

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*

## Vse o drugem tiru



Foto: Mateja Dominko

Pretovor  
v  
letu  
2014

Novi  
depo  
za  
kontejnerje

Kako  
skladiščimo  
papir

Preoblikovanje  
carinske  
službe



Foto: Milena Slobko-Jerman

Obiskali smo največji evropski sejem svežega sadja in zelenjave Fruit Logistica 2015, ki se je odvijal od 4. do 6. februarja v Berlinu. **Dragomirju Matiču, Branku Vodopiji in Mileni Slobko-Jerman** so se pridružili še predstavniki nekaterih lokalnih špediterskih hiš in pomorskih agencij. Na sejmu se je na lično in atraktivno urejenih stojnicah predstavilo okrog 1.250 razstavljalcev, vključenih v svetovno trgovino sadja in zelenjave, sejem pa si je v treh dneh ogledalo prek 60.000 ljudi. Na sejmu smo obiskali naše stranke in se pogovarjali s potencialnimi strankami ter predstavniki kontejnerskih ladjarjev. Glavne teme pogovorov so bile letošnja sezona, problematika ruske prepovedi uvoza iz EU, promocija Luke Koper kot izvoznega terminala, potencialni tovori in izboljšava obstoječih ladijskih povezav ter večji pretovor frigo kontejnerjev. S sogovorniki iz Egipta smo se pogovarjali tudi o organizaciji luškega dne v Kairu 10. marca.



Foto: Mateja Dominko

15. januarja je potekalo tradicionalno srečanje z izvajalci pristaniških storitev. Zbrane je nagovoril predsednik uprave in poudaril, da so tudi izvajalci pristaniških storitev nepogrešljivi člen naše verige.

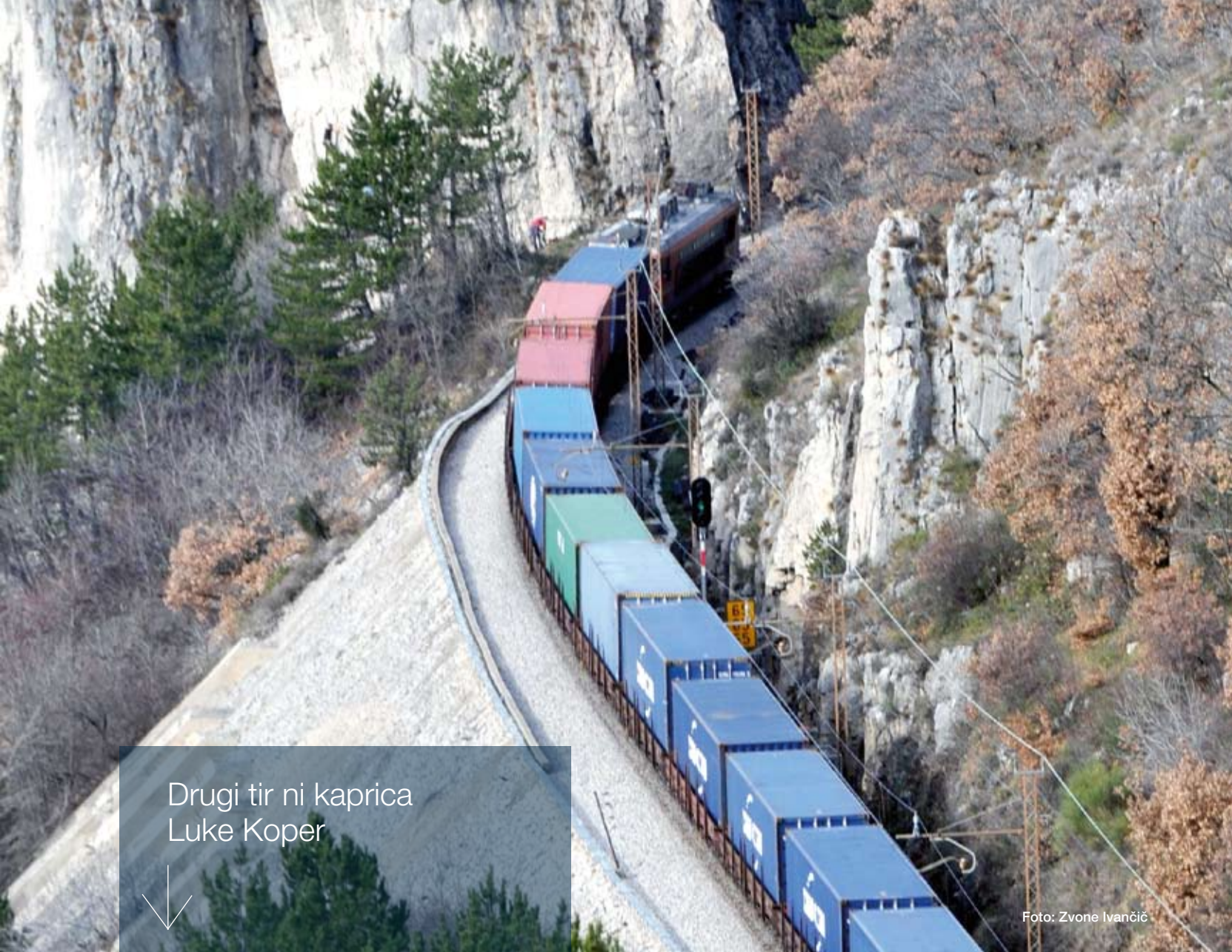


Foto: Mateja Dominko

Končna destinacija živine tokrat ni bil Bližnji Vzhod, ampak Pakistan. Prvič, odkar v Luki Koper pretovarjamo živino, je ladja s tovorom, ki smo ga 14. januarja naložili v Koprno, prečkala Sueški prekop. Ladja je proti Pakistanu odpotovala z 1.344 glavami živine, 115 tonami sena in 240 tonami krme.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d.d.  
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Tatjana Jazbec  
Uredniški odbor: Mladen Banko, Jure Barovič, Elvis Belac, Elvis Božič, Tjaž Cedilnik, Mateja Dominko, Majk Drobnič, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Marsič, Jasmin Omanović, Miran Petrinja, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Nebojša Topič, Ivana Vujanović, Dragan Zlatanović  
Ilustracije: Klemen Valenčič  
Karikatura: Elvis Božič  
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Pozenel  
Produkcija: ČZD Primorske novice  
E-pošta uredništva: luski.glasnik@luka-kp.si  
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper  
Časopis je brezplačen.  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 1600 izvodov  
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Drugi tir ni kaprica  
Luke Koper



Foto: Zvone Ivančič

## Drugi tir bo, čeprav še ne vemo kako

Odločitev, da februarško številko Luškega glasnika (ki z letošnjim letom ni več izključno interni časopis Skupine Luka Koper) v večji meri posvetimo problematiki drugega železniškega tira med Kopro in Divačo, je nekako logična. Če drugo ne, je glasilo, ki izhaja že več kot štirideset let, najbolj zanesljiv skrbnik zgodovine koprškega pristanišča, zato je prav, da na enem mestu zberemo vsa pričevanja, ki bodo koristila našim zanamcem, ko bodo pisali zgodovino edinega slovenskega tovarnega pristanišča.

V zadnjih tednih je bilo praktično že vse povedano. Piko na i je postavila koalicija, ki je dokončno potrdila, da bo projekt drugega tira prijavila na razpis za evropska sredstva. Prvi odločilen korak bo torej narejen. Pot do uresničitve projekta pa bo še dolga, na njej je še veliko neznank. Ne glede na to, kaj si kdorkoli misli o upravičenosti in smiselnosti te investicije, je dejstvo, da imamo prvič po dvajsetih letih, od kar smo začeli omenjati nujnost izgradnje drugega tira, v rokah državni prostorski načrt, vsa dovoljenja, razen gradbenega, odkupljena že skoraj vsa zemljišča na trasi, skratka, velika škoda bi bila, če bi se na tej točki ustavili. Vsi pomisleki o ustreznosti trase so danes prepozni. Kakšna pa je realna vrednost investicije, lahko pokaže le mednarodni razpis. Četudi bomo na koncu drugi tir gradili v javno-zasebnem partnerstvu, se bo ta zasebnik verjetno lažje odločil za vložek, v kolikor bomo projektu zagotovili tudi evropski denar. Še več, prav zaradi nadzora Bruslja je toliko večja verjetnost, da pri projektu drugega tira ne bi prihajalo do zlorab in nepravilnosti kot v primeru gradnje TEŠ 6, ki ga nekateri izpostavljajo kot razlog

proti gradnji drugega tira. Mimogrede, a če smo se opekli pri TEŠ 6, a to pomeni, da ne bomo v Sloveniji gradili več nobenega večjega infrastrukturnega projekta?

Luka Koper ne potrebuje drugega tira. Potrebujejo ga tiste mednarodne korporacije, ki so Slovenijo izbrale za tranzitno državo za oskrbovanje njihovih kupcev in industrijskih obratov. Potrebujejo ga slovenska logistična podjetja, ki želijo s tem tranzitom kaj zaslužiti. Potrebuje ga gospodarstvo, saj se brez sodobnih prometnih povezav ne more razvijati nobena panoga. Potrebujejo ga državljani, da se modernim časom primerno peljemo do Ljubljane in obratno.

Drugi tir ni kaprica Luke Koper. Luka Koper je le njegova najbolj glasna zagovornica, saj je na svoji koži občutila, kaj prinaša vsak dinar/tolar/evro vloženi v infrastrukturo. Vsak nov privez, vsako novo skladišče, vsak dodaten meter železniškega tira je prispeval k povečevanju pretovora. V Luki Koper vemo, po koliko je infrastruktura, saj smo verjetno edino pristanišče v Evropi, ki se je razvijalo izključno z lastnim prihodkom. V Luki Koper vemo, kaj pomeni konkurenčna prednost, saj se dnevno borimo, da ne bi tovor odhajal v druga pristanišča. V Luki Koper znamo poskrbeti zase in ne želimo biti nikomur v breme. Vse, kar pričakujemo je, da nam matična država, naša lastnica stoji ob strani in nam pomaga rasti. Drugi tir je priložnost, da država dokaže, da misli resno z razvojnim prebojem.

Sebastjan Šik

# Od tira do tira

Leta 1967, deset let po pričetku delovanja tovornega pristanišča v Kopru, je po novozgrajenem enotirnem železniškem odseku iz Prešnice do Kopa v pristanišče pripeljal prvi vlak.

V prvih desetih letih obratovanja je večji del prometa med pristaniščem in njegovim zaledjem potekal s tovornjaki do najbližje železniške postaje na Kozini, kjer so blago naložili na vagonne. Pretovor na Kozini je prevzela Luka Koper, ki pa s prihodki ni uspela pokriti stroškov dvojnega prekladanja, kar jo je finančno izčrpavalo.

V želji, da bi pospešili izgradnjo, projekt pri takratnih oblasteh namreč ni imel podpore, je investitorstvo nad izgradnjo 31,4 km dolge enotirne železniške povezave od Prešnice do Kopa prevzela Luka Koper.

Gradnja se je pričela leta 1964. Dela so potekala počasi zaradi pomanjkanja sredstev, gradnjo proge pa so ovirali tudi plazovi.

Odsek proge med Prešnico in Koprom ima značilnost gorske železnice, z zelo vijugasto traso in strmimi vzponi.

Med Prešnico in Koprom je kar 116 prepustov, 9 mostov, 5 nadvozov, 15 podvozov in trije predori. Vlaki na progi ne morejo razviti večjih hitrosti, za premostitev strmih vzponov pa potrebujejo še dodatno vleko.

Največje tveganje predstavljajo morebitne nesreče na progi, ki lahko pristanišče odrežejo od slovenskega in evropskega železniškega omrežja.

Proga je bila načrtovana kot industrijski tir za približno milijon in pol ton prometa letno.

Skladno s večanjem prometa v pristanišču je rasel tudi obseg prometa po železnici.

V lanskem letu so železniški prevozniki iz naslova pristaniškega pretovora po progi prepeljali že 11 milijonov ton blaga, kar je okrog 60 odstotkov celotne količine, ki jo v Luki Koper naložimo in razložimo z ladij. Če to primerjamo z letom 1970, je

bila količina v letu 2014 kar sedemkrat večja.

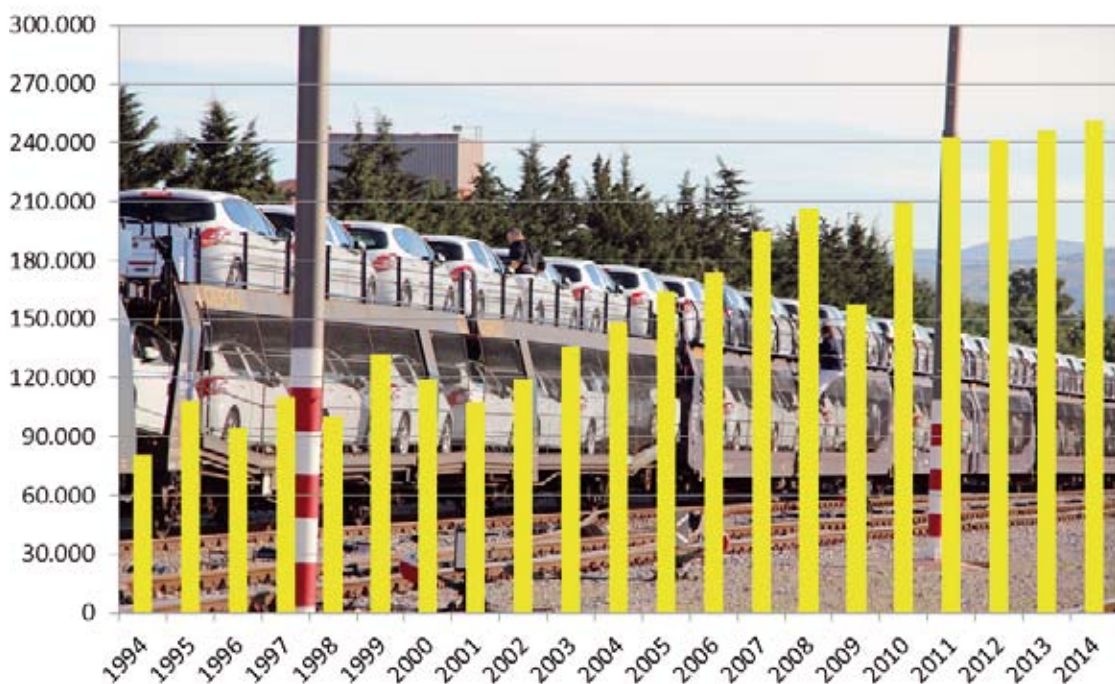
Enotirna železnica do Kopa je svojemu namenu dobro služila nekaj desetletij. Kljub številnim posodobitvam proga ne ustreza standardom, ki veljajo v Evropski uniji. Če temu dodamo še razvojne načrte

številnih študijah je bil narejen prvi konkreten korak pred 14 leti, ko je 4. februarja 2000 takratni minister za promet podal pobudo za izdelavo državnega prostorskega načrta (DPN) za novo enotirno progo Koper - Divača. Minister za okolje in prostor je čez dober mesec sprejel Program priprave

dvotirno progo do Divače. Obveljala je druga in 10. julija 2008 je vlada RS sprejela sklep o začetku priprave Sprememb in dopolnitev DPN o načrtovanju vzporednega tira ob tiru, ki je bil predviden v DPN-ju.

Leta 2009 je prišla na plan nova ideja, in sicer da se

■ Število pretovorjenih vagonov v Luki Koper



Luka Koper, ti brez sodobne in zmogljivejše železniške povezave z zalednimi trgi niso izvedljivi.

Projekt izgradnje druga tira med Koprom in Divačo je zato življenjskega pomena za razvoj edinega slovenskega tovornega pristanišča. Poleg tega pa bi projekt pozitivno vplival na razvoj logistike v Sloveniji, ta pa je zaradi prečkanja najpomembnejših evropskih koridorjev dodana vrednost naše države.

## Kako je nastajal drugi tir

Zgodba o drugem tiru se vleče kot jara kača že leta in leta. Po dolgih razpravah in

prostorskega načrta in stekla je priprava primerjalne študije variant poteka trase nove železnice.

Med več variantami se je na nivoju strokovnih podlag kot optimalna izkazala varianta I/3.

Izdelava DPN-ja je trajala 5 let. Vlada RS ga je sprejela 14. aprila 2005. Takrat so mediji zapisali, da naj bi gradbeno dovoljenje dobili čez leto dni. Vendar pa temu še zdaleč ni bilo tako.

Dogovor z Italijo o povezavi dveh železniških krakov Koper - Trst - Divača, umestitve tega projekta v TEN-T omrežje ter različni pogledi na potrebne železniške kapacitete so spodbudili razpravo, ali potrebujemo enotirno ali

odsek Koper - Divača razdeli na dva dela. Med Koprom in Črnim kalom naj bi bila proga enotirna, od Črnega kala do Divače pa dvotirna. Tudi ta predlog je imel kratek rok trajanja.

Marca 2010 je bila sprejeta odločitev, da se ponovno vrnemo na DPN iz leta 2005, in sicer da med Koprom in Divačo zgradimo enotirno hitro progo.

Trenutno so za ta projekt odkupljena skoraj vsa zemljišča, pridobljeno okoljevarstveno soglasje, po zagotovilih Ministrstva za infrastrukturo pa lahko gradbeno dovoljenje pričakujemo že konec leta.

Tatjana Jazbec

# Zakaj potrebujemo drugi tir?

V medijih večkrat slišimo teze, da je drugi tir pomemben le za Luko Koper, kar tisti, ki delamo v logistiki vemo, da ne drži. Drugi tir potrebujejo vsa logistična podjetja, ki se ukvarjajo s prekomorsko logistiko, saj so ona tista, ki so vez s končnimi kupci. Zato smo nekaj agentov in špediterjev vprašali, zakaj oni potrebujejo drugi tir.

## Rok Svetek, Adria kombi:

Drugi tir bi potrebovali že pred desetimi leti. Število prepeljanih zabojnikov bi lahko, glede na povpraševanje, povečali za najmanj 40%. Zaradi premajhne kapacitete proge je točnost vlakov 8%. To praktično pomeni, da so vsi vlaki brez voznega reda. Oskrbujemo proizvodnjo na Češkem, Slovaškem in Madžarskem. Dobave so *just in time*. Stranke protestirajo vsak dan in grozijo s preusmeritvijo tovora v luke z zanesljivimi zalednimi povezavami. Kaj se bo zgodilo ob prihodu večjih ladij v bližnji prihodnosti? Nasprotnikom drugega tira predlagam, naj se vprašajo, od česa živijo in kdo jih plačuje?

## Arlene Lovrečič Mikac, BLG CarShipping Koper:

BLG CarShipping Koper si vsa leta, intenzivno in aktivno prizadeva obveščati, ozavestiti in prepričati vse možne sogovornike o pomembnosti povezave železniške infrastrukture z zaledjem in o pomembnosti izgradnje drugega tira. Kakršenkoli večji pretovor ali pridobitev večje količine tovora v Koper, v našem primeru avtomobilov, je primarno odvisen od infrastrukture. Naši poslovni partnerji zelo dobro poznajo pretočnost in kapacitete infrastrukture. V nekaj primerih smo stranke dobronamerno poskušali prepričati, da lahko samo s posodobitvijo obstoječega tira pripeljejo nove količine za nove destinacije in smo doživeli hladen tuš, saj je zavedanje o tej - za naše oblasti še vedno lokalni problematiki - že doseglo vse potencialne kupce in kapacitetam ne zaupajo. Prav tako se zavedajo, da imajo v našem pristanišču vsi enake potrebe in v primeru povečanja ne morejo zagotovo vedeti, kdo bo padel v nemilost in ostal na repu. Sedaj postaja zaskrbljujoče že vsaka rast količin na obstoječih poslih. Civilna plat drugega tira pa je problematika, ki bi morala skrbeti vse državljane, saj bi morali vedeti, koliko davkoplačevalskega denarja je že bilo porabljenega zanj in da brez vlaganj in razvoja ne bo delovnih mest, preprosto ne bo gospodarske prihodnosti.

## Peter Kern, Maersk Adria:

Smo dolgoletni poslovni partnerji Luke Koper in uporabniki slovenskega železniškega omrežja (obsežen del tovora z naših ladij namreč potuje po železnici). Z željo nadaljnje rasti



pretovora in nudenja kvalitetne transportne poti našim končnim kupcem potrebujemo zanesljivo in učinkovito luško in železniško infrastrukturo. Podpiramo izboljšave in odpravo vseh morebitnih ozkih grl z izgradnjo drugega tira med Koprom in Divačo.

## Matija Grmšek, Transagent Ltd. Koper:

Uporabniki koprskega pristanišča in slovenskega železniškega omrežja potrebujemo drugi tir, če želimo v prihodnosti povečevati pretovor. Že danes imamo zaradi omejenih kapacitet obstoječega tira oportunitetno škodo. Konkretno, ker nismo bili sposobni dvema velikima proizvajalcema avtomobilov zagotoviti dodatnih kapacitet na železnici, je naš ladjar izgubil posel, ki bi Luki prinesel dodatnih 340.000 vozil letno. Tako ogromne količine je nemogoče voziti po cesti (poleg tega je cena prevoza pri železniškem transportu nižja od kamionskega). To je samo eden, čeprav največji izmed potencialnih poslov, ki smo jih izgubili zaradi omejenih železniških kapacitet. V kolikor bi zgradili drugi tir, bi vse več ladjarjev izbralo Koper za svojo vstopno točko, kar bi ugodno vplivalo tudi na rast vseh blagovnih skupin, saj bi ladjarji imeli tako zagotovljen tovar v uvozu in v izvozu.

## Gracijan Necmeskal, T.P.G. Logistika:

V logistiki delam že dobrih 30 let. Večino svojega delovnega časa posvečam obisku obstoječih kakor tudi novih potencialnih poslovnih partnerjev tako doma kakor tudi v tujini. Prav zaradi komercialne aktivnosti in neprestanega kontakta s poslovnimi partnerji se dobro zavedam pomembnosti 2. tira za vse nas, ki smo vezani z svojo dejavnostjo na Luko Koper. Večkrat sem pri svojih komercialnih aktivnostih izpostavljen s strani poslovnih partnerjev, predvsem v tujini, vprašanju "Imate zagotovljeno železniško povezavo, dovolj kapacitet,

da boste ves ta tovar lahko brez zastojev pripeljali v Koper pravočasno?«. Do sedaj smo to zagotavljali in tudi izposlovali, vprašanje pa je KOLIKO ČASA ŠE? Če kdorkoli dvomi o nujnosti drugega tira, ga z veseljem vzamem s seboj na pogovor s strankami.

## Ronald Dovžak, Hyundai Glovis Europe:

Pomembnost drugega tira vidimo v nemotenem, stabilnem železniškem prometu, točnostjo prihodov in odhodov vlakov iz in v Luko. Drugi tir bi izboljšal servis, ki ga nudimo danes. Naše tovarne so vezane na »just in time« dobavo in smo odvisni od dobrega in zanesljivega železniškega servisa. Danes prepeljemo 90% vsega blaga preko Luke, v 10% uporabljamo druge luke kot neko varovalko. Naš principal vsako leto povečuje količine tovora in radi bi zagotovili nemoten servis preko Kopra in slovenskega železniškega omrežja. Naš cilj je obdržati in povečevati pretovor. Ko železnica obtiči, za nas to pomeni veliko dodatnih stroškov, ker moramo tovar dostavljati kamionsko, kar pomeni skoraj 100% višji strošek dostave.

## Goran Softič, Metrans Adria:

Kot organizator železniških prevozov smo redni uporabnik slovenske pristaniške in železniške infrastrukture. Trenutno sicer obstoječi tir zadostuje našim potrebam, razen v primeru sezonskih vrhuncev ali nenačrtovanih dogodkov, kot so vremenske ujme ipd. Zavedamo pa se, da postaja sedanja železniška povezava med Koprom in Divačo zasičena, zato je nevarnost zastojev vse večja. Že letos namreč pričakujemo pomembno rast prometa, zato si prizadevamo za izgradnjo drugega tira, ki je edina garancija za učinkovito in zmogljivo povezavo med koprskim pristaniščem in zalednimi trgi.

## Ernest Gortan, Intereuropa:

Konkurenčnost pristanišča je neposredno odvisna od kvalitete železniških povezav z zalednimi tržišči. V Intereuropi smo kot eden večjih partnerjev Luke Koper s pomembnimi posli na vseh terminalih še posebej zainteresirani za izgradnjo drugega tira. Pri vsakdanjem delu namreč velikokrat že sedaj preko pogostih zapor in posledično zamud čutimo posledice omejenih kapacitet in zastarele oziroma slabo vzdrževane železniške infrastrukture, kar povzroča slabo voljo naših kupcev. Tako nam nekateri naši poslovni partnerji predvsem na področju avtomobilske in kontejnerske logistike, kjer se zahteva točnost dostav, v razgovorih velikokrat omenjajo problematiko nezanesljivosti oziroma omejenosti povezav, kot glavno oviro za povečanje medsebojnega sodelovanja.

## Logisti opozarjajo: drugega tira leta 2030 ne bomo potrebovali

»Zasebno partnerstvo za izgradnjo 27 kilometrov železniške proge ne pride v poštev, takšnega investitorja ni,« je na novinarski konferenci 10. februarja v Ljubljani dejal predsednik Sekcije pristaniških špediterjev pri združenju za promet na Gospodarski zbornici Slovenije (GZS) **Čedomir Bojanić**. Pritrdil mu je tudi **Rok Svetek** iz podjetja Adria Kombi. Kot je dejal, takšnih projektov običajno ne gradijo zasebni investitorji. Ti namreč želijo, da se jim investicija v določenem roku povrne in da ob tem še nekaj zaslužijo, infrastrukturni objekti, kot je železnica, pa se gradijo za 100 let. Dejaj je tudi, da je v Evropi veliko javno-zasebnih partnerstev, predvsem pri gradnji avtocest, na koncu propadlo, npr. na Madžarskem.

Se pa gospodarstveniki s področja logistike – na novinarski konferenci



je bil prisoten tudi predsednik Zveze pomorsko-prometnih agencij **Emil Bandelj**, ki zastopa interese ladjarjev - strinjajo, da drugi tir nujno potrebujemo čim prej. Vlado in ministrstvo za infrastrukturo zato pozivajo, naj pristopita k izvedbi potrebnih postopkov

za izgradnjo drugega tira, pri čemer način financiranja ne sme biti ovira, je povedal **Igor Sep** iz Združenja za promet pri GZS. »Če se drugi tir ne bo zgradil v najkrajšem času, ga tudi leta 2030 ne potrebujemo,« je dodal Svetek. STA, SŠ

## Obalni gospodarstveniki in župani so ZA

Primorska gospodarska zbornica Koper in župani Koprca, Izole, Pirana, Divače in Hrpolje-Kozina so se v pismu predsedniku vlade tudi zavzeli za čimprejšnjo dograditev drugega tira. V pismu so med drugim zapisali, da je primerjalna prednost Obale in Slovenije v srednjeevropskem prostoru njena geoprometna lega. Pristanišče v Kopru s svojo dejavnostjo ustvarja v gospodarstvu Slovenije pomembne multiplikativne učinke. O tem verodostojno pričajo številne študije. Pri tem še posebej izpostavljajo študijo »Pomen pristaniške dejavnosti na nacionalno in regionalno gospodarstvo Slovenije«, katere nosilna avtorja sta

**Dušan Mramor** in **Veljko Bole**. Ta študija med drugim dokazuje, da vsak milijon ton obdelanega blaga v pristanišču generira v Sloveniji novih 450 delovnih mest. Za preteklo leto, ko je bilo pretovorjenih 18 mio ton blaga, to pomeni 8.100 zaposlenih. Izračunana je tudi velika neposredna in posredna dodana vrednost, ki jo generira luška dejavnost v nacionalnem gospodarstvu. Iz navedenega nedvoumno izhaja, da ima Slovenija z rastjo in razvojem pristanišča veliko priložnosti za krepitev različnih gospodarskih dejavnosti, odpiranja novih delovnih mest in rasti BDP.

Čeprav je bilo veliko narejenega z izgradnjo avtocestnega križa, pa je bila zanemarjena železniška infrastruktura, ki je za ovrednotenje in izkoristek našega geostrateškega položaja ključnega pomena, zato regijsko gospodarstvo združeno v Primorsko gospodarsko zbornico in regijski župani pozivajo vlado, da sprejeme odločitev in vse potrebne ukrepe za takojšnji začetek izgradnje in modernizacijo železniške infrastrukture na relaciji Divača - Koper. S tem bodo ustvarjeni pogoji za nadaljnjo rast in razvoj edinega slovenskega pristanišča, regije in države. SŠ

## »Za izgradnjo drugega tira«

6. februarja je nastala civilna iniciativa »Za izgradnjo drugega tira«. V svoji prvi izjavi so zapisali: »Gospodarski razvoj države je pogoj za blaginjo vseh prebivalcev, ustrežna prometna infrastruktura pa je za to bistvenega

pomena. Zato od Vlade RS in Ministrstva za infrastrukturo RS zahtevamo, da do predpisanega roka evropskega razpisa (26. 2. 2015) vložijo vso potrebno dokumentacijo, ki bo podlaga za črpanje pomembnega dela

nepovratnih EU sredstev za izgradnjo drugega tira.« Civilna iniciativa je pismo z obrazložitvijo svojih zahtev poslala predsedniku Vlade RS **Miru Cerarju** in ministru za infrastrukturo **Petru Gašperšiču**. TJ

## Zaposleni v Luki Koper so pisali ministru

Zaposleni v družbi Luka Koper, d.d. so zaskrbljeni nad aktualnim dogajanjem okoli prihodnosti edinega slovenskega tovornega pristanišča. Zato so v pismu ministru za infrastrukturo izpostavili nujnost prijave projekta izgradnje drugega tira med Koprom in Divačo na evropski razpis, ki se zaključuje 26. februarja. Med drugim so zapisali, da je za nadaljnjo rast pretovora v

pristanišču nujno zgraditi drugi tir do leta 2020, ko naj bi sedanja enotirna proga dosegla zgornjo mejo kapacitete. »Zavedati se moramo, da naše stranke stalno spremljajo napredovanje projekta drugega tira Divača – Koper in na podlagi tega sprejemajo svoje poslovne odločitve o koriščenju našega pristanišča in transportne poti po slovenski infrastrukturi. Informacija, da

bo vloga za črpanje sredstev vložena ali ne do 26. 2. 2015, bo pokazala, v kolikšni meri smo kot država resni in zanesljivi. Dolžni smo tudi opozoriti, da bo signal, ki ga boste z vašo odločitvijo dali, močno vplival (pozitivno ali negativno) tako na nadaljnji razvoj Luke Koper kot tudi na njeno ekonomsko vrednost v smislu državne naložbe,« so še izpostavili zaposleni v Luki Koper.

# Poslovanje v letu 2014

## LADIJSKI PRETOVOR

V letu 2014 smo na ladje naložili in z ladij razložili 18.965.351 ton blaga, kar je 5 odstotkov več kot v letu 2013. Med tovari so najbolj napredovali kontejnerji, avtomobili in tovari v tekočem stanju. Kontejnerjev je bilo 73.592 TEU več kot leto poprej, avtomobilov pa 55.525 več.

| Ladijski pretovor (v tonah) | jan – dec 2014    | jan - dec 2013    | Indeks 14/13 |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Generalni tovari            | 1.643.552         | 1.659.405         | 99           |
| Kontejnerji                 | 6.760.204         | 5.849.694         | 116          |
| Avtomobili                  | 763.611           | 662.169           | 115          |
| Tekoči tovari               | 3.073.620         | 2.840.588         | 108          |
| Sipki in razsuti tovari     | 6.724.354         | 6.987.806         | 96           |
| <b>Skupaj</b>               | <b>18.965.341</b> | <b>17.999.662</b> | <b>105</b>   |
| Kontejnerji (TEU)           | 674.033           | 600.441           | 112          |
| Avtomobili (kos)            | 518.893           | 463.375           | 112          |

## PRIHODKI

V Luki Koper, d. d. smo v letu 2014 ustvarili 152,8 milijonov evrov čistih prihodkov od prodaje oziroma 12 odstotkov več kot v letu 2013. Podatki so nerevidirani in nedokončni.

## LADJE

V letu 2014 smo privezali 1.878 ladij, kar je v primerjavi z letom 2013 29 ladij

manj. Trend padanja števila ladij traja nekaj let in je odraz splošnega trenda v pomorskem ladjarstvu, ko blago po morju prevažajo vse večje ladje, kar še posebej velja za kontejnerje. Tretjina ladij, ki smo jih v letu 2014 privezali v našem pristanišču je bilo kontejnerskih, z 18 odstotnim deležem jim sledijo ladje za prevoz tovorov v suhem sipkem stanju, enak 17 odstotni delež pa imajo

ladje za prevoz avtomobilov in ladje za prevoz generalnega blaga.

## ŽELEZNIŠKI PRETOVOR

V letu 2014 so trije železniški prevozniki: Slovenske železnice, Rail Cargo Austria in Adria Transport prepeljali v in iz pristanišča 11 milijonov ton blaga, kar je 6 odstotkov več kot v letu 2013 oziroma 60 odstotkov vsega blaga, ki ga naložimo ali razložimo z ladij. Največ prevozov (86%) so opravile Slovenske železnice.

V letu 2014 smo v pristanišču naložili 145.984 in razložili 105.448 vagonov. Skupaj jih je bilo 251.432, kar je v primerjavi s letom 2013 dva odstotka več. Največ vagonov (49 odstotkov) smo pretovorili na kontejnerskem terminalu, 30 odstotkov na terminalih, kjer opravljamo manipulacije s tovari v suhem sipkem stanju ter 11 odstotkov na terminalih za generalne tovore.

## TOVORNJAKI

V letu 2014 je na območje pristanišča vstopilo 223.881 tovornjakov, kar je 6 odstotkov več kot v letu poprej.

Tatjana Jazbec



Foto: Jaka Jeraša

## Evropska komisarka za prvo srečanje izbrala pristanišča

19. januarja so se predstavniki dvajsetih najpomembnejših evropskih pristanišč srečali z evropsko komisarko za transport **Violeto Bulc** in njenimi sodelavci, ki se na Evropski komisiji ukvarjajo s problematiko in razvojem pristanišč. Iz Luke Koper sta se srečanja udeležila član uprave **Andraž Novak** in vodja področja strateškega razvoja **Maša Čertalič**. Pristanišča so predstavila svoje največje izzive na področju pristaniške regulative, državnih pomoči, razvoja infrastrukture v luči nove regulative TEN-T in

finančnega programa CEF, inovativnosti in alternativnih energentov. Udeleženci so soglašali, da si pristaniška panoga zasluži vso pozornost in infrastrukturna vlaganja, saj je pomemben element globalnega in evropskega gospodarskega razvoja. Podobne pobude bodo organizirane tudi v bodoče. Zanimivo je, da se je evropska komisarka odločila, da se od ključnih skupin prometnih deležnikov najprej sreča s pristanišči, kar kaže, da je prepoznala pomembno vlogo pristanišč.



Foto: Maša Čertalič

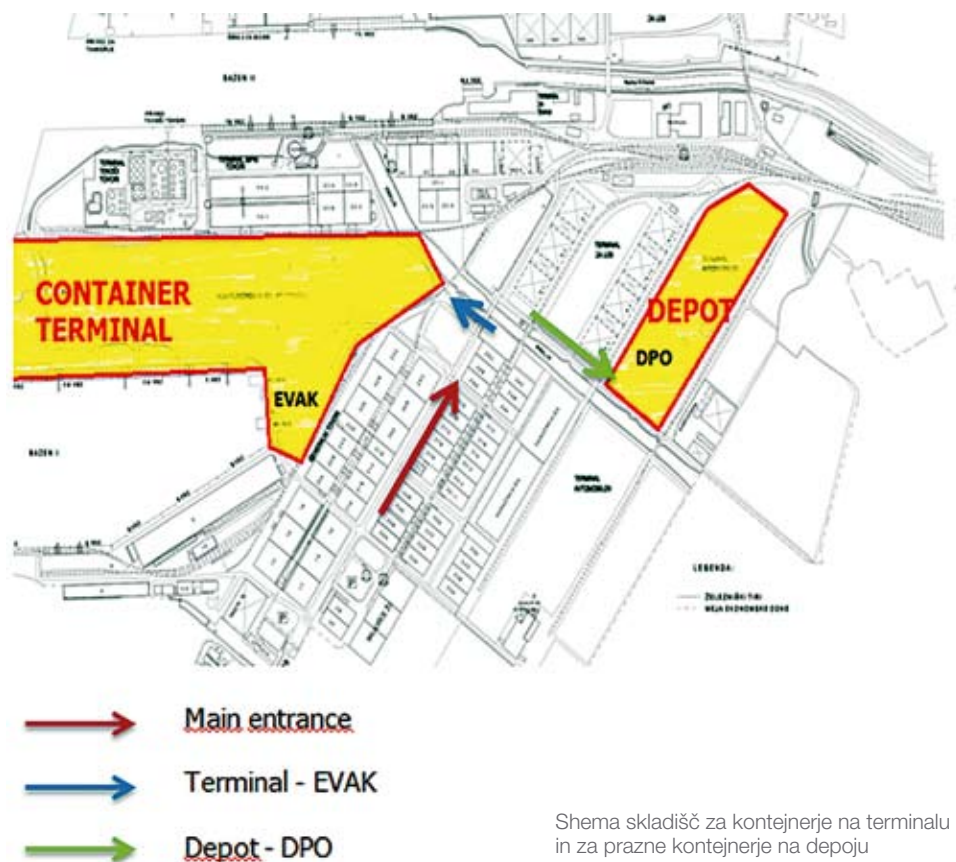
# Nova pravila pri skladiščenju praznih kontejnerjev

12. januarja so začele veljati določene spremembe pri skladiščenju praznih kontejnerjev. Prednost tega je predvsem v tem, da za to nismo potrebovali novih površin, uvedli smo le nova pravila.

**Sandi Ražman**, operativni vodja kontejnerskega terminala, nam razloži:

»Po novem bo vhodna dispozicija (DVH) vsebovala polje oz. navodilo, kam skladiščiti prazne kontejnerje. Sprememba na vhodni dispoziciji bo vplivala na dosedanje prakso najave praznih kontejnerjev in hkrati omogočila boljše ter bolj pregledno upravljanje s prazno opremo za vse vpletene. Za ta namen smo uredili depo, tako da imamo zdaj ločeno enoto za skladiščenje praznih kontejnerjev. Sprememba bo omogočila optimizacijo poslovnih procesov s praznimi kontejnerji, predvsem pa zmanjšala nepotrebne premike med terminalom in depojem. Da bi razbremenili obstoječo vratarnico in hkrati skrajšali čas zadrževanja kamionov v pristanišču, smo na področju depoja vzpostavili delovanje nove dodatne kamionske vratarnice.«

Sprememba omogoča agentom in ladjarjem, da informacijo o skladiščenju praznih kontejnerjev usmerijo že na DVH. Tako lažje in bolj optimalno rokujejo s svojo opremo, poleg tega smo se na ta način izognili stroškom premika kontejnerjev, pojasni Sandi in doda: »Praznih



Shema skladišč za kontejnerje na terminalu in za prazne kontejnerje na depou

kontejnerjev, ki bodo v skladu z navodili namenjeni za skladiščenje na terminalu, namenjeni bodo izključno evakuaciji (EVAK), ne bomo podrobneje pregledovali, razen vizualnega pregleda večjih poškodb, in jih ne bo možno direktno prevzemati na terminalu. V kolikor bo ladjar te kontejnerje želel

predati stranki, bo moral kontejnerskemu terminalu predhodno naročiti premik na depo, kjer bodo kontejnerji ustrezno pregledani in v skladu z navodili ladjarjev tudi nadalje obravnavani, torej sortirani, popravljeni, očiščeni

idr. Skratka, sortiranje, pranje, premik in vsa dodatna naročila za prazne kontejnerje rešujemo na depouju.

Prazni kontejnerji, ki imajo navodilo za skladiščenje na depouju, pa bodo že ob vходу na depo natančno pregledani



Foto: Sandi Ražman

Na depouju so odprli novo vratarnico, kjer se zglasijo vsi zunanji vozniki s praznimi kontejnerji, tako da smo s tem razbremenili tudi vratarnico na terminalu. Omislili so si lestev za vstop v kontejner, tako da ga lahko natančno pregledajo, ne da bi ga razložili s kamiona z viličarjem. Take prakse do sedaj ni bilo, tako da so s to izboljšavo znatno zvišali kvaliteto pregleda.

|   |               |  |   |   |   |
|---|---------------|--|---|---|---|
| Sprejeta                                      |               | <b>DVH - Vhodna dispozicija</b><br>Izpisano: 12.12.2014, 09:19 |   | LUKA KOPER<br>STRAN 1<br>NR. 378867 (0) |   |
| NAROČNIK: MLOG - DAMCO D.O.O.                 |               | INT.ŠTEV.: 136873  |   | POZICIJA: LOG1822/14-SI                 |   |
| ZA SKLADIŠČENJE: KT - Skladiščevalni terminal |               | REFERENT: NATJAZ   |   | TELEFON: 05/6104523                     |   |
| SKLADIŠČE: KT DPO DEPO                        |               | IZ: SILJU - SLOVENIJA, Ljubljana                               |   | PLAČNIK: JADA - JADROAGENT INTERNATI    |   |
| LADJAR: SIKOP - SLOVENIJA, Koper              |               | VIA: SIKOP - SLOVENIJA, Koper                                  |   | NAČIN PLAČILA: LL 230 - 9               |   |
| LADJA / POT:                                  |               | AGENT CNT: JADA - JADROAGENT INTE                              |   | ZAVAR.KRITO: DA                         |   |
| <b>NAROČENO: K-T KAMION - TERMINAL</b>        |               |  |   |   |   |
| PE 1  | 3 CNT (S)     | TARA: 6.300,00   | Transit DAMCO                             |   |   |
|   | 20-DRY-86     | LADJAR: ZIM - ZIM  |   |   |   |
|   |               |  |   |   |   |
|   | 1 ZIMU1061777 | 20-DRY-86  | TARA: 2.100,00                            | K                                       | K |
|   |               |  | KG  |   |   |
|   | 2 ZIMU1150093 | 20-DRY-86  | TARA: 2.100,00                            | K                                       | K |
|   |               |  | KG  |   |   |
|   | 3 ZIMU2514836 | 20-DRY-86  | TARA: 2.100,00                            | K                                       | K |
|   |               |  | KG  |   |   |
| <b>SKUPAJ PE 1</b>                            |               |  | <b>ŠT. PRAZNIH CNT: 3 x 20'E 0 x 40'E</b> | <b>TARA CNT: 6.300,00 KG</b>            |   |

Vsi zunanji kamioni, ki bodo imeli v dispoziciji navedene kontejnerje, namenjene za depo (označeno z rdečo barvo), se morajo ustaviti na novi vratarnici, t.i. depo vratarnici



tudi v notranjosti ter sortirani, tako da bodo pripravljene za nadaljnji prevzem oz. obravnavo.«

Na depoju bodo v bodoče, planiramo v letu 2016, uredili tudi pralnico, priključke za frigo kontejnerje in popravilnico kontejnerjev, tako da bi bilo vse na enem mestu, ne pa na različnih lokacijah po pristanišču kot

zdaj. Sandi: »Na priklop na frigo priključke, na pranje, popravilo, sedaj moramo voziti kontejnerje z vlačilci na različne lokacije. S tem imamo dodatne stroške, pa še večjo gnečo v prometu, na depoju pa bomo lahko kontejnerje premikali samo z viličarji.«

Poiskati so morali še informacijske rešitve za DVH in DDD (dispozicija za

dodatna dela) tako, da agent preko DDD »brez zadržka« informira špediterja, kam skladiščiti kontejner.

Običajna praksa je, da so depoji za prazne kontejnerje samostojne enote, ki niso vezane na morski del, seveda v sinergijah s kontejnerskim terminalom, nam še pove Sandi. Naj dodamo le še to, da je sam projekt depoja

stekel že lani. Sledili so sestanki s špediterji in agenti, ki so jih informirali dosti prej, preden je bil projekt realiziran. O spremembah so na kontejnerski vratarnici obveščali tudi voznike zunanjih kamionov v petih jeziki in jih s pomočjo varnostne službe usmerjali na cesto ob prelivu proti depoju.

Sonja Kranjec



## Asfalt namesto gramoza na skladiščih avtomobilov

Nadaljujemo z asfaltiranjem površin za skladiščenje avtomobilov v zaledju drugega pomola, saj utrjene gramozne površine ne zadoščajo več zahtevam strank. Jeseni smo asfaltirali 24.300 m<sup>2</sup> (oznaka 1) površin na tem območju, nazadnje pa je dobilo asfaltno oblogo še dodatnih 9.800 m<sup>2</sup> (oznaka 2). **Igor Bertok** s Področja investicij pove, da so morali tudi na tem delu opraviti podobna gradbena dela kot na drugih površinah:

»Uredili smo odvodnjavanje s požiralniki, vse to pa smo priklopili na obstoječo kanalizacijsko omrežje. Izvedli smo tudi talno signalizacijo, s čimer smo označili in razmejili parkirna mesta.

Območje označeno s številko 3 je bila kasetna za odlaganje mulja, ki smo jo že pred leti zasuli s flišem, nato pa še s tamponom. Služila je za skladiščenje avtomobilov. Njena posebnost je, da

je dvignjena od sosednjih skladiščnih površin za skoraj 1,6 metra. Odločili smo se, da bomo tudi to področje asfaltirali, dela bomo zaključili sredi februarja. Najprej bomo asfaltirali severno polovico, ki je bila zasuta in utrjena prej kot južna polovica. Uredili smo tudi brežine, tako da je zdaj to lepo urejena skladiščna površina. Njena površina znaša 22.400 m<sup>2</sup> in tudi zato je pomembna pridobitev za avtomobilski terminal.



Foto: Mateja Dominko



Foto: Mateja Dominko

# Gradimo nadstrešnice, postavljamo rampe in šotore, čaramo skladišča

V naši luki imamo tovora vse več in naše »sladke skrbi« vsakodnevno vključujejo predvsem iznajdljivost pri iskanju skladiščnih in delovnih površin. Vedno večja blagovna skupina pri generalnih tovorih, ki ji namenjamo veliko pozornosti, je tudi papir.

O papirju smo obsežneje že pisali, ob vse večji količini tega tovora pri nas pa je prav, da znanje osvežimo. Na kratko: delamo z več vrstami papirja, gre za papir v rolah različnih dimenzij, fotokopirni papir v škatlah, dve vrsti posebne celuloze, rezan kartonski papir oz. lepenka in še kaj bi se našlo.

Največ papirja k nam pride iz Avstrije in z Madžarske, nekaj malega tudi iz Slovenije. Do nas potuje predvsem v vagonih, manjša količina prispe s tovornjaki. Papirnati tovor obvezno skladiščimo v zaprte in suhe prostore, za kar imamo na voljo okoli 20 skladišč z uporabno površino cca 38.000 m<sup>2</sup>. Zaradi velike stiske s prostorom, smo med skladišči za papir pred kratkim postavili še dva montažna šotora in pridobili skladiščno površino 2.200 m<sup>2</sup>. Za naše stranke znamo v luki včasih čarati, saj smo prav na račun papirja »izumili« kar nekaj neklasičnih skladišč, ki ustrezajo vsem zahtevam skladiščenja tega



Papir obvladajo skladiščniki **Zdravko Peca**, **Viktor Vuk**, **Egon Cah** in **Mladen Mofardin**, pridružil pa se jim je še delovodja **Robert Cepovič**. Fantje organizirajo proces dela s papirjem, urejajo vhodno/izhodno dokumentacijo in komunicirajo s špediterji.



Gradimo nadstrešnice, ...





... dvigamo šotore, zlagamo v vse koticke - čaramo.

občutljivega tovora in jih prej nismo uporabljali za ta tovor.

Papir pretovarjamo samo v suhem vremenu ali pa pod streho, nam pa teh površin primanjkuje, zato smo konec lanskega leta dokončali dvojno nadstrešnico nad »papirniškima« tiroma 15 in 16 do skladišč 27, 29, 30, 31 in 32 ter podaljšali rampo. Ko bo investicija končana, bomo lahko papir razkladali z dveh vlakov hkrati, kar bo bistveno povečalo hitrost praznjenja vagonov.

Zanemarljiv odstotek tovora gre nato še vedno klasično na ladje, veliko večino papirja pa pospešeno zlagamo v kontejnerje že od leta 2010. Ne gre le za boljšo zaščito tovora in manj poškodb pri samem pretovarjanju. Bistveno se je skrajšal čas manipulacij, več pretovorimo z manj ljudmi. Konkretno: 4 ljudje napolnijo 40 kontejnerjev v eni izmeni. Kontejnerje polnijo čez dan, povprečno od 80 do 150 dnevno, ponoči pa jih



Največja rola papirja v naših skladiščih je visoka 280 cm, najtežja pa tehta kar 3,6 tone.

Dve veliki stranki obvladujeta kar 98 % papirniškega posla skozi našo luko.

kontejnerski terminal odstavi in dostavi prazne.

Da se lahko zjutraj spet vse začne na novo, medtem ko evropski papir z ladjami že potuje iz Kopra na vse smeri

sveta, v Afriko, na Bližnji in Daljni vzhod, pa vse do Avstralije.

Besedilo in slike: Mateja Dominko

## Dodatna parkirišča ob stavbi na kontejnerskem terminalu

Pomanjkanje parkirnih prostorov je vsesplošni problem, malodane v vsakem mestu, pred vsako poslovno stavbo ali ustanovo. Pristanišče ni nobena izjema, vsaj na določenih območjih je tako. Npr. ob upravni stavbi kontejnerskega terminala, kjer človek večkrat naleti na polna parkirišča. Zato je rešitev, ko so z manjšim posegom zagotovili dodatna parkirišča, več kot dobrodošla, čeprav še zdaleč ni rešila potreb po parkiriščih.

Ob stavbi so najprej odstranili stare robnike in manjšo zelenico ter izrisali parkirna mesta poševno na stavbo, tako da so pridobili več parkirišč. Nekaj jih bo namenjeno službenim vozilom, nekaj pa za razbremenjevanje parkirišč ostalih uporabnikov okoli same stavbe. Predlog izboljšave je podal **Aljoša Babič, Igor Milutinovič** je izrisal parkirna mesta, **Jasmin Omanovič** pa je poskrbel, da so bila ustrezno porazdeljena.



# Luko smatramo kot partnerja

Z letošnjim letom so začele veljati napovedane spremembe oz. združitve koprskega carinskega in davčnega urada v Finančni urad Koper. Preoblikovanje bivše carinske službe pomeni med drugim tudi nova pooblastila in pristojnosti.

Finančni urad Koper (FU), njegov sedež je na Ferrarski cesti 30 (v poslovnem objektu Barka), je organiziran po novem v petih sektorjih, pri čemer ima sektor za carine šest oddelkov: dva oddelka za carinjenje v Kopru in Sežani, oddelek za mejno kontrolo Luka Koper, oddelek za analize in kontrole ter dva oddelka za trošarine v Kopru in Sežani. Kaj konkretno pomenijo te spremembe za Luko, nam je predstavil namestnik direktorice Finančnega urada Koper **Nedjan Jerman**: »Prejšnji izpostavi Carinska izpostava Luka Koper in Carinska izpostava Potniška Luka Koper sta se združili v Oddelek za mejno kontrolo Luka Koper, ki izvaja carinski nadzor na območju proste cone Luka Koper. V Luki je oddelek za mejno kontrolo pristojen za pristanišče in prosto cono ter pomorski potniški terminal. Ima 73 zaposlenih, od tega vodjo oddelka s tremi pomočniki ter operativci. Vsi uslužbenci so uniformirani, po novem bodo imeli poleg carinske še oznako Finančne uprave. Za postopke sproščanja blaga v prost promet skrbi Oddelek za carinjenje Koper. Sicer pa imamo sklenjenih več enotnih dovoljenj, bodisi z drugimi pristojnimi FU pri nas ali carinskimi organi v drugi članici EU, kjer se uvozne carinske deklaracije vložijo pri pristojnem organu glede na sedež podjetja, blago pa se fizično prepusti v prost promet na lokaciji Luke Koper. Pri tem gre tudi za finančni učinek, saj npr. za tovrstno sproščanje blaga v prosti promet (avtomobilov za uvoznika iz Avstrije) proračunu v državi ostane polovica pobranih uvoznih dajatev. Tu so še postopki 4200 – oproščena davčna dobava zaradi napotitve blaga v drugo članico EU. Tudi tu je interes države, da je takih sproščanj oz. postopkov čim več, saj se 25% pobranih uvoznih dajatev vrne v državni proračun. Seveda je naša skupna naloga tudi s strani deklarantov - zastopnikov, da imamo opravka z v postopku zanesljiva podjetja in ne t.i. slamnata podjetja. Za tak nadzor poskrbijo tako informacijski sistemi s podprto analizo tveganja kot angažma uslužbencev finančne uprave in samih deklarantov. Seveda je potrebno vseskozi spremljati in analizirati tokove blaga.

## V PRISTANIŠČU SMO PRISOTNI NA VEČ LOKACIJAH:

- Za skladiščenje ponaredkov, zaseženih oz. zadržanih v območju luke, se poslužujemo luških skladišč.
- Še vedno smo na glavnem vhodu v prosto cono, kjer izvajamo nadzor vnosa in iznosa blaga v smislu, ali

blago, ki zapušča cono izpolnjuje pogoje za iznos – status blaga (skupnostno / neskupnostno).

- Upravljamo s portalnimi vrati za zaznavanje radioaktivnosti in v primeru alarma ukrepamo, pri čemer sodelujemo z luško varnostno službo.
- Prisotni smo ob vstopu v prosto cono. Blago lahko prosto vstopa, če je potrebno zaključiti carinske postopke (npr. tranzit), mora lastnik blaga oz. prevoznik pristopiti do carinskih organov.
- Cariniki izvajajo kontrolo licenc prevoznikov, tudi tahografe, kar opravlja predvsem mobilna enota. Vozila lahko ustavijo in izločijo iz prometa in na parkirišču kontrolirajo pogonsko gorivo.
- Naša nova pristojnost je tudi nadzor dela na črno. V primeru prijave ali opozorila bi imeli v postopku osebo, ki izvaja ali omogoča delo na črno.«
- Prisotni smo povsod, kjerkoli se odvija aktivnost pretovora blaga, še vedno imamo varno mesto za pregled blaga na kontejnerskem terminalu, kjer imamo mobilni rentgen.
- Uporabljamo službene pse za odkrivanje narkotikov in prepovedanih substanc ter tobaka. V Finančnem uradu Koper imamo tri pse, dva za narkotike in enega za tobak.
- V primeru, da bi zaznali določeno tveganje na ladji, bi lahko izvedli oz. izvajamo tudi preiskavo na sami ladji skupaj s Pomorsko policijo. Za te primere imamo usposobljene carinike, ki so se pred leti za preiskavo ladij šolali pri kolegih v Angliji. Seveda so taki primeri, ko je potrebno opraviti preiskavo ladje, ki se smatra po mednarodnih konvencijah za teritorij države, od koder ladja prihaja, zelo občutljivi in tudi zahtevni, za kar se je potrebno posebej pripraviti in izdelati natančen načrt.
- Še vedno smo prisotni na železniški točki skupaj z uslužbenci železnice, kjer izvajamo nadzor vnosa / iznosa blaga po železnici. Tu imamo možnost ob nepravčasni zaznavi tveganja določene vagonске pošiljke, ko je npr. kompozicija je že pripravljena, izločanja »sumljivega« vagona na naslednjih ranžirnih postajah na poti, seveda če je to nujno.
- Prisotni smo ob prihodih in odhodih ladij s formalnostmi, ki jih moramo opraviti.
- Oddelek za analize in kontrole tako kot prej izvaja analize dokumentacije v ladijskem prometu. Ladjo oz. tovor na njej že med plovbo analiziramo in



vemo, kaj bomo pregledali, preden pride na naše območje. Na ta način lahko tudi primerno obvestimo ladijskega agenta in Luko.

- Novost je, da od 1. januarja carinimo že na ladji, tako kot v nekaterih drugih evropskih pristaniščih. Blago se sprosti v promet, ocarini in pregleda že na ladji. Prednost tega je predvsem v tem, da lahko vnaprej planirajo distribucijo brez nobenega čakanja, kar je velika prednost.
- Prisotni smo na potniškem terminalu. Cariniki ob prispetju potniških ladij (tretjih držav) na potniški terminal pridejo z območja pristanišča, kjer imajo svoje prostore v luškem objektu št. 17. Nadzorujemo oskrbo ladij in prevzem gostinskih odpadkov. Tujcem zagotavljamo povračilo ddv-ja, Schengensko kontrolo potnikov in blaga pa izvaja policija.
- Skupaj z drugimi strokovnimi službami (ARSO, Okoljska inšpekcija) izvajamo nadzor tudi nad čezmejnem pošiljanjem odpadkov, ki se pošiljajo čez meje v predelavo ali uničenje v države s podpisanimi konvencijami. To je zelo zahtevno in občutljivo področje, na katerem se ugotavlja tudi precej zlorab.

Jerman poudari, da že sam sistem vzpostavlja veliko nadzora, saj enostavno ne dovoli sprostiti blaga, dokler niso izpeljani vsi postopki. Kakšna pa je komunikacija z Luko, ga vprašamo. »Komunikacija z Luko je korektna, operativno enaka kot prej. Izmenjujemo si informacije, za določene procese imamo že enotna informacijska okna. Skušamo biti aktivni v pristaniški skupnosti. Luko smatramo kot partnerja in skušamo delati na ta način.«

Sonja Kranjec

## Luška zimska služba v stalni pripravljenosti

Nekateri so že obupali, da nam tudi letos zima ne bo ponudila snežnih radosti, potem pa nam je ob slovesu prvega meseca v letu natrosila prve snežinke. A ne glede na to, ali smo zime deležni v mrzli ali bolj topli inačici, smo v Luki pripravljeni nanjo.



Od 15. novembra do 15. marca, tako kot to določajo zakonski predpisi, je tudi v našem pristanišču v pripravljenosti zimska služba. Organizirana je v družbi Luka Koper INPO v okviru Komunalne enote. Njen vodja **Kristfor Pantelin** nam pove, da imajo z Luko Koper pogodbo za posipavanje cestišč in manipulativnih površin, vzdrževalna enota pa čisti železniške kretnice. »Za oboje zagotavljamo 24-urno dežurstvo.«

Delovodja v enoti **Dino Krivičič** nam pove, da lani

njihova intervencija ni bila potrebna, predlani pa so šli na teren velikokrat. »Za zimске intervencije imamo posipalnik, ki ga vlečemo z vozilom po terenu. Imamo pa pripravljeno tudi določeno količino peska in soli. Pesek nabavljamo v kamnolomu, sol pa pri dobavitelju, ki ima skladišče v pristanišču.« Prostornina posode posipalnika je 1,25 m<sup>3</sup>, kar pomeni, da lahko z enim polnjenjem posipa 5 km poti s peskom ali 15 km poti s soljo. Lahko pa se uporablja tudi za posipavanje peska in soli hkrati.

Sonja Kranjec

## Imamo certifikat bonitetne odličnosti

Bonitetna ocena odličnosti predstavlja nadpovprečno bonitetno vrednost gospodarskih subjektov. Temelji na računovodskih izkazih za zadnje poslovno leto in napoveduje varnost poslovanja v naslednjih 12-ih mesecih.

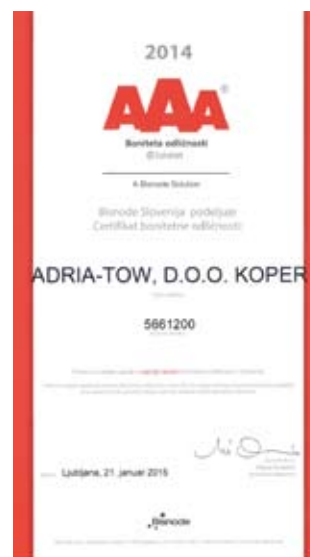
Bonitetno oceno odličnosti imajo najboljša podjetja s ključno diferencialno prednostjo pri poslovanju. Finančne analize podjetij izvaja Bonitetna hiša Bisnode v okviru mednarodnega projekta v devetnajstih evropskih državah.

Po najnovjših analizah sodi družba Adria-Tow med 1.6% najboljših

poslovnih subjektov v Sloveniji, zato se je uvrstila v višji razred AAA. Poleg tega je v njeni dejavnosti registriranih 21 podjetij, od tega pa je le Adria-Tow dosegla mednarodno priznane standarde razreda AAA. Pri tem je v Sloveniji v letu 2014 izmed vseh 157.284 registriranih podjetij bonitetno odličnost doseglo zgolj 2521 podjetij.

Podjetja, ki izkazujejo bonitetno odličnost, predstavljajo najbolj zanesljiv, kredibilen in nizko tvegan poslovni subjekt za sodelovanje z vsemi poslovnimi partnerji, tako strankami, kupci, dobavitelji, kot tudi zavarovalnicami, bankami ter drugimi poslovnimi partnerji. Certifikat je evropsko priznan in razpoznaven. Z njim se lahko družba izpostavi tudi pred širšo fizično in poslovno javnostjo, se pohvali in še dodatno utrdi zaupanje, hkrati pa ga lahko uporabi kot dodatno referenco pri poslovanju tako z domačimi kot tudi tujimi poslovnimi partnerji.

Podjetja z bonitetno odličnostjo poslujejo nadpovprečno, kar pomeni, da je bilo v preteklem letu nadpovprečno plačilno sposobno podjetje, varno za sodelovanje ter nima nobenih blokad, tožb oziroma narkov, hkrati pa izpolnjuje kriterije za doseganje manjše verjetnosti, da bi v prihodnjih dvanajstih mesecih



zabeležili katerega od kritičnih poslovnih naslednjih dogodkov.

Podjetja, ki zastopujejo mednarodnim kriterijem, imajo pravico do izdaje mednarodne referenčne dokumentacije. Dokumentacija se izdaja dvojezično ali trijezično, v slovenskem jeziku za domači trg in v angleškem ali nemškem za tujino.

Suzana Vižintin



Foto: Edvin Raubar



Foto: Jaka Jeraša

# Kako so nas v 2014 videli naši sosedje?

Mnenje naše neposredne okolice nam je pomembno, zato smo po enoletnem premoru decembra 2014 spet preverili, kakšen odnos do pristanišča imajo okoliški prebivalci.

Javnomnenjska anketa je zajela 600 vprašanih iz sosednjih krajevnih skupnosti (Bertoki, Hrvatini; Koper – center; Semedela in Žusterna) ter Občine Ankaran (OA). Zaradi statističnega uravnovešenja vzorca, lahko rezultate posplošimo na širšo populacijo MOK.

## UGLED, USPEH IN VPLIV NA OKOLJE

Poslovanje Luke Koper vprašani v povprečju ocenjujejo kot **uspešno**, ta ocena pa se skozi leta nenehno **zvišuje**. Po drugi strani pa se ocena, koliko Luka Koper prispeva h gospodarskemu razvoju občine, skozi leta nenehno **znižuje** (v 2010 je znašala 4,1, letos pa je 3,6). Povprečna ocena **ugleda** Luke Koper se je v primerjavi z raziskavami v letih 2011 in 2012 statistično značilno **povišala** in ustreza oceni 4 »ugledna«.

Dejavnost **sponsoriranja in donacij** v lokalnem okolju anketiranci v povprečju ocenjujejo z vrednostjo 3,7 (od 5). Največ anketirancev Luko Koper povezuje s sponzorstvom **FC**

**Luka Koper** (30 %) ali s **športom** nasploh. Desetina vprašanih se je spomnila še Odbojcarskega kluba Luka Koper, ostale projekte pa so manj navajali. Skoraj 60 % anketirancev ni znalo spontano navesti nobenega konkretnega projekta, ki ga Luka Koper podpira.

## VPLIVI PRISTANIŠČA NA OKOLJE

Največ vprašanih iz skupnega vzorca je kot največjega onesnaževalca okolja v MOK oz. OA izpostavilo **industrijo v Trstu** (26 %) in **koprsko pristanišče** (24 %), sledijo komunalne odplake (14 %) in promet (12 %). Vprašani ocenjujejo, da pristaniška dejavnost najbolj onesnažuje **zrak in morje**. Sledi povzročanje hrupa in onesnaževanje tal.

Srednja ocena skrbi Luke Koper za varovanje okolja je bila med leti 2010 in 2012 na ravni ocene 3 (srednje skrbi), za lani pa je ocena zrasla na 3,5.

## DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT RAZVOJA PRISTANIŠČA (DPN)

Z DPN je seznanjena skoraj polovica anketiranih, Delež vseh, ki DPN poznajo in ga hkrati **podpirajo**, je v tokratnem merjenju najvišji v zadnjih petih letih. Z DPN se ne strinja **manj kot petina** anketirancev (19 %). Kot razlog nestrinjanja v vseh letih najpogosteje navajajo, da gre za **prevelik poseg v prostor**. Z **izgradnjo 3. pomola** se strinja dobrih 60 % anketirancev. Razlogi za nestrinjanje glede 3. pomola so najpogosteje negativni vplivi na okolje (34 %), prevelik poseg v Ankaran (29 %), da 3. pomol ni potreben (21 %) in da gre za preveliko onesnaževanje okolja (16 %).

S **podaljšanjem 1. in 2. pomola** se strinja približno 70 % vprašanih. Glavni razlogi nestrinjanja s podaljšanjem 1. in 2. pomola so negativni vplivi na okolje (35 %) ter onesnaževanje okolja (30 %). Sledi utemeljitev, da za podaljšanje 1. in 2. pomola ni potrebe, večji delež vprašanih je kot razlog nestrinjanja izpostavil še, da je pristanišče že zdaj dovolj veliko (22 %) in da bi to negativno vplivalo na turizem (14 %).

## INFORMACIJE O PRISTANIŠČU

19 % anketirancev glede **posredovanja resničnih in verodostojnih informacij o Luki** najbolj zaupa predstavnikom Luke Koper, malo manj neodvisnim strokovnjakom (16 %) in nato prijateljem/znancem (13 %). Stopnja **zaupanja predstavnikom Luke** glede posredovanja resničnih in verodostojnih informacij v zvezi z Luko je **najvišja do sedaj**, opazno pa se je znižala stopnja zaupanja neodvisnim strokovnjakom.

Dobra četrtina vprašanih je doslej enkrat ali večkrat obiskala trajnostni portal ŽSP in ga v povprečju ocenjujejo z visoko oceno 4. Okrog 30 odstotkov vprašanih se je v preteklih petih letih udeležilo **vodenega ogleda pristanišča**.

Rezultati raziskave so dobra iztočnica za naše načrtovanje dejavnosti v prihodnje in nadaljnjo komunikacijo ter sodelovanje z lokalno skupnostjo.

Mateja Dominko

# Na obisku ministrica za okolje

23. januarja smo gostili ministrico za okolje in prostor **Ireno Majcen** s sodelavci. Uprava, na čelu s predsednikom **Dragomirjem Matičem**, ji je podrobno predstavila aktivnosti družbe na področju zmanjševanja vplivov pristaniške dejavnosti na okolje in večje infrastrukturne projekte, ki jih načrtujemo v bližnji prihodnosti. Ministrica Majcnova je razvojne projekte Luke Koper označila za smeile in obljubila sodelovanje organov ministrstva pri pridobivanju potrebnih dovoljenj. Prvi tak večji projekt bo podaljšanje prvega pomola, s katerim se Luka Koper odziva na trend naraščanja



Foto: Tatjana Jazbec

Levi del omizja: Elena Del Fabro in Sanja Alber iz kabineta ministric, Irena Majcen, ministrica za okolje in prostor, Joško Knez, generalni direktor ARSO in Vesna Kolar Planinšič, vodja Sektorja za strateško presojo vplivov na okolje

Desni del omizja: Sebastjan Šik, vodja področja za odnose z javnostmi, Boštjan Pavlič, vodja področja za varovanje zdravja zaposlenih in ekologijo, član uprave Matjaž Stare, predsednik uprave Dragomir Matič in član uprave Andraž Novak ter Franka Cepak, okoljska managerka

Foto: Tatjana Jazbec



Po pogovorih si je ministrica s sodelavci ogledala pristanišče in okoljevarstvene projekte, za katere je Luka Koper lani jeseni prejela prestižno nagrado Evropskega združenja morskih pristanišč (ESPO). Na terminalu za razsute tovore so ji sodelavci s terminali v živo prikazali prekrivanja razsutih tovorov z raztopljeno celulozo, ki preprečuje prašenje.



Foto: Mateja Dominko

Med ogledom luke si je ministrica ogledala tudi opeke iz morskega mulja, ki so jih izdelali v Goriških opekah in jih trenutno skladiščimo pred kompostarno

kontejnerskega prometa ter prihod vse večjih kontejnerskih ladij. Predsednik uprave Matič je pri tem izpostavil časovno komponento teh večmilijonskih projektov, predvsem pa pričakovanja in zahteve poslovnih partnerjev, ki so Koper izbrali za vstopno točko na trge srednje Evrope. V tem kontekstu sta omenila tudi projekt gradnje drugega tira med Koprom in Divačo, ki je ključnega pomena za nadaljnji razvoj pristanišča, in ministrica je potrdila, da je ministrstvo zaključilo vse postopke vezane na drugi tir, torej sprejem Državnega prostorskega načrta in okoljevarstveno soglasje. Generalni direktor ARSO **Joško Knez** je izrazil skrb za slovensko morje, ki je relativno plitko in obremenjeno zaradi turizma ter gospodarske dejavnosti, tudi pomorstva. Predsednik uprave Matič je pri tej problematiki ponudil pomoč Luke Koper, ki ima dobro opremljeno in številčno floto plovil, saj mora v skladu s koncesijsko pogodbo varovati in čistiti luški akvatorij.

Sebastjan Šik

# Letošnja potniška sezona

V letošnjem letu pričakujemo 50 potniških ladij in nekaj manj kot 60.000 potnikov, s čimer bo sezona po številkah podobna predhodni.

Sezono bo 18. aprila odprla ladja Berlin, 5. novembra pa zaključila ladja Riviera. Ladjo Berlin bomo v našem pristanišču videli prvič, med novinkami pa so na seznamu prihodov še ladje Silver Cloud, Celebrity Constellation, Aurora, Le Lyrial, MSC Musica in Artania. Največ prihodov je najavila ladja Thomson Celebration (7-krat), s šestimi prihodi pa ji sledijo ladje Thomson Majesty, Silver Wind in Riviera. Po kapaciteti je največja ladja MSC Musica. Ladja sprejme 2.500 potnikov, za katere skrbi 987 članov posadke. Največ ladij bo k nam prispelo v maju in septembru.

Letošnjo sezono je močno zaznamovala odločitev beneške luške kapitanije, ki je s 1. januarjem 2015 prepovedala vplutja velikim ladjam za križarjenje v laguno mimo trga svetega Marka v Benetke, ki



MSC Musica bo v Koper prispela 29. aprila

predstavlja edino plovno pot v beneško potniško pristanišče. Glede na to, da so Benetke zdaleč najbolj zanimiva turistična destinacija v Jadranu, so mnogi ladjarji prihod svojih ladij v Jadran odpovedali, kar pa ni prizadelo le Benetk, ampak tudi druga jadranska pristanišča, med katerimi je tudi Koper. Pri nas ocenjujemo upad

na približno 20 odstotkov v primerjavi s prvotnimi načrti.

Višje sodišče dežele Veneto je sicer v sredini januarja to prepoved odpravilo z argumentom, da ni bila zagotovljena alternativna pot do beneškega pristanišča in da niso bile ovrednotene posledice pri javnih in zasebnih družbah. Vendar pa je bila škoda pred

tem že storjena, saj ladjarji svoje itinerarje pripravljajo za dve leti vnaprej. Sicer pa naj bi bila že v letu 2016 pripravljena alternativna pot po kanalu Contorta, ki pa ga bo potrebno pred tem še poglobiti v dolžini 5 kilometrov in širini 100 metrov na 10 metrov.

Tatjana Jazbec

## Informativni plan prihoda potniških ladij

| Dan prihoda           | Ladja                   |
|-----------------------|-------------------------|
| sobota, 18. april     | Berlin                  |
| sreda, 29. april      | MSC Musica              |
| petek, 1. maj         | SS Mariner              |
| nedelja, 3. maj       | Silver Cloud            |
| nedelja, 3. maj       | Silver Wind             |
| sobota, 9. maj        | Riviera                 |
| sobota, 9. maj        | Thomson Celebration     |
| nedelja, 10. maj      | Thomson Majesty         |
| nedelja, 17. maj      | Celebrity Constellation |
| torek, 26. maj        | Aurora                  |
| sobota, 30. maj       | Celebrity Constellation |
| sobota, 30. maj       | Thomson Celebration     |
| nedelja, 7. junij     | Silver Wind             |
| ponedeljek, 8. junij  | Silver Spirit           |
| petek, 19. junij      | SS Mariner              |
| nedelja, 21. junij    | Thomson Majesty         |
| torek, 23. junij      | Aurora                  |
| sobota, 27. junij     | Thomson Celebration     |
| sreda, 8. julij       | Silver Spirit           |
| četrtek, 9. julij     | Celebrity Constellation |
| petek, 17. julij      | Silver Wind             |
| sobota, 18. julij     | Oriana                  |
| četrtek, 23. julij    | Riviera                 |
| sobota, 25. julij     | Thomson Celebration     |
| nedelja, 26. julij    | Riviera                 |
| ponedeljek, 27. julij | SS Mariner              |

| Dan prihoda            | Ladja                   |
|------------------------|-------------------------|
| nedelja, 2. avgust     | Thomson Majesty         |
| četrtek, 20. avgust    | Oriana                  |
| sobota, 22. avgust     | Thomson Celebration     |
| torek, 25. avgust      | Riviera                 |
| četrtek, 27. avgust    | Le Lyrial               |
| sobota, 29. avgust     | Riviera                 |
| nedelja, 30. avgust    | Silver Wind             |
| torek, 1. september    | Celebrity Constellation |
| četrtek, 3. september  | Silver Wind             |
| petek, 4. september    | Minerva                 |
| sreda, 9. september    | Aurora                  |
| nedelja, 13. september | Thomson Majesty         |
| sreda, 16. september   | Silver Spirit           |
| sobota, 19. september  | Thomson Celebration     |
| četrtek, 24. september | Braemar                 |
| nedelja, 27. september | Thomson Majesty         |
| petek, 2. oktober      | Marina                  |
| sobota, 17. oktober    | Thomson Celebration     |
| nedelja, 18. oktober   | Artania                 |
| torek, 20. oktober     | Aurora                  |
| sreda, 21. oktober     | SS Voyager              |
| sreda, 21. oktober     | Deutschland             |
| nedelja, 25. oktober   | Thomson Majesty         |
| četrtek, 5. november   | Riviera                 |