov09\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/news09_e/mn09a_30nov09_e.htm)

<sup>18</sup> Operacija ATALANTA – naziv za akcijo EU v boju proti piratstvu ob obalah afriškega roga (<http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1518&lang=en>)

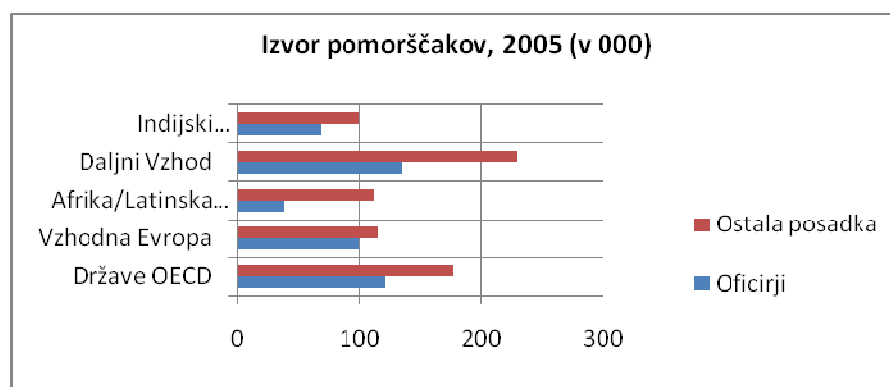
vzdrževanjem ne sodijo v pojem državne pomoči razen v primeru, da to koristi posameznemu uporabniku. Državne pomoči bodo lahko postale tudi del prihodnjih finančnih strategij razvoja pristanišč in se bodo nanašala na vsa pristanišča enako.

– **Navkljub recesiji in globalni finančni krizi je pomorski potniški promet zabeležil v letu 2009 rahlo rast**

Na področju zagotovitve višje ravni varstva potrošnikov ter boja proti diskriminaciji in socialni izključenosti invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo sta Svet in Evropski parlament zaključila delo glede Uredbe o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 o sodelovanju med nacionalnimi organi, odgovornimi za izvrševanje zakonodaje o varstvu potrošnikov. Predlog Uredbe vsebuje zlasti določbe o dostopnosti, nediskriminaciji ter pomoči invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo, obveznostih prevoznikov, če je potovanje prekinjeno zaradi odpovedi ali zamude, obveznostih obveščanja potnikov in o njihovih pravicah in obravnavanju pritožb in pristojnih organih za izvrševanje Uredbe.

– **Ključni problem pomorskega gospodarstva na globalnem nivoju je pomanjkanje kvalificiranih pomorščakov**

Pomanjkanje kvalificirane delovne sile postaja vse hujši problem pomorskega gospodarstva na globalni ravni. V raziskavi BIMCO<sup>19</sup> iz leta 2005, kjer so bili zbrani podatki številnih pomorskih uprav in ladjarjev z namenom pridobitve globalne slike trga pomorske delovne sile, je bilo ugotovljeno, da je svetovna ponudba oficirskega kadra približno 466.000, medtem, ko dosega ponudba nekvalificirane delovne sile približno 721.000. Svetovno povpraševanje dosega številko 476.000 za oficirski kader in 586.000 za nekvalificirano delovno silo.



Evropska komisija ugotavlja<sup>20</sup>, da je samo v Evropi v letu 2006 primanjkovalo 36.000 usposobljenega oficirskega kadra, medtem, ko je BIMCO v svoji študiji precej bolj racionalen in govori o pomanjkanju približno 10.000 oficirjev, kar

<sup>19</sup> BIMCO/ISF Manpower update 2005; BIMCO, ISF and the Institute of Employment Research at Warwick University, 2005 (<http://www.marisec.org/resources/manpower2005update.htm>)

<sup>20</sup> Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the training and recruitment of seafarers, COM(2001)188 Final.

predstavlja približno 2% delovne sile, medtem, ko ponudba nekvalificirane pomorske delovne sile presega povpraševanje. Ključne ugotovitve za takšno stanje so naslednje:

- Oskrba gospodarstva z delovno silo se vse bolj premika iz držav OECD proti Daljnemu Vzhodu, jugovzhodni Aziji in vzhodni Evropi;
- Splošno povečanje povpraševanja po pomorščakih, s poudarjenimi pritiski na določene čine in usposobljenostjo za določene vrste ladij;
- Vedno starejša delovna sila iz držav OECD in pomanjkanje nadomestne delovne sile od kjerkoli;
- Vedno večje potrebe po boljšem izobraževanju in zaposlovanju ter zmanjšanje osipa kvalificirane delovne sile.

Pomembnost posameznih pomorskih aktivnosti na celotno pomorsko gospodarstvo, razdeljeno v tri sektorje, in sicer ladjarje, pomorsko gospodarstvo in pristaniški sektor prikazuje spodnja tabela.

	<b>Ladjarji</b>	<b>Pomorsko gospodarstvo</b>	<b>Pristaniški sektor</b>
<b>Pristanišča in pristaniške storitve</b>	Visoka	Visoka	/
<b>Pomorska dela<sup>21</sup></b>	Srednja	Srednja	Visoka
<b>Ladjedelstvo</b>	Nizka	Nizka	Nizka
<b>Popravila ladij</b>	Nizka	Visoka	Nizka
<b>Pomorska oprema</b>	Nizka	Srednja/Visoka	Nizka
<b>Klasifikacijska društva</b>	Nizka	Srednja	Nizka
<b>Ladijski posredniki</b>	Srednja	Srednja/Visoka	Nizka
<b>Pomorska zavarovanja</b>	Nizka	Nizka	Nizka
<b>P&amp;I</b>	Nizka	Nizka	Nizka
<b>Finance</b>	Nizka	Srednja/Visoka	Nizka

<sup>21</sup> V to skupino spadajo poglobljanje, konstrukcija novih površin na morju, varovanje obale, izdelava, polaganje in vzdrževanje podvodnih instalacij in s pomorstvom povezani gradbeni posegi.

### 3. POMEN IN VLOGA POMORSKEGA GOSPODARSTVA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Pomorsko gospodarstvo v Republiki Sloveniji je zelo raznovrstno in ga nikakor ne moremo povezovati zgolj in samo s plovbo po morju.

#### 3.1 Pomen in vloga pomorstva

Pomorstvo vključuje gospodarske in negospodarske dejavnosti, ki so povezane z morjem. Med pomorske gospodarske dejavnosti v Sloveniji se uvrščajo npr. ladjedelništvo<sup>22</sup>, pomorski promet<sup>23</sup>, pristaniške dejavnosti in pristanišče<sup>24</sup>, agencijske in špedicijske dejavnosti<sup>25</sup>, pilotska služba<sup>26</sup> in vlačilci<sup>27</sup>, oskrba ladij, čiščenje morja, bančništvo, zavarovalništvo in z varnostnega vidika tudi navtični turizem. Med pomorske negospodarske dejavnosti se uvrščajo upravne, nadzorne, varnostne, izobraževalne in raziskovalne dejavnosti povezane z morjem.

Pomorstvo kot dejavnost, povezana s plovbo po morju in izkoriščanjem morskega bogastva, je del zgodovine, življenja in gospodarskega udejstvovanja slovenskega naroda. K večstoletni pomorski usmeritvi prebivalcev Slovenije pripomore tudi ugodna srednjeevropska lega. Ugodna lega v osrčju Evrope predstavlja velike prednosti pri umnem in učinkovitem razvoju pomorskih dejavnosti, saj predstavlja najkrajšo transportno pot in južna vrata za mednarodne trgovinske tokove med Evropo in ostalimi deželami Sredozemlja in Sueza. Učinkovitost gospodarstva družbe je odvisna tudi od kakovosti delovanja njenega prometnega sistema, ki neposredno vpliva na pospeševanje ali pa zaviranje razvoja družbe kot celote. Pomen pomorstva se bo v Sloveniji in v svetovnih merilih v prihodnje še povečeval zaradi vpliva vrste dejavnikov:

- globalizacije gospodarskih gibanj in zmanjševanja trgovinskih ovir in omejitev;
- rasti obsega trgovine in prometa v povezavi z naraščajočimi zahtevami po kakovosti storitev (transport, logistika, multimodalnost);
- razvoja informacijskih in komunikacijskih tehnologij;
- krepitve pomena trajnostnega razvoja, ki v večji meri upošteva socialne, okoljske in kulturne vidike;
- internacionalizacije na trgu dela.

Vendar vse naravne danosti in prednosti Slovenije še ne pomenijo avtomatično preusmeritev prometnih tokov čeznjo. Sosednje države si prav tako prizadevajo

<sup>22</sup> Ladjedelništvo je gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z izdelavo, vzdrževanjem, popravilom ter predelavo ladij in ostalih plovnih objektov.;

<sup>23</sup> Pomorski promet vključuje tovorni in potniški promet po morju.;

<sup>24</sup> Pristanišče je prostor ob morski, jezerski ali rečni obali, ki je urejen za varno pristajanje plovil ob pomolih s privezniki.

<sup>25</sup> Agencijske in špediterske dejavnosti so podjetja, ki v domačem in mednarodnem prometu opravljajo posredniške posle oziroma posle v zvezi z odpravljanjem blaga in tovora.;

<sup>26</sup> Pilotska služba zaposluje pomorske strokovnjake, ki vodijo ladjo s sidrišča pred pristanišče v pristanišče in iz njega.;

<sup>27</sup> Vlačilci so manjše ladje namenjene za vleko in tudi reševanje ladij ter prevozu pilotov.;

prevzeti čim več prometa in povečati prihodek iz tega naslova. Posledično bi se morebitna izguba prometnih tokov odražala na celotnem slovenskem gospodarstvu.

### **3.2 Pomen in vloga ladjarstva**

Mnoge države imajo željo postati pomorska nacija s povečanjem števila ladij pod njihovo zastavo. Da bi to dosegle pogosto prilagajajo nacionalno politiko na področju davčnih ugodnosti za ladjarske družbe. Ugodna davčna ureditev običajno povzroči povečanje števila ladij pod nacionalno zastavo na eni strani in povečano pomorsko administracijo za nadzor na drugi. Glede na dejstvo, da ladjarske družbe delujejo globalno, se postavlja vprašanje koristi; ali pomorska in pristaniška industrija zaradi povečanega števila ladij iz tega naslova finančno tudi kaj pridobi. Mnenja so deljena in različne študije<sup>28</sup> ugotavljajo, da ima politika vpisa večjega števila ladij v nacionalni ladijski register zgolj omejene gospodarske učinke. K temu največ pripomore mednarodna narava ladijskega prometa, kar posledično pomeni zanemarljiv vpliv na nacionalno gospodarstvo. Študije so prišle do naslednjih ugotovitev:

- Politike, ki so usmerjene k povečanju števila ladij, ki plujejo pod nacionalno zastavo, posledično ne prinašajo bistvenih prihodkov nacionalnemu gospodarstvu, razen prihodkov, povezanih z vpisnimi pristojbinami.
- Večje število ladij pod nacionalno zastavo prinaša manjše pozitivne učinke zgolj na področju ladjedelništva in pristanišč.
- Največ pozitivnih učinkov ladjarskih družb je opaziti na področju trga dela in izobraževanja. Le-te imajo namreč velik vpliv na politiko izobraževanja pomorskega osebja. Istočasno je povpraševanje po pomorskem izobraževanju zelo odvisno od pravne urejenosti področja glede zaposlovanja na ladjah.
- Trg dela v pomorskem gospodarstvu večinoma potrebuje ljudi s specifičnim pomorskim znanjem in izkušnjami. V tem segmentu si najde zaposlitev večje število nekdanjih pomorščakov. Na takšen način se strokovno znanje ohranja v pomorskem gospodarstvu dotične države.
- Učinki inovacij v pomorskem sektorju so omejeni, saj številčna flota nujno ne vodi do inovacij. Vsekakor so države s številčno floto in razvito ladjedelsko industrijo na tem področju določena izjema.

Glede na navedeno je priporočljivo, da vlade skrbno preučijo stroške sprememb politike povečanja števila ladij pod nacionalno zastavo, preden spremenijo zakonodajo na tem področju. **Ugotovljeno je, da imajo zunanji učinki pomorskega sektorja tako imenovani učinek kopičenja (znanje in trg dela).** Ravno zaradi tega je smiselno razmišljati o spremembi sektorske politike v korist politike grozdenja, saj je znano, da grozdenje izboljšuje učinke kopičenja znanja in delovne sile z namenom njunega optimalnega izkoriščanja.

<sup>28</sup> »The economic effect of shipping policy«, Drs. Michiel Nijdam, Drs. Ing. Martijn van der Horst, Erasmus University Rotterdam

### **3.3 Vloga varnosti pomorskega prometa**

Pomorstvo je globalna panoga, ki prinaša tudi številne rizike. Že v preteklosti je bilo ugotovljeno, da je najboljši način zagotavljanja in izboljšanja varnosti na morju razvoj in sprejem mednarodnih pravil in predpisov, ki se bodo uporabljali v pomorskih državah. V Republiki Sloveniji je temeljni predpis s področja pomorstva Pomorski zakonik, ki med drugim ureja varnost plovbe po teritorialnem morju in notranjih morskih vodah. Varnost plovbe se po Pomorskem zakoniku zagotavlja z določanjem pogojev, ki jih morajo izpolnjevati plovne poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah, objekti za varnost plovbe, pristanišča, ladje in člani ladijske posadke ter pogoje, ki jih morajo izpolnjevati plovila in plavajoče naprave ter posadke na njih. Uprava RS za pomorstvo med drugim izvaja nadzor nad varnostjo plovbe, nad izvajanjem reda v pristaniščih in preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih vodah, organizira radijsko službo ter službo bedenja ter službo spremljanja in nadzora pomorske plovbe. Z namenom zagotoviti varnost plovbe zagotavlja Republika Slovenija hidrografske dejavnosti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah v skladu z mednarodnimi konvencijami.

### **3.4 Gospodarski pomen pristanišč**

Pomen prometa v gospodarstvu je mnogostranski, saj različne analize kažejo na močno korelacijo med stopnjo razvoja prometne dejavnosti in ravniyo razvitosti gospodarstva. Prometna dejavnost omogoča realizacijo reprodukcijskega procesa s premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo; zagotavlja oskrbo gospodarstva s potrebnimi viri; omogoča širjenje trgov dela, proizvodov in surovin; vzpostavlja pogoje za specializacijo proizvodnje; je osnova za zmanjševanje regionalnih razlik v razvitosti znotraj posameznih držav. Zgodovinske izkušnje kažejo, da sta imela predvsem železniški in pomorski transport odločilno vlogo pri pospeševanju mednarodne menjave in s tem pri razvoju držav in kontinentov.

Temeljna infrastruktura na področju pomorstva je pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti. Zlasti evropska pristanišča so vedno imela vlogo transportnih vozlišč, ki olajšujejo gospodarsko rast. Skupaj s svojimi zalednimi območji še vedno tvorijo osnovne elemente prostorske organiziranosti gospodarstev in družbenih struktur. Pristanišča so postala pomemben generator gospodarskega razvoja in rasti zlasti v severnoevropskih kontinentalnih državah, kjer se je izoblikoval tudi koncept pomorsko-industrijskih razvojnih območij.

Pri ocenjevanju gospodarskega pomena pristanišč je potreben širši pogled, ki zajema področje vseh pristaniških dejavnosti. To so vse dejavnosti, ki so potrebne za organiziranje in izvajanje pomorskih prevozov blaga:

- storitve za ladjarje (pilotaža, privezovanje, oskrba, itd.);
- trgovinske storitve (špediterji, carina, zavarovalnice, pomorski agentje, itd.);
- storitve na blagu (pretovor, skladiščenje, sortiranje, pakiranje, označevanje, priprava za trg, itd.);
- kopenski prevozi.



Modernizacija pristanišč je eden od pogojev za kvalitetnejše in učinkovitejše vključevanje Slovenije v evropsko prometno omrežje in zagotavlja ugodnejši pretok blaga, storitev in potnikov. Naraščanje tovornega tranzitnega prometa in naravne ovire (npr. Alpe, Pireneji) govorijo v prid pospeševanja razvoja pomorskega prometa in razbremenitve naraščajočega cestnega prometa. Vključitev kopskega tovornega pristanišča v projekt "pomorskih avtocest" pripomore k boljši povezavi dežel za Alpami, Pireneji in Baltskim morjem, kar pa za Slovenijo ne pomeni hkrati tudi razbremenitev cestnega prometa. K tej razbremenitvi bo v veliki meri pripomogla načrtovana preusmeritev tovornega prometa na sodobno železniško povezavo Lyon – Trst/Koper – Ljubljana – Budimpešta v bližnji prihodnosti. Modernizacija železniške povezave bo vplivala tudi na učinkovitejše delovanje pristanišča, povečanje kapacitet in prednosti kopskega pristanišča.

## 4. VARNOST POMORSKEGA PROMETA

V zadnjih letih je bilo v ospredju delovanja EU in držav članic izboljševanje pomorske zakonodaje na področju varnosti ter spodbujanje visokih standardov kakovosti. Nameni teh ukrepov so bili odprava podstandardnih ladij, povečanje zaščite posadk in potnikov na ladjah, zmanjšanje tveganja onesnaženja okolja z ladij in zagotoviti, da ladjarji, kateri sledijo primerom dobre prakse, niso v slabšem položaju pred tistimi, kateri želijo pomorsko varnost izigrati.

Medtem, ko številne države zastave in ladjarji izpolnjujejo stroge mednarodne obveznosti, njihova prizadevanja nenehno ogrožajo tisti, ki svojega dela ne opravljajo v skladu s temi pravili. Kadar ladjarji kršijo varnostna in naravovarstvena pravila, ogrožajo tako posadko kakor tudi okolje, obenem pa ustvarjajo dodatne dobičke zaradi neloyalne konkurence.

Ukrepanje EU na področju pomorske varnosti in varovanja okolja ustvarja znatno dodano vrednost mednarodno uveljavljenim standardom pod okriljem Mednarodne pomorske organizacije (IMO). Prenos pravil IMO v pravni sistem EU zagotavlja njihovo izvrševanje po vsej EU. Poleg tega igra EU pomembno vlogo pri izboljšanju mednarodnih standardov z uvajanjem le teh v svoj pravni red in s tem neposredno prispeva k njihovem sprejetju na mednarodni ravni.

Zaradi strateškega pomena pomorskega prometa za celotno gospodarstvo EU - 2 milijardi ton tovora pretovorijo v pristaniščih Skupnosti - in povečanja pomorskega prometa skozi vode Skupnosti - vsako leto potuje preko vod in pristanišč skupnosti ena milijarda ton nafte – EU neprestano razvija in krepi svojo politiko pomorske varnosti, katere cilj je izkoreninjenje podstandardnih ladij z usklajeno uporabo mednarodno dogovorjenih pravil.

Nesreči tankerjev "Erika" in "Prestige" sta spodbudili EU, da izvede drastično reformo obstoječe ureditve s sprejetjem novih pravil in standardov za preprečevanje nesreč na morju, predvsem tankerjev. EU je znatno okrepila svojo zakonodajo v boju proti zastavam ugodnosti in s tem zagotovila državam boljšo zaščito pred tveganjem naključnega razlitja nafte. S sprejetjem tretjega paketa pomorske varnosti je EU zaključila zakonodajno reformo, ter pokrila celotno verigo odgovornosti v pomorskem sektorju.

### 4.1 Povzetek stanja

V koprsko pristanišče letno pripluje več kot 2000 ladij, od tega vsaj 100 tankerjev, ki pripeljejo dva milijona ton derivatov nafte. Še večje število tankerjev pripluje v tržaško pristanišče in sicer s surovo nafto, kar pomeni, da letno vpluje v severni Jadran, vključujoč ladje v tranzitu, okoli 6000 tovornih ladij. Naraščanje tovornega prometa v koprskem in v sosednjih italijanskih pristaniščih napoveduje večanje gostote prometa ladij v Tržaškem zalivu. Poleg tega se povečuje tudi število potniških ladij v koprskem pristanišču. Povečanje gostote prometa predstavlja večjo verjetnost,

da pride do pomorske nesreče. Posledice pomorske nesreče, npr. večje izlitje nafte, bi bile glede na majhnost in zaprtost akvatorija, kar Tržaški zaliv je, dolgoročno katastrofalne za okolje in gospodarstvo.

V Republiki Sloveniji Uprava Republike Slovenije za pomorstvo izvaja nadzor nad varnostjo plovbe, s tem da zagotavlja izvajanje reda v pristaniščih in ostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih vodah, določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati plovne poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah, objekti za varnost plovbe, pristanišča, plovila in plavajoče naprave ter posadke na plovilih.

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo ima svoj sedež v zgradbi na Ukmarjevem trgu v Kopru. Obstoječi prostori v katerih deluje ne zagotavljajo ustreznih delovnih pogojev niti namestitve potrebne opreme za nadzor prometa in izvajanje komunikacije z ladjami.

Zaradi številnih pomorskih nesreč ob obalah evropskih držav je Evropska unija sprejela direktivo 2002/59/EC o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet. Direktiva od držav članic zahteva sodelovanje pri vzpostavitvi ustreznega informacijskega sistema za izmenjavo podatkov. V Republiki Sloveniji imamo le AIS (Avtomatski identifikacijski sistem za ladje) nadzor ladij, ki pa ne more nadomeščati VTS (Vessel Traffic Services) nadzora, ki ga moramo skladno z direktivo vzpostaviti.

Za operativno delo na morju, ki se nanaša na iskanje in reševanje na morju ter nadzor pomorskega prometa je uprava opremljena z namenskim čolnom za iskanje, reševanje in nadzor pomorskega prometa KP - 10 SAR ter z dvema manjšima ploviloma, ki morajo biti za akcijo iskanja in reševanja brezhibna. Plovila so redno vzdrževana, vendar so vsa starejša od 10 let in posledično temu so vzdrževalni stroški višji in je težko zagotavljati njihovo brezhibnost. To vpliva na varnost posadke in oseb v stiski na morju, predvsem v primeru akcije v slabih vremenskih razmerah, ko ne sme nobena naprava na plovilu odpovedati.

V zadnjih treh desetletjih je opazen porast navtičnega turizma. Povečalo se je število čolnov večjih dimenzij, katerih upravljanje zahteva več izkušenj in znanja. S prenehanjem veljavnosti Zakona o pomorski in notranji plovbi, ki je določal, da je čoln plovilo do 12 m dolžine in do 15 bruto tonaže, se je leta 2001 s Pomorskim zakonikom definicija čolna spremenila. Čoln je po novi zakonodaji definiran kot plovilo do 24 m dolžine. Sprememba je vplivala na področje usposabljanj za upravljanje s čolnom. Voditelji čolnov, ki so dotlej imeli potrdila o usposobljenosti za upravljanje s čolni do 12 metrov, so pridobili potrdila o usposobljenosti za upravljanje čolnov do 24 m. Pred tem so bili čolni omenjene dolžine definirani kot ladje, za njihovo upravljanje niso bila zahtevana dodatna usposabljanja.

Čolni nad 12 metrov dolžine lahko plujejo v območju plovbe B (odprto območje plovbe), kar zahteva dodatna znanja in veščine za plovbo v navedenem območju.

## 4.2 Analiza prednosti in slabosti sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– povečanje varnosti plovbe</li> <li>– večja skrb za morsko in priobalno okolje</li> <li>– večja varnost ljudi na in ob morju</li> <li>– boljši nadzor nad koprskim tovrnim pristaniščem in sidriščem</li> <li>– zmanjšanje stroškov</li> <li>– izpolnitev zahtev EU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– omejena finančna sredstva</li> <li>– omejeno strokovno izobraževanje VTS operaterjev</li> <li>– neugodna geografska lega (zaprt akvatorij)</li> <li>– zapleteni postopki javnega naročanja</li> </ul>
<b>PRILOŽNOSTI</b>	<b>NEVARNOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– standardizacija postopkov in ukrepov skladno z mednarodnimi zahtevami</li> <li>– človeški viri (prerazporeditev zaposlenih iz drugih organov)</li> <li>– mednarodno sodelovanje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– napačna presoja o zagotavljeni popolni varnosti</li> <li>– nepoznavanje delovanja VTS senzorjev</li> <li>– nerazumevajoča in neodzivna razvojna politika lokalne skupnosti</li> </ul>

## 4.3 Predlogi ukrepov

Razvojni cilji za izboljšanje varnosti plovbe so usmerjeni v razvoj aktivnosti v okviru Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, v nadgradnjo njenega obstoječega sistema nadzora plovbe in dodatno usposabljanje kadra. V ta namen je potrebno:

### 4.3.1 Pridobitev ustreznih prostorov

Novi prostori so predlagani v objektu bodočega potniškega terminala v koprskem tovrnem pristanišču. Ta položaj je najbolj ustrezen glede na naloge uprave, predvsem izvajanje VTS nadzora ladij. Tudi v IALA priročniku za VTS je navedeno, da je priporočljivo, da se VTS nahaja ob morju, kar omogoča tudi vizualni nadzor nad pomorskim in v konkretnem primeru tudi pristaniškim prometom plovil.

Tabela XX: Prostori za Upravo RS za pomorstvo (v 1000 EUR)

	2010	2011	2012
Proračunski viri	600	2900	/

### 4.3.2 Vzpostavitev VTS centra

Da bi lahko vzpostavili učinkovit nadzor pomorskega prometa v okviru VTS centra je treba:

- **sprejeti pravno ureditev določitve VTS nadzora** - področje VTS nadzora, opredelitev VTS storitve, dolžnosti ladij na VTS področju, vključno s sankcijami, določitev programa izobraževanja in izdajanja spričeval VTS operaterjev in inštruktorjev, sklenitev sporazumov o regionalni izmenjavi VTS podatkov;
- **nabaviti VTS opremo** - VTS senzorji in komunikacijska oprema;
- **zagotoviti ustrezno izobraževanje za VTS operaterje in inštruktorje** - potrebna je akreditacija izobraževalnega centra v Republiki Sloveniji;
- **zagotoviti zaposlitev novih kadrov** - VTS operaterji delajo v izmenah po 12 ur, VTS področje je razdeljeno najmanj na dva sektorja - dva operaterja delata istočasno, tretji operater pa opravlja dežurstvo Centra za koordinacijo akcij iskanja in reševanja na morju in ostala administrativna dela; za zagotovitev nemotenega poteka dela v teh okvirjih je potrebno najmanj 9 novih zaposlitev.

Tabela XX: VTS center (v 1000 EUR)

	2011	2012	2013
Proračunski viri	30	350	350

#### 4.3.3 Avtomatizacija objektov za varnost plovbe

Objekte za varnost plovbe je glede na trenutni način nadzora potrebno avtomatizirati, tako, da bo možen 24 urni elektronski nadzor ter samodejna odprava napak. Avtomatizacija zajema tudi alarmni sistem, ki opozarja na trčenje v objekt za varnost plovbe, kar omogoča s pomočjo avtomatskega identifikacijskega sistema odkriti povzročitelja poškodbe objekta in s tem povrnitev stroškov popravila.

Z avtomatizacijo bi prihranili finančna sredstva, ki se jih sedaj porabi za vizualni nadzor nad objekti varnosti plovbe.

Tabela XX: Avtomatizacija objektov in naprav za varnost plovbe (v 1000 EUR)

	2013
Proračunski viri	140

#### 4.3.4 Nabava novega plovila

Da bi ustrezno nadomestili obstoječa plovila uprave, je potrebno:

- pripraviti dokumentacijo za javni razpis za nabavo novega gumijastega plovila s trdim dnom, ki bi ga poganjala dva motorja na jet pogon;
- pripraviti dokumentacijo za izvedbo prodaje plovil IZ-1 in PI-1;
- zagotoviti potrebna finančna sredstva.

#### 4.3.5 Uvedba praktičnega dela izpita za upravljanje čolna

Področje izobraževanja pomorščakov na plovilih, ki se uporabljajo za prosti čas in razvedrilo na mednarodni ravni ni enotno urejeno. Konvencija STCW tega področja ne ureja. Raven znanja, ki ga morajo imeti upravljalci teh plovil je zelo različna. V

Republiki Sloveniji se zavedamo, da bo potrebno doseči določen nivo znanja tudi takih oseb, ki se profesionalno ne ukvarjajo s pomorstvom.

Skladno z obstoječo zakonodajo je izpit za voditelja čolna v Republiki Sloveniji sestavljen iz teoretičnega in tudi praktičnega dela, ki zajema določanje pozicije čolna, branje in uporabo kart ter mornarska dela in veščine, vendar ne v smislu, da bi ta del izpita potekal dejansko na plovilu. Da bo praktični del izpita potekal na plovilu bo potrebno:

- pripraviti program za teoretični in praktični del usposabljanja za voditelja čolna,
- določiti pogoje, ki jih mora izvajalec praktičnega dela usposabljanja izpolnjevati,
- pripraviti razpis za izbiro izvajalcev praktičnega dela,
- pripraviti spremembe in dopolnitve Pravilnika o upravljanju s čolni.

#### **4.4 Akcijski načrt**

Na podlagi predlaganih ukrepov je cilj akcijskega načrta usmerjen v razvoj službe v okviru Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, ki skrbi za varnost plovbe in v nadgradnjo njenega obstoječega sistema nadzora plovbe in dodatno usposabljanje kadra. V ta namen je potrebna pridobitev ustreznih prostorov, vzpostavitev VTS centra, avtomatizacija objektov za varnost plovbe in nabava novega plovila. Z namenom povečanja varnosti navtičnega turizma bo uveden praktični del izpita z dejanskim upravljanjem plovila.

#### **4.5 Finančne posledice**

Finančna sredstva so predvidena v okviru posameznih zgoraj navedenih ukrepov.

## 5. PROSTORSKO NAČRTOVANJE

Pomorske dejavnosti imajo čezmejne razsežnosti, ki v relativno zaprtih morjih kot sta Severni Jadran in Tržaški zaliv, katerega del je tudi teritorialno morje Slovenije, lahko bistveno vplivajo na razvoj pomorskega prometa v posamezni državi, zato se na takih območjih razvoj pomorskih dejavnosti usklajuje z meddržavnimi dogovori. V ta namen je Evropska komisija 10. oktobra 2007 sprejela »Modro knjigo o celostni pomorski politiki (CPP) za Evropsko unijo«<sup>29</sup>.

Na ključnih načelih CPP temelji tudi pomorsko prostorsko načrtovanje (PPN) v Republiki Sloveniji, ki ob oblikovanju strateških aktov kot je Resolucija o Strategiji za Jadran<sup>30</sup>, obsega predvsem pripravo prostorskih načrtov za pomorske prometne ureditve državnega in lokalnega pomena.

Vlada RS je skladno z določili Pomorskega zakonika<sup>31</sup> v *Uredbi o določitvi pristanišč, ki so namenjena za mednarodni javni promet*<sup>32</sup> v 2. členu določila, da so pristanišča v Kopru, Izoli in Piranu namenjena za mednarodni javni promet in se skladno s petim odstavkom 2. člena *Uredbe o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena*<sup>33</sup> urejajo z državnimi prostorskimi načrti – DPN.

Temeljne strateške podlage za pripravo prostorskih ureditev državnega pomena določa *Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije – OdSPRS*<sup>34</sup>, ki v peti točki II. poglavja: »Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev Prostorskega razvoja Slovenije« opredeljuje načela o povezanem in usklajenem razvoju prometnega in poselitvenega omrežja v povezavi z izgradnjo gospodarske javne infrastrukture ter določa temeljna načela in zasnove prometnih povezav v Republiki Sloveniji in načelno opredeljuje vlogo pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru v daljinskih prometnih povezavah.

### 5.1 Povzetek stanja

Slovenija ima pristanišča za mednarodni javni promet v Izoli, Kopru in Piranu. Pristanišči v Izoli in Piranu sta namenjeni predvsem lokalnemu potniškemu in mednarodnemu turističnemu prometu, v Piranu se v mednarodnem prometu izvaja še pretovor soli, v Izoli pa iztovarjanje ribiškega ulova, vendar v programskem obdobju teh dveh pristaniščih še niso načrtovane spremembe prostorskih ureditev državnega pomena.

Pristanišče Koper kot edino slovensko pristanišče namenjeno pomorskemu mednarodnemu prometu se že več kot petdeset let razvija na območju Kopskega

<sup>29</sup> Glej: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_en.html)

<sup>30</sup> Uradni list RS št. 106/09

<sup>31</sup> drugi odstavek 35. člena Pomorskega zakonika - PZ-UPB2

<sup>32</sup> Uradni list RS št. 12/2002

<sup>33</sup> Uradni list RS št. 95/2007 in 102/2008

<sup>34</sup> Uradni list RS št. 76/2004

zaliva med severno obalo starega mestnega jedra, ustjem reke Rižane in zalivom Polje pri Ankaranu.

Po primerjavi obsega dosedanjega razvoja z načrtovanim lahko ocenimo, da je v začetku leta 2010 pristanišče Koper nekje na polovici svojega prostorskega razvoja. Izgrajene so operativne obale v dolžini cca. 3.300 m s 25 privezi, pokrita skladišča s površino 300.000 m<sup>2</sup> in urejena odprta skladišča s površino 950.000 m<sup>2</sup> kar predstavlja približno dve tretjini do sedaj načrtovanih operativnih obal in urejenih zalednih skladiščnih površin.

Navedeni obseg predstavlja le slabo polovico močnega prostorskega razvoja, čeprav je od 5.220.000 m<sup>2</sup> razpoložljivih površin v uporabi že 4.743.000 m<sup>2</sup>, je treba upoštevati, da je 2.555.000 m<sup>2</sup> teh površin gradbeno urejenih z ustrežno komunalno opremo, ostala polovica teh površin pa je le funkcionalno urejena kot makadamska parkirna površina za avtomobile.

Pristanišče Koper se je v svojem dolgoletnem prostorskem razvoju razmahnilo do samega roba razpoložljivega prostora v koprskem zalivu med severno obalo starega mestnega jedra in ankaransko obalo.

## **5.2 Analiza prednosti in slabosti prostorskega načrtovanja za koprsko tovarno pristanišče**

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– določitev končnega obsega pristanišča, kar omogoča lokalni skupnosti ustrežnejše načrtovanje prostorskega razvoja,</li> <li>– sistematična ureditev strukture cestnih in železniških omrežij ter ostale podporne infrastrukture,</li> <li>– z novo razmestitvijo terminalov in racionalnejšo strukturo skladišč izboljšano delovanje pristanišča,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– omejevanje nadaljnje prostorske širitve pristanišča,</li> <li>– zmanjšanje kmetijskih površin in površin naravnih habitatov na območju ankaranske bonifike,</li> <li>– zmanjšanje proste morske površine v koprskem zalivu,</li> <li>– vpliv in spremembe krajinske vedute Kopra in ankaranske obale</li> </ul>
<b>PRILOŽNOSTI</b>	<b>NEVARNOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– nova organizacija pristanišča z neposredno navezavo na AC omrežje razbremeni mestni promet v Kopru,</li> <li>– umik tovarnega pristanišča s površin ob mestnem jedru, ureditev potniškega terminala ter drugih mestnih funkcij, ureditev lokalnega mandrača, veslaške proge in drugih stičnih površin ob III. pomolu izboljšajo sožitje med pristaniščem in</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zaradi zastarelosti in omejenosti sedanjih prostorskih aktov se brez novega DPN pristanišče ne more več uspešno razvijati,</li> <li>– zamude pri sprejemu DPN predstavljajo oviro načrtovanemu razvoju pristanišča,</li> </ul>



<p>mestno soseščino,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– z energetske-krajinjskimi ukrepi kot so fotovoltaični paneli na strehah skladišč in ozelenjene ravne strehe in zvočno-vedutne pregrade izboljšati vključitev pristanišča v naravno in urbano okolje ter izboljšati njegovo energetske oskrbo</li> </ul>	
---	--

### 5.3 Predlog ukrepov

Ukrep prostorskega načrtovanja na področju pomorstva v Republiki Sloveniji je prostorska ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru, kar zahteva sprejem Državnega prostorskega načrta (DPN) za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru v katerem se medsebojno uskladijo različne vrste in oblike pretovora ter glede na prostorske možnosti in možne škodljive vplive na okolje, določijo skrajne meje nadaljnjega prostorskega razvoja pristaniških zmogljivosti.

Nadaljnji prostorski razvoj operativnih obal v pristanišču Koper, je ob manjših dograditvah na že obstoječih terminalih, možno usmeriti predvsem v podaljšanje operativnih obal Pomolov I in II v morje proti zahodu in v izgradnjo Pomola III v obsegu, ki vključuje tudi mejno območje med pristaniščem in ankaransko obalo z zeleno in vodno ločnico ter območje vojaškega pristana.

Prostorska širitev skladiščnih površin v neposrednem zaledju pristanišča ima še precejšnje razvojne možnosti, še posebej z jasno opredelitvijo prioritete rabe prostora na območju pristanišča v Kopru za potrebe izvajanja prometno - transportnih funkcij (sprememba namenske rabe prostora iz kmetijske ali za komunalno dejavnost ob centralni čistilni napravi v prometno rabo) in s koriščenjem sinergijskih učinkov multimodalne rabe prostora (npr. kombinacija pretovora zabojnikov in vozil oziroma generalnih tovorov).

Treba je zagotoviti usklajeno delovanje cestnega in železniškega omrežja v pristanišču ter določiti celovit sistem vodenja in upravljanja prometnega omrežja pristanišča v povezavi z upravljanjem prometa na V. oziroma X. intermodalnem koridorju, ki povezujeta koprsko pristanišče s vseevropskim TEN – T prometnim omrežjem.

Določiti je treba sisteme za vodno in energetske oskrbo pristanišča ter vsaj delno samooskrbo pristanišča z električno energijo. Pri samooskrbi z električno energijo je treba raziskati možnosti njenega pridobivanja iz kogeneracije pri toplotni predelavi določenih pristaniških odpadkov, iz izrabe vetrne energije in fotovoltaičnih celic ter drugih alternativnih energetskih virov.

## 5.4 Akcijski načrt

Priprava DPN se je že pričela s pobudo ministra za promet 13. 4. 2006, se nadaljevala s preveritvijo pobude in pripravo ter sprejemom *Programa priprave državnega lokacijskega načrta za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru*<sup>35</sup>.

Med pripravo DPN se je spremenila prostorska zakonodaja, ki je med drugim namesto lokacijskih predvidela izdelavo prostorskih načrtov, pri pripravi variantnih rešitev, pa je bil uporabljen postopek natečaja. Izbrana je bila najboljša natečajna rešitev, na podlagi katere se je nadaljevala izdelava idejnega načrta in izvajala celovita presoja vplivov na okolje ter pripravljale vse potrebne strokovne podlage.

Po uskladitvi osnutka DPN je bila jeseni 2009 izvedena javna razgrnitev in javna obravnava, v kateri je civilna javnost podala celo vrsto pobud in zahtev, na katere so pripravljavci DPN pripravili usklajen odgovor, dopolnili DPN in po uskladitvi pridobili soglasja nosilcev urejanja prostora. Po končanem postopku bo v maju 2010 predlog DPN posredovan v sprejem vladi.

## 5.5 Finančne posledice

Pripravljaivec državnega lokacijskega načrta je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, ki zagotovi sredstva za izdelavo recenzije presoje in medsebojne primerjave variantnih rešitev, revizije okoljskega poročila, recenzije državnega prostorskega načrta in recenzije drugih potrebnih dokumentov.

Naročnik strokovnih podlag in državnega lokacijskega načrta je Luka Koper, ki zagotovi vsa sredstva za izdelavo strokovnih podlag iz programa priprave, študije variant, okoljskega poročila, geodetskega načrta, poročila o vplivih nameravanega posega v okolje - PVO, revizije poročila o vplivih na okolje ter vseh faz državnega lokacijskega načrta.

Investitor načrtovanih prostorskih ureditev sta Republika Slovenija in koncesionar pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru, Luka Koper, d. d., skladno z določili koncesijske pogodbe, iz sredstev državnega proračuna pri pristojnem proračunskem uporabniku, Upravi RS za pomorstvo, sredstev iz evropskih kohezijskih skladov in skladov TEN-T ter sredstev zasebnih vlagateljev (Luka Koper, d. d., in strateški partnerji).

<sup>35</sup> Uradni list RS št. 86/06

## 6. RAZVOJ POMORSKIH GROZDOV

Tako kot v drugih panogah gospodarstva, so tudi v pomorskem gospodarstvu poznani problemi svetovne globalizacije. Za uspešno obvladovanje globalizacije v pomorskem gospodarstvu so potrebni ukrepi na katere opozarja Evropska komisija v svoji Zeleni knjigi<sup>36</sup> Zelena knjiga razkriva problematiko pomorskega gospodarstva v prostoru EU na vseh področjih (stebrih) pomorskega gospodarstva. Ponujeni pristop obravnava pomorsko gospodarstvo kot enotno (združeno gospodarstvo) celotne EU. Takšen pristop ponuja uresničitev ciljev, ki jih zahteva globalizacija, to pa je večja konkurenčnost in s tem v zvezi hitrejši razvoj vseh pomorskih stebrov.

Kot veliko držav EU, je tudi RS aktivno sodelovala pri iskanju rešitev, ki bi ekonomsko moč in položaj pomorskih dejavnosti v EU tudi v bodoče zadržala na svetovni vodilni ravni oz. bi jo še povečala. Mnogi predlogi, ki jih je Vlada RS posredovala Evropski komisiji<sup>37</sup> so bili upoštevani, svoje mesto pa so našli v akcijskem načrtu modre knjige<sup>38</sup> Grozdenje v pomorskem gospodarstvu je ena od tem, ki ga je predlagala tudi Slovenija.

### 6.1 Povzetek stanja

V slovenskem gospodarstvu grozdenje ni nepoznana oblika poslovanja, vendar ga v pomorskem gospodarstvu Slovenije ni mogoče najti. Na področju pomorstva so se prvi premiki v tej smeri pojavili v mesecu februarju, leta 2008, ko je bila Slovenija povabljen k sodelovanju v projektu STARNETregio (7. evropski okvirni program). Omenjeni evropski projekt je usmerjen v iskanje sinergij, ki povezujejo tri regije na področju ladjedelstva in zajemajo regijo Friuli Venezia Giulia v Italiji, celotno Slovenijo in hrvaško Primorsko-goransko regijo. Osnovni cilji, ki jim projekt grozdenja sledi, so naslednji:

- Povečati konkurenčnost ladjedelske dejavnosti v evropskem prostoru
- Pospeševanje inovativne dejavnosti v ladjedelstvu
- Razvoj raziskovalnih dejavnosti
- Omogočati razvoj predvsem srednjih in malih podjetij

Našteti cilji so v popolnem skladu z evropskimi smernicami o bodoči evropski pomorski politiki.

Evropska komisija se je v svojem sporočilu<sup>39</sup> zavzela, da bo podpirala države članice in regije pri njihovih prizadevanjih za izboljšanje njihovih politik grozdov, predvsem z zagotavljanjem objektivnih informacij o grozdih in politiki grozdov po vsej EU.

<sup>36</sup> Green paper, Towards a future Maritime policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, Brussels, 07.06.2006, COM(2006) 275 Final

<sup>37</sup> Zelena knjiga, Proti bodoči pomorski politiki EU: Evropska vizija za oceane in morja, Končni odziv Republike Slovenije.

<sup>38</sup> An Integrated Maritime Policy for the European Union, Brussels, 10.10.2007, SEC(2007) 1278.

<sup>39</sup> Sporočilo Evropske komisije z dne 17.10.2008: »Na poti k boljšim grozdom v EU«, COM(2008)652;

Zavzemala se bo za zagotovitev boljše skladnosti in dopolnjevanja med različnimi ukrepi Skupnosti za podporo grozdov. Vzpostavila bo Evropsko grozdno politično skupino, ki bo svetovala Komisiji in državam članicam o možnih strateških usmeritvah za vrhunske grozde v Evropski uniji. Spodbujala bo razvoj skupnega evropskega raziskovalnega in inovacijskega prostora, ki bo izboljšala sodelovanje med obstoječimi grozdi ter pretok informacij med njimi. Poleg tega bo nudila podporo v okviru programa za konkurenčnost in inovacije za razvoj novih orodij za olajšanje udeležbe malih in srednje velikih podjetij v inovativnih grozdih. Hkrati komisija spodbuja države članice, da povežejo svoje politike grozdov v steber konkurenčnosti nacionalnih reformnih programov z upoštevanjem evropskih smernic ter da zagotovijo večjo podporo za udeležbo malih in srednje velikih podjetij v teh, kot tudi, da se pospešijo prizadevanja za sodelovanje med različnimi politikami, programi in pobudami na področju politike grozdov.

Podatki, pridobljeni v projektu STARNETregio, kažejo naslednje stanje slovenske ladjedelne industrije:

- Izdelava ladijskih komponent kot tudi izdelava jaht in plovil za šport in razvedrilo je razpršena po celotnem področju Slovenije.
- Izdelava ladijskih komponent, vključno z podizvajalci in izdelovalci materialov za potrebe ladjedelstva v Sloveniji zaposluje 2558 delavcev, ki so ustvarili v letu 2008, 669,5 mio € letnega prometa.
- Izdelava jaht in plovil za šport in razvedrilo zaposluje v Sloveniji vsaj 684 delavcev, ki so v letu 2008 ustvarili 83 mio € letnega prometa.
- Izobraževalne institucije, ki bi izobraževala strokovnjake za potrebe ladjedelne industrije in izdelavo jaht in plovil za šport in razvedrilo, v Sloveniji ni prisotne.
- Izdelovalci ladijskih komponent naročila ne sprejemajo od ladjedelnic ampak od posrednika.
- Raziskave katere se opravljajo predvsem pri podizvajalcih ladijskih komponent, so koncentrirane v obratih podizvajalcev. Sodelovanje Univerze je majhno.

## 6.2 Analiza prednosti in slabosti grozdenja

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stabilni pravni okvir poslovnega okolja,</li> <li>– Dobro strokovno izobražena delovna sila na področju tehnologije izdelave,</li> <li>– Inovativnost v podjetjih,</li> <li>– Dobro sodelovanje med ladjarji in pomorsko administracijo,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pomanjkanje strokovno izobraženega kadra,</li> <li>– Organizacijska struktura grozdenja v Sloveniji je slaba,</li> <li>– Slovenija je na samem repu držav glede registrirane bruto tonaže,</li> <li>– Pomanjkanje javne zavesti o tem, kako pomembna oblika sodelovanja med podjetji je grozdenje</li> <li>– Stroga nacionalna zakonodaja, še posebej glede zaposlovanja tujcev.</li> </ul>

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vzpostavitev sodelovanja med grozdi in javno upravo, še posebej na področju zaposlovanja,</li> <li>– Privlačno poslovno okolje za tuje ladjarje,</li> <li>– Sodobna flota po vzpostavitvi Slovenskega ladijskega registra,</li> <li>– Povečano delovanje na področju raziskav in razvoja,</li> <li>– Nadaljnji strukturni razvoj v manjših in srednjih podjetjih,</li> <li>– Večja vladna prizadevanja za promocijo interesov slovenskega pomorskega gospodarstva,</li> <li>– Večje osredotočanje na kakovost.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nezainteresiranost gospodarstva za sodelovanje v grozdih,</li> <li>– Draga delovna sila,</li> <li>– Pomanjkanje zavedanja o pomenu pomorskega gospodarstva za gospodarsko rast in zaposlovanje,</li> <li>– Konkurenca tretjih držav s poceni delovno silo</li> </ul>

### 6.3 Predlog ukrepov

Predlagani ukrepi katere je potrebno sprejeti, temeljijo na naslednjih dognanjih:

- Pomorsko gospodarstvo v Sloveniji se je razvilo v takšnem obsegu, da je njegov razvoj nacionalnega pomena.
- Pri nadaljnjem razvoju pomorskega gospodarstva v Sloveniji je treba upoštevati, da je Slovenija majhno tržišče in je preko 90% proizvodov namenjeno izvozu. Ker pomorsko gospodarstvo Slovenije deluje na globalnem trgu, mora biti organizirano tako, da je konkurenčno tudi v okolju svetovne globalizacije. Majhno pomorsko gospodarstvo, kot je slovensko, je potrebno glede na veliki prostor globalnega trga, temu primerno obvladovati.
- Raziskovalni dejavnosti in inovativnosti v pomorskem gospodarstvu je treba dati večje možnosti, kot so dane do sedaj. To je mogoče doseči le s primerno izobraževalno politiko in večjim povezovanjem z neposrednimi naročniki ladijskih komponent.
- Izkoristiti je treba možnosti, ki jih na področju pomorskega gospodarstva nudi EU, katere cilj je ostati vodilna v svetovnem merilu. Pri tem je posebni poudarek na grozdenju, tako v nacionalnem in regionalnem kot tudi celotnem EU prostoru.

Zgoraj naštetu omogoča grozdenje predvsem srednjih in malih podjetij. Organiziranje uspešnega pomorskega grozda zahteva strokovni pristop ob dobrem poznavanju pomorske stroke in vloge posameznih podjetij, kot tudi izobraževalnih institucij doma in v tujini.

V Sloveniji je prvi primer grozdenja v pomorskem gospodarstvu šele v svojem začetnem obdobju<sup>40</sup>, in ni mogoče pričakovati da bo prišlo v doglednem času do naslednjih spodbud po grozdenju iz pomorskega gospodarstva, je treba grozdenje pospešiti. To je mogoče doseči z uvedbo začasnega »TOP-DOWN« sistema, kjer je pobudnik grozdenja država.

Predlog:

- Organizira se službo pomorskega grozdenja v kateri od že obstoječih Javnih agencij (npr. Agencija za razvoj tehnologije Republike Slovenije –TIA) ali na Ministrstvu za promet.
- Za obdobje treh let se služba financira iz državnega proračuna ali evropskih sredstev. Po preteku tega obdobja se služba reorganizira in postane finančno samostojna (npr. v sklopu GZS).

Služba pomorskega grozdenja ima naslednje naloge:

- Informira in spodbuja domača podjetja (katera bi lahko bila ali pa so že povezana z pomorskim gospodarstvom), da razvijejo sodelovanje z izobraževalnimi institucijami. To bi pomagalo oblikovati pomorski izobraževalni sistem, ki bi v sodelovanju s podjetji prispeval k hitrejšemu tehnološkemu razvoju in posledično k večji konkurenčnosti domačih podjetij.
- Sledi uspešnosti delovanja že obstoječih grozdov v EU in domačim podjetjem predlaga nova povezovanja.
- Vodi seznam aktivnih ladjedelnic v EU.
- Vodi seznam podjetij v Sloveniji, katera že izdelujejo izdelke iz pomorskega programa.

## 6.4 Akcijski načrt

Na podlagi predlaganih ukrepov in analizi okvirnih pogojev v Sloveniji, v primerjavi s številnimi drugimi vodilnimi pomorskimi nacijami, je cilj akcijskega načrta izboljšati okvirne pogoje grozdenja v Sloveniji. Ti ukrepi morajo biti predvsem:

- Izboljšati politiko grozdenja,
- Izboljšati mednarodno sodelovanje na področju grozdenja,
- Promocija odličnosti grozdov in organizacij, ki v grozdih sodelujejo,
- Izboljšati vključevanje inovativnih majhnih in srednjih podjetij v grozde.

Akcijski načrt za uresničitev ciljev zajema sedem prednostnih področij:

- Boljše izobraževanje in večji pretok kvalificirane delovne sile v Slovenskem pomorskem grozdu;
- Raziskave, razvoj in inovacije v Slovenskem pomorskem grozdu;
- Davčna politika in razvoj financiranja;
- Zmanjšanje administrativnih ovir;
- Izboljšati dostopnost do trga;
- Večji poudarek na kakovosti pomorskega gospodarstva;

<sup>40</sup> Projekt STARNETregio v okviru 7. okvirnega programa

- Učinkovita, storitveno usmerjena in sodobna uprava.

### **6.5 Finančne posledice**

- Stroški prostorov,
- Strošek dela treh strokovnjakov (plače, stroški potovanj),
- Komunikacijska oprema in strošek uporabe le-te.

## 7. IZOBRAŽEVANJE V POMORSTVU

Za pomorstvo je značilno, da se že tisočletja razvija z malimi koraki. To dejstvo lahko utemeljimo s tem, da so že pred našim štetjem poznali plovna sredstva, kasneje se je začela počasi razvijati tudi navigacija. Danes lahko rečemo, da so se ti sistemi razvili do take meje, da je za učinkovito funkcioniranje ladje potrebna visoka usklajenost sistemov in podsistemov tehnične in tehnološke ureditve ladje, njihovega upravljanja in posadke.<sup>41</sup>

Potreba po hitrem in varnem prevozu ljudi in blaga v pomorskem prometu je narekovala sodobno gradnjo ladij. Le-te so se v zadnjih dvajsetih letih znatno spremenile in zahtevajo visoko usposobljene častnike, ki morajo obvladati čedalje obsežnejša in bolj specializirana znanja. Slovenija se je s podpisom STCW konvencije obvezala, da bo v svojih izobraževalnih zavodih upoštevala zahteve, ki jih konvencija predpisuje za šolanje pomorščakov.

Poleg pomorščakov so za razvoj pomorskega gospodarstva v državi pomembni tudi kadri, ki delujejo na kopnem. Sem spada široka paleta strokovnjakov, ki delujejo v celotnem spektru pomorskega gospodarstva.

Znanje, ki ga študentje pridobijo je nujno potrebno za kakovosten razvoj gospodarstva, saj optimalno delovanje prometnega sistema zagotavlja učinkovite prometne in transportne storitve, ki predstavljajo motorno moč nacionalnega razvoja.

### 7.1 Povzetek stanja

Človeški dejavnik je pomemben ne le za pomorsko varnost in varovanje morskega okolja, ampak tudi kot podpora rasti in blaginje pomorskega gospodarstva v Evropi. Evropsko pomorsko gospodarstvo trpi zaradi večjega pomanjkanja evropskih pomorščakov, zlasti častnikov. Primanjkljaj se bo verjetno v prihodnjih letih v škodo pomorskega gospodarstva, ki nujno potrebuje pomorskega znanja in izkušenj, še povečal. Glavni cilj je ukreniti vse, da bo postal pomorski poklic bolj privlačen, kar se lahko doseže z izboljšanjem socialne varnosti pomorščakov na krovu ladij, ki plujejo pod evropsko zastavo ter strogim izvajanjem direktiv na ladjah, katere pristajajo v evropskih pristaniščih.

EU je od leta 1994 sprejela celo vrsto ukrepov glede usposabljanja pomorščakov in izdaje njihovih spričeval. Cilj teh ukrepov je, na eni strani, prenesti v zakonodajo Skupnosti mednarodne standarde, katere predpisuje Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov

<sup>41</sup> Kar kaže na sprejem vrste mednarodnih sporazumov, kot na primer: Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, STCW (Uradni list SFRJ – MP, št. 3/84), Konvencija št. 147 o minimalnih normativih v trgovski mornarici (Uradni list RS – MP, št. 11/99), Protokol iz leta 1996 h Konvenciji št. 147 o minimalnih normativih v trgovski mornarici (Uradni list RS – MP, št. 17/04), Konvencija št. 180 o delovnem času pomorščakov in številu članov posadke na ladji (Uradni list RS – MP, št. 17/04)



(Konvencija STCW), in na drugi strani zagotovitev, da so pomorščaki, ki delajo na krovu ladij Skupnosti, usposobljeni v skladu s temi zahtevami.

Prva slovenska pomorska šola je bila ustanovljena že daljnega leta 1947 kot Slovenska pomorska trgovska akademija. Od tistih časov, pa vse do današnjih dni se je usposobilo veliko število slovenskih pomorščakov, ki so bili vedno cenjeni kot strokoven in zanesljiv kader. V zadnjem času opažamo, da je vse manj zanimanja za poklic pomorščaka. Ob tem dejstvu smo lahko upravičeno zaskrbljeni, saj je ta dejavnost za državo strateškega pomena. Pomorski transport ima namreč pomembno vlogo v mednarodni trgovini in svetovni ekonomiji, kot najbolj učinkovit, varen in okolju prijazen način prevoza blaga okoli sveta.

Zaradi spremenjenih razmer na svetovnem pomorskem trgu je poleg zmanjšane vpisa v pomorske šole opazen trend upadanja slovenskih pomorščakov zaposlenih na ladjah. Zmanjšanje zanimanja za pomorske poklice je opazno tudi v nekaterih državah z dolgo pomorsko tradicijo. Nekatere države so s sprejemom ustreznih ukrepov uspele ta trend zaustaviti in ga v nekaterih primerih tudi obrniti.

Pomorščaki v primerjavi z drugimi zaposlenimi na kopnem, delajo v posebnih okoliščinah in pod posebnimi pogoji in morajo biti v okviru svoje zaposlitve neprimerno bolj odgovorni in usposobljeni, tako za samo izvajanje dela, kot tudi za varnost ladje in varovanje morskega okolja pred onesnaženjem. Za zagotavljanje varnega upravljanja ladij, mora imeti ladja ustrezno število članov posadke s predpisano strokovno izobrazbo. Kljub večjim zahtevam pa nimajo enake zdravstvene in socialne varnosti kot delavci na kopnem.

Vzrok za zmanjšanje vpisa v pomorske šole je tudi v višjem življenjskem standardu, saj v primerjavi s poklici na kopnem zaslužki niso tako visoki, da bi odtehtali dolge odsotnosti od doma in pokrili stroške zdravstvenih in socialnih prispevkov, ki si jih morajo pomorščaki plačevati sami. Ker evropski pomorščaki predstavljajo višji strošek dela, ladjarji raje zaposlujejo cenejšo delovno silo.

Ker se je veliko hudih pomorskih nesreč zgodilo ravno zaradi človeške napake, je zato nujno potrebno, da so pomorščaki strokovno usposobljeni. Zaradi nepredvidljivosti vremena in mogočne moči morja morajo biti v vseh okoliščinah sposobni varno pripeljati ladjo v pristanišče. Republika Slovenija je za zagotavljanje večje varnosti plovbe skladno z direktivami Evropske unije in ratificiranimi mednarodnimi konvencijami zavezana zagotavljati predpisane minimalne standarde znanja, ki jih morajo osvojiti pomorščaki.

Izobraževanje pomorščakov v Republiki Sloveniji skladno s predpisi opravljata izobraževalna zavoda, registrirana za dejavnost izobraževanja, ki imata potrjen program izobraževanja in sistem kakovosti s točno opredeljenimi cilji izobraževanja.

Izobraževanje pomorščakov se izvaja na Fakulteti za pomorstvo in promet ter na Pomorskem tehničnem in izobraževalnem centru, oba s sedežem v Portorožu.

Učinkovito in kakovostno izobraževanje in usposabljanje zagotavljata, da človeški viri v pomorskem prometu, s poznavanjem področja ter postopkov, varno izvajajo svojo dejavnost.

## **7.2 Analiza prednosti in slabosti izobraževanja za pomorske poklice**

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– pomorska tradicija</li> <li>– obsežen trg dela</li> <li>– uveljavljenost slovenskih pomorščakov na tujem trgu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– omejena finančna sredstva</li> <li>– neustrezni izobraževalni programi</li> <li>– neustrezno potrjevanje izobraževalnih programov</li> <li>– neprimerne zahteve za predavatelje</li> <li>– neustrezen sistem kakovosti</li> </ul>
<b>PRILOŽNOSTI</b>	<b>NEVARNOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– možnost zaposlovanja slovenskih pomorščakov na tujih ladjah</li> <li>– možnost pridobitve tujih študentov</li> <li>– povezovanje izobraževalnih ustanov na mednarodni ravni</li> <li>– povečan vpis v pomorske šole</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– neustrezni izobraževalni programi</li> <li>– nekonkurenčnost delovne sile</li> <li>– izguba pomorske tradicije</li> <li>– zaton izobraževanja pomorščakov</li> <li>– onemogočanje izvajanja programov v skladu s STCW konvencijo</li> </ul>

## **7.3 Predlogi ukrepov**

Republika Slovenija mora kot država članica EU izvesti potrebne ukrepe za zagotovitev, da so pomorščaki, ki delajo na ladjah, izobraženi najmanj v skladu z zahtevami Konvencije STCW in direktivo o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov in da imajo ustrezna spričevala.

Za doseg navedenega cilja, je treba zagotoviti naslednje:

### **Izobraževalni programi in programi usposabljanja morajo biti kakovostni in skladni z zahtevami STCW konvencije**

Za zagotavljanje stalne usklajenosti izobraževalnih programov z zahtevami STCW konvencije morajo izobraževalni zavodi:

- spremljati spremembe STCW konvencije;
- zaposlovati predavateljski kader z zahtevanimi delovnimi izkušnjami na ladjah;
- skrbeti za stalno usposabljanje in izpopolnjevanje kadra, za podajanje teoretičnih znanj in praktičnih spretnosti;
- zagotoviti zahtevano opremo za izvajanje izobraževanja in skrbeti za njeno brezhibno delovanje;
- skladno z zakonodajo najmanj vsakih 5 let opraviti neodvisno vrednotenje sistema kakovosti;

Za zagotavljanje izpolnjevanja minimalnih standardov STCW konvencije je treba v postopek potrjevanja učnih načrtov in študijskih programov in v nadzor nad izvajanjem pomorščakov poleg ministrstev pristojnih za šolstvo in visoko šolstvo vključiti tudi ministrstvo, pristojno za pomorstvo, in temu ustrezno prilagoditi zakonodajo.

### **Nadaljnji razvoj izobraževalnih institucij in nadaljevanje tradicije pomorskega izobraževanja**

Zaradi majhnega zanimanja mladih za izobraževanje na področju pomorstva, morata izobraževalni instituciji svoje storitve razširiti na mednarodni trg, s poudarkom na kvaliteti programov, ki ustrezajo zahtevam STCW konvencije in strokovnosti predavateljev.

Študijski program bo oblikovan na način, da je znanje, zahtevano po STCW konvenciji, v celoti zajeto v prvih dveh letih študija. Po zaključenem drugem letniku imajo študentje, ki to želijo, možnost, da se za nedoločen čas zaposlijo na ladjah in ob pogoju zadostne plovbe opravljajo izpite za pridobitev naziva kapitan dolge plovbe ali pomorski strojnik I. razreda in študij nadaljujejo takrat, ko to želijo.

Drugi del študija bo prilagojen zahtevam pomorskega gospodarstva, tako, da se bodo pomorščaki, kateri želijo prenehati z aktivno plovbo, usmerjeno izobraževali in bili po zaključenem izobraževanju usposobljeni za dela v pomorskem gospodarstvu.

Človeški vir kot pomemben dejavnik varnosti v pomorskem prometu mora biti ustrezno usposobljen, kar lahko v okviru izobraževanja zagotavljajo le predavatelji z zahtevanimi izkušnjami na morju in ustrezni programi izobraževanja.

Za nadaljnji obstoj pomorskega šolstva mora država zagotavljati financiranje pomorskega izobraževanja iz ustreznih razvojnih programov, ki med drugim pokrivajo tudi področje financiranja deficitarnih poklicev, kamor sodi tudi poklic pomorščaka.

### **Povečati zanimanje za vpis v pomorske šole**

Zanimanje za pomorske poklice je mogoče zagotoviti z:

- promocijskimi akcijami za vpis na srednje šole in fakultete;
- politiko štipendiranja;
- povišanjem subvencij za bivanje dijakov in študentov;
- zagotavljanjem obvezne prakse in pripravništva na ladjah;

### **7.4 Akcijski načrt**

Na podlagi predlaganih ukrepov je cilj akcijskega načrta uskladitev učnih programov s spremembami STCW konvencije. Akcijski načrt zajema uskladitev učnih načrtov,

redno usposabljanje predavateljskega kadra in zagotovitev potrebne opreme za izvajanje izobraževanja.

### **7.5 Finančne posledice**

Razvojni cilji za izboljšanje izobraževanja pomorščakov so usmerjeni v razvoj aktivnosti tudi v okviru Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, ki v ta namen letno namenja proračunska sredstva za investicije v razvoj pomorskega šolstva, s čimer prispeva k izboljšanju kvalitete izobraževanja in usposabljanja bodočih pomorščakov.

Tabela XX: Investicije v razvoj pomorskega šolstva (v 1000 EUR)

	2010	2011	2012	2013
Proračunski viri	23	23	23	23

## 8. KOPRSKO TOVORNO PRISTANIŠČE

Pomen transporta v gospodarstvu je mnogostranski, saj različne analize kažejo na močno korelacijo med stopnjo razvoja transportne dejavnosti in ravniyo razvitosti gospodarstva. Transportna dejavnost omogoča realizacijo reprodukcijskega procesa s premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo; zagotavlja oskrbo gospodarstva s potrebnimi viri; omogoča širjenje trgov dela, proizvodov in surovin; vzpostavlja pogoje za specializacijo proizvodnje; je osnova za zmanjševanje regionalnih razlik v razvitosti znotraj posameznih držav. Zgodovinske izkušnje kažejo, da sta imela predvsem železniški in pomorski transport odločilno vlogo pri pospeševanju mednarodne menjave in s tem pri razvoju držav in kontinentov.

Temeljna infrastruktura na področju pomorstva je pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti. Zlasti evropska pristanišča so vedno imela vlogo transportnih vozlišč, ki olajšujejo gospodarsko rast. Skupaj s svojimi zalednimi območji še vedno tvorijo osnovne elemente prostorske organiziranosti gospodarstev in družbenih struktur. Pristanišča so postala pomemben generator gospodarskega razvoja in rasti zlasti v severnoevropskih kontinentalnih državah, kjer se je izoblikoval tudi koncept pomorsko-industrijskih razvojnih območij.

Pri ocenjevanju gospodarskega pomena pristanišč je potreben širši pogled, ki zajema področje vseh pristaniških dejavnosti. To so vse dejavnosti, ki so potrebne za organiziranje in izvajanje pomorskih prevozov blaga:

- storitve za ladjarje (pilotaža, privezovanje, oskrba, itd.),
- trgovinske storitve (špediterji, carina, zavarovalnice, itd.),
- storitve na blagu (pretovor, skladiščenje, sortiranje, pakiranje, označevanje, priprava za trg, itd.),
- kopenski prevozi.

### 8.1 Povzetek stanja

V preteklih letih je ladijski promet pristanišča iz leta v leto naraščal in v letu 2008 ustvaril rekordno realizacijo, saj je bilo pretovorjenih preko 16 mio ton najrazličnejšega blaga, od katerega je bilo preko 350.000 TEU kontejnerskega prometa in blizu 600.000 avtomobilov, ki že dlje veljata za strateški blagovni skupini koprškega pristanišča. Trend takšne konjunktore se je (predvsem zaradi globalne gospodarske krize) v letu 2009 ustavil, saj je bilo v prvi polovici leta 2009 skupno realiziranega okoli 20% manj prometa v primerjavi z enakim obdobjem lani. Pri tem je bil najbolj opazen padec pri pretovoru avtomobilov, premoga in nekaterih sipkih tovorov, medtem ko sta se pretovor tekočih tovorov in lesa nekoliko povečala. Pretovor kontejnerjev je zadovoljiv, saj je zabeležil promet na lanskem nivoju. Cilj pristanišča je do leta 2015 pretovoriti 18 mio ton najrazličnejšega blaga.

Preteklih nekaj let so označila tudi pospešena investicijska vlaganja, ki so koprskemu pristanišču prinesla pomembne pridobitve, med ključne štejemo: podaljšanje prvega pomola za potrebe kontejnerskega prometa, nove rezervoarje za tekoče tovore, nove

zaprte skladiščne zmogljivosti za avtomobile, prenovljena hladilnica za sadje, nova dvigala in druga prekladalna oprema.

V letu 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o upravljanju kopskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču<sup>42</sup> (v nadaljevanju: uredba). Med Republiko Slovenijo (koncedentom) in Luko Koper d.d. (koncesionarjem) je bila za obdobje 35 let podpisana Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju kopskega tovornega pristanišča (v nadaljevanju koncesijska pogodba). Vlada Republike Slovenije bo v letu 2010 sprejela nov Državni prostorski načrt za celovito ureditev kopskega tovornega pristanišča, ki pogojuje nadaljnjo širitev pristaniških zmogljivosti ter razvoj dejavnosti.

V smislu panožnih trendov, ki jih velja omeniti z namenom boljše ocene tržnega potenciala in možnega razvoja pristanišča, je bilo v zadnjih letih pred sedanjo krizo opaziti različne usmeritve:

**Kontejnerizacija blaga** še vedno pomembno označuje transportno-logistično dejavnost, pomorske prevoze in poudarja multimodalnost. Opaziti je tri bistvene pojave v prevozih kontejnerjev in s tem v pristaniščih:

- pojav »mega carrier« ladij,
- koncentracija kontejnerskih ladjarjev in konsolidacija njihovih zvez (alliance) ob najpomembnejših linijah,
- spremembe v upravljanju pristanišč, zlasti s pojavom velikih operaterjev terminalov (štirje veliki operaterji obvladajo skoraj polovico svetovnega kontejnerskega prometa) ter vključitvijo ladjarjev v upravljanje terminalov.

Posledično se je vse bolj pričela koncentrirati tudi celotna logistična veriga, predvsem na relaciji pristanišče-pristanišče, saj želijo ladjarji vse bolj nadzirati tudi operacije v pristaniščih.

**Tovori v razsutem stanju** (suhem in tekočem) predstavljajo še vedno enega največjih delov pomorskega transporta, saj gre za količinsko zelo obsežni segment tovorov. Trenutna kriza je sicer trende rasti nekoliko umirila in ponekod celo obrnila tudi smer trgovanja z njimi, a najverjetneje ne za dolgo, saj so marsikatero masovne industrije odvisne ravno od njih.

**Konvencionalni tovari** vključno z neo-bulkom so na trgu še vedno prisotni v nespremenjenem deležu. Kot blagovna skupina so zanimivi zaradi visoke dodane vrednosti, a so problematični z vidika velike delovne intenzivnosti, ki prinaša potencialne težave.

**RO-RO segment** je zlasti v Evropi vse bolj prisoten, pri čemer je opaziti večjo koncentracijo v Severni Evropi, medtem ko je v Sredozemlju bolj razpršen in nima sistematičnega razvojnega koncepta. Zanimiva je specializacija logistike za

<sup>42</sup> Uradni list RS št. 71/2008

avtomobile, ki kljub zelo enostavnim infrastrukturnim potrebam v pristaniščih, je ta koncentrirana v manjšem številu pristanišč.

Pred gospodarsko krizo smo bili priča močni konjunkturi, ki je napovedovala, da sedanje pristaniške kapacitete ne bodo zadostovale za načrtovano rast pomorske blagovne menjave, zato je bila intenzivnost investicij v pristaniško infrastrukturo velika.

V pristaniščih je opaziti tudi zelo velika vlaganja v informacijsko in varnostno tehnologijo ter okoljevarstvo. Vse bolj očiten je trend »ekološke osveščenosti« pristanišč, ki vodi k »zelenemu pristanišču« ter krepitev partnerstva ali sožitja z lokalno skupnostjo s poudarjanjem splošne okoljske osveščenosti.

## 8.2 Analiza prednosti in slabosti koprskega tovarnega pristanišča

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Lega pristanišča</li> <li>– Kvaliteta storitev in učinkovitost</li> <li>– Izkušnje in znanje</li> <li>– Prilagodljivost</li> <li>– Elektronsko poslovanje</li> <li>– Status evropskega pristanišča</li> <li>– Enovito upravljanje specializiranih terminalov, ki podpirajo vse vrste blaga na enem mestu</li> <li>– Utečeni posli, prilagodljive in kakovostne storitve po meri (zadovoljnih) kupcev.</li> <li>– Naraščajoča prepoznavnost transportne poti preko Kopra ter blagovne znamke družbe.</li> <li>– Obvladovanje slovenskega prostora ter razpredena mreža predstavništva na zalednih tržiščih.</li> <li>– Motivirani in usposobljeni kadri.</li> <li>– Uspešno (učinkovito in produktivno) poslovanje in stabilen finančni položaj.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Omejen vgrez</li> <li>– Zaledne povezave</li> <li>– Visoka odvisnost od zunanjih dejavnikov in drugih logističnih izvajalcev.</li> <li>– Rast tržnih potencialov ter novih zahtev kupcev hitro zapolnjuje obstoječe skladiščne zmogljivosti.</li> <li>– Omejene možnosti širitve pristaniških zmogljivosti.</li> <li>– Potrebe po velikih investicijskih vlaganjih.</li> <li>– Vezava sredstev v opremo in (fiksne) zmogljivosti – težka preusmeritev aktivnosti.</li> <li>– (Še) neprepoznavnost na določenih ciljnih tržiščih (Daljni vzhod).</li> </ul>
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Visoka dodana vrednost</li> <li>– Vedno večji interes tujih vlagateljev</li> <li>– Koriščenje evropskih sredstev za izgradnjo infrastrukture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Preusmeritev strank na druga pristanišča</li> <li>– Omejene možnosti tujih vlaganj</li> <li>– Zmanjšana gospodarska rast</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Geografska lega ob zanimivih razvitih in razvijajočih se tržiščih.</li> <li>– Povečana blagovna mednarodna menjava na relaciji do kopskega gravitacijskega zaledja.</li> <li>– Rast mednarodne blagovne menjave.</li> <li>– Stabilna pristaniška dejavnost (kopičenje blaga na enem mestu) nudi možnosti za donose tudi drugih storitev logistične podpore.</li> <li>– Razvoj blagovno - distribucijskih aktivnosti v neposrednem zaledju – generiranje novih dejavnosti.</li> <li>– Sodelovanje s sosednjimi pristanišči za okrepitev skupnega tržnega položaja južne transportne poti v Evropo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zalednih trgov</li> <li>– Zasičenost pristanišča</li> <li>– Uveljavljanje konkurenčnih transportnih poti do novih trgov / za nove blagovne tokove.</li> <li>– Nove okoljevarstvene, varnostne in institucionalne zahteve.</li> <li>– Pritiski na zniževanje cen pri kupcih ter poviševanje cen pri dobaviteljih.</li> <li>– Neučinkovitost infrastrukturne (železniške) povezave z zalednimi tržišči.</li> <li>– Relativna majhnost pristanišča za globalne oblikovalce logističnih rešitev / transportnih poti – pomembna vloga ladjarjev.</li> <li>– Poslabšanje makroekonomskih in političnih razmer v svetu</li> </ul>
---	---

### 8.3 Predlog ukrepov

Ukrepi se bodo nanašali predvsem na uskladitev aktivnosti, ki bodo zagotovile uresničevanje ciljev Republike Slovenije in koncesionarja, začrtanih v poslovni strategiji koncesionarja in v programu razvoja pristanišča. Gre za:

- doseganje čim večjega pretovora preko kopskega pristanišča: kljub sedanji recesiji je ocenjen cilj 18 mio ton skupnega pretovora do 2015 še vedno realen,
- kontejnerski promet (panožni trend) in promet z avtomobili (specifična prednost kopskega pristanišča) sta strateška tovora,
- pretovarjanje vseh vrst blaga in ohranjanje več namenske vloge pristanišča (v prid zmanjševanju poslovnih tveganj ter možnosti preko notranjega prerazporejanja zmogljivosti tudi višje stroškovne učinkovitosti),
- sistematično obvladovanje tržišč in razvijanje ponudbe v smeri dodane vrednosti,
- vzpostavitev tesnejših in učinkovitih odnosov (dolgoročnih partnerstev) med vsemi logističnimi ponudniki storitev,
- dograjevanja in posodabljanja pristaniških infrastrukturnih zmogljivosti ter skrb za ustrezno umestitev pristaniškega sistema v širša mednarodna infrastrukturna omrežja,
- skrb za trajnostni razvoj, varstvo okolja in varnost,
- uporaba varčnih, sodobnih in inovativnih tehnologij, s pomembno vlogo informacijsko-komunikacijske podpore,
- sodelovanje koncesionarja z lokalno skupnostjo in družbeno odgovorno ravnanje.

V prihajajočem obdobju je za slovensko pristaniško dejavnost predvsem nujno sprejetje državnega prostorskega načrta za kopsko tovorno pristanišče ter zagotovitev pravilne umeščenosti edinega slovenskega pristanišča med razvojne



državne prioritete, ki mu bodo omogočale tudi lažji, trdnejši in usklajen prodor v mednarodni prostor, kjer pristanišče konkurira.

Zavzemati se je treba za vzpostavitev tvornega ter usklajenega sodelovanja med izbranim koncesionarjem v koprskem pristanišču, lokalnimi, nacionalnimi in mednarodnimi oblastmi.

Pričakuje se tudi, da bo širši nacionalni koncept razvoja prometne infrastrukture dobil:

- identificirane ključne prioritete projekte, ki so med seboj povezani in ustvarjajo sinergične učinke na celotnem nacionalnem omrežju, saj v nadaljevanju lahko zagotavljajo koherenten razvoj pri izvajanju dejavnosti (za koprsko pristanišče je tu ključnega pomena drugi železniški tir, nov vhod v pristanišče, pomol 3); pri tem je nujno analizirati tudi vzporedna dogajanja in vlaganja na nivoju Evropske skupnosti, ki so lahko nevarnosti za slovensko transportno pot,
- časovnico možne in potrebne izvedbe teh projektov (upoštevaje sosledja, prioritete in soodvisnosti),
- finančno konstrukcijo za izvedbo teh projektov, ki bo vključevala sodobne prijeme modelov financiranja ter upoštevala različne možne scenarije
- Odločiti se je treba, kako nadaljevati na specifičnih projektnih področjih kot so pomorske avtoceste, drugi tir, tretji pomol.

Glede izgradnje III. pomola v koprskem tovornem pristanišču si je Republika Slovenija v svoji Strategiji razvoja<sup>43</sup> postavila pet razvojnih prioritete, med katerimi je na prvem mestu *Konkurenčno gospodarstvo in hitrejša gospodarska rast*. Med glavnimi opornimi točkami te prioritete so:

- Spodbujanje podjetniškega razvoja in povečanje konkurenčnosti (s spodbujanjem naložb in strateških projektov, ki pozitivno učinkujejo na regionalni ali mednarodni ravni, s spodbujanjem podjetniškega povezovanja na nosilnih gospodarskih področjih, kamor sodi tudi logistika, s pospeševanjem razvoja nosilnih storitvenih dejavnosti in z razvijanjem instrumentov za skupna vlaganja države in zasebnega sektorja v obliki koncesijske izgradnje infrastrukture),
- Povečanje prilivov razvojno spodbudnih domačih in tujih naložb (z vzpostavitvijo gospodarskih con na atraktivnih lokacijah, z omejitvijo administrativnih ovir za tuje in domače investitorje, s spodbujanjem integracije podjetij s tujim kapitalom v slovensko gospodarstvo, s spodbujanjem neposrednih tujih investicij in z zagotavljanjem ustreznih pogojev za zelene naložbe),
- Podpora internacionalizaciji gospodarstva (z razvojem gospodarske diplomacije in z zagotavljanjem posebnega poudarka storitvam, ki so najtesneje povezane s poslovanjem, kamor sodijo tudi distribucijske storitve) in
- Povečanje konkurenčne sposobnosti storitev (s povečanjem prilagodljivosti fiskalne in dohodkovne politike).

<sup>43</sup> Strategija razvoja Slovenije, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, sprejeto na 30. redni seji Vlade RS 23. junija 2005.

Skladno z navedenim lahko zaključimo, da je izgradnja III. pomola v koprskem tovornem pristanišču strateškega pomena za državo.

#### **8.4 Akcijski načrt**

Akcijski načrt razvoja pristanišča je skladen z določili uredbe in koncesijske pogodbe.

Strategija izgradnje III. pomola bo natančneje določena v elaboratu, ki bo izdelan najkasneje v šestih mesecih po sprejemu nacionalnega programa v Državnem zboru Republike Slovenije.

#### **8.5 Finančne posledice**

V skladu z določili uredbe in koncesijske pogodbe Vlada Republike Slovenije sprejme petletni program razvoja pristanišča, ki se lahko letno spreminja ali dopolnjuje.

Investicije v pristaniško infrastrukturo namenjeno za javni promet in pristaniško infrastrukturo, ki ni namenjena za javni promet, financira in izvede v svojem imenu in za svoj račun koncesionar. Gospodarska javna služba rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet se financira iz pristaniških pristojbin. Če prihodki iz naslova pristaniških pristojbin ne zagotavljajo pokrivanja stroškov izvajanja javne službe zagotovi razliko koncesionar iz lastnih sredstev.

Za uporabo pristaniške infrastrukture koncesionar plačuje koncedentu koncesijsko dajatev, ki znaša 3,5 % od letnih poslovnih prihodkov družbe, zmanjšanih za pobrane pristaniške pristojbine.

## 9. POTNIŠKO PRISTANIŠČE KOPER

Produktivnost gospodarstva v vsaki razviti družbi je v veliki meri odvisna delovanja prometnega sistema. Pri tem je razvoj potniškega pristanišča v Sloveniji nacionalnega pomena, kateri poleg ekonomske vrednosti za državo vpliva tudi na simbolno percepcijo le te.

### 9.1 Povzetek stanja

V Republiki Sloveniji so pristanišča, namenjena za mednarodni javni promet v Kopru, Izoli in Piranu. Rednega linijskega prevoza potnikov ni, le v času turistične sezone se izvajajo posamezni potniški prevozi v povezavi s turistično dejavnostjo (iz Portoroža v Trst ali Benetke). V preteklih poletnih sezonah se je že odvijal redni potniški promet z manjšimi potniškimi plovili med obalnimi kraji, ki se je zaradi ukinitve izvajalca prevozov prenehal izvajati.

Mednarodni pomorski potniški promet poteka predvsem z Italijo in Hrvaško, občasno tudi z Albanijo, Grčijo, Črno goro, Francijo in Turčijo, v okviru katerega je v slovenska pristanišča od leta 2000 do vključno leta 2009 priplulo 3385 ladij, ki so letno pripeljale od 17 do 50 tisoč potnikov.

V zadnjih letih se v času turistične sezone (od maja do septembra) število potniških ladij v koprskem pristanišču stalno povečuje, saj se od enkrat mesečnih obiskov ob sklenitvi prvih pogodb z operaterji turističnih križarjenj po Sredozemlju, obiski potniških križark vrstijo že večkrat na teden, nemalokrat pa sta v pristanišču celo po dve turistični križarki hkrati.

Občasno manjše turistične ladje pristajajo tudi v Portorožu oziroma Piranu in Izoli, nekajkrat na leto pa jih obišejo tudi večje križarke, ki pa promet z obalo opravijo kar na sidrišču (prevozi potnikov z manjšimi plovili na obalo).

### 9.2 Analiza prednosti in slabosti koprskega potniškega pristanišča

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ugodna geoprometna lega</li> <li>– Povečano povpraševanje po križarjenjih v Jadranu in Sredozemlju</li> <li>– Koper kot prepoznavna turistična destinacija za pomorski potniški promet</li> <li>– Povečano število potniških ladij v slovenskih pristaniščih</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Omejena finančna sredstva</li> <li>– Neustrezna infrastruktura</li> <li>– Neizgrajen objekt potniškega terminala</li> <li>– Nezadostne globine morja ob 1A privezu</li> </ul>

<b>PRILOŽNOSTI</b>	<b>NEVARNOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Redni notranji in mednarodni pomorski potniški promet</li> <li>– Nova turistična storitev</li> <li>– Prometna razbremenitev obalnih krajev</li> <li>– Razvoj potniškega pristanišča</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Odhod večjih plovil v konkurenčna pristanišča Severnega Jadrana (Trst, Benetke, Reka)</li> </ul>

### **9.3 Predlog ukrepov**

Za uspešen razvoj pomorskega potniškega prometa v Republiki Sloveniji je treba zgraditi objekt mednarodnega pomorskega potniškega terminala - PPT v Koprju za promet velikih potniških ladij

Objekt mednarodnega potniškega terminala bo lociran na območju nekdanjih skladišč 7 in 8 (parceli 106/1 in 106/2, obe k.o. Koper) v tovornem pristanišču Koper. V njem bo vzpostavljen mejni prehod, urejena bo potniška infrastruktura s spremljajočimi dejavnostmi in upravni prostori Uprave RS za pomorstvo in prostori za delovanje drugih državnih služb na morju. Poleg navedenega je treba storiti še sledeče:

- S poglobitvijo morskega dna ob 1 in 1A vezu na – 10m enotne globine v končni fazi omogočiti pristajanje večjih potniških ladij dolžine do 300 m na PPT v Koprju,
- Posodobiti in po potrebi dograditi obstoječa potniška pristanišča v Izoli in Piranu,
- Vzpostaviti reden pomorski potniški promet v priobalni plovbi med obalnimi kraji in s sosednjimi pristanišči v Italiji in na Hrvaškem,
- Vzpostaviti redne potniške trajektne linije z drugimi jadranskimi in jonskimi pristanišči.

### **9.4 Akcijski načrt**

Projekt izgradnje objekta bo izveden po fazah:

1. faza: pridobitev potrebne dokumentacije in izgradnja prostorov za potrebe državnih služb (Uprava RS za pomorstvo, Carina in Policija),
2. faza: izgradnja komercialnega dela potniškega terminala
3. faza: povezava objekta s starim mestnim jedrom

### **9.5 Finančne posledice**

Za izgradnjo objekta PPT v celoti in ureditev okolice do dokončanja je višina investicije 9.299.876 €ur. Od tega je v projekt že investirano 3.536.964 €ur (z odkupom in rušenjem), kar pomeni, da bi za dokončanje projekta potrebno še 5.762.912 €ur sredstev. Višina investicije ločena po posameznih uporabnikih bi tako znašala:

- Uprava RS za pomorstvo 1.658.515 €ur,
- Policija 123.506 €ur,
- Carina 304.756 €ur,
- Terminalist oz. Luka Koper d.d. 3.676.135 €ur.

## 10. LADJARSTVO

Evropa je svetovna pomorska velesila, saj imajo evropski ladjarji v lasti 41 % bruto tonaže celotnega svetovnega ladjevja. Zaradi prilagoditve zahtevam svetovnega gospodarstva se je struktura sektorja bistveno spremenila. Zaradi globalizacije so se znatno povečali konkurenčni pritiski s strani pomorskih držav z vsega sveta.

Številni ukrepi, ki so jih sprejele države članice v skladu s smernicami Skupnosti o državnih pomočeh v pomorskem prometu<sup>44</sup> so prispevali k temu, da je del ladjevja ostal vpisan v evropskih registrih, kar je pripomoglo k ustvarjanju delovnih mest za evropske pomorščake. Vendar ladje iz registrov tretjih držav še naprej pomenijo veliko konkurenco za ladje, ki plujejo pod zastavami evropskih držav. Tuji konkurenti imajo pogosto znatne prednosti zaradi državne podpore, dostopa do poceni kapitala in poceni delovne sile ali prožnega izvajanja mednarodno sprejetih standardov.

Zaradi trenutne gospodarske krize bi lahko dejavniki, kot so tveganje presežka zmogljivosti v nekaterih segmentih trga, zaščitni trgovinski ukrepi tretjih držav, nestanovitnost na energetskih trgih ali izguba znanja in izkušenj zaradi pomanjkanja usposobljenih človeških virov v Evropi, povzročili, da bi se sedeži ladijskih družb in pomorski sektorji selili na druge konce sveta, kar bi oslabilo prizadevanja EU za zagotovitev kakovostnega pomorskega sektorja.

### 10.1 Povzetek stanja

Glede na bruto tonažo, registrirano pod slovensko zastavo, je Republika Slovenija uvrščena na dno držav članic Mednarodne pomorske organizacije, razvrščenih po bruto tonaži ladij registriranih pod njihovo zastavo. Daleč pred Republiko Slovenijo so uvrščene države, ki nimajo morja (npr. Slovaška, Avstrija, Švica). Interes Slovenije kot države s pomorsko usmeritvijo je, da poveča število trgovskih ladij pod svojo zastavo.

Slovensko ladjarstvo ima že dolgoletno tradicijo. Danes ima v Republiki Sloveniji sedež nekaj gospodarskih družb, ki opravljajo dejavnost prevoza po morju in imajo v lasti ali upravljajo trgovske ladje, ki pa večinoma plujejo pod tujimi zastavami. Obstajata torej znanje in razvojne možnosti za razširitev sektorja ladjarstva. Če bi bila ta tradicija in znanje izgubljena, bi ju bilo težko ponovno pridobiti.

Pomorski zakonik v veljavnem 210. členu ne omogoča vpisa ladij, ki so v večinski tuji lasti, razen če je ladjar državljan Republike Slovenije ali Evropske unije oziroma pravna oseba s sedežem v Republiki Sloveniji ali Evropski uniji. Omejitev je potrebna, dokler ne bodo sprejeti ukrepi za zagotavljanje ustreznega nadzora nad

<sup>44</sup> Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport, Official Journal C 013, 17/01/2004 in Sporočilo Komisije o usmerjanju državnih pomoči za družbe za upravljanje ladij, UL C 132, 11.6.2009

varnostjo vpisanih ladij, saj so interes za vpis v slovenski ladijski register do sedaj pokazali samo ladjarji s podstandardnimi ladjami.

Veljavna delovnopravna zakonodaja za pomorščake še ni usklajena s Konvencijo MOD o delovnih standardih v pomorstvu in prilagojena potrebam pomorskega gospodarstva, kar je prav tako eden od razlogov, da se slovenski ladjarji ne odločajo za prepis svojih ladij pod slovensko zastavo.

Evropska komisija je 13. januarja 2009 odobrila slovensko shemo državne pomoči po Zakonu o davku na tonažo za obdobje desetih let, in sicer za obdobje od 1. januarja 2008 dalje. V letu 2009 so bile sprejete spremembe in dopolnitve Zakona o davku na tonažo. Sistem davka na tonažo je zaživel tudi v praksi, saj je ta način obdavčitve izbralo kar nekaj ladjarskih družb davčnih zavezancev za davek od dohodkov pravnih oseb. To je bil prvi konkretni korak države k podpori razvoja slovenskega ladjarstva.

Niso pa še izkoriščene vse možnosti dodeljevanja državnih pomoči za pomorski promet, ki jih predvideva Evropska komisija v smernicah Skupnosti o državnih pomočeh v pomorskem, kot na primer zmanjšanje stroškov, povezanih z delovno silo.

Sistem plačila prispevkov za socialno varnost in obdavčitev dohodkov nista prilagojena pomorščakom, ki imajo posebno naravo dela. Večina pomorskih držav, tudi tistih znotraj Evropske unije ima za pomorščake predviden poseben režim plačevanja prispevkov, ki velja za vse pomorščake, ki delajo na ladjah pod domačo zastavo, še posebno obravnavo pomorščakov, ki niso državljani Evropske unije oziroma nimajo stalnega prebivališča v Evropski uniji.

## 10.2 Analiza prednosti in slabosti ladjarstva

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
– Tradicija in znanje	– strokovno in kadrovsko podhranjena administracija.
<b>PRILOŽNOSTI</b>	<b>NEVARNOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– uveljaviti slovenski ladijski register,</li> <li>– sodobna flota,</li> <li>– ohranitev in povečanje števila ladjarskih družb s sedežem v Sloveniji,</li> <li>– povečanje prihodkov iz sektorja ladjarstva,</li> <li>– povečanje števila delovnih mest v sektorju ladjarstvo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– poskusi registracije podstandardnih ladij</li> <li>– manjši prihodki proračuna zaradi oproščenih davčnih in socialnih prispevkov,</li> <li>– večje članarine v IMO zaradi povečanja bruto tonaže.</li> </ul>

## 10.3 Predlog ukrepov

Pripravi se sprememba zakonodaje, tako da se:

- posodobi slovenski ladijski vpisnik, pri čemer se zagotovi visok nivo varnosti vpisanih ladij,
- uskladi in prilagodi delovnopravno zakonodajo s Konvencijo MOD o delovnih standardih v pomorstvu,
- predpiše poseben režim plačevanja prispevkov za socialno varnost in obdavčitve dohodnine za pomorščake, primerljiv z drugimi pomorskimi državami članicami Evropske unije in v skladu z evropskim pravnim redom.

Poleg tega je treba zagotoviti strokovno in kadrovsko okrepljeno pomorsko administracijo, ki bo nudila kakovostne storitve ladjarjem.

#### **10.4 Akcijski načrt**

V normativni program dela Vlade Republike Slovenije je treba uvrstiti spremembe in dopolnitve predpisov, ki urejajo delovnopravno zakonodajo, dohodnino in plačilo prispevkov za socialno varnost.

#### **10.5 Finančne posledice**

Finančne posledice bodo ocenjene pri posamezni spremembi in dopolnitvi predpisov, ki jih je treba spremeniti.



## 11. LADJEDELSTVO IN IZDELAVA LADIJSKIH KOMPONENT

Pod izraz ladjedelstvo spada izdelava plovil, ki so namenjena prevozu različnih vrst tovara in potnikov.

Še pred 50-mi leti so se ladje gradile domala v celoti v ladjedelnici. To je pomenilo, da so morale ladjedelnice razpolagati s strokovnim osebjem in z proizvodnimi obrati, ki so pokrivalo vse zahtevne naloge iz področja ladijskega sestava. To so elementi ladijske strukture (trup ladje, krmilne naprave, naprave za prenos moči glavnega motorja na ladijski vijak, izdelava ladijskega vijaka, vse sestavne elemente hladilnih in grelnih naprav, električne agregate in njihove krmilne sestave, itd).

Hiter tehnični razvoj v svetu na vseh področjih ladijskega sestava je zahteval takšnemu razvoju prilagojeno organizacijo gradnje ladij v ladjedelnicah. Posledica iskanja konkurenčnosti med ladjedelnicami je bilo opuščanje klasičnega načina dela. Ladjedelnice so pričele opuščati načrtovanje in izdelavo posameznih zahtevnih ladijskih komponent in izdelavo prepuščale specializiranim podjetjem, ki ne delujejo v okviru ladjedelnice, temveč postajajo njihovi dobavitelji.

### 11.1 Povzetek stanja

Danes smo priča povsem spremenjenemu načinu poslovanja ladjedelnic. Dobavitelji prispevajo od 50% do 70% vrednosti proizvodov, ki so vgrajeni v ladjo<sup>45</sup>, kar pomeni, da večina dodane vrednosti izgotovljene ladje pripada zunanjim dobaviteljem. Dobavitelji ladijskih komponent niso zavezani geografskemu položaju ob ladjedelnici, ampak so lahko locirani kjerkoli.

Ladjedelstvo v Evropi je v bližnji preteklosti imelo vodilno vlogo v svetovni ladjedelski industriji in je beležilo tretjo največjo rast v svetovnem merilu. Z vstopom konkurenčnih držav Azije na področju ladjedelstva, predvsem Južne Koreje in Kitajske, so se konkurenčne možnosti Evrope hitro zmanjševale. Tako se je že v letu 2004 zaposlitev evropskih ladjedelnic zmanjšala na le 20% tiste ki jo je beležila pred vstopom azijskih ladjedelnic na trg novogradenj ladij. Porast konkurenčnosti azijskih ladjedelnic temelji predvsem na subvencioniranju ladjedelstva, ki v Evropi ni dovoljeno. Sprememb v politiki azijskih držav do državnih pomoči svojim ladjedelnicam v doglednem času ni pričakovati, kar utemeljuje tudi večkratna neuspešna intervencija WTO.

V cilju ohranitve evropskega ladjedelstva je bila izdelana SWOT analiza<sup>46</sup>, katera nakazuje potrebo po prestrukturiranju evropskega ladjedelstva. Bistvo omenjene analize je spoznavanje tistih ključnih elementov v ladjedelstvu, ki omogočajo

<sup>45</sup> Douglas Westwood for University of Kiel, World Marine Markets, 2005

<sup>46</sup> An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report, C3135/September 2006, dr. Tina Weber and Anne-Mari Nevala, ECOTEC Research & Consulting, glej: <http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/1722/>

določene prednosti evropskih proizvajalcev novogradenj. Glavne prednosti so tradicija v ladjedelništvu, visoko strokovna delovna sila, velika produktivnost dela in velika investicijska vlaganja v raziskave in razvoj.

Edina trenutno delujoča ladjedelnica v Sloveniji je Ladjedelnica Izola, katero pa zavezuje dogovor, da mora izprazniti prostor svojega delovanja do konca leta 2010. Lokacija selitve do sedaj še ni znana.

Pogoji za delovanje ladjedelnice v Sloveniji so izjemno slabi. Prav pri umeščanju ladjedelniške dejavnosti v obalni prostor predstavlja dolžina slovenske obale ključni element dvoma v pravilnost odločitve, ki bi vodila v ohranjanje oz. v razvoj ladjedelnice. Trenutna lokacija ladjedelnice je sredi področja, ki je namenjeno turističnemu gospodarstvu. Ker je ladjedelstvo delovno intenzivna dejavnost, ki se sooča tudi s strogimi naravovarstvenimi predpisi, ta ugotovitev še otežuje razmislek o nadaljevanju ladjedelniške dejavnosti na sedanji lokaciji.

Za opravljanje ladjedelniških dejavnosti so potrebni tako strokovni delavci kot tudi izvajalci ladjedelniških del. Izobraževanje strokovnega kadra, kot so ladjedelski inženirji, v Sloveniji ni omogočena, saj ni prisotne nobene izobraževalne institucije, ki bi tovrstni kader izobraževala. Prav tako tudi izvajalcev ladjedelniških del v Sloveniji ni mogoče dobiti, saj je tudi za potrebe sedanjega delovanja Ladjedelnice Izola potrebno delavce »uvažati«, predvsem iz Hrvaške.

Povsem drugačno sliko kaže področje izdelave ladijskih komponent. Tovrstna dejavnost ne zahteva obremenitve morskega okolja, ampak je locirana po vsej Sloveniji, predvsem v krajih, kjer je tradicionalno prisotna kovinsko predelovalna industrija. Raziskavo, ki jo je v letu 2008 in 2009 opravila Fakulteta za pomorstvo in promet v okviru evropskega projekta STARNETregio<sup>47</sup> odkriva naslednje stanje v Sloveniji na področju izdelave ladijskih komponent in proizvajalcev materialov ter pomožnih materialov za potrebe ladjedelstva:

- Izdelovalci in podizvajalci ladijskih komponent: Skupaj zaposlenih 1.198 delavcev, ki v podjetjih ustvarijo 371,5 mio € letnega prometa.
- Proizvajalci materialov in pomožnih materialov za potrebe ladjedelstva: Skupaj zaposlenih 1.360 delavcev, ki v podjetjih ustvarijo 298 mio € letnega prometa.

Izdelava ladijskih komponent in proizvajalci materialov in pomožnih materialov za potrebe ladjedelstva, zaposlujejo torej skupno **2.558** delavcev, ki ustvarijo **669,5** mio € letnega prometa v podjetjih, ki so opredeljena po 55-tem členu ZGD kot majhne in srednje družbe. Le ena izmed njih je opredeljena kot velika družba.

<sup>47</sup> Report on three SWOT analyses and three impact studies, INNOVA, 21.04.2009, glej: <http://www.europe-innova.eu/web/>

## 11.2 Analiza prednosti in slabosti izdelave ladijskih komponent

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ustrezna tehnična izobraženost ključnih delavcev na področju tehnologije izdelave ladijskih komponent.</li> <li>- Prisotnost tehničnih fakultet, ki nudijo znanja potrebna pri izdelavi ladijskih komponent.</li> <li>- Pri izdelavi ladijskih komponent so vključene tudi raziskovalne dejavnosti, vendar v glavnem na področju tehnologije obdelave.</li> <li>- Proizvajalci se v glavnem zatekajo k opravljanju raziskav v lastnem podjetju, z lastnimi raziskovalci. To je način, ki daje možnost hitre prilagoditve povpraševanju trga, prihranijo pa tudi na stroških »doma« opravljениh raziskav.</li> <li>- Proizvajalci ladijskih komponent vključujejo v proizvodnjo tudi podizvajalce.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nezadostno poznavanje ladijske konstrukcije</li> <li>- Univerzitetni programi ne vsebujejo programov iz ladjedelstva</li> <li>- Zanemarljiva povezava raziskovalnih institucij s proizvajalci ladijskih komponent.</li> <li>- Strategija raziskovalnih dejavnosti ni skladna s potrebami proizvodnje po hitrem prilagajanju potrebam tržišča.</li> <li>- Nezadostna zaščita intelektualnih pravic.</li> <li>-</li> </ul>
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Izkoristiti obstoječo raziskovalno infrastrukturo tudi za potrebe ladijskih komponent.</li> <li>- Organizirati možnost izobraževanja glede poznavanja ladijskih komponent.</li> <li>- Sprejeti Nacionalni program razvoja vseh pomorskih dejavnosti, ki bo omogočil povečanje raziskovalnih dejavnosti na tem področju in bo v podporo ekonomski rasti podjetij.</li> <li>- Omogočati razvoj malih in srednjih podjetij na področju izdelave ladijskih komponent.</li> <li>- Pospješevati privatne raziskave v malih in srednjih podjetjih, saj to ugodno vpliva na hitro prilagajanje tržišču.</li> <li>- Povezovanje v grozde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trenutna nacionalna politika Slovenije je za proizvajalce ladijskih komponent neugodna.</li> <li>- Za daljše obdobje je strategija izobraževanja na področju znanj iz ladjedelstva nejasna.</li> <li>- Visoki stroški raziskav, ki se opravljajo na akademski ravni.</li> <li>- Bežanje strokovnjakov iz stroke.</li> <li>- Mali proizvajalci ladijskih komponent imajo slabe možnosti na polju konkurenčnosti.</li> <li>- Transfer tehnologije je premajhen, kar posledično vpliva na slabo konkurenčnost.</li> <li>- Manjša naročila v času recesije.</li> </ul>

### 11.3 Predlog ukrepov

Ukrepi za nadaljevanje dosedanje proizvodnje, posebej za izboljšanje in zagotovitev širjenja proizvodnje, sestavljajo zadožitve v dveh smereh, ki so po pomembnosti enakovredne. Prvi sklop ukrepov obsega aktivnosti, ki so usmerjene v zagotovitev naročil in omogočajo doseganje trenutno konkurenčnost glede kvalitete izdelave. Ta sklop ukrepov je mogoče realizirati pri proizvajalcih ladijskih komponent. Drugi sklop ukrepov obsega aktivnosti, ki niso povsem odvisne od proizvajalcev ladijskih komponent, omogočajo pa razvoj inovativnosti.

#### Prvi sklop ukrepov

Glede na to, da sedanja proizvodnja ladijskih komponent temelji na izdelavi manjšega asortimenta zahtevnih izdelkov, ki največkrat ne zapolnijo vseh proizvodnih kapacitet izdelovalcev in glede na to, da je glavni naročnik največkrat posrednik, je treba:

- **Povečati naročila izdelave ladijskih komponent v smeri večjega asortimenta proizvodov.** To je mogoče doseči s povezovanjem proizvajalcev ladijskih komponent z ladjedelnicami, ki so geografsko blizu Slovenije (Furlanija Julijska krajina in hrvaške ladjedelnice v Istri), kakor tudi izven tega področja, na globalni ravni.
- **Izdelovalci ladijskih komponent se morajo vključevati v sistem grozdenja ladjedelske industrije.** Sodelovanje v grozdu ladjedelske industrije zagotavlja večjo varnost glede naročil, večjo ponudbo ladijskih komponent in boljšo prepoznavnost proizvajalcev.
- **Tehnološki razvoj podjetij, ki izdelujejo ladijske komponente, je treba pospešiti.** Pod tehnološki razvoj spadata predvsem organizacija dela in vlaganje v modernizacijo delovnih strojev in naprav. Ta zahteva izhaja iz narave ladjedelske industrije, ki je internacionalna in zaradi tega v neposredni zvezi s konkurenčnostjo med vsemi izdelovalci ladijskih komponent v svetu. Konkurenčnost slovenskih izdelovalcev je mogoče doseči le z dobro uravnovešenostjo organizacije dela in uporabo sodobne tehnologije izdelave. Za doseg tega je treba oblikovati razvojno usmerjeno politiko, ki investicije tudi omogoča. Primerna davčna politika je ena od bistvenih zahtev tovrstnega razvoja.
- **Ohranitev internih raziskav na področju tehnološkega razvoja in razvoja inovativnih dejavnosti v podjetjih.** Ker je inovativnost v ladjedelski industriji Slovenije pod EU povprečjem<sup>(7)</sup> in je konkurenčnost tovrstne industrije v veliki meri odvisna prav od inovativnosti, je v bodoče pričakovati težave pri izvozu ladijskih komponent. Politiko obdavčitve je treba naravnati tako, da bo inovativnost postala zanimiva tudi pri izdelovalcih ladijskih komponent.

#### Drugi sklop ukrepov

Največji problem na področju izdelave ladijskih komponent v Sloveniji je pomanjkanje inovativnosti. Drugi sklop ukrepov je namenjen zapolnitvi tistih vrzeli, ki inovativnost na tem področju ovirajo, in sicer:

- **Boljše poznavanje ladijske strukture.** Inovativnost na področju ladijskih komponent lahko pričakujemo le na osnovi dobrega poznavanja vloge posameznih ladijskih komponent v celotni ladijski strukturi. V Sloveniji ni izobraževalne institucije, ki bi izobraževala v tej smeri. Problem je rešljiv na dva načina, in sicer:
  - Z organizacijo seminarjev, na katerih bo tehnično osebje, ki je že sedaj v slovenskih podjetjih dejavno pri izdelavi ladijskih komponent, seznanjeno s posebnostmi ladijske strukture.
  - Z vzpostavitvijo študijskih modulov, ki bodo del rednih programov v tehniških izobraževalnih institucijah. Pri tem velja pripomniti, da omenjeni moduli ne vodijo v pridobitev naziva ladjedelski inženir ampak zagotavljajo posebna znanja tistim, ki se želijo zaposliti v industriji izdelave ladijskih komponent.
- **Odprava ovir za inovativne dejavnosti.** Finančne možnosti raziskovanja in inovacijskih dejavnosti v srednjih in malih podjetjih so majhne, vendar so izjemnega pomena. Posledica takšnega stanja je slabo razvita zaščita intelektualnih pravic, katero pa je mogoče izboljšati z aktivno izobraževalno politiko in z dodatno podporo raziskavam in inovativnim dejavnostim v podjetjih.
- **Večja povezanost z javnimi raziskovalnimi institucijami.** Javnim raziskovalnim institucijam je treba dati možnost raziskav na področju ladijskih konstrukcij, kamor spadajo tudi ladijske komponente, s čimer jim bo dana možnost sodelovanja v mednarodnih raziskavah. Hkrati bo rezultate raziskav možno koristiti tudi pri inovativnih dejavnostih podjetij.
- **Povezava med privatnimi raziskovalci in javnimi raziskovalnimi institucijami.** Med raziskovalci v podjetjih in javnimi raziskovalnimi institucijami mora obstajati povezava, ki omogoča prenos potreb pomorske industrije na eni strani in že dobljenih raziskovalnih rezultatov na drugi. Vzpostavitev takšne povezave je nujna tudi z vidika zaščite intelektualnih pravic, saj primerna zaščita razvoja novih tehnologij vodi k večjemu ekonomskemu razvoju regionalnih udeležencev.
- **Izmenjava dobre prakse.** Primeri »najboljše prakse« so v evropskem prostoru dobro znani. Obsegajo začasno menjavo ključnih delavcev, predvsem tehnologov, med dvema ali več podjetji. Ker izmenjava dobre prakse živi predvsem med sorodnimi podjetji, ki sledijo istim ciljem, je vključevanje v grozdenje za doseg teh ciljev najbolj primerno.

#### **11.4 Akcijski načrt**

Ker so naročila za izdelavo različnih ladijskih komponent odvisna od potreb ladjedelnic s celega sveta je treba:

- Širiti krog ladjedelnic, s katerimi slovenski proizvajalci ladijskih komponent še ne sodelujejo. V ta namen je treba organizirati službo pomorskega grozdenja v eni od že obstoječih Javnih agencij (npr. Agencija za razvoj tehnologije Republike Slovenije – TIA) ali na Ministrstvu za promet. Naloga omenjene službe je pospeševanje grozdenja na področju izdelave ladijskih komponent.
- Davčno politiko prilagoditi tako, da bodo stimulirane raziskave in inovativna dejavnost izdelovalcev ladijskih komponent.
- Raziskovalne skupine, ki delujejo pri izdelovalcih ladijskih komponent, je treba povezovati z javnimi raziskovalnimi institucijami. To nalogo prevzema služba, zadolžena za pomorsko grozdenje.
- Fakulteta za pomorstvo in promet organizira izbiro tistih izobraževalnih institucij, ki bodo vnesle v svoje izobraževalne programe predmete iz poznavanja ladijske konstrukcije.

### **11.5 Finančne posledice**

- Ustanovitev posredniške institucije (vsaj trije strokovnjaki, delovni prostor, potovanja, začetno financiranje iz državnega proračuna).
- Določeni procent denarja namenjenega iz državnih sredstev za razvoj nameniti pospeševanju raziskav in inovativni dejavnosti v podjetjih, ki izdelujejo ladijske komponente.
- Pokrivanje stroškov petih specializiranih predavateljev za obdobje vsaj treh let.
- Pokrivanje dela stroškov strokovnjakom iz naslova »dobre prakse«.

## 12. JAHE IN PLOVILA ZA REKREACIJO

Jahte in plovila za rekreacijo zavzemajo široko področje primarnih in sekundarnih gospodarskih aktivnosti. Med primarne prištevamo načrtovanje plovila, izdelavo trupa plovila z vso pripadajočo notranjo opremo ter izdelavo pripadajočih komponent. V primarno sestavo plovil spadajo še pogonski stroji in naprave ter vsa električna in elektronska oprema. Sekundarne gospodarske aktivnosti, ki so v tesni povezavi z primarnimi aktivnostmi, so storitve v zvezi z vezi plovil, najemanjem in vzdrževanjem plovil.

V evropskem prostoru je bila prodaja plovil, vse do začetka velike svetovne krize, v stalnem porastu. Statistični podatki kažejo, da se je prodaja povečevala vsako leto za cca 5%. Tako je danes mogoče izračunati, da na vsakih 75 prebivalcev v Evropi pripada eno plovilo<sup>48</sup>.

Proizvodnja plovil v EU spada med visoko konkurenčno proizvodnjo, ki je močno podprta z moderno in napredno tehnologijo.

### 12.1 Povzetek stanja

Gradnja plovil in gradnja pripadajočih komponent zahteva posebna znanja ladjedelske stroke, od načrtovalcev plovil do izvajalcev del. Vzgoje strokovnega kadra v Sloveniji ni, saj nobena izobraževalna institucija ne izobražuje takšnega kadra. Obstoječi kader, ki je dejaven na področju načrtovanja plovil, je strokovna znanja pridobil v tujih izobraževalnih institucijah, predvsem v ZDA in Angliji. V Sloveniji so prisotni tudi izdelovalci plovil, ki svoja znanja pridobivajo s kopiranjem drugih, že izdelanih proizvodov. Na osnovi takšnih podatkov je mogoče slutiti, da je tudi upoštevanje intelektualne svojine vprašljivo.

Ponudba plovil, izdelanih v Sloveniji, daleč presega povpraševanje, zato je ta panoga izrazito izvozno usmerjena. Razlog temu so predvsem petični kupci in različne zahteve glede na velikost plovila, njegov pogon, opremljenost in namen uporabe. Vse raziskave s tega področja kažejo, da obstaja močna povezava med propadlimi izdelovalci plovil in tistimi, ki načrtujejo proizvodnjo plovil samo za potrebe domačega tržišča<sup>49</sup>.

Vsa podjetja v Sloveniji katerih dejavnost je uvrščena v gradnjo plovil, so v letu 2008 zaposlovala **684** delavcev, ki so v istem letu ustvarili **83 mio €** letnega prometa.

Število raziskovalcev v slovenskih podjetjih, katerih dejavnost se nanaša na raziskave in konstruiranje plovil, je skupno 88. Večina omenjenih raziskovalcev zaposlujeta dve največji podjetji, to sta SEAWAY in ELAN.

<sup>48</sup> An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report, C3135, September 2006

<sup>49</sup> Towards a Future Maritime Policy for the Union: A European vision for the Oceans and the Sea from a Recreational Marine Industry Perspective (2005), European Union Recreational Marine Industry Group (EURMIG), glej: <http://www.icomia.com/default.asp>

## 12.2 Analiza prednosti in slabosti izdelave jaht in plovil za rekreacijo

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Na svetovnem trgu so slovenska plovila visoko ocenjena radi visoke tehnološke dodelanosti.</li> <li>- Močna prisotnost opravljanja raziskav znotraj podjetij, kar omogoča hitro prilagajanje zahtevam tržišča, obenem pa zmanjšuje stroške raziskav.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevladujejo majhna podjetja</li> <li>- Majhna podjetja ne opravljajo raziskav v dovolj veliki meri</li> <li>- Nezadostna zaščita intelektualnih pravic</li> </ul>
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Majhna podjetja imajo več možnosti hitremu prilagajanju zahtevam tržišča</li> <li>- Potrebne raziskave, ki se opravijo v podjetjih, hitreje sledijo zahtevam tržišča.</li> <li>- Nacionalni program razvoja pomorstva lahko omogoči razvoj celotnega pomorskega gospodarstva, vključno z raziskavami (RTD), kar omogoča ekonomsko rast podjetij.</li> <li>- Tržna niša izdelave plovil je ciljni trg, kjer se proizvodnja mora prilagajati naročilu.</li> <li>- Povečanje števila izdelovalcev opreme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Majhna konkurenčna sposobnost majhnih proizvajalcev plovil</li> <li>- Nezadostni transfer tehnologije</li> <li>- Omejeni know-how na področju gospodarjenja s podjetjem in marketinga kar vodi v problem podobe (prepoznavnosti) podjetja.</li> <li>- Proizvodnji plovil neprijazna nacionalna politika in prekomerna obdavčitev, ogroža obstoj podjetij</li> </ul>

### 12.3 Predlog ukrepov

Ukrepi, katere je treba upoštevati v cilju doseganja večje konkurenčnosti na področju izdelave plovil v Sloveniji, obsegata dva povezana področja, ki ju ni mogoče obravnavati ločeno. Prvo področje je usmerjeno v tehnološki razvoj in v spodbujanje inovativnosti, drugo pa v izobraževanje.

Realizacija predlaganih ukrepov zahteva določena denarna sredstva, saj se večina nanaša na mednarodno sodelovanje, tako na področju znanosti in izobraževanja, kot tudi povezovanje v tehnološki verigi. Za takšno vrsto povezovanja je mogoče koristiti evropska sredstva, ki do sedaj niso bila črpana.



Ukrepi so naslednji:

- Nacionalna politika mora podpirati raziskovalno in inovacijsko politiko v podjetjih. Podpora se mora izkazati tudi v davčni politiki, ki mora biti usmerjena v spodbujanje inovativnosti. Ker je inovativnost na področju plovil v tesni povezavi s konkurenčnostjo na svetovnem tržišču, je le tako mogoče zadržati, povečati in zagotoviti prisotnost tovrstne dejavnosti v Sloveniji.
- Učinke raziskovalnih dejavnosti v podjetjih je potrebno povečati z učinki javnih raziskovalnih institucij, posebej še Univerze. Seveda je potrebno omenjene institucije za raziskave na področju plovil šele usposobiti. Uporabljive rezultate je mogoče pričakovati le z večjim sodelovanjem med proizvajalci plovil in javnimi raziskovalnimi institucijami. Povezava in sodelovanje z tujimi raziskovalnimi institucijami so ključnega pomena.
- Pozornost je potrebno posvetiti tehnološkemu razvoju proizvajalcev plovil. To je pomembno predvsem radi tega, ker so slovenski proizvajalci plovil močno odvisni od povpraševanja na tujem trgu.
- V slovenski izobraževalni sistem je potrebno vnesti predmete, ki bodo zainteresiranim prenašali znanja iz področja načrtovanja, gradnje in vzdrževanja plovil. To je za razvoj dejavnosti v Sloveniji posebnega pomena, saj do sedaj ni najti nobene izobraževalne institucije, ki bi ponujala zadevna znanja.
- Zagotoviti je potrebno prenos znanja (transfer) iz področja plovil. To je mogoče doseči preko posredniške institucije, ki bo podpirala sodelovanje med neodvisnimi raziskovalnimi institucijami in proizvajalci plovil v Sloveniji. Ena od nalog posredniške institucije, mora biti tudi pomoč proizvajalcem pri varovanju intelektualne svojine, ki izhaja kot posledica raziskovalnega dela. Primerna zaščita intelektualne svojine na področju novo razvitih tehnologij prispeva k večjim ekonomskim učinkom, to pa zopet prispeva k pozitivnemu ekonomskemu razvoju regionalnih subjektov.
- Grozdenje na področju plovil mora postati vodilna tema razvoja tega področja gospodarske dejavnosti. Tukaj je še posebej pričakovati možnosti koriščenja evropskih sredstev.

## **12.4 Akcijski načrt**

- Izdelava predloga davčne politike, ki spodbuja inovativnost
- Izdelati predlog kreditiranja faz izdelave za jahte
- Uvesti izobraževalne programe za projektante jaht in plovil za šport in razvedrilo
- Organizirati grozdenje na področju izdelave jaht in plovil za šport in razvedrilo

## **12.5 Finančne posledice**

- Sprejem davčne politike, ki je usmerjena v spodbujanju inovativnosti.
- Omogočiti primerno kreditiranje pri gradnji jaht, ki bo upoštevala posamezne faze gradnje jahte. Sistem kreditiranja naj bo podoben tistemu, ki velja za gradnjo ladij v ladjedelnih.

- Uvesti sistem izobraževanja projektantov jaht in plovil za šport in razvedrilo.
- Organizirati posredniško institucijo, ki bo podpirala sodelovanje med raziskovalnimi institucijami in proizvajalci plovil v Sloveniji.

## **13. POMORSKE AVTOCESTE IN PREVOZI PO MORJU NA KRATKIH RAZDALJAH**

Namen koncepta pomorskih avtocest je v uvajanju novih intermodalnih logističnih verig s pristanišči v njihovem središču, katere naj bi prinesle strukturne spremembe v prometni ureditvi v naslednjih letih. Te verige bodo bolj trajnostne in komercialno bolj učinkovite kot cestni promet. Pomorske avtoceste bodo tako izboljšale dostopnost trgov po vsej Evropi in razbremenile preobremenjen evropski cestni sistem. V ta namen bo treba bolj izkoriščati storitve pomorskega prometa ter tudi možnosti železnic in celinskih plovni poti kot del integrirane prevozne verige.

Koprsko pristanišče, ki je edino stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti v Republiki Sloveniji, se nahaja v osrčju srednje Evrope, ob V. in X. vseevropskem prometnem koridorju. Preko pristanišča potekajo pomembni mednarodni trgovski tokovi med tem delom Evrope in prekomorskimi deželami.

Sredozemsko morje je znano kot največje mednarodno pomorsko prometno področje, z vozlišči in koridorji globalnega pomena. Zaradi Sueškega prekopa in bližnjice, ki jo ta predstavlja med Indijskim in Atlantskim oceanom, nudi Sredozemlje in še posebej vzhodno Sredozemlje, veliko število novih pomorskih povezav in storitev.

Obstoj pristanišč in intermodalnih povezav globalnega pomena v regiji z visokim razvojnim potencialom omogočajo pomembno razvojno priložnost za vzpostavitev pomorskih avtocest.

Z vzpostavitvijo pomorskih avtocest bo novo razvojno priložnost dobilo tudi kopsko pristanišče, vendar le v primeru, če bo primerno povezano z evropsko prometno infrastrukturo. Odločilna pri tem bo pravočasna izgradnja drugega železniškega tira Koper – Divača .

### **13.1 Povzetek stanja**

Evropska komisija je predlagala koncept pomorskih avtocest leta 2001 v Beli knjigi o evropski prometni politiki do leta 2010 (revidirana leta 2006). Pomorske avtoceste se navezujejo na razvoj ključnih pomorskih smeri med državami članicami EU (in kjer je mogoče tudi na države nečlanice, na katere te mejijo). Pomorske avtoceste nudijo visoko kvaliteto rednih storitev in povezavo z ostalimi načini prevoza. Koncept pomorskih avtocest pomeni vzpostavitev novih, integriranih, intermodalnih logističnih verižnih povezav, katerih osnova je visoko kakovostna pomorska povezava. Ta povezuje izbrana pristanišča, ki se nahajajo na strateških točkah vzdolž evropske obale. Take verižne povezave so trajnejše in komercialno uspešnejše, saj nudijo redno in visoko kakovostno alternativo cestnemu prevozu. Hkrati omogočajo pomemben prehod tovornega prometa s preobremenjenih cest na kopensko-pomorske poti. Realizacija takih poti bo vodila k spremembi osnovne strukture

evropskega prometnega sistema, kar se bo, glede na način zasnove ideje, zgodilo v nekaj letih.

Pomorske avtoceste bodo omogočile dostop do tržišč po vsej Evropi in zmanjšale gnečo na evropskem cestnem sistemu. V povezavi z zamisljivo o pomorskih avtocestah je treba upoštevati tudi nadaljnjo celotno povezavo pomorskih poti s potencialom, ki ga omogočata železnica in notranje plovne poti, ki tvorita sestavni del integrirane prevozne verige. To je dodana vrednost pomorskih avtocest celotni skupnosti.

V decembru 2009 je bila zaključena študija o pomorskih avtocestah v Vzhodnem Sredozemlju, kjer so poleg Slovenije sodelovale še Italija, Grčija, Malta in Ciper, kasneje pa so se pridružili še Romunija in Bolgarija. Po oceni obstoječe situacije glede intermodalnih pomorsko prometnih in logističnih procesov v vzhodno sredozemskem območju, ki je vključevala tako javni kot privatni sektor, so bili v študiji zaobjeti potencialni tokovi pomorskih avtocest v vzhodnem Sredozemlju, identifikacija koridorjev na podlagi ugotovitev oz. analiz kritičnih parametrov ter ovir pri izvedbi pomorskih avtocest. Študija je pokazala glavne parametre za razvoj pomorskih avtocest v vzhodnem Sredozemlju, in vključuje:

- Potencialne vzhodno sredozemske koridorje pomorskih avtocest – oblikuje prioriteto pri vzpostavitvi in izvajanju pomorskih avtocest v regiji ter ureja operativne cilje za izboljšanje privlačnosti pomorskih avtocest in identificira razlike pri infrastrukturi za doseg operativnih ciljev
- Finančne investicije in akcijski načrt – identificira potrebne investicije in predstavlja alternativne metode financiranja
- Politične pobude – identificirajo odpravo ovir pri implementaciji in širitvi vzhodno sredozemskih pomorskih avtocest

Rezultat analize je identifikacija potencialnih devetih koridorjev, ki so bili izbrani glede na predloge, ki jih je predlagal privatni sektor ter nove alternativne povezave, ki so zadostile pogojem povpraševanja trga in kritične mase pretovora.

### **13.2 Analiza prednosti in slabosti pomorskih avtocest**

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Predhodne izkušnje</li> <li>– Ugodna geografska lega</li> <li>– Učinkovita cestna infrastruktura</li> <li>– Obstoječe sodelovanje z ladjarji</li> <li>– Uporaba sodobnih informacijskih sistemov</li> <li>– Dobra organiziranost in povezanost pristaniškega sistema</li> <li>– Neproblematičen prehod na brezpapirno poslovanje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zaledna povezava kopskega pristanišča samo z enim tirom</li> <li>– Administrativni postopki</li> <li>– Pomanjkljiva infrastruktura</li> <li>– Pomanjkanje izkušenj z večjimi projekti</li> <li>– Vprašljiva prilagodljivost celotnega pristaniškega sistema novim tržnim razmeram</li> </ul>

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Obvladovanje pomorskih avtocest vzdolž X. transportnega koridorja</li> <li>– Okrepljeno sodelovanje s tržišči ter pridobivanje novih poslov</li> <li>– Ekonomski učinki/multiplikativni vplivi</li> <li>– Uvajanje novega pristopa-prevoz prikolic brez voznikov</li> <li>– Razvoj pristanišča</li> <li>– Črpanje evropskih sredstev</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Povečan obseg prometa tovornih vozil na cestnem omrežju</li> <li>– Drage ladijske voznine</li> <li>– Dolgotrajnost procesa poenostavljanja administrativnih postopkov</li> <li>– Visoka odvisnost od IT podpore</li> <li>– Ozka grla zaradi neustrezne infrastrukture</li> <li>– Premajhna prepoznavnost transportne poti preko Kopra</li> </ul>

### 13.3 Predlog ukrepov

Razvoj novih pomorskih tovornih in potniških linij med Slovenijo in državami Evropske unije bo imel pozitiven učinek na gospodarstvo, turizem, zaposlovanje in ekologijo. Potrebno je oceniti višino potrebnih strateških investicij v pristanišča in še naprej vlagati v podporo učinkovitim prevoznim storitvam na kratke razdalje, npr. s pomočjo programa Marco Polo. Prav od zmožnosti investicij je namreč odvisno, kako in kdaj bodo pomorske avtoceste v popolnosti realizirane. Projekti bodo lahko hitro zaživel, če bomo uspeli poleg privatnih sredstev in sofinanciranja iz evropskih sredstev zagotoviti tudi državno pomoč za zagon tam, kjer je to zakonsko možno. Pričakujemo, da bo v prihodnosti lažje zagotoviti sredstva za izvajanje projektov tudi z napovedjo Evropske komisije, da bo pripravila Direktivo o državnih pomočeh na področju pomorstva in pristanišč.

Pri vsem tem pa ne gre pozabiti na veliko mero previdnosti in vztrajanja pri minimalnih kriterijih, kot so:

- skrbno in objektivno izbrati pristanišča ali skupine pristanišč, da ne pride do porušitve ravnotežja konkurenčnosti ali diskriminacije;
- ob vlaganjih v pristaniško infrastrukturo je treba zagotoviti ustrezno povezavo med pristanišči in glavnimi prometnimi osmi v zaledju;
- odpraviti je treba carinske in administrativne ovire v pristaniščih;
- izboljšati inšpekcijski nadzor v pristaniščih;
- pravočasno je treba zagotoviti pogoje za zamenjavo starih plovil, ki niso ekološko sprejemljiva.

Širša javnost še vedno ni dovolj obveščena o koristih, ki jih prinašajo pomorski prevozi na kratkih razdaljah "od vrat do vrat". Ta problem se na ravni EU<sup>50</sup> rešuje z

<sup>50</sup> Glej [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm)

dvema ločenima mrežama, od katerih je vsaka zadolžena za posebne naloge: kontaktne točke za pomorske prevoze na kratkih razdaljah in promocijski centri.

**Kontaktne točke za pomorske prevoze** na kratkih razdaljah so pravzaprav visoko usposobljeni državni uslužbenci iz nacionalnih uprav, ki so znotraj svojih javnih uprav zadolženi za to vrsto prevoza na nacionalni ravni. Njihovo delovanje je usklajeno z Evropsko komisijo in politiko EU. Na pobudo komisije se kontaktne točke povezujejo na ravni EU z namenom izmenjave izkušenj, analiziranja načinov spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, odprava ozkih grl, ki zavirajo razvoj tega prevoza in oblikovanjem novih strategij. Sestanki na ravni kontaktnih točk se v povprečju skličejo dvakrat na leto pod predsedstvom Komisije. Forum pomorskih gospodarskih panog se teh sestankov udeležuje kot opazovalec. Kontaktne točke znotraj uprav držav članic in drugih držav igrajo ključno vlogo pri usklajevanju političnih usmeritev pomorskih prevozov na kratkih razdaljah.

Na področju EU trenutno deluje 16 **nacionalnih centrov**<sup>51</sup> **za promocijo pomorskih prevozov na kratkih razdaljah**. Ti promocijski centri delujejo v skladu s politiko Komisije in se zatekajo k celi vrsti delovnih metod za naslavljanje javnosti v svojih matičnih državah. Vodi jih poslovni interes in potencialnim uporabnikom pomorskih prevozov na kratkih razdaljah pomagajo z nasveti in informacijami. Promocija med drugim poteka v obliki medijskih predstavitev za različne ciljne skupine, dvostranskih srečanj s ciljnim skupinami, odgovorov na poizvedovanja, poštnih pošiljk (informacijski letaki), izjav za javnost in razstav. V okviru promocije so ladijski in cestni prevozniki posebna ciljna skupina, saj si centri prizadevajo, da spremenijo njihovo miselnost in način dela v okviru opravljanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah. Nekateri promocijski centri podpirajo tudi določene pobude, kot so denimo predstavitve zaposlitvenih možnosti v sektorju pomorskih prevozov in pomorske logistike za mlade ljudi.

Finančni viri različnih promocijskih centrov za pomorske prevoze na kratkih razdaljah se raztezajo skozi paleto javnih in zasebnih sredstev. Za doseganje ciljev je pomembno, da imajo centri zagotovljeno vsaj srednjeročno finančno varnost. Državna podpora je dober način za zagotavljanje nevtralnosti centrov in povečanje njihove verodostojnosti. Široka udeležba gospodarskega sektorja pa je predpogoj za uspešno delovanje centrov.

Za uspešno vzpostavitev promocijskega centra (SPC) je potrebno zagotoviti:

- nevtralnost dela
- upoštevanje različnih interesnih skupin
- izbor primerne kadra s primernimi izkušnjami na področju poslovanja v pomorstvu
- javno podporo projektu s strani države in gospodarstva

Akcijski načrt Evropske komisije spodbujanja prevozov po morju na kratke razdalje med drugim vključuje vrsto ukrepov, ki bodo pripomogli pri odpravljanju ovir z

<sup>51</sup> Belgija, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Irska, Italija, Litva, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo. Za povezave glej [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)

namenom izboljšanja učinkovitosti nadaljnjega razvoja prevozov po morju. Pri tem so se pokazale ovire glede integracije oskrbovalnih verig od vrat do vrat, kompleksnosti administrativnih ovir in zahtev po višji pristaniški učinkovitosti in boljših zalednih povezavah. Glede odpravljanja administrativnih ovir je v postopku sprejemanja prenovitev Direktive o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali izplujejo iz njih. Predlog uvaja poenostavitev administrativnih postopkov, uporabo elektronskega poslovanja v letu 2013 ter vzpostavitev nacionalnega enotnega okna za vse pristaniške postopke, kar sovpada s poenostavitvijo carinskih postopkov in uvedbo interoperabilnega komunikacijskega sistema E-maritime, ki bo v prihodnje omogočal brezpapirno poslovanje med vsemi subjekti. Program Marco Polo bo tudi v prihodnje zagotavljal finančna sredstva za sofinanciranje projektov prevozov po morju na kratke razdalje. Poleg tega so prve pomorske avtoceste v praksi že zaživele s pomočjo TEN-T in Marco Polo programov sofinanciranja. Evropska komisija je v ta namen konec leta 2009 pripravila priporočila za sofinanciranje pomorskih avtocest s strani tako držav članic kot tudi EU. Iz vidika okoljevarstva prihodnji ukrepi stremijo k nadaljnjemu zmanjševanju dušikovih (NOx) in žvepovih oksidov (SOx) ter toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>) za vse ladje v pristaniščih EU z uporabo čistejših goriv kot tudi s pomočjo zagotavljanja električne energije iz obale ladjam. V okviru koncepta pomorski prostor brez ovir se je poenostavilo carinske postopke za blago evropskega porekla, ki poslujejo znotraj pristanišč EU. Predvidena so tudi redna srečanja in nadaljnje delo kontaktnih točk ter nacionalnih centrov za promocijo pomorskih prevozov na kratkih razdaljah s posebnim poudarkom zagotavljanja finančnih sredstev za delovanje le teh. Evropska komisija se zaveda, da je promocija prevozov po morju ključnega pomena, zato bo tudi v prihodnje s pomočjo držav članic izvedla vrsto promocijskih akcij in na ta način predstavila širši javnosti vse prednosti, ki jih taki prevozi tudi nudijo.

### **13.4 Akcijski načrt**

Ministrstvo, pristojno za pomorstvo, si bo v najkrajšem možnem času prizadevalo vzpostaviti, skladno s priporočili EU, enotno okno za organizacijo pomorskih avtocest in prevozov po morju na kratke razdalje. Namen takšnega ukrepanja je razbremenitev cestnega prometa in uporaba alternativnih prevoznih oblik (železnica, vodni promet). Izdelana bo študija o obliki in načinu izplačila eko bonusa prevoznikom in lastnikom blaga ter izdelava IT orodja za organizacijo prevozov. Ena izmed možnih rešitev je kombinacija različnih transportnih sredstev in optimizacija organizacije poti in časa. Za doseganje rezultatov je treba razviti okolje, zavedanje, dostopnost in orodje, ki bo lastnikom blaga olajšalo ali celo narekovalo izbor poti in načina prevoza. Orodje bo dostopno uporabnikom na internetu.

Akcijski načrt je sestavljen iz dveh delov, in sicer iz političnega ukrepanja in izvedbenih aktivnosti.

- **Politično ukrepanje** zajema niz aktivnosti, kjer se bo ministrstvo, pristojno za pomorstvo, prizadevalo v projekt enotnega okna vključiti vse države jugovzhodne Evrope in Balkana ter z njimi podpisati pismo o nameri, kjer bi natančneje določili obliko sodelovanja med državami in določili ključne nosilce. Bistveni element dogovora je vzpostavitev plačila ekološkega bonusa

lastnikom blaga ali prevoznikom, kateri bodo za prevoz blaga uporabljali cestni prevoz le v delih, kjer to drugače ne bo možno; prevoz naj bi v večjem delu potekal po železnici in/ali vodnih poteh.

- **Izvedbene aktivnosti** zajemajo postavitve IT platforme za izvedbo projekta ter vzpostavitev glavne pisarne v Republiki Sloveniji.

### **13.5 Finančne posledice**

Tabela XX: (v 1000 EUR)

	2011	2012	2013
Proračunski viri			



## 14. HIDROGRAFIJA IN KARTOGRAFIJA

Hidrografija je veda, ki se ukvarja z merjenjem in opisovanjem objektov in pojavov na morju, obali in priobalnih področjih zaradi zagotavljanja varnosti plovbe. Pomorska kartografija je del kartografije, ki prikazuje za varnost plovbe pomembne objekte in pojave na morju, obali in priobalnih področjih.

Področje hidrografije in pomorske kartografije ureja Pomorski zakonik, ki določa, da se morajo za zagotavljanje varnosti plovbe izvajati hidrografske dejavnosti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah v skladu z mednarodnimi konvencijami<sup>52</sup>, ter da pomorsko karto Republike Slovenije izda minister pristojen za pomorstvo v skladu z mednarodnimi standardi za pomorsko hidrografijo<sup>53</sup>. Za opravljanje hidrografske dejavnosti skrbi Ministrstvo za promet, znotraj tega pa Direktorat za pomorstvo, ki ga v tehničnih zadevah pogodbeno zastopa in operativno ter razvojno podpira Geodetski inštitut Slovenije.

### 14.1 Povzetek stanja

Geodetski inštitut Slovenije skrbi za pridobitev podatkov s sodobnimi hidrografskimi izmerami. Podatke arhivira in javni del distribuira uporabnikom. Prav tako izdeluje, hrani in distribuira pomorske karte ter pomorske publikacije, ki so potrebne zaradi varnosti plovbe v notranjih morskih vodah in teritorialnem morju, predvsem ob obali in pri vstopih v pristanišča. Pomanjkanje in neažurnost hidrografskih podatkov ter kart neposredno ogrožata varnost plovbe.

Operativno–tehnična dela na področju hidrografije in pomorske kartografije so se v Sloveniji začela leta 1997. V tem času je bila izdelana hidrografska baza podatkov o globinah, svetilnikih, bojah in ostalih navigacijsko pomembnih objektih. Izdelane so bile klasične pomorske karte Koprškega zaliva<sup>54</sup>, Piranskega zaliva in Tržaškega zaliva<sup>55</sup>, zbirka Malih kart<sup>56</sup> slovenskega morja, pomorska karta pristanišča Koper<sup>57</sup> in elektronska karta Koprškega zaliva<sup>58</sup>. V letu 2007 so se pričeli izdajati Oglasi za pomorščake za potrebe vzdrževanja pomorskih kart in publikacij. Oglase je za Slovensko morje do takrat izdajal Hrvaški hidrografski inštitut iz Splita. V letu 2008 se je pričelo z evidentiranjem objektov pristaniške gospodarske javne infrastrukture.

<sup>52</sup> Drugi odstavek 24. člena Pomorskega zakonika.

<sup>53</sup> Peti odstavek 13. člena Pomorskega zakonika.

<sup>54</sup> Pomorska karta Koprski zaliv, merilo 1 : 12 000, elipsoid WGS 84, Ministrstvo za promet in zveze Republike Slovenije, 1999;

<sup>55</sup> Jadransko morje, Italija – Slovenija – Hrvaška, Tržaški zaliv, merilo 1 : 75 000, elipsoid WGS 84, druga izdaja, Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2006

<sup>56</sup> Slovenski morje, Male Karte, merilo 1 : 15 000, 1 : 100 000, elipsoid WGS 84, Ministrstvo za promet Republika Slovenija, november 2005;

<sup>57</sup> Pristanišče Koper, merilo 1:5000, Ministrstvo za promet, Ljubljana, 2008;

<sup>58</sup> Elektronske navigacijske karte in ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) – standardi, tehnologija in podatki, Republika Slovenija, Ministrstvo za promet in zveze, Urad za pomorstvo, Izvajalec: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, november 2000

Geodetski inštitut Slovenije redno vzdržuje pomorske karte in uporabnikom posreduje javni del hidrografskih podatkov, to je tiste podatke, ki so pomembnih tako za varnost plovbe kot tudi za znanstvene, administrativne in ekonomsko-komercialne namene. Izdane so bile tudi publikacije IALA - Sistem pomorskih oznak<sup>59</sup>, Kartografski ključ znakov in krajšav na slovenskih pomorskih kartah<sup>60</sup>, Navtični vodnik slovenskega morja in obale<sup>61</sup> ter Popis objektov za navigacijo<sup>62</sup>. Poleg tega je bilo izdelanih tudi več raziskovalnih projektov s področja hidrografske dejavnosti. V letu 2008 je bila tako s strani Geodetskega inštituta Slovenije zaključena naloga Pravne in strokovno-tehnične podlage hidrografske dejavnosti.

Slovenija je od leta 2002<sup>63</sup> članica Mednarodne hidrografske organizacije (IHO)<sup>64</sup>, znotraj katere aktivno sodeluje pri raznih mednarodnih projektih in konferencah na sredozemsko-črnemorskem območju.

#### 14.2 Analiza prednosti in slabosti hidrografije in kartografije

<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zagotovljena varnost plovbe</li> <li>– Lastni hidrografski podatki in znanje</li> <li>– Hidrografsko obvladljiv akvatorij</li> <li>– Polna pokritost s pomorskimi kartami</li> <li>– Sistematično večletno sodelovanje med MP in GI</li> <li>– Članstvo v IHO in IMO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neurejeno stanje na področju zakonodaje</li> <li>– Ni pogojev za distribucijo ENC kart</li> <li>– Omejena proračunska sredstva</li> <li>– Neizmerjen jugozahodni del akvatorija</li> <li>– Nerešeno mejno vprašanje s Hrvaško</li> <li>– Premalo šolanih hidrografov</li> </ul>
<b>PRILOŽNOSTI</b>	<b>NEVARNOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sodelovanje s podobnimi pomorskimi državami</li> <li>– Podpora delovanju Luke Koper in logističnim podjetjem</li> <li>– Strokovno povezovanje s prostorskim, okoljskim in</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Občasno pomanjkanje sredstev in začasna opustitev dela dejavnosti</li> <li>– Premajhna prepoznavnost pomena hidrografije</li> <li>– Politične spremembe in reorganizacija prometnega resorja</li> </ul>

<sup>59</sup> Publikacija IALA (International Association of Lighthouse Authorities), Sistem pomorskih oznak, MPZ-UP-1, Republika Slovenija, Ministrstvo za promet in zveze, Urad za pomorstvo, Izdelal: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, oktober 2000

<sup>60</sup> Publikacija Kartografski ključ znakov in krajšav na slovenskih pomorskih kartah, MPZ-UP-2, Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, Urad za pomorstvo, Izdelal: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, januar 2001

<sup>61</sup> Navtični vodnik slovenskega morja – 1. izdaja, Ljubljana: Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2005;

<sup>62</sup> Publikacija Popis objektov za navigacijo - 1. izdaja, Ministrstvo za promet, Direktorat za pomorstvo, Izdelal: Geodetski inštitut Slovenije, Ljubljana, 2008

<sup>63</sup> International Hydrographic Organization, Circular letter 16/2002, IHB File No.S1/0178;

<sup>64</sup> Konvencija o Mednarodni hidrografski organizaciji, podpisana v Monacu 3. maja 1967, Uradni list SFRJ – MP, št. 5/68, (Republika Slovenija je nasledila to konvencijo z Aktom o notifikaciji nasledstva, Uradni list RS – MP, št. 4/98);

gospodarskim resorjem – Možna uporaba hidrografije na celinskih vodah	– Zastaranje hidrografskih podatkov – Možnost pomorske nesreče – Obvezna uporaba ENC na ladjah
--	--

### **14.3 Predlog ukrepov**

Zaradi ohranitve in povečanja varnosti plovbe je potrebno voditi aktivno politiko razvoja hidrografije in pomorske kartografije tako na nacionalni ravni kot tudi v odnosu do drugih pomorskih držav in organizacij, predvsem do IHO.

V pripravi je sprememba Pomorskega zakonika, ki bo uredila področje hidrografske dejavnosti, kar bo pravna podlaga za sprejetje hidrografskih podzakonskih aktov. Pravno in permanentno je treba urediti in določiti naloge, ki jih opravlja Geodetski inštitut Slovenije.

Najmanj na 5 do 10 let je treba obnavljati hidrografske meritve in redno vzdrževati vse hidrografske podatke, pomorske karte ter publikacije skladno s priporočili Mednarodne hidrografske organizacije (IHO). Nujno je potrebno izmeriti in kartirati že več kot 20 let neizmerjen jugozahodni del Slovenskega morja, ki leži na zelo prometnem območju sheme ločene plovbe.

Za javni del hidrografskih podatkov in kart je potrebno vzpostaviti distribucijski sistem podatkov kot del e-uprave. Potrebno je začeti z mednarodno validacijo in distribucijo že izdelanih elektronskih navigacijskih kart (ENC). Za potrebe planiranja prometne in gospodarske infrastrukture v priobalnem pasu in na morju je potrebno (tudi v sodelovanju z drugimi resorji) vzpostaviti prostorski informacijski sistem, ki bo vključeval topografske, batimetrične, nepremičninske, okoljske in druge podatke, ki so pomembni tudi za varnost plovbe.

### **14.4 Akcijski načrt**

- sprememba Pomorskega zakonika, ki bo uredila področje hidrografije
- izvedba hidrografskih meritev slovenskega morja in obale
- izdelava slovenskih pomorskih kart in publikacij

### **14.5 Finančne posledice**

Naloge s področja hidrografije in kartografije, ki jih za Ministrstvo za promet izdeluje Geodetski inštitut Slovenije, so zajete v Programu dela državne geodetske službe. Program dela s sklepom potrdi Vlada RS. Finančna sredstva za izdelavo nalog Direktorat za pomorstvo načrtuje v proračunu Republike Slovenije.

## 15. VAROVANJE MORSKEGA OKOLJA, EKOLOGIJA

Varovanje morskega okolja v Sloveniji urejajo posamezni predpisi predvsem s področja ohranjanja in varstva narave, voda in okolja, kulturne dediščine, kopalnih voda in drugih področij splošne rabe, pa tudi s področja pomorstva, ribištva, energetike in druge posebne rabe morja ter celo s področja prostorskega načrtovanja in lokalne samouprave, vendar v Sloveniji ni predpisa, ki bi enotno urejal sistem varovanja morskega okolja.

Varovanju morja nudi še najboljšo podlago **Zakon o vodah** (Ur.l. RS, št. 67/2002), ki ob varovanju celinskih in podzemnih voda ureja tudi varovanje morja in priobalnih zemljišč, predvideva pa tudi pripravo načrtov upravljanja s povodji in podrobnejših načrtov upravljanja voda – NUV za posamezno povodje, porečje ali njegov del in za morje, ureja odločanje o rabi voda ureja tudi javno dobro in javne službe na področju voda, vodne objekte in naprave ter razmejuje pristojnosti države in lokalnih skupnosti pri varovanju voda. Med ostalimi zakoni, ki urejajo posamezne vidike varovanja morja so pomembni predvsem:

- **Zakon o ohranjanju narave** (Uradni list RS 56/1999, 56/1999, 31/2000, 110/2002, 119/2002, 41/2004, 61/2006, 63/2007), ki določa ukrepe ohranjanja biotske raznovrstnosti in sistem varstva naravnih vrednot z namenom prispevati k ohranjanju narave, določa pogoje za določitev naravnih vrednot in razvrstitev na naravne vrednote državnega ali lokalnega pomena, predpisuje kako se pridobijo naravovarstveni pogoji in naravovarstveno soglasje za gradnjo objektov na območju, ki ima za ohranjanje narave poseben status, določa pogoje za izdajo dovoljenja za poseg v naravo (pristojno Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za okolje, Inšpektorat za okolje in prostor, Agencija RS za okolje, Zavod RS za varstvo narave z območno enoto Piran, Nacionalni inštitut za biologijo, Morska biološka postaja Piran);
- **Zakon o varstvu okolja** (Uradni list RS, št. 41/2004), ureja varstvo okolja pred preobremenjevanjem kot temeljnimi pogojem za trajnostni razvoj in v tem okviru določa temeljna načela in ukrepe varstva okolja, spremljanje stanja okolja in informacij o okolju, določa, kdaj je treba v postopku priprave plana, programa, načrta, prostorskega ali drugega akta, katerega izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, izvesti celovito presojo vplivov njegove izvedbe na okolje, določa pogoje za izdajo okoljevarstvenega soglasja Agencije RS za okolje, opredeljuje ekonomske in finančne instrumente ter javne službe varstva okolja, (pristojno Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za okolje, Inšpektorat za okolje in prostor, Agencija RS za okolje);
- **Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami** (UPB - Ur. list RS, št. 51/2006), ki ureja varstvo ljudi, živali, premoženja, kulturne dediščine ter okolja pred naravnimi in drugimi nesrečami, določa cilje varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, enoten in celovit sistem organiziranosti varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami v državi, programiranje, načrtovanje, organiziranje, izvajanje, nadzor,

financiranje ukrepov ter dejavnosti za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami (pristojno Ministrstvo za obrambo, Uprava za zaščito in reševanje);

– **Zakon o prostorskem načrtovanju** (Ur. list RS, št. 33/2007), v okviru urejanja in načrtovanja rabe prostora ureja tudi varovanje voda in morja tako, da določa vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja ter postopke za njihovo pripravo in sprejem (pristojno Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za okolje, Inšpektorat za okolje in prostor, Agencija RS za okolje, z Oddelkom povodja jadranskih rek v Kopru);

– **Zakon o varstvu kulturne dediščine** (Ur. list RS, št. 7/1999), ki opredeljuje nepremično in premično kulturno dediščino ter ureja njeno varstvo s tem, da določa pristojnosti države in lokalnih skupnosti, naloge javne službe in drugih dejavnosti varstva, dolžnosti in pravice lastnikov kulturne dediščine, strokovni in inšpekcijski nadzor na tem področju ter sankcije za kršitev določb tega zakona (pristojno Ministrstvo za kulturo, Direktorat za kulturno dediščino, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije Območna enota Piran, Univerza na Primorskem in Znanstveno raziskovalno središče Koper);

– **Pomorski zakonik** (PZ-UPB2, Ur. list RS, št. 120/06), ki ureja suverenost, jurisdikcijo in nadzor države na morju, varnost plovbe v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah, varstvo morja pred onesnaževanjem s plovil ter pravni režim pristanišč, obligacijska razmerja, ki se nanašajo na plovila, vpis plovil, omejitve ladjarjeve odgovornosti, skupno havarijo, izvršbo in zavarovanje na plovilih ter kolizijska pravila (pristojno Ministrstvo za promet, Direktorat za pomorstvo, Uprava RS za pomorstvo, Univerza v Ljubljani - Fakulteta za pomorstvo in promet);

– **Zakon o morskem ribištvu** (Uradni list RS, št. 58/02, 115/06), ki ureja morsko ribištvo kot upravljanje ribolovnih virov v morju in omogoča izvajanje skupne ribiške politike na področju ohranjanja, upravljanja in izkoriščanja ribolovnih virov, pogojev dostopa do ribolovnih virov, strukturnih ukrepov, nadzora, tržne ureditve ter mednarodnih odnosov s področja ribištva (pristojno Ministrstvo za kmetijstvo, Direktorat za kmetijstvo, Direktorat za gozdarstvo, lovstvo in ribištvo, Ribiška pisarna Izola);

– **Zakon o lokalni samoupravi** (Uradni list RS 100/2005), ki določa načela za ureditev samoupravnih lokalnih skupnosti, financiranje in druge pomembne elemente organiziranosti ter njihove pristojnosti pri posrednem upravljanju z morjem v občinskih pristaniščih in na priobalnih zemljiščih (pristojne Mestna občina Koper, Občina Izola, Občina Piran);

– **Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS** (Ur. list RS, št. 208/2002) ureja nadzor pomorskega prometa, sistem obveščanja z namenom povečanja varnosti in učinkovitosti pomorskega prometa, izboljšanja odziva v primerih izrednih dogodkov,

nezgod ali potencialno nevarnih situacij na morju, vključno z akcijami iskanja in reševanja na morju ter preprečevanja in odkrivanja onesnaženja z ladij;

– **Konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij - MARPOL 73/78** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), pokriva nesreče in operativno onesnaženje z nafto, kot tudi onesnaženje s kemikalijami in drugimi nevarnimi snovmi v zaprti embalaži, odpadno vodo, smetmi ter onesnaženje zraka iz morja in je sestavljena iz konvencije MARPOL 73 in Protokola iz leta 1978. To je ena najpomembnejših pomorskih konvencij, ki zajema problematiko preprečevanja onesnaževanja morskega okolja zaradi pomorskega prometa in zajema poglobitve načine onesnaževanja s škodljivimi snovmi, ki jih namenoma ali zgolj naključno povzročajo ladje. Sprejeta je bila v okviru Mednarodne pomorske organizacije - IMO (OZN) s sedežem v Londonu. Konvencija obsega poleg splošnega dela še 5 aneksov:

- Aneks I. – pravila za preprečevanje onesnaževanja z nafto in zaoljenimi vodami,
- Aneks II. – pravila za preprečevanje onesnaževanja morja s tekočimi strupenimi snovmi,
- Aneks III. – pravila za preprečevanje onesnaževanja s škodljivimi snovmi, ki se prevažajo v zaprti embalaži ali v kontejnerjih, prenosnih rezervoarjih ter v cestnih ali železniških cisternah,
- Aneks IV. – pravila za preprečevanja onesnaževanja z ladijskimi odpadnimi vodami (odplake, fekalne vode),
- Aneks V. – pravila za preprečevanja onesnaževanja s smetmi z ladij ( trdni odpadki, kuhinjski odpadki).

Poleg konvencije MARPOL vsaj posredno ureja varovanje morskega okolja še cela vrsta pomorskih mednarodnih sporazumov: **ISM** - Mednarodni kodeks o varnem upravljanju ladij, **IMDG** - Mednarodni kodeks o prevozu nevarnega blaga po morju, **IBC** - Mednarodni kodeks za gradnjo in opremo ladij za prevoz nevarnih kemikalij v tekočem stanju, **IGC** - Mednarodni kodeks za gradnjo in opremo ladij za prevoz nevarnih utekočinjenih plinov, **BC** - Kodeks za varno ravnanje s trdnimi tovari v razsutem stanju, **INF** - Kodeks IMO za varen prevoz izrabljenega jedrskega goriva, plutonija in visoko radioaktivnih odpadkov z ladjami in nenazadnje **Resolucija IMO A 851(20)**, ki določa splošna načela sistema poročanja z ladij in zahteve poročanja z ladij, ki vključujejo navodila za poročanje o izrednih dogodkih v zvezi z nevarnim blagom, škodljivimi snovmi in/ali snovmi, ki onesnažujejo morje.

## 15.1 Povzetek stanja

Slovensko teritorialno morje je del Tržaškega zaliva, najbolj severnega dela Jadranskega in Sredozemskega morja, ki si ga Slovenija deli skupaj z Italijo in Hrvaško. Varovanje morskega okolja je v tem območju Mediterana vitalnega pomena, saj je to izjemno plitvo morje v osrčju gospodarsko aktivne regije severnega Jadrana, ki ga zaznamujejo izlivni del reke Pad in rastoča ekonomija na obalnem pasu vseh treh držav, vključno s hitro rastjo pomorskega prometa, tesno povezano z usklajevanjem rabe morja in njegovih resursov z načeli trajnostnega razvoja, kar pa

je, zaradi njegove strateške lege in relativne zaprtosti Tržaškega zaliva izredno zahtevno. Severni Jadran sodi zaradi oceanografskih karakteristik (plitvost - severno od črte Ancona – Pulj je komaj 2% vodne mase Jadrana) in vpliva gospodarskih dejavnosti po oceni UNEP/MAP med najbolj občutljive in ogrožene dele Sredozemlja, kar še posebej velja za Tržaški zaliv, kjer številni pritiski in stalne zahteve po večji rasti vse bolj razvejanih pomorskih dejavnosti, narekujejo potrebo po usklajenem meddržavnem načrtovanju razvoja in učinkovitejšega varstva morskega okolja.

Ključni pritiski na morsko okolje in obalni prostor izvirajo predvsem iz hitre rasti pomorskega prometa in pristanišč, ki se prepleta z rastjo turizma in rekreacijske plovbe s turističnimi pristanišči ter s stalno naraščajočo poselitvijo in koncentracijo gospodarskih aktivnosti na ožjem obalnem pasu.

Najbolj izrazita potreba po usklajenem varovanju morskega okolja se je izkazala ob nameri gradnje plinskih terminalov v Tržaškem zalivu. Projekti so bili zastavljeni, ne da bi predhodno določili možne variante in bile opravljene strateške presoje vplivov na okolje ter brez usklajevanja na trilateralni ravni (Slovenija, Hrvaška, Italija), kar je sprožilo val nasprotovanj projektu in odprlo ključno vprašanje: kako načrtovati razvoj, ki bo zmanjševal pritiske in vplive na vodno telo Jadrana in pripomogel k vzpostavitvi njegovega dobrega ekološkega stanja ob še vzdržnem trajnostnem razvoju raznoterih pomorskih dejavnosti.

Zagotovo je to mogoče le v tesnem sodelovanju med državami, ki si delijo vodno telo Jadrana, s ciljem vzpostavitve trajnostnega načrta upravljanja z obalnimi in morskimi viri. Dobra oblika sodelovanja je delovanje Stalne trilateralne slovensko-italijansko-hrvaške komisije za varstvo Jadranskega morja in obalnih območij pred onesnaženjem.

Primeren pravni okvir, na katerem Slovenija gradi svoje ukrepe za trajnostno rabo Jadrana, je tudi izvajanje evropske okvirne Direktive o vodah (EU WFD) in v regionalnem okviru Barcelonske konvencije z Mediteranskim akcijskim načrtom (UNEP/MAP), kar je hkrati izjemen prispevek k pripravi in izvajanju evropske pomorske strategije (EU Marine Strategy).

V skladu s pomenom ohranjanja biotske raznovrstnosti je Slovenija kar petino morske obale s pripadajočim akvatorijem razglasila za zavarovano območje (Protected Area), v katerem se nahaja tudi področje, zavarovano v skladu z Ramsarsko konvencijo (ramsarska lokaliteta). Gre za območja, v katerih potekajo okolju prilagojene gospodarske dejavnosti, med njimi je najpomembnejša solinarstvo.

Za zmanjševanje obremenjevanja vodnega telesa Jadrana iz virov na kopnem je Slovenija v obdobju 1996-2004 investirala 20 milijonov evrov ter zmanjšala obremenitev voda v jadranskem povodju za 100.000 PE. Z načrtovano izgradnjo sistemov odvajanja in čiščenja komunalnih odpadnih voda vseh treh obalnih občin (Koper, Izola, Piran) je Slovenija skupaj s sredstvi kohezijskega sklada EU namenila še 28 milijonov evrov, in s tem zmanjšala obremenitev s kopna dodatno še za

120.000 PE v letu 2008/09. S tem je Slovenija izpolnila zahteve evropske direktive o odvajanju in čiščenju odpadnih vod (Urban Waste Water Directive) in rešila to vprašanje v celotnem slovenskem delu povodja Jadrana.

Ministrstvo za okolje in prostor je v letu 2003 začelo z izvajanjem Programa upravljanja z obalnim območjem (Coastal Area Management Plan/ CAMP Slovenia), ki je nastal v partnerstvu med Mediteranskim akcijskim planom (UNEP-MAP) ter osmimi občinami Južne Primorske, s ciljem načrtovanja trajnostnega razvoja v obalni regiji Slovenije in z željo po čim prejšnji razširitvi na italijansko in hrvaško stran.

Slovenija je od maja 2003 do maja 2004 predsedovala omizju »Okolje in trajnostni razvoj« v okviru Jadransko-jonske pobude (AII). Najpomembnejši dosežek tega obdobja je zagotovo izdelava subregionalnega Načrta za ravnanje v primeru onesnaženja zaradi nesreč v Severnem Jadranu (»Contingency Plan for the Northern Adriatic«) pod koordinacijo Regionalnega centra za ukrepanje v primeru onesnaženja Sredozemskega morja (REMPEC-Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea). V Portorožu je bil novembra 2007 tudi podpisan trilateralni sporazum med Italijo, Hrvaško in Slovenijo za izvajanje tega načrta.

Kot gostiteljica in predsedujoča Mediteranskega akcijskega načrta (2005-2007) si je Slovenija prizadevala za čim boljšo povezanost držav in sodelovanje regij ter lokalnih skupnosti pri izvajanju ukrepov za uresničevanje načel trajnostnega razvoja v praksi. Vodilo delovanja je izvajanje konkretnih programov in projektov za vzpostavljanje dobrega ekološkega stanja vodnega telesa Jadrana. V partnerstvo za doseg tega cilja namerava Slovenija pritegniti nevladne organizacije, izobraževalne ustanove (vključno z univerzami) ter pomembne gospodarske dejavnike.

## 15.2 Analiza prednosti in pomanjkljivosti

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- za zagotavljanje varnosti pomorskega prometa se pospešeno načrtuje in že uresničuje moderen informacijski sistem;</li> <li>- problemi glede onesnaževanja okolja (npr. onesnaževanje zraka in morja zaradi prahu s terminala razsutega tovora) se bodo reševali v okviru novega prostorskega razvoja koprškega pristanišča;</li> <li>- problematika odlaganja slanega refulirnega materiala se rešuje hkrati z izgradnjo pristaniških skladiščnih površin;</li> <li>- Službo za varstvo obalnega morja za posredovanje v primeru morebitnih nesreč, ki jo je prevzela hčerinska družba Luke Koper d.d. je v fazi učinkovitega organiziranja in opremljanja;</li> <li>- varovanje morskega okolja je vedno bolj urejeno na različnih sistemskih in praktičnih ravneh.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pomorski promet v Severnem Jadranu narašča in s tem se slabša varnost navigacije in povečuje možnost ladijskih trčenj in drugih nevarnih dogodkov zaradi plovbe;</li> <li>- zaradi še neurejenega čiščenja naplavljenih odpadkov z obal kot tudi pomanjkljivega zbiranja odpadkov na območjih komunalnih privezov, je problematično sezonsko zadrževanje plovil na zavarovanih morskih območjih in ob kopalnih obalah;</li> <li>- zdravje morskega okolja je odvisno od kakovosti morske in rečne vode, na kar vplivajo komunalne odpadne vode, pomorski promet z izpusti iz plovil, infrastrukturi in ribiški posegi z vplivi na morsko dno in zasedenost ter raba obalnih območij.</li> </ul>



PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– z vključitvijo vseh jadranskih držav v izvajanje zaščitnih in preventivnih ukrepov pred onesnaževanjem morja zaradi gostega pomorskega prometa in zmanjšanjem možnosti velikih katastrofalnih nesreč,</li> <li>– z aktivnim sodelovanjem regionalnih in lokalnih oblasti pomembno prispevati k uresničevanju trajnostnega razvoja v Jadranu, vključno s sonaravnim razvojem pomorstva, ribištva in navtičnega turizma kot pomembnih gospodarskih dejavnosti,</li> <li>– z omejevanjem širitve urbanizacije na še neurbanizirane dele obale, izboljšati razmerje med urbaniziranim in naravnimi deli obale;</li> <li>– z automatizacijo in VTS sistemom nadzora izboljšati premalo učinkovit nadzor nad izvajanjem režima varovanja morja,</li> <li>– ustanovitev posebnega sklada in s pritegnitvijo evropskih sredstev izboljšati financiranje varstva morskega okolja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– neenakomerne navtično turistične sezone obremenitve otežujejo načrtovanje zaščitnih ukrepov in trajnostno rabo morja in obale;</li> <li>– širitev turistične infrastrukture zaseda in ovira dostop do morske obale ter izriva ribiško in ladjedelniško (škver) ter drugo tradicionalno rabo priobalnega pasu morja,</li> <li>– krajinske spremembe značilne mediteranske podobe obalnega pasu kot posledica intenzivne urbanizacije in izgradnje objektov velike volumenske zasnove prometne in turistične infrastrukture na ožjem obalnem območju kot so ceste, marine, pristanišča, športni objekti, turistična naselja;</li> <li>– biotska raznovrstnost se v splošnem zmanjšuje, praviloma zaradi večanja različnih pritiskov na vrste, njihove habitate in habitatne tipe so ekosistemi čestokrat podvrženi uničenju.</li> </ul>

### 15.3 Predlog ukrepov

Zaradi nenehno naraščajočega pomorskega prometa in njegovih pritiskov na vodno telo Jadrana s pomočjo izvedenske skupine v okviru Trilateralne komisije za varstvo Jadrana in obalnih območij pred onesnaženjem pripraviti in sprejeti **Načrt upravljanja z balastnimi vodami v Jadranu** v skladu s standardi Mednarodne pomorske organizacije (IMO). Sprejetje in izvajanje tega načrta bo pripomoglo k zmanjšanju tveganj in ogroženosti Jadrana z vnosi in razširitvijo tujerodnih organizmov zaradi pomorskega prometa. V okviru načrta naj se uskladijo interesi varstva in razvoja med navedenimi državami na tem območju.

### 15.4 Akcijski načrt

V okviru medvladne Trilateralne komisije (slovensko-hrvaško-italijanske) za varstvo Jadrana in obalnih območij pred onesnaženjem, ki usklajuje ukrepe za varstvo in rabo resursov Jadranskega morja, Slovenija v letu 2010 sproži pobudo za pripravo skupnega načrta rabe in varovanja severnega Jadrana – oz. njegovega najbolj obremenjenega dela – Tržaškega zaliva.

### 15.5 Finančne posledice

Za izvedbo določenih strateških ukrepov za varovanje morskega okolja bo potrebno zagotoviti potrebna sredstva v okviru proračunskih namenov ministrstev pristojnih za okolje in prostor, promet, ribištvo, turizem, obrambo in zaščito ter zdravje.

Ostale stroške za izvajanje ukrepov za varovanje in zaščito morskega okolja krijejo nosilci koncesij in imetniki vodnih dovoljenj na vodnem telesu morja.

## 16. POLITIČNI UKREPI IN KOORDINACIJA

Na področju pomorskega prometa je treba ukrepati takoj in odločno, saj se v nasprotnem primeru lahko zgodi, da bo evropsko pomorsko gospodarstvo za vedno izgubilo svojo vodilno vlogo.

Evropski pomorski sektor se sooča s številnimi velikimi izzivi naenkrat. Svetovna gospodarska kriza je zelo težko prizadela sektor. Strožje zahteve glede ladijskih emisij bi lahko težave sektorja samo še poslabšale. Poleg tega pa je iz dneva v dan bolj aktualno vprašanje vedno večjega pomanjkanja pomorščakov in ponovnim vzponom piratstva na svetovnih morjih.

Vedno bolj so prisotna mnenja, da bi morali narediti pomorske poklice bolj privlačne za mlade. Priliv mladih v pomorske poklice ter oblikovanje takšnega okolja, da bodo takšni kadri v pomorstvu tudi ostali, je bistvenega pomena. Poleg ukrepov na ravni EU kakor tudi na nacionalnih ravneh je nujno spodbujati evropsko pomorsko identiteto dediščino ter začeti z izmenjavo najboljših praks, da bi pritegnili mlade ljudi, da se odločijo za pomorske poklice.

Opozoriti je treba na dolgoletno zavezanost EU za odprto in pošteno konkurenco ter ponovno poudariti potrebo po izogibanju protekcionističnih ukrepov, saj je le to način za zdravo gospodarstvo. Za dober globalni položaj evropskega pomorskega gospodarstva je treba doseči dogovor o državnih pomočeh, da bi s tem zagotovili enake konkurenčne pogoje in s tem konkurenčnost evropske flote po celem svetu. V zvezi s tem Slovenija podpira stališče Evropske komisije o oblikovanju globalnih pravil za globalno industrijo in poudarja pomen ureditve pomorskih pravil na mednarodni ravni.

Glede vedno večjega števila piratskih napadov na ladje bo Slovenija podpirala vzpostavitev ustreznih pristojnosti in oblikovanje mednarodne zakonodaje za zajezitev te kriminalne dejavnosti. Tu se bomo zavzemali za tesnejše sodelovanje med EU in ZN ter okrepili svoje sodelovanje v okviru dela odborov in pododborov Mednarodne pomorske organizacije v Londonu.

Velike priložnosti, ki se evropskemu pomorskemu gospodarstvu nudijo, ležijo predvsem v podpori za naložbe v raziskave in razvoj, v "zelenih" ladjah, gorivih in pristaniščih.

Ministrstvo, pristojno za pomorstvo, mora skupaj z Upravo Republike Slovenije za pomorstvo vsako leto organizirati konferenco v okviru pomorskega gospodarstva, kjer se pregleda izvajanje nacionalnega programa in sprejme zaključke o izboljšanju le-tega.

Minister, pristojen za pomorstvo, mora vsaki dve leti po sprejemu tega nacionalnega programa:

- Poročati državnemu zboru o izvajanju programa,

- Pripraviti posodobitev programa in ga predložiti državnemu zboru v sprejem.

Za namen izvajanja nacionalnega programa ustanovi minister, pristojen za pomorstvo, medresorsko delovno skupino za področje pomorstva, sestavljeno iz predstavnikov:

- Ministrstva za promet,
- Ministrstva za finance,
- Ministrstva za gospodarstvo,
- Ministrstva za okolje in prostor,
- Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve,
- Ministrstva za visoko šolstvo in šport,
- Ministrstva za šolstvo,
- Predstavnika Sveta za pomorsko gospodarstvo.

Naloga medresorske delovne skupine je vezana predvsem na izvajanje tega nacionalnega programa in se sestaja po potrebi, odvisno od nastale problematike. Vodja delovne skupine mora ministru, pristojnemu za pomorstvo, o delu skupine poročati vsaj dvakrat letno.

## **17. POMORSKA PRAVNA UREDITEV V RS**

Pomorsko pravno ureditev v Republiki Sloveniji sestavljajo:

- Nacionalni pravni viri,
- Pravni viri Evropske unije in
- Mednarodni pravni viri

### **17.1 Nacionalni pravni viri**

Pravno ureditev pomorstva je v Republiki Slovenije urejena s temeljnim predpisom s področja pomorstva, to je Pomorski zakonik.

Pomorski zakonik je bil sprejet v letu 2001 in pripravljen v duhu mednarodnih konvencij. Če zakon ne ureja posameznega področja, se subsidiarno uporabljajo drugi predpisi, kot na primer Zakon o vodah (Uradni list RS, št. 67/02, 110/02-ZGO-1, 2/04-ZZdrI-A, 41/04-ZVO-1, 57/08).

Pomorski zakonik je sestavljen iz 11 delov, in sicer ureja suverenost Republike Slovenije na morju, varnost plovbe, državno pripadnost, identifikacijo in vpis ladij, stvarne pravice na ladjah, ladjarja, pomorske pogodbe, plovbne nezgode, izvršbo in zavarovanje ter prekrške.

### **17.2 Pravni viri Evropske unije**

Republika Slovenija je od 1. maja 2004 polnopravna članica Evropske unije, katere države so ekonomsko, družbeno in politično globoko povezane. Pravni red Evropske unije je postal del slovenske zakonodaje, kar še posebej velja za področja, ki sodijo v pristojnost Evropske unije.

Večina predpisov s področja pomorstva je bila sprejeta zaradi varnosti v pomorskem prometu in preprečevanja onesnaženja, ki ga povzročajo plovila.

S Pomorskim zakonikom so urejene pravne podlage za naslednje direktive:

- Direktiva Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblaščne za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav, s spremembami;
- Direktiva Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o uveljavitvi mednarodnih standardov za varnost ladij, preprečevanje onesnaževanja ter pogoje za življenje in delo na ladjah, ki uporabljajo pristanišča Skupnosti in plujejo v vodah v pristojnosti držav članic (pomorska inšpekcija), s spremembami;
- Direktiva Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi, s spremembami;
- Direktiva Sveta 97/70/ES z dne 11. decembra 1997 o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, s spremembami;

- Direktiva Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje, s spremembami;
- Direktiva Sveta 98/41/ES z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, s spremembami;
- Direktiva Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrobnimi potniškimi plovili, s spremembami;
- Direktiva 2001/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. decembra 2001 o določitvi usklajenih zahtev in postopkov za varno nakladanje in razkladanje ladij za prevoz razsutega tovora;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/6/ES z dne 18. februarja 2002 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti in/ali izplujejo iz njih, s spremembami;
- Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS, s spremembami;
- Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti ro-ro potniških ladij, s spremembami in
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve.

Direktive so podrobno prenesene s podzakonskimi akti.

Konec leta 2009 je bil sprejet tako imenovani tretji pomorski paket (ERIKA III), ki določa strožje pogoje glede varnosti plovbe in onesnaževanja. Države članice jih morajo prenesti v letih 2010 do 2012 v svoj nacionalni pravni red.

### **17.3 Mednarodni pravni viri**

Na mednarodni ravni so bili sprejeti številni predpisi IMO.

Med drugimi pomembnimi mednarodnimi organizacijami je potrebno omeniti Komisijo Združenih narodov za mednarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL), Konferenco Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD), Mednarodno organizacijo dela (ILO), Mednarodni inštitut za unifikacijo zasebnega prava (UNIDROIT), Mednarodni pomorski odbor (CMI) dvanajst organizacij), itd.

Predpisi omenjenih organizacij, ki zavezujejo Republiko Slovenijo so:

- Konvencija o teritorialnem morju in zunanjem pasu, sprejeta v Ženevi 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65-str. 183;
- Konvencija o odprtem morju, sprejeta v Ženevi 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65-str. 183
- Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu, z aneksi I-VI, podpisana v Montego Bayu (Jamajka) 10. decembra 1982, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 1-1/86-str. 3

- Uredba o ratifikaciji Sporazuma o izvajanju XI. dela Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982 - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 9-38/95-str. 168 (Uradni list RS, št. 32/95)
- Sklep Sveta 98/392/ES z dne 23. marca 1998 o sklenitvi Konvencije Združenih narodov o pomorskem pravu z dne 10. decembra 1982 in Sporazuma o izvajanju dela XI Konvencije z dne 28. julija 1994 s strani Evropske skupnosti - UL L št. 179 z dne 23. 6. 1998, str. 1, prevod: Uradni list EU 2004, poglavje 4, zvezek 3, str. 260
- Sporazum o pospeševanju usklajevanja ribiških plovil na odprtem morju z mednarodnimi ukrepi za ohranjanje in upravljanje - UL L št. 177 z dne 16. 7. 1996, str. 26, prevod: Uradni list EU 2004, poglavje 4, zvezek 2, str. 324
- Sporazum o uporabi določb Konvencije Združenih narodov o pomorskem pravu z dne 10. decembra 1982 glede ohranjanja in upravljanja čezconskih staležev rib in izrazito selivskih staležev rib - UL L št. 189 z dne 3. 7. 1998, str. 17, prevod: Uradni list EU 2004, poglavje 4, zvezek 4, str. 5
- Konvencija o olajšavah v mednarodnem pomorskem prometu, podpisana v Londonu 9. aprila 1965, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 8-130/66-str. 678 in 49-98/75-str. 821
- Mednarodna konvencija o intervenciji na odprtem morju v primeru nesreče, ki jo povzroči ali utegne povzročiti onesnaženje z olji, podpisana v Bruslju 29. novembra 1969, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 2-10/77-str. 156
- Protokol o intervenciji na odprtem morju v primerih onesnaženja morja s snovmi, ki niso olja, podpisan v Londonu 2. novembra 1973, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 12-74/81-str. 796
- Konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z odpadnimi in drugimi snovmi, sprejeta v Londonu, Mexico Cityu, Moskvi in Washingtonu 29. decembra 1972, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 13-129/77-str. 952
- Zakon o ratifikaciji Protokola 1996 h Konvenciji o preprečevanju onesnaženja morja z odpadnimi in drugimi snovmi, 1972 (M96KPOM) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 10-31/2005-str. 733 (Uradni list RS, št. 66/2005)
- Mednarodna konvencija za preprečevanje onesnaženja morja z oljem, podpisana v Londonu 12. maja 1954, spremenjena in dopolnjena 21. oktobra 1969 in 15. oktobra 1971, Uradni list SFRJ, št. 60-849/73-str. 1737 in 53-926/74-str. 1709
- Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, podpisana v Londonu 2. novembra 1973, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 2-14/85-str. 57
- Protokol k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij iz leta 1973, podpisan v Londonu 17. februarja 1978, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 2-15/85-str. 66
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1997 o spremembi Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, kot je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1978, ki se nanaša nanjo (MPKPOM) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 10-32/2005-str. 752 (Uradni list RS, št. 66/2005)

- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o pripravljenosti, odzivanju in sodelovanju pri onesnaženju z olji, OPRC 1990 (MKPOO) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 9-25/2001-str. 619 (Uradni list RS, št. 31/2001)
- Zakon o ratifikaciji Protokola o pripravljenosti, odzivanju in sodelovanju pri dogodkih onesnaženja z nevarnimi in škodljivimi snovmi, 2000 (MPOSDO) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 5-23/2006-str. 483 (Uradni list RS, št. 25/2006)
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1992 o spremembi Mednarodne konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1969 (MKCO69) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 15-82/2000-str. 545 (Uradni list RS, št. 58/2000)
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom, 2001 (MKCOŠOG) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe št. 14-44/2004-str. 3906 (Uradni list RS, št. 41/2004)
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1992 o spremembi Mednarodne konvencije o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, nastale zaradi onesnaženja z nafto, 1971 (MKMS71) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 15-81/2000-str. 531 (Uradni list RS, št. 58/2000)
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 2003 k Mednarodni konvenciji o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, nastale zaradi onesnaženja z nafto, 1992 (MMSON) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 8-28/2005-str. 573 (Uradni list RS, št. 54/2005)
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju, 1996 (MKONŠ) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 18-77/2004-str. 4350 (Uradni list RS, št. 65/2004)
- Mednarodna konvencija o varnosti kontejnerjev (CSC 1972), s prilogami, podpisana v Ženevi 2. decembra 1972, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 3-30/87-str. 15
- Mednarodna konvencija o izmeritvi ladij, 1969, podpisana v Londonu 23. junija 1969, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 10-11/72-str. 67
- Mednarodna konvencija o tovornih črtah, podpisana v Londonu 5. aprila 1966, spremenjena in dopolnjena 12. oktobra 1971, 12. novembra 1975, 15. novembra 1979 in 17. novembra 1983, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 4-37/69-str. 253, 1-7/78-str. 24, 10-68/78-str. 636, 11-52/81-str. 681 in 12-36/89-str. 28
- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah, 1966 (MPTC) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 11-39/99-str. 503 (Uradni list RS, št. 33/99)
- Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (SOLAS), podpisana v Londonu 1. novembra 1974, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 2-4/81-str. 25
- Protokol k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, 1974, podpisan v Londonu 17. februarja 1978, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 2-5/81-str. 275

- Zakon o ratifikaciji Protokola iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (MPVCZM) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 11-38/99-str. 491 (Uradni list RS, št. 33/99)
- Mednarodna konvencija o izenačitvi določenih pravil o nujenju pomoči in reševanju na morju, podpisana v Bruslju 23. septembra 1910, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 285A-XCIV/1931-str. 1961
- Protokol o spremembi Konvencije za izenačitev nekaterih pravil o pomoči in reševanju na morju, ki je bila podpisana v Bruslju 23. septembra 1910, podpisan v Bruslju 27. maja 1967, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 26-68/71-str. 394
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o iskanju in reševanju na morju, SAR 1979 (MKIRM) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 9-24/2001-str. 605 (Uradni list RS, št. 31/2001)
- Zakon o ratifikaciji Mednarodne konvencije o reševanju na morju, 1989 (MKRM89) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 13-44/2005-str. 1065 (Uradni list RS, št. 73/2005)
- Uredba o ratifikaciji Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 8-40/2000-str. 225 (Uradni list RS, št. 30/2000)
- Uredba o ratifikaciji 23. in 24. spremembe Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 6-16/2003-str. 590 (Uradni list RS, št. 26/2003)
- Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978, sprejeta v Londonu 7. julija 1978, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 3-8/84-str. 94
- Zakon o ratifikaciji Sprememb 1995 priloge k Mednarodni konvenciji o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (MKSULSP95) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe RS, št. 19-65/2005-str. 1261 (Uradni list RS, št. 105/2005)
- Zakon o ratifikaciji Sprememb 1997, k spremenjeni Mednarodni konvenciji o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (MKSULSP97) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe RS, št. 19-66/2005-str. 1298 (Uradni list RS, št. 105/2005)
- Mednarodna konvencija za izenačitev določenih pravil o trčenju ladij, podpisana v Bruslju 23. septembra 1910, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 285A-XCIV/1931-str. 1961
- Konvencija o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972, sprejeta v Londonu 20. oktobra 1972 ter dopolnjena 15. decembra 1981 in 19. novembra 1987, Uradni list SFRJ, št. 60-821/75-str. 1613 in Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 12-90/86-str. 3 in 12-52/90-str. 10
- Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) in protokol o podpisu, sprejeta v Bruslju 25. avgusta 1924, Uradni list FLRJ - Mednarodne pogodbe, št. 7-76/59-str. 2
- Mednarodna konvencija o začasnem zaustavljanju morskih ladij, podpisana v Bruslju 10. maja 1952, Uradni list SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 12-150/67-str. 1235



- Mednarodna konvencija o vpisu pravic na ladjah v gradnji, podpisana v Bruslju 27. maja 1967, Uradni list SFRJ, št. 1-1/71-str. 1
- Konvencija in Statut o mednarodnem režimu pomorskih pristanišč, podpisana v Ženevi 9. decembra 1923, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 280-LXXXIX/1931-str. 1766
- Zakon o ratifikaciji Mednarodnega sporazuma o uporabi Inmarsatovih postaj ladja zemlja v teritorialnem morju in pristaniščih (MSUIPLZ) - Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 12-55/95-str. 801 (Uradni list RS, št. 46/95).

#### **17.4 Akcijski načrt**

V prihodnjih letih bodo ratifikacije mednarodnih konvencij usmerjene v tiste, ki urejajo pravice potnikov, omejitve odgovornosti za pomorske zahtevke, dvigovanje potopljenih stvari in pogodbe o izkoriščanju ladij.

Predvsem je treba zagotoviti možnost, da se bodo že ratificirane mednarodne konvencije lahko učinkovito izvajale v praksi. Obstoječi zakoni o ratifikacijah posameznih mednarodnih konvencij ne določajo dovolj natančno organov, ki so pristojni za izvajanje posameznih nalog, ki jih državam podpisnicam mednarodna konvencija nalaga.

## 18. SEZNAM UPORABLJENIH IZRAZOV

<b>Kratica</b>	<b>Angleški pomen</b>	<b>Slovenski pomen</b>
ENC	Electronic Navigation Chart	Elektronska navigacijska karta
ECDIS	Electronic Chart Display And Information System	Informacijski sistem za prikazovanje elektronskih kart
RENC	Regional Navigational Chart Centre	Regionalni center za elektronske navigacijske karte
VRENC	Virtual Regional ENC Centre ali Virtual RENC	Virtualni regionalni center za elektronske navigacijske karte
MBSCH	Mediterranean and Black Seas Hydrographic Commission	Hidrografska komisija za Sredozemsko in Črno morje
MBSVRENC	Mediterranean and Black Sea Virtual RENC	Virtualni RENC za Sredozemsko in Črno morje
HO	Hydrographic Office	Hidrografski urad
VTS	Vessel Traffic System	Sistem nadzora pomorskega prometa
VTMS	Vessel Traffic Management System	Sistem nadzora in upravljanja pomorskega prometa
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System	Informacijski sistem za upravljanje in nadzor prometa
HIS	Harbour Information System	Pristaniški informacijski sistem
AIS	Avtomatic Identification System	Avtomatska identifikacija ladij
GPS	The Global Positioning System	Svetovni satelitski navigacijski sistem za določanje položaja
IMO	International Maritime Organization	Mednarodna pomorska organizacija
IMO-IMA Trst	IMO - International Maritime Academy, Trieste	MPO - Mednarodna pomorska akademija v Trstu
IHO	International Hydrographic Organization	Mednarodna hidrografska organizacija
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control	Pariški memorandum o pomorski inšpekciji
EMSA	European Maritime Safety Agency	Evropska agencija za varnost v pomorskem prometu

IALA	International Association of Lighthouse Authorities	Mednarodna zveza uradov za svetilnike in pomorske oznake
	Symbols and abbreviations used on Slovenian nautical charts	Kartografski ključ znakov in krajšav na slovenskih pomorskih kartah
NAVOCEANO	Naval Oceanographic Office	Oceanografski urad vojne mornarice ZDA
INT number	International number	Mednarodna številka pomorske karte (dodeljuje IHO)
LBS	Location Based Services	Lokacijsko opredeljene storitve
IEC	International Electrotechnical Committee	Mednarodna elektrotehniška komisija
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	Mednarodna konvencija o iskanju in reševanju na morju iz leta 1979
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju, 1974
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978	Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 <i>as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)</i>	Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973 in Protokol 1978 k tej konvenciji ( <i>MARPOL 73/78</i> )
NAPAN	Northern Adriatic Ports Area Network	Mreža severno jadranskih pristanišč
SSS	Short Sea Shipping	Pomorski prevozi na kratkih razdaljah
TEU	Twenty-foot equivalent unit	Enota (mere) za kontejner
TEN-T	The Trans-European Transport Networks	Vseevropsko transportno (prometno) omrežje – transevropsko prometno omrežje
EU	European Union	Evropska unija
EUR	Euro	Evro – valuta EU
USD	United States Dollar	Dolar – valuta ZDA
DWT	Deadweight	Nosilnost
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj

WTO	World Trade Organization	Svetovna trgovinska organizacija
JIT	Just in time	Pravočasno, ravno ob pravem času
ECTS	European credit transfer system	Evropski sistem prenašanja kreditnih točk
GDP / BDP	Gross domestic product	Bruto domači proizvod