

SODOBNE POLITIČNO-GEOGRAFSKE ZNAČILNOSTI
ALPSKO-JADRANSKEGA PROSTORA BREZ MEJA

Anton GOSAR

Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijeva 1
e-mail: anton.gosar@zrs.upr.si

IZVLEČEK

Dograditev tovornega pristanišča v Kopru je leta 1957 spremenila večstoletno, monopolno, v Avstro-Ogrski zasnovano strukturo pristaniške dejavnosti v severnem Jadramu. Inovacija je bila do določene mere rezultat globalne ideološke ločnice in zaprte meje med sosednjima državama. Oba dejavnika sta posegla globoko (tudi) na področje poselitve oziroma v socialno-geografsko strukturo prebivalstva, pri čemer je podjetja Luka Koper (s partnerji), kot največji delodajalec v regiji igrala pomembno vlogo. S prostorsko razširitvijo pristanišča in z vsebinsko nadgradnjo pristaniške dejavnosti je podjetje vedno intenzivneje določalo gospodarski utrip obmejne mestne občine. V tem prispevku bomo analizirali ekonomsko-geografsko povezanost slovenskih podjetij pri izvajanju luške dejavnosti in ustrezne logistike ter na drugem nivoju raziskave izpostavili prostorske dejavnike in učinke teh dejavnosti za specifične gospodarske subjekte v Sloveniji in tujini. Pomen Kopra ob peti razvojni in prometni osi Evrope oziroma pomen njegovega pristanišča kot "mostišča EU" alpsko-jadranskega prostora bo (na izbranih primerih) opredeljen v demografskem, socialnem, gospodarskem in geopolitičnem pogledu.

Ključne besede: alpsko-jadransko območje, Slovenija, Trst, Koper, politična geografija, razvojne osi EU, železniške povezave

CARATTERISTICHE POLITICO-GEOGRAFICHE MODERNE
DI UNO SPAZIO SENZA FRONTIERE: L'ALPE-ADRIA

SINTESI

L'ampliamento del porto commerciale di Capodistria nel 1937 trasformò la struttura – plurisecolare e monopolista, originaria dell'impero austro-ungarico – dell'attività portuale nell'Adriatico settentrionale. L'innovazione fu, in una certa misura, il risultato del confine ideologico globale e la frontiera chiusa tra i due paesi

confinanti. Ambedue i fattori ebbero un grande impatto (anche) sul campo dell'insediamento e della struttura socio-geografica della popolazione, dove la compagnia portuale di Capodistria (con soci), essendo il più grande datore di lavoro della regione, copriva un ruolo molto importante. Con un allargamento territoriale del Porto e uno sviluppo concettuale dell'attività portuale la compagnia cominciò a dettare con sempre più determinazione il ritmo economico del comune-città di confine. Il presente articolo si propone di analizzare i legami economico-geografici tra le ditte slovene nello svolgimento dell'attività portuale e la corrispondente logistica, sottolineando in un altro livello della ricerca, i fattori spaziali e gli effetti esercitati da queste attività su particolari soggetti economici in Slovenia e all'estero. L'importanza di Capodistria dal punto di vista del quinto asse di sviluppo e trasporto d'Europa e la rilevanza del porto come "un ponte di collegamento dell'UE" nello spazio alpino-adriatico verranno definite (su esempi scelti) nel senso demografico, sociale, economico e geopolitico.

Parole chiave: area Alpe Adria, Slovenia, Trieste, Capodistria, geografia politica, assi di sviluppo dell'UE, collegamenti ferroviari

UVOD

Kot geograf sodelujem na posvetu *zgodovinarjev!* Glede na *naslov* mednarodnega posveta "Slovenije med Srednjo Evropo in Jadranom od ustanovitve Luke Koper dalje (1957–2007)" (oziroma "Železna cesta" – 150. obletnica Južne železnice) se mi je, kot laiku v zgodovinski vedi, zdelo, da se moram najprej spomniti leta 1957. Tistega poletja sem bil kot četrtošolec dva tedna v koloniji – temu se sedaj reče "šola v naravi" – v Kopru, v obmorski stavbi, kjer danes domuje elitna koprška obmorska restavracija. Avtobus nas je iz Logatca do Kopra vozil za tisti čas "skromne" tri ure. Danes se vozim v službo na isti relaciji in porabim v povprečju 35 minut z avtom in dve uri z vlakom. Vlaki v Koper leta 1957 niso vozili, saj proge ni bilo, pač pa je skozi Logatec vsak dan okrog 11. ure prisopihal Simplon-Orient Express s prekrasno lokomotivo serije 06 (tovarne Borsig, Berlin), ki je vlekla 10 potniških vagonov, ki so bili namenjeni v Pariz in London. Leta 1958 sem se prvič po Južni železnici in s tem vlakom odpeljal preko Pariza v Ameriko. Danes vlaki, ki vozijo v tej smeri, zaključijo svojo pot v Benetkah. Nekateri, denimo najbolj popularni in hitri vlak pendolino (vlak z nagibno tehniko) Slovenskih železnic "Casanova", pa celo obidejo pristaniško mesto Trst, nekdanje prestižno postajo še bolj slavne Južne železnice.

JUŽNA ŽELEZNICA, TRST IN KOPER NEKDAJ IN DANES

Če primerjamo današnji položaj Južne železnice s slavo izpred 50 ali 150 let, lahko zapišemo, da se je njen pomen minimiziral. Enako tudi geopolitični pomen Trsta in tržaškega pristanišča (ki pa je tonilo v pozabo že, ko je bilo mesto prvič priključeno italijanskemu ozemlju). Danes se za Trst nihče ne bi šel več vojne. Še v letih 1953/1954 se je ameriška veleposlanica Booth-Luce v Rimu spraševala, ali se sploh izplača zavzemati zanj in ga obdržati v okrilju takratnega "svobodnega sveta" (Mljač, 2006). Nasprotno Italiji, tako v času fašizma kot v vsem postavstrijsem obdobju, pa je jugoslovanska komunistična oblast v Kopru zgradila Trstu antipod v obliki močne gospodarske in poselitvene celice, ki je za lasten gospodarski razcvet črpal zaloge iz sveta (po morju) in na kopnem iz slovenskega in pozneje širšega jugoslovanskega zaledja. In to navkljub temu, da je taista država imela mnogo boljše pogoje za razvoj pristaniške dejavnosti drugod – denimo s pred stoletjem in več realiziranimi priključki na železniško omrežje na Reki, v Splitu in Dubrovniku. Da je bila Jugoslavija dejansko pomorsko usmerjena, ne priča le podpora izgradnji Luke Koper in železniške povezave Kopra z zaledjem, ampak tudi dejstvo, da je na glavne železniške osi, zgrajene v glavnem za časa Avstro-Ogrske, Jugoslavija z železnico povezala tudi pristanišča Zadar, Šibenik in Ploče, in je po 30 letih (iz)gradnje dokončala tudi obsežen projekt železniške proge Beograd–Bar.

Koprška luška dejavnost je v letu 1957 potekala le na današnjem, nekaj kvadratnih metrov velikem Ukmarjevem trgu, kjer je dnevno pristajala le ena (potniška) ladja, ki je povezovala pristanišča ob istrski obali v Jugoslaviji z italijanskim Trstom. Danes pristaniško podjetje Luka Koper zaseda 10-kratno ozemlje koprškega mestnega središča in dnevno v povprečju sprejme preko 7 tovornih ladij oziroma več kot 2.000 na leto. Slednje povezujejo Koper tudi preko Sredozemlja s pristanišči po vsem svetu, strokovno pa uvrščamo koprsko pristanišče v zvrst "feeder ports", to je med pristanišča za "napajanje" drugih čezoceanskih pristanišč. Na privezu Luke Koper so le redko potniške ladje. Šele v zadnjih treh letih je njihov delež narasel na nekaj pod tri odstotke. Pravzaprav gre za turistične ladje za križarjenje (okrog 60 na leto), ki so si Koper izbrale za svoj "port of call", pristanišče za enodnevno turistično ogledovanje in raziskovanje. Potniške ladje prihajajo iz vseh možnih sredozemskih pristanišč, le iz Trsta ne! O razvoju in uspehih koprškega pristanišča bodo poročali drugi, kompetentnejši razpravljavci.

Dovolite pa mi, da na kratko predstavim nekatere geostrateške vsebine, ki zadevajo prostor Severnega Jadrana in položaj Kopra ter koprškega pristanišča v njem. Koper je *regionalno središče* – med osmimi v Sloveniji. Koprsko pristanišče je (edina) slovenska *nacionalna luka* in prioriteto pristanišče treh zalednih celinskih držav ("landlocked countries"): Avstrije, Madžarske in Slovaške. Te sodijo med izjemno hitro rastoče ekonomije Srednje Evrope, nekajkrat presejajo populacijsko in gospo-

darsko moč Slovenije in so med tujimi investitorji neprimerno bolj priljubljene. Trst in Koper sta v celinsko Evropo najgloblje segajoči sredozemski pristanišči. Obe pristanišči sta osrednjemu delu evropske populacijske osi / Black Country – Donieck (s 500 milijoni prebivalcev) / in tamkajšnjemu gospodarstvu najbližji sredozemski luki. Slovenija je *članica Evropske unije (EU)*! Z vsakim dnem je bolj usklajena s pravnimi akti zveze in bolj vpeta v politično in gospodarsko shemo EU. V letu 2007 je preseгла 80% povprečja BDP unije. Tržna ekonomija tu ne pozna meja. Svobodna konkurenca je prevladujoča "glasba", po kateri države in podjetja plešejo ekonomski (in politični) "ples" znotraj večnacionalne entitete.

Luka Koper sodi med najuspešnejša gospodarska podjetja v Sloveniji in širše. V severnem Jadranu je postala najbolj pestro transportno vozlišče oziroma *blagovni distribucijski in logistični sistem, preko katerega se oskrbujejo številne evropske tovarne* in energetske objekti. Podjetje se je razvijalo izjemno hitro, predvsem v okrilju nacionalne države. Po relativni rasti mu je bilo v devetdesetih letih podobno le še albansko pristanišče Drač (Durrës), ki pa je štartalo iz bistveno nižjih vrednosti in se (še) v ničemer ne more primerjati s koprskim ali drugimi severnojadranskimi pristanišči. Število delovnih mest se je v *slovenski Luki Koper* podvojilo, količina in/ali vrednost blaga v uvozu in tranzitu pa skoraj podeseterila. Gledano iz evropskega zornega kota je Luka Koper najbolj uspešno pristanišče v Jadranskem morju (upoštevajoč Reko, Trst in Benetke, kjer (v nekaterih) dohodki in količina iz pretovora naftnih derivatov v empiričnih kazalnikih presegajo koprške). Dokaz za koprsko konkurenčno sposobnost je dejstvo, da je pred leti v tržaškem pristanišču nasledila rotterdamsko upravo in da kot tekmece v dogovorih s podjetji in prevozniki srednjeevropskih držav vidi v tradicionalnih atlantskih oziroma severnomorskih pristaniščih (Hamburg, Rotterdam, Antwerpen itd).

Luka Koper se zaveda svoje gospodarske moči, konkurenčne sposobnosti in geopolitično izjemno ugodnega položaja. Z odgovornimi na nacionalni in regionalni ravni želi razvijati nove dejavnosti, med katerimi izstopa *potniški terminal*. Mesto ima vse pogoje, da v sodelovanju z Luko postane izhodišče za križarjenja po Vzhodnem Sredozemlju: v neposredni bližini ima mednarodno letališče z neizkoriščenimi kapacitetami, železniška in avtocestna infrastruktura sta povezali Koper z zaledjem. To ponuja na ogled naravne posebnosti, ki jih drugod v Sredozemlju ne nudijo obiskovalcem z ladij. Tudi nadaljnje *širjenje skladiščenja in pretovarjanja* bo vplivalo na družbene in gospodarske spremembe v utripu mesta. Omenjeno bo ponujalo posredno in neposredno nova delovna mesta, prednostno v storitvenih, terciarnih in kvartarnih dejavnostih. Koprsko bodo dane nove možnosti za razvoj, predvsem v gostinski in turistični infrastrukturi. Morebitni negativni vplivi sodobnih tehnologij pretovora na okolje bodo morali biti: 1.) ob ustreznem projektiranju, 2.) stalnem monitoringu, 3.) takojšnjih in ustreznih sanacijskih ukrepih ter ob 4.) rednem spremljanju vpliva gospodarske dejavnosti (v pristanišču) na okolje v vsakem trenutku

obvladljivi. Strategiji sonaravnega trajnostnega razvoja, kateri sta se zavezali tako Slovenija kot Evropa, bo le tako lahko v celoti zadoščeno (Bricelj, 2004; Gosar, 2006).

Evropska zveza se je načeloma odločila podpreti tri prostorsko relevantne razvojne, predvsem infrastrukturne strategije: 1. *obmejna območja* (Euroregije, Interreg in drugi razvojni programi), 2. *metropolitanska območja* (na primer milansko-torinsko, dunajsko-bratislavsko ...) in 3. *razvojne osi*. Slovenija se je dejavno vključila v čezmejne razvojne projekte (sedaj še s Hrvaško); cestnoprometno infrastrukturo zaključuje skladno z vizijo razvoja pete (Barcelona–Kijev) in desete (Hamburg–Atene/Carigrad) evropske razvojne osi, pripravlja pa se, da se naveže na železniško mrežo hitrih vlakov, ki bodo ob prelomu desetletja že vozili po sosednji Furlaniji-Juljski krajini. O oblikovanju mestne konurbacije Trst–Koper (še) ne tečejo resne razprave. Krepitev populacijsko in gospodarsko močnega središča ob peti, sončni razvojni osi Evrope ("EU Sun-Belt Axis") bi bilo v interesu Evrope, na pristanišči severnega Jadrana navezanih celinskih držav Srednje Evrope, in predvsem Italije/Slovenije, ki bi s tem gospodarsko razvijale nacionalno periferna območja in krepile ekonomsko mostišče ("gateway") za umirjajoča območja zahodnega Balkana (in širše).

Naj se ponovno vrnemo k zgodovini in jo ekstrapoliramo v sedanost/prihodnost. Cvetoče koprskе luške dejavnosti pa tudi brez svetovno-ideološke ločnice – če hočete "železne zavesе" (po Churchillu "... od Szczecina na severu do Trsta na jugu ..."), ki je potekala le 4 kilometre vstran, najbrž nikoli ne bi bilo! Luka Koper je zadnja desetletja pomemben in upoštevanja vreden tekmeč tržaškemu pristanišču. Če Koper ne bi bil pod okriljem komunistične Jugoslavije, bi Trstu še naprej pripadala prevladujoča pristaniška vloga, ki mu jo je namenila že rajnka Avstrija. Zgodovina se tako poigra (v dobrem in slabem) z ozemlji in narodi! Danes pa se zdi, da je "prijateljski prevzem" končne postaje Južne železnice, pristanišča Trst z mirnimi sredstvi, to je gospodarsko ekspanzijo in mednarodno mobilnostjo v brezmejnem alpsko-jadranskem prostoru, le še vprašanje časa. Streha nad glavo bo stala Slovenca v Trstu dva do trikrat manj kot v Kopru. Kvadratni meter stanovanjske površine na Ukmarjevem trgu v Kopru stane v oktobru leta 2007 6.000 evrov. Istočasno pa so bile stanovanjske površine v Trstu naslednje: novo stanovanje z vrtom v Miljah 2.273 evrov za m²; starejše stanovanje na Cesti 20. oktobra v središču Trsta 1.533 evrov za m² ali obnovljeno stanovanje na Trgu Oberdan 3.050 evrov za kvadratni meter stanovanjske površine.

POLITIČNO-GEOGRAFSKE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE V ALPSKO-JADRANSKEM PROSTORU BREZ MEJA

Osamosvojitve Slovenije ter njen vstop v Evropsko unijo sta sprožila zanimiv proces "evropeizacije" obmejnega prostora, *predvsem koprsko-goriškega*, a tudi

potrebe po mednarodni družbeni integraciji in spoštovanju kulturnih različnosti. Vse to nam daje upati, da se bodo nekdanja obmejna, sedaj "kontaktna" območja iz območja konfliktov preoblikovala v območja mednarodne koeksistence in sodelovanja. Za to pa je potreben tudi dejavnejši in predvsem pogumnejši pristop države Slovenije, ki mora imeti glede lastnega razvoja, mednarodne umeščenosti in iz teh izhajajočih perspektiv tudi ustrezno vizijo in razvojni program.

Slovenija sodi med najbolj značilna "kontaktna" območja v Evropi. Posebnost slovenskega kontaktnega statusa namreč izhaja iz dejstva, da kombinira po eno strani makro- in mikroregionalni socialno-kulturni stik različnih etnično-kulturnih prostorov, po drugi strani pa na makro- in mikroregionalni omogoča gospodarsko-prostorski stik, ki ga določata status obmejnosti in ugodna geopolitična lega. S tem se porajajo različne situacije, ki slovenski "evropsko robni", se pravi obmejni prostor spravljajo v sočasen potencialni položaj perifernosti in marginalnosti, kar odpira nevarnost družbene dezintegracije, asimilacije in konfliktnosti, po drugi strani pa tudi *nove središčnosti in razvoja koeksistenčnih praks*, ki jih odpirajo sodobni procesi evropske integracije in čezmejnega sodelovanja (Bufon, 2005).

Slovenski "kontaktni" prostor so karakterizirale tako dobre kot slabe strani srednjeevropskega prostora ter njegovih družbeno-političnih oblik, ki so se odvijale med prostorsko konvergenco in divergenco. Družbeni in gospodarski razvoj je ta prostor odprl intenzivnemu mednarodnemu tranzitu ter lokalnim izmenjavam, ki pa ne potekajo usklajeno med posameznimi deli. Še zlasti v njegovih perifernejših in politično občutljivejših delih normalizacija mednarodnih odnosov po osamosvojitvi Slovenije in njenem vstopu v EU ni segla še do "terena" in sprožila vseh potrebnih mehanizmov večje čezmejne integracije. Tudi v okoljih, kjer se stare institucionalne ovire za čezmejno komunikacijo odpravljajo, se srečujemo z različnimi problematičnimi situacijami, zlasti v alpskem, tradicionalno perifernejšem in "starem" obmejnem okolju, kjer na lokalni ravni ni zaznati intenzivnejših sprememb in intenzivnosti čezmejne komunikacije. Pogosto so te regije ohranile svoje tradicionalne (zaostale) značilnosti, ker so med seboj skromno komunicirale. Karakteristika *"samoohranitvene perifernosti"*, ki je sicer dokaj značilna za alpski prostor in za vsa obmejna območja ob "starih" ali "zaprtih" mejah, bi utegnila zaznamovati tudi del območja, o katerem je tu govora – torej na območju Alpe-Jadran (Bufon, 2005). Kot sem zgoraj že nakazal na primeru cen stanovanj, sem optimist in takšnega scenarija ob Jadranu ne predvidevam.

Razumevanje prostorske stvarnosti, s svojimi družbenimi, kulturnimi in političnimi aspekti prevzema v Evropi vse bolj pomembno vlogo v procesu humanizacije tradicionalnega pristopa do vprašanja političnih, a tudi drugih družbenih in kulturnih meja. Pri obravnavi čezmejne vpetosti Slovenije ne smemo videti le različnih oblik čezmejnega povezovanja, ampak tudi učinke odprave političnih meja na družbene in prostorske vezi ter razvoj tiste institucionalne in upravne ureditve, ki bo obmejnemu

prostoru in prebivalstvu omogočala, da bo uspešno razreševalo lastne razvojne probleme, ob spoštovanju kulturne specifičnosti prostora ter v perspektivi vse večje družbene in prostorske integracije obmejnih območij.

MOŽNE PRIHODNJE RAZVOJNE SMERI

V smislu pravkar izgovorjenih teoretičnih predpostavk se pogosto sprašujem povsem konkretne stvari (predvsem, ko se po dvostezni avtocesti vozim za tovornjakom z avtomobili iz luškega logističnega središča, ki prehiteva drug tovornjak z avtomobili iz luke, ali tovornjak s takšno ali drugačno rudo, prekrito s ponjavo za slovaškega ali madžarskega kupca), ki zadevajo vsakdanje probleme v kontekstu konvergenčnih procesov v alpsko-jadranskem prostoru:

Zakaj niso konvergenčni procesi pripeljali do tega, da bi do koprškega (oziroma tržaškega) pristanišča vodila le ena, morda celo osempasovna avtocesta. Že v letu 2009 bomo imeli namreč kar dve vzporedni avtocesti, eno po italijanskem, drugo po slovenskem ozemlju, ki bosta obe vodili v propulzivni pristanišči, ki sta med seboj oddaljeni manj kot 10 kilometrov. Za eno smo "žrtvovali" vse ozemlje slovenske manjšine na Tržaškem krasu.

Zakaj med Koprom in Trstom ne vozi lahka železnica ("light rail") – kot na primer med San Diegom in Tijuano, ki bi razbremenila cestni potniški promet med mestoma in lukama. Evropska prometna politika, ki favorizira "brezkarbonski" prevoz, kar kliče po tej (!) – in morski povezavi z ladjami na električni ali vodikov pogon. Izhajajoč iz enakega načela bi se morala že zdavnaj mestni javni prevoz v Trstu in Kopru odvijati s tramvaji in žičnicami in ne z energijsko požrešnimi avtobusi, ki zastrupljajo neposredno okolje in dodatno prispevajo h globalnemu segrevanju.

Kaj je ostalo od pogosto omenjane paradigme "Slovenci – pomorski narod"? Z izjemo izjemno uspešnega tovrnega pristanišča se ne moremo ravno hvaliti: turistična statistika navaja, da preživlja 76% Slovencev počitnice ob hrvaškem morju; trgovci navajajo, da 89% v Sloveniji prodanih svežih rib prihaja iz drugih morij (pogosto se omenja Maroko), in, ne nazadnje, okoljsko ozaveščenemu "celinskemu Slovincu", ki se z vlakom pripelje v Koper (in nima lastne jahte), ni dana možnost, da bi prestopil na katere koli morsko plovilo, ki bi ga odpeljalo ob slovenski obali (ali v Trst, Gradež, Umag, Poreč ...).

Kje je drugi tir železniške proge Koper–Divača, saj o projektiranju, kaj šele o izgradnji ni ne duha ne sluha. In, ne nazadnje, zakaj ne bi hitro železnico, ki jo itak predvidevajo zgraditi dvotirno, pod morjem ali kako drugače, iz Trsta pripeljali do novega, obmorskega prometnega terminala, na sedanjem območju Luke Koper, kjer bi potniki iz vlakov in avtobusov preprosto prestopali na ladje za križarjenje?



Sl. 1: Pogled na Škocjanski zaliv leta 1954 pred začetkom gradnje tovornega pristanišča (vir: Jakomin, 2004, 80).

Fig. 1: A view of the Bay of Škocjan in 1954 before the beginning of the construction of the freight port (source: Jakomin, 2004, 80).

In ne nazadnje, ker obravnavamo tudi problematiko železniškega omrežja, zakaj v izjemno dragem projektu avtocestnega predora pod Šentviškim hribom pri Ljubljani niso načrtovalci predvideli še železniškega tira, ki bi vlake iz turske smeri (Avstrija/Nemčija) pripeljal na tire (prihodnje hitre) Južne železnice pri Brezovici. Tako bi skrajšali potovanje tovora (in eventualno letalskih potnikov, zainteresiranih za križarjenja) v Luko Koper za več ur. Ali bodo Nemške železnice (DB) kot eventualni partner luki morale sprožiti novo, drago izgradnjo te povezave?

ZAKLJUČEK

150 let po otvoritvi slavne Južne železnice, ki je Srednjo Evropo odprla Sredozemlju, je alpsko-jadranski prostor ponovno brezmejen. Slovenija, Italija, Avstrija in Madžarska so ohranile politično suverenost, a pretok blaga, ljudi in informacij se je znotraj EU, katere članice so, povsem sprostil. Zaprta, polpriprta in odprta meja med Vzhodom in Zahodom je v 50 letih obstoja vtisnila globok pečat v prostorsko stvarnost ob mejah. Brez te ne bi bilo uspešnega gospodarskega podjetja Luka Koper (in zamirajočega tržaškega pristanišča); ne bi bilo železniške povezave Kopa z zaledjem (ampak s Trstom); ne bi bilo podvajajočih se avtocest in številnih avtoportov (ki postajajo logistični in razvojni centri obmejne regije); ne bi bilo izrazitega reza v zvrsti industrializacije in stopnji urbanizacije itd. A sedaj so pred nami drugi časi ...

Težnje po družbenem in ekonomskem povezovanju (konvergentni procesi) v okviru spremenljivih funkcionalnih političnih in prostorskih enot ter težnje po družbenem in kulturnem razlikovanju (divergentni procesi) na osnovi historičnih elementov in navezanosti na različne lokalno-regionalne strukture, bodo v prostoru Alpe-Jadran prisotne tudi vnaprej. V prostorskem smislu se bodo sicer posamezne socialne skupine navezale na specifičen prostor, prišlo bo do družbeno specifične teritorializacije, vendar bo modernizacija družbenih in političnih sistemov zagotovo odpravila stoletno persistenco ene monostrukturne nacije na povsem in za večno "zakoličenem" nacionalnem ozemlju.

CONTEMPORARY POLITICAL GEOGRAPHY OF THE ALPEN-ADRIATIC
REGION WITHOUT BORDERS

Anton GOSAR

University of Primorska, Science and Research Centre of Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijska 1
e-mail: anton.gosar@zrs.upr.si

SUMMARY

The opening of the port in 1957 has placed Koper/Capodistria on the map of transoceanic harbors in the Northern Adriatic. Trieste and Rijeka/Fiume, established during Austro-Hungary, received a new player in handling ships. The construction of the port of Koper was initiated due to ideological reasonings, as to socialist Yugoslavia the access to port facilities of Trieste, in NATO's Italy, were denied. The closed border and the ideologically inspired treatment of economy and ethnicity has had impact on the structure of settlements and population. The port logistics

enterprise "Luka Koper" was the largest employer in the region, therefore have the specific labor needs initiated migration and the change of the structure of the resident population according to age, sex and ethnic composition. The modernisation of the highway and the construction of the railway from and to the port, outcircling Italian territory, have placed Koper/Capodistria well into the center of economic interests along the European E-5 development/traffic corridor (The Sun-Belt Axis). "Luka Koper" has become important exporter and importer for the land-locked countries and provinces of Central Europe. On logistic terminals of the enterprise within the harbor and in the hinterland added value to goods of transshipment is provided. Koper/Capodistria has along with Slovenia become a gateway to Central and South-eastern Europe.

Key words: Alpen-Adriatic region, Slovenia, Trieste, Koper-Capodistria, political geography, EU's development axis, railroads

LITERATURA

- Bricelj, M. (ur.) (2004):** Zavarovana območja in njihov pomen za turizem: morska učna pot: Mesečev zaliv in njegovi zakladi. The Coastal Educational Path: Mesečev zaliv (Moon Bay) and its Treasures. Koper, Univerza na Primorskem.
- Bufon, M. (ur.) (2005):** Slovenija po letu 2004: mostišče med EU in Jugovzhodno Evropo?: Gateway between EU and South-Eastern Europe? Koper, Založba Annales.
- Gosar, A. (ur.) (2006):** Živeti s pristaniščem: trajnostni razvoj pristanišča Koper in Južnoprimorske regije: izhodišča, predštudija. Koper, Univerza na Primorskem – Luka Koper.
- Jakomin, L. (ur.) (2004):** Luka Koper – Port of Koper. Koper, Luka.
- Mljač, T. (2006):** Tržaško vprašanje I. 1953–54 in vloga tedanje ameriške veleposlanice v Italiji Claire Booth Luce. Magistrsko delo. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede Univerze v Ljubljani.