

LUŠŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

20 milijonov ton zgodovinski rekord



Foto: Sebastjan Šik



Poslovni
načrt
2016

Študija
na študijo,
tovor
pa mimo
Slovenije

Pridobili
smo veliko
površino za
kontejnersko
mehanizacijo

Mnenje
okoliških
prebivalcev
o
Luki Koper

Madžare zanima drugi tir

15. decembra je v spremstvu infrastrukturnega ministra **Petra Gašperšiča** Luko Koper obiskala madžarska delegacija, ki jo je vodil namestnik madžarskega ministra za zunanje zadeve in trgovino **Laszlo Szabo**.

Osrednja tema pogovorov je bila sodelovanje pri izgradnji železniškega tira od Divače do Kopra. V Luki jih je sprejel **Dragomir Matić**, predsednik uprave Luke Koper, ki je gostom po ogledu pristanišča predstavil aktualne razmere in nujno po dodatni železniški povezavi.

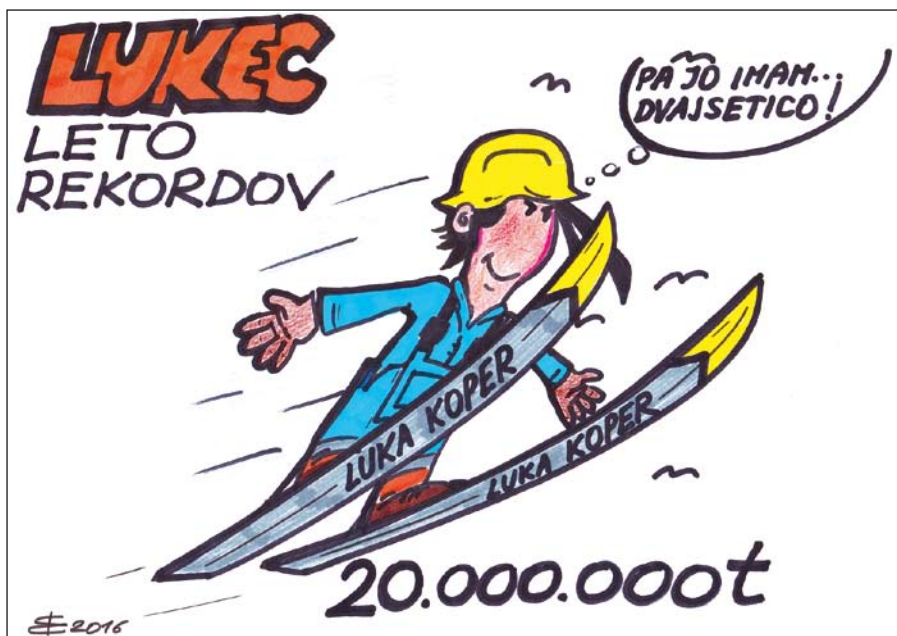


Madžarska delegacija se je v Koper pripeljala z vlakom

Laszlo Szabo je poudaril, da madžarska vlada podpira razvoj drugega tira in razvoj poslov s koprsko luko: »Prevoz blaga po morju je najbolj ekonomičen, takoj nato pa transport z vlakom. Madžarska bi lahko namenila veliko več, ne samo 100 milijonov evrov, za te projekte, če bi našli in sklenili dogovor, ki bi bil v skupnem interesu obeh držav.«

Za vlaganja v drugi tir se po njegovih besedah poleg Slovenije in Madžarske iz regije resno zanimajo še Češka, Poljska in Slovaška.

Tekst in foto:
Sebastjan Šik



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 Božič, Tjaž Cedilnik, Mateja Dominko, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Sara Morato, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanović
Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva: lusk.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.



Zaključki obeh študij so podobni



Foto: Ana Hace, Morigenos

8. 1. 2015 – 8. 1. 2016

Dvomim, da gre za naključje, ali pač, ampak natanko eno leto je minilo od ene študije, ki se je ukvarjala z modeli financiranja drugega tira, do druge, ki je računala posledice neizgradnje drugega tira. Pod obe študiji sta podpisana dr. **Jože P. Damijan** in dr. **Aleš Groznik**, pri drugi pa se jima je kot strokovnjak za gradbeništvo pridružil še dr. **Bogdan Zgonc**. Zaključki obeh študij so podobni: koprsko pristanišče ima velik potencial. Pretovor je naraščal celo hitreje, kot je to predvideval optimističen scenarij Damijana leta 2012, ko je prav tako v študiji dokazoval narodnogospodarske koristi izgradnje drugega tira. Potem, brez drugega tira nas bodo blagovni tokovi zaobšli predvsem v italijanska pristanišča, ki so povezana z novim železniškim koridorjem, ki ga za 10 milijard evrov gradi Avstrija. Če se bo to zgodilo, bomo do leta 2055 izgubili med 210 in 340 milijonov ton blaga oziroma 2 do 3 milijarde evrov. Infrastrukturo lahko ceneje in hitreje gradi država, bolj kot katerikoli zasebnik, in za financiranje kredita bi v naslednjih 39 letih potrebovali na leto okoli 40 milijonov evrov. In bistvena ugotovitev je, da časa zmanjkuje, saj bo sedanja proga povsem zasičena že med leti 2019 in 2022 – verjetno prej glede na to, da že danes 30 odstotkov časa po njej potuje več vlakov dnevno, kot je sploh tehnična kapaciteta proge.

Da časa zmanjkuje zaradi doseganja zgornje meje zasičenosti proge, smo izvedeli že iz študije leta 2012. In kaj se je zgodilo? Menjale so se tri vlade. Tudi med lansko in letošnjo študijo se ni prav veliko zgodilo, no, če zanemarimo neuspešno prijavo na evropski razpis ter ponesrečeno študijo OECD/ITF, ki jo je slovenska logistična srenja raztrgala. Tudi pri gradnji izvalčnega tira še ni bil položen temeljni kamen, čeprav so ga ob izdaji gradbenega dovoljenja konec marca lani napovedovali še v lanskem letu. Na spletni strani drugitir.si lahko sicer preberemo, da so sredi junija lani objavili javno naročilo za gradnjo izvalčnega tira, drugih novic v zvezi s tem pa ni. Vsi vemo, kako počasni in zamudni znajo biti ti postopki, vendar

vsaj pri izvalčnem tiru bi pričakovali pospešek. Država bi se lahko pohvalila, da se nekaj vendarle dogaja, mi pa bi lahko dokazali našim strankam, da upanje ostaja.

Spet dvomim, da gre za naključje, ampak samo dan pred predstavitvijo druge študije o posledicah neizgradnje drugega tira, je vlada sprejela odločitev, da bo za izgradnjo nove proge Koper - Divača ustanovila posebno podjetje, v katerem bo sama manjšinska lastnica (torej manj kot 50-odstotni delež), vanj pa bi pritegnila zainteresirane zasebne vlagatelje in države, katerih gospodarstva se napajajo preko koprskega pristanišča. To podjetje naj bi zgradilo in upravljalo drugi tir, kakor tudi tretji pomol v pristanišču. Vlada je dodala tretji pomol zato, da bi s tem verjetno pritegnila tuje logiste, vendar je pozabila na nekaj podrobnosti. Prvič, tretji pomol je že vključen v koncesijsko pogodbo med Luko Koper in Republiko Slovenijo. Drugič, izgradnja tretjega pomola bi stala skoraj polovico stroška drugega tira. In tretjič, tretji pomol je zaradi kompromisov lokalni skupnosti v postopkih sprejemanja DPN postal tako majhen, da pretovorna kapaciteta 700.000 TEU ekonomsko ne opravičuje gradnje. Vse te dileme naj bi sicer rešil poseben zakon, ki naj bi bil sprejet spomladi. Do poletja pa naj bi vlada KONČNO (se opravičujem za velike tiskane črke, ampak to je prva poteza, ki bi jo morale predhodne vlade storiti že pred leti) opravila tehnično in finančno revizijo projekta.

Ko takole človek povzame dejstva, je slika še bolj zaskrbljujoča, kot se zdi na prvi pogled. Počasnost, nedoslednost in »šlamparija« vlade je povsem v nasprotju z njeno mantro, da je drugi tir prioriteten projekt vlade. Potem ni čudno, da se pojavljajo take in drugačne teorije zarote. Kot državljana pa me skrbi predvsem to: kaj lahko sploh pričakujemo na drugih področjih, če se vlade takole loteva prioriteten projektov?!

Sebastjan Šik

Poslovni načrt 2016

Nadzorni svet družbe je na svoji redni seji 18. decembra 2015 podal soglasje k poslovnemu načrtu Skupine in matične družbe.

Poslovni načrt Skupine Luka Koper za leto 2016 predvideva, da se bo ladijski pretovor povzpел na 21,4 milijona ton, čisti prihodki od prodaje pa bodo dosegli 7-odstotno rast glede na oceno v letu 2015.

Povečanje prihodkov v letu 2016 bo temeljilo na povečanju ladijskega pretovora vseh blagovnih skupin, največje povečanje pa pričakujemo pri pretovoru avtomobilov iz naslova novih poslov, nadaljevala se bo tudi rast pretovora kontejnerjev.

Načrtovani poslovni izid iz poslovanja (EBIT) Skupine Luka Koper je 45,7 milijona evrov, kar je 14 odstotkov več od ocene doseženega poslovnega izida iz poslovanja v letu 2015.

Čisti dobiček Skupine bo po načrtih letos dosegel 37,8 milijona evrov, kar je 28 odstotkov več od ocenjenega dobička za leto 2015.

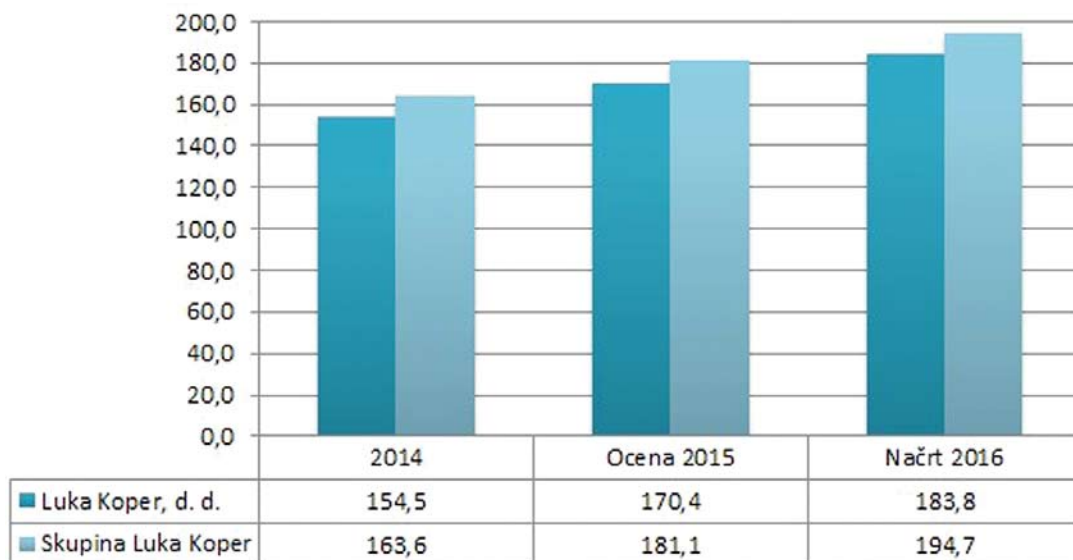
Načrtovana vrednost naložb je letos bistveno višja kot v predhodnih letih in znaša 78,9 milijona evra.

Največ naložb bo, skladno s strategijo družbe, usmerjenih v kontejnerski terminal oziroma v podaljšanje južnega dela prvega pomola.

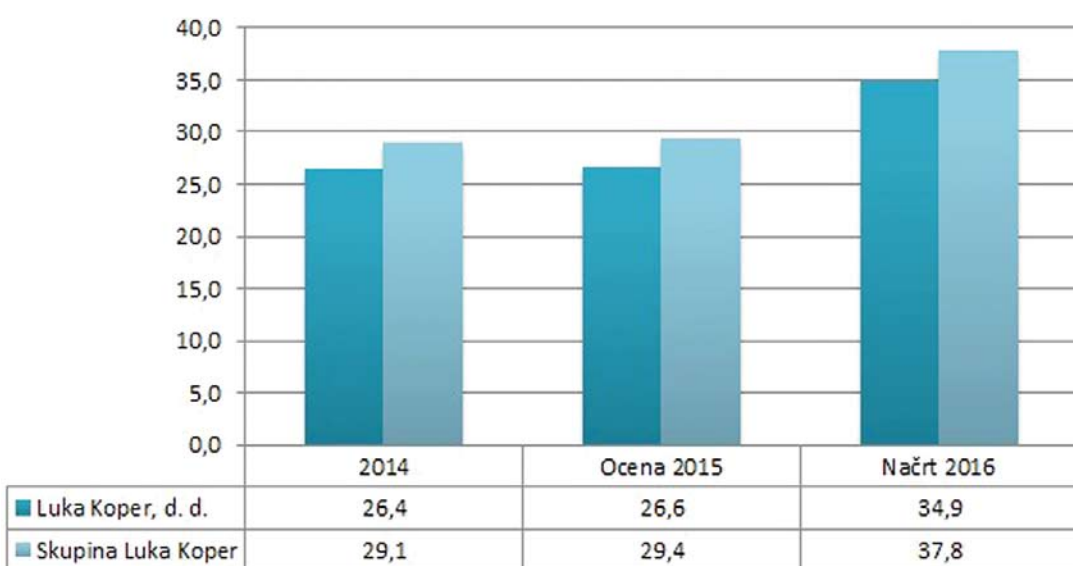
Zaradi večjega načrtovanega obsega naložb se bo posledično povečala zadolženost. Finančne obveznosti matične družbe bodo letos tako znašale 146,8 milijona evrov, kar je 20 odstotkov več kot je ocenjena vrednost za 2015.

V letu 2016 načrtujemo 51 zaposlitev, predvsem v osnovnem procesu pretovora.

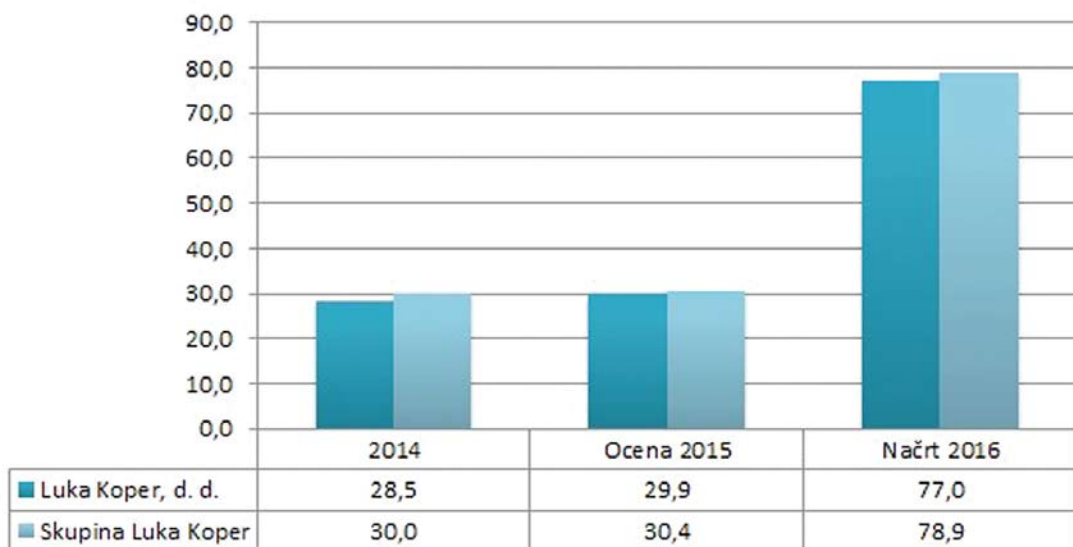
Pri načrtovanju potrebnih kadrovskih virov za izvajanje procesov bomo prednostno skušali zagotoviti ustrezne kadre iz internih prerazporeditev s prilagoditvijo strukture zaposlenih in z organizacijo zahtev poslovnih procesov.



Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)



Čisti poslovni izid (v mio EUR)

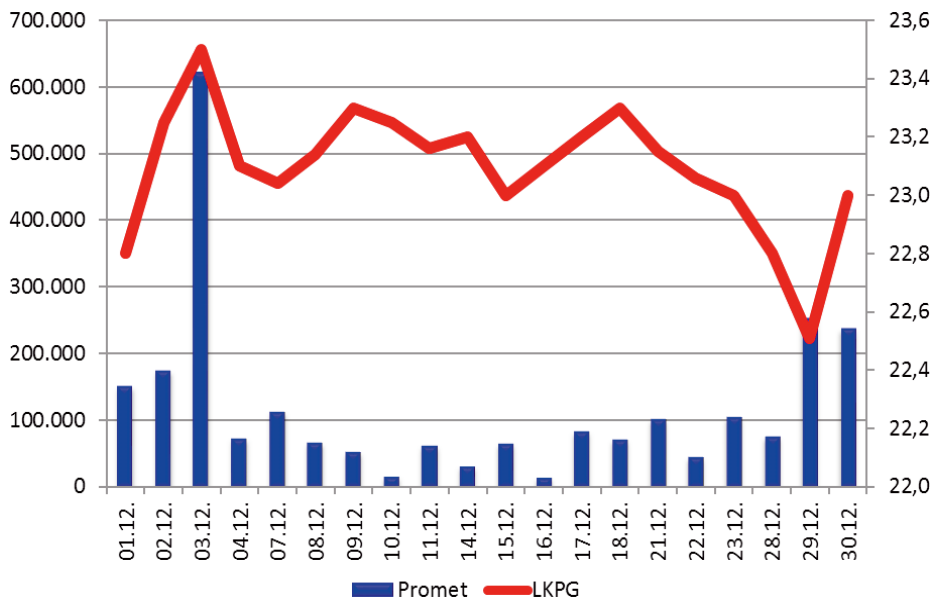


Naložbe v nepremičnine, naprave in opremo, naložbene nepremičnine ter neopredmetena sredstva (v mio EUR)

Delnica Luke Koper v decembru

V decembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 23,09 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,51 in 23,50 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 459 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.402.583 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 103.560 delnic.

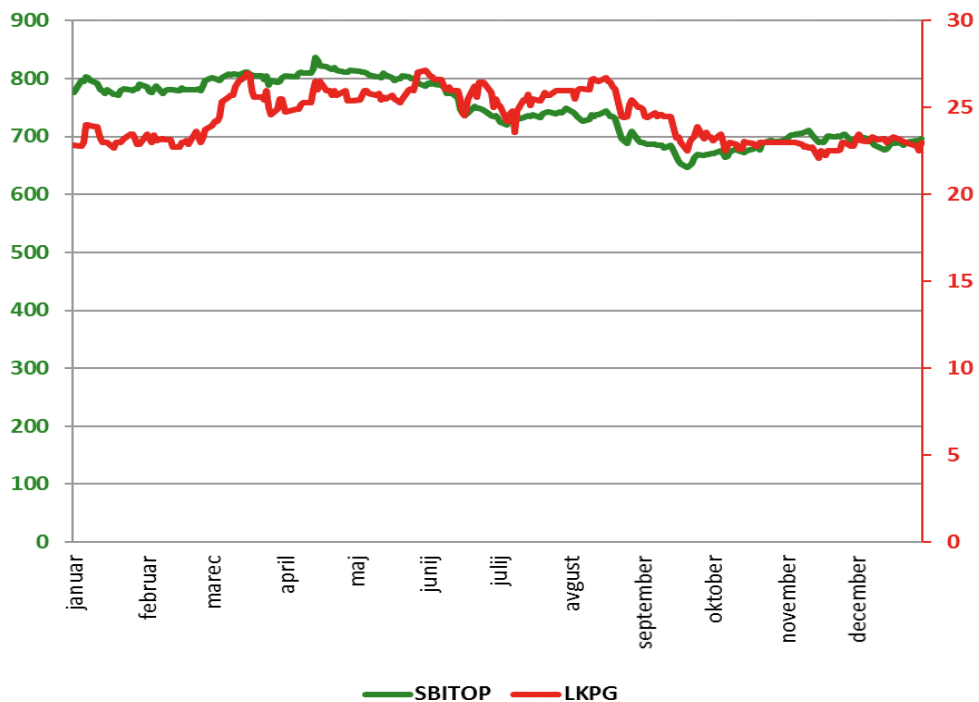
Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 24,00 evrov, najnižji pa 22,37 evra. V primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 se je njena vrednost dvignila za dva odstotka. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca in leta 2015 znašala 322.000.000 evrov.



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v decembru 2015

Delnica Luke Koper v letu 2015

Indeksne točke



Prikaz gibanja vrednosti delnice LKPG in indeksa SBITOP v letu 2015

Najvišji tečaj, po katerem so se sklepali posli v letu 2015, je znašal 27,48 evra, najnižji pa 22,10 evra. Lastnika je zamenjalo 1.035.960 delnic, kar vrednostno predstavlja 25.263.216 evrov. Število vseh delničarjev naše družbe je v letu 2015 zabeležilo rahel upad, saj se je znižalo na 11.509.

V primerjavi z drugimi slovenskimi delniškimi družbami, ki kotirajo na Ljubljanski borzi, je bilo leto 2015 za delničarje Luke Koper uspešno. Medtem ko so se morali drugi delničarji sprijazniti z nekaj več kod 10 odstotnim padcem, je delnica LKPG v letu 2015 zabeležila 0,66 odstotni porast.

Andreja Ličen-Čok

Nadzorni svet soglašal z investicijami na drugem pomolu

Poleg soglasja k poslovnemu načrtu družbe in Skupine Luka Koper za leto 2016 je nadzorni svet Luke Koper, d. d. na seji 18. decembra soglašal z investicijskimi projekti na drugem pomolu, ki jih predvidevajo tudi strateški načrti družbe. Ti obsegajo izgradnjo večnamenskega skladišča za generalne in sipke tovore v izmeri 16.000 m², nabavo

skladiščne in prekladalne opreme ter nadgradnjo obstoječega priveza pri silosu in izgradnjo novega priveza na južni strani drugega pomola, ki bosta služila več terminalom (sipki, generalni, les, avtomobili in tekoči tovari). Vrednost vseh projektov, ki bodo realizirani postopoma do leta 2022, znaša 42 milijonov evrov.



Bodoči videz večnamenskega skladišča ob silosu za žita

Študija na študijo, tovor pa mimo Slovenije

Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije je naročilo študijo s pomenljivim naslovom Kakšne posledice za slovensko gospodarstvo bi imela neizgradnja drugega tira. Če bi tovor obšel Slovenijo, bi do leta 2055 izgubili med 210 in 340 milijonov ton blaga oziroma 2 do 3 milijarde evrov prihodkov.

Na predstavitvi študije, ki so jo izdelali doktorji znanosti **Jože P. Damijan** in **Aleš Groznik**, oba z ekonomske fakultete, in **Bogdan Zgonc** s fakultete za gradbeništvo in geodezijo, je prisostvoval tudi minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič**.

Predsednik združenja za promet pri GZS **Rok Svetek** je odločitev za naročilo študije pojasnil s preprostim dejstvom, da že danes več kot 30 odstotkov časa na enojnem tiru Koper – Divača potuje več vlakov dnevno, kot je sploh tehnična kapaciteta tega tira (do 85 vlakov dnevno).

Študija je pokazala, da bi ob napovedani rasti pretovora v koporskem pristanišču dosegli zgornjo mejo zmogljivosti tira med leti 2019 in 2022.

Drugi tir bi potemtakem morali začeti graditi danes. Vendar se to zagotovo ne bo zgodilo, saj je vlada le dan pred predstavitvijo študije sprejela odločitev, da bo ustanovila posebno podjetje za gradnjo drugega tira, pred tem pa mora ministrstvo za infrastrukturo pripraviti še poseben zakon in revizijo

projekta, kar bo trajalo vsaj do poletja letos.

Študija je poudarila sicer že znana dejstva, in sicer, da Avstrijci pospešeno gradijo koridor mimo Slovenije, da vanj vlagajo 10-krat višja sredstva kot je uradni strošek izgradnje drugega tira (mimogrede, Avstrijci so v Bruslju izposlovali 1,2 milijarde evropskih sredstev).

V primeru, da Slovenija ne bi bila več sposobna prebaviti napovedane rasti pretovora 37 do 48 milijonov ton do leta 2040, bo blago obšlo našo državo in povzročilo veliko prihodkovno luknjo, ne le Luki Koper, ampak tudi Slovenskim železnicam (približno polovica pretovora SŽ prihaja iz pristanišča) ter približno 300 logističnim podjetjem v državi. Izguba slovenskega gospodarstva bi se lahko v naslednjih desetletjih povzpela tudi do treh milijard evrov.

Študija Damijana, Groznika in Zgonca je kritična tudi do študije OECD/ITF, ki jo je pred časom naročilo ministrstvo za infrastrukturo. Najbolj sporen je dvom, da Luka Koper ne bi bila sposobna

izkoristiti potenciala rasti pretovora, čeprav vse študije, tako domače kot tuje, kažejo nasprotno.

Lotili so se tudi ekonomske upravičenosti izgradnje drugega tira. ITF je namreč pri izračunu upošteval 7-odstotno diskontno stopnjo, medtem ko je Evropska komisija, tako pravi Damijan, to znižala na 5,5 odstotka: »Če bi upoštevali 7-odstotno diskontno stopnjo, bi bili vsi infrastrukturni projekti v Evropi ekonomsko neupravičeni.«

Zgonc je raztrgal tudi idejo o zalednem terminalu v Divači, ki naj bo po študiji ITF stal med 30 in 40 milijoni evrov. Zgonc pravi, da bi toliko stala samo cestna in železniška povezava na terminal, zato bi bil celoten strošek veliko večji. Če pri tem sploh ne upoštevamo dejstva, da bi samo za sprejetje državnega prostorskega načrta potrebovali vsaj pet let, kar pomeni, da bi prej zgradili drugi tir, če bi ga začeli graditi danes.

Študija je pokazala, da bi se strošek pretovora na tona v Luki Koper zaradi vožnje kontejnerjev na zaledni terminal povečal za 7,4 evra, kar bi bilo nesprejemljivo za stranke in bi omajalo konkurenčnost Luke Koper.

Povečalo bi se tudi število kamionov na cestah, in sicer za 1200 oziroma 50 na uro. Če upoštevamo, da danes v pristanišče vstopa dnevno med 800 in 1000 kamioni, bi to pomenilo več kot podvojitve in posledice bi čutili vsi, predvsem uporabniki avtoceste.

Avtorji študije so se dotaknili tudi stroškov izgradnje drugega tira. Če bi ga namenili samo tovornemu prometu, znižali hitrost vlakov, se odpovedali

servisnim predorom, bi lahko že v štartu prihranili med 170 in 200 milijoni. Poleg tega je na projekt obešenih veliko dodatnih stroškov, ki so vprašljivi, kot je nabava dodatnih gasilskih vozil, park Beka in podobno.

Damijan in Zgonc, ki sta tudi avtorja študije o modelih finansiranja izgradnje drugega tira – zanimivo, da je bila ta študija predstavljena javnosti natanko eno leto pred to drugo študijo - sta dopolnila lanskoletno študijo in kot najboljši model predlagala finansiranje izgradnje preko podjetja DARS.

Trdita namreč, da se zadolženost DARSa zaradi drugega tira ne bi štela v javni dolg države, ker podjetje več kot polovico prihodkov pridobiva na trgu.

Ponovila sta prvotno idejo, po kateri bi gradnjo finansirali s koncesnino in dividendami Luke Koper, uporabnino za železniški tir, bencinskim centom in s kreditom države pri Evropski investicijski banki.

Za odplačevanje 39-letnega dolga bi tako potrebovali na leto 40 milijonov evrov. Na podlagi izračunov sta dokazala, da je zadolževanje države še vedno najcenejša in najhitrejša opcija.

Minister Gašperšič je pri tem še enkrat ponovil, da si država ne more privoščiti povečevanja javnega dolga, zato tudi iščejo alternativne rešitve, kot je ustanovitev posebnega podjetja.

Kljub temu je študijo označil kot pozitiven prispevek k reševanju te problematike in napovedal, da bo vlada preučila izsledke študije in njihovo uporabnost.

Sebastjan Šik

Minister Gašperšič je ob robu predstavitve študije na GZS moral odgovarjati predvsem na vprašanja, vezana na sklep vlade, da bo država ustanovila posebno podjetje za gradnjo drugega tira, v katerem bi Republika Slovenija imela le manjšinski delež, torej manj kot 50-odstotni delež, medtem ko bi preostali del zagotovili zasebniki in država, ki so zainteresirane za železniško povezavo s Koprom. Predsednico nadzornega sveta Luke Koper **Alenko Žnidaršič Kranjc** je pri tem najbolj zmotila odločitev vlade, da naj bi novo podjetje imelo koncesijo tudi za izgradnjo tretjega pomola. Spomnila je, da ima Luka Koper veljavno koncesijsko pogodbo, po kateri ima že koncesijo za izgradnjo in izkoriščanje tretjega pomola. Izpostavila je tudi vprašanje stroška izgradnje pomola, ki naj bi stal med 400 in 500 milijoni evrov ter dejstvo, da mu lokalna skupnost nasprotuje. Minister je odgovoril, da je potrebno vsa ta vprašanja še strokovno preučiti in nanje odgovoriti v okviru posebnega zakona, ki naj bi bil sprejet spomladi.

Dva tira - za zanesljivost in varnost

V prejšnji številki Luškega glasnika smo pisali o razstavi Koprška proga včeraj – danes – jutri, ki bo v koprskem Pokrajinskem muzeju na ogled do marca. Recenzent razstave je bil Josip Orbančić, izjemen poznavalec železnic, na katerih je delal 40 let, in avtor več kot 250 znanstvenih ter drugih del s področja prometa in logistike. Torej pravi sogovornik na temo razstave in železnice.

KAKŠNA JE BILA VAŠA VLOGA PRI POSTAVITVI RAZSTAVE?

Bilo je leto 1966, v času gradnje koprške proge, ko je oče delal na istrski železnici in pripovedoval o gradnji koprške proge ter da ponujajo zaposlitev v Kopru. Bolj od blizu sem se seznanil s koprsko progo po letu 1969, ko sem se zaposlil v Sekciji za vleko Divača. Po letu 1975 sem bil šef sekcije in odgovoren za vleko vlakov na koprski progi, neposredno sem tudi sodeloval tudi pri njeni elektrifikaciji proti Kopru in uvajanju elektrovlake. Pozneje sem bil kot pomočnik direktorja za prodajo v ŽTO Postojna odgovoren za poslovanje z Luko Koper in špediterji. Zelo dobro sem sodeloval s tedanjim direktorjem luke **Rudijem Dujcem** in njegovimi sodelavci **Udoičem, Pašem ...**, pozneje z **Brunom Koreličem** in dolgoletnim vodjem železniškega transporta v luki **Lucijanom Tomišičem** ter drugimi. Pri vzpostavljanju sistema kakovosti na SŽ in luki sem veliko sodeloval z **Edijem Markičem**.

Vseskozi sem se zanimal za razvoj in zgodovino železnice v Istri, leta 1993 sem napisal knjigo Istrske železnice. Tedaj sem zbral veliko gradiv in dokumentov, tudi o koprski progi. Že prej pa sem se seznanil z **Danilom Petrinjo** in od njega pridobil veliko informacij ter zanimivih zgodb.

S kustosom v Pokrajinskem muzeju Koper **Ivanom Simšičem** sva člana Društva ljubiteljev železnic v Ilirski Bistrici in sva že sodelovala pri knjigi Razvoj elektrovlake na Primorskem in v Sloveniji. Kot recenzent koprške razstave pa sem nudil strokovno pomoč, pregledal vsa gradiva in posredoval pripombe ter informacije in dal na razpolago svoje gradivo.

ZAKAJ SO TAKŠNE RAZSTAVE POMEMBNE?

Pomembne so z več vidikov. Ljubitelji železnic in zgodovine ter muzeji radi predstavljajo gradivo o gradnji prog. To so veliki projekti in dogajanja, povezana z njimi, so vedno zanimiva. Tako se ohranjajo dediščina in spomini. Približuje se tudi 50. obletnica te proge, ko se spomini zbledijo, če se ne obudijo in razstava je najprimernejši način, da se to



Foto: osebni arhiv J.O.

napravi. Neposreden povod za razstavo pa so dogajanja, povezana z gradnjo drugega tira, ki je zelo potreben. Tako lokalna skupnost, muzej in Luka Koper so uvideli, da morajo tudi na ta način spodbuditi javnost in odgovorne k akciji.

ZAKAJ JE ŽELEZNICA POMEMBNA ZA NEKO DEŽELO OZ. DRŽAVO?

Železniški transport velja za najbolj trajnostnega, ekonomsko in ekološko ustreznega, tehnološko pa najučinkovitejšega. Zlasti pri masovnih prevozih je nepogrešljiv. Iz Kopra dnevno vozi čez 500 tovornjakov, če ne bi bilo proge, bi bilo tovornjakov trikrat več. Cesta tega ne bi zmogla, okolje in prebivalstvo bi zelo trpelo, ekonomsko bi bilo to neučinkovito, luka bi bila nekonkurenčna. Danes se namreč odloča o vzpostavitvi ladijskih linij na podlagi dobrih cestnih in železniških povezav z zaledjem. En tir za rast pretovora ne bo dovolj, večja preusmeritev na cesto pa je nesprijemljiva. Enotirna proga je bila grajena po tedanjih standardih, ki so danes zastareli. Obseg transporta nujno zahteva dva tira zaradi kakovosti, zanesljivosti in varnosti.

V ČEM JE BILA POSEBNOST GRADNJE PROGE KOPER - PREŠNICA?

Znano je, da gradnja same Luke Koper in potem proge do nje, ni bila podprta od tedanjih zveznih oblasti, v Sloveniji pa tudi ni bilo velikega navdušenja. To je bil tudi vzrok, da se je vodstvo luke odločilo graditi privatno progo oz. t.i. industrijski tir in angažirati lastna sredstva ter sredstva vlagateljev. Tedaj je bilo to skoraj neizvedljivo in zelo pogumno dejanje. Neka tiha podpora v Slovenij pa je morala biti, drugače se

tako velik projekt ne bi mogel izpeljati. Počasi so se stvari postavljale na svoje mesto in proga je dobila ustrezen status. Proga je bila grajena za 1,5 milijona ton, kar so kmalu presegle. Progo so stalno posodabljali, da bo kmalu dosegla 10 kratnik prvotne zmogljivosti.

TEDAJ SO ZMOGLI URESNIČITI TAKO VELIK PROJEKT, DANES PA ...

Težko je bilo tedaj, težko je tudi danes. Če Petrinja in vsi, ki so ga podpirali, ne bi bili pogumni, vztrajni in odločeni zgraditi progo, kdo ve, kaj bi bilo z Luko Koper. Prav to, da je proga zgrajena in da so vsi akterji v logistični verigi dobro sodelovali, je omogočilo Kopru, da je pridobil prednosti in naklonjenost strank ter hitro rastel.

Danes odločajo pravila in standardi EU. Tedaj so si lahko privoščili določeno neposlušnost centralnim oblastem, improvizacijo in na nek način izsilili gradnjo. Ali je to možno danes? Verjetno zelo težko, zato je treba pridobiti argumente, lobirati in prispevati svoj delež. Tudi če bi jo kdo zgradil, bo treba najti skupno formulo delovanja v okviru železniške infrastrukture, ki je javna. Nanjo bi morali gledati kot na začetek gradnje zmogljive proge proti Ljubljani in naprej, na katero bi se navezali tudi Trst in Istra.

KDO BI VSE PRIDOBIL Z IZGRADNJO DRUGEGA TIRA?

Drugi tir in kasneje nova dvotirna proga bi zagotovila dolgoročni razvoj Luke Koper. Stranke in ladjarji bi imeli večje zaupanje v zanesljivost te transportne smeri. Železnica bi zagotavljala višjo kakovost storitev z nižjimi stroški, poraba energije in obraba voznega parka bi bila manjša. Ob luški dejavnosti bi se lahko razvijale tudi druge dejavnosti, tako da bi to območje in Slovenija postala gospodarsko močnejša.

PRED NEKAJ LETI JE BIL DRUGI TIR OCENJEN NA MANJ KOT 800 MILIJONOV EVROV, DANES JE ŽE ČEZ 1,3 MILIJARDE. CENA NA TEKOČI METER TIROV SE ZDI PRETIRANO VISOKA ...

Cena je res visoka in verjetno se jo bo dalo kaj znižati. Proga je večinoma v predorih in na viaduktih, zato je dražja, višanje cene pa je šlo tudi na račun zahtev večje varnosti v predorih, ki so se v zadnjem obdobju povečale zaradi nesreč. Ceno investicije je potrebno vsekakor preveriti. Osebno bi priporočal, da bi se proga elektrificirala s cenejšim izmeničnim sistemom elektrovlake, kar bi zlasti pozneje omogočalo nižje stroške obratovanja in manjše vplive na okolje.

Sonja Kranjec

Pridobili smo veliko površino za kontejnersko mehanizacijo

S širjenjem skladiščnih površin na kontejnerskem terminalu so od tam že umaknili garažo za kontejnersko mehanizacijo, na novo pa so uredili tudi veliko površino za parkiranje delovnih strojev, predvsem vlačilcev in manipulatorjev.

Projekt je vodil **Igor Bertok** s področja investicij: »Na novo smo uredili skladiščno in transportno površino bloka D 1000 na področju les 6 za mehanizacijo kontejnerskega terminala. Gre za dobrih 17.600 kv. metrov novo asfaltirane površine, ki bo v kasnejši fazi v celoti predstavljala parkirišče za delovne stroje. Trenutno pa je del te površine namenjen skladiščenju kontejnerjev. Ureditev površine je vsekakor pomembna pridobitev za ta terminal, saj se je z umikom garaže in parkirišča delovnih strojev pridobila dodatna površina za skladiščenje kontejnerjev.

Dela so potekala fazno. Najprej smo uredili severozahodni del površine, na katerem so izvedli razrez dotrajanih transtejnerjev,



Foto: Tatjana Jazbec

in začasno preselili skener za carinske preglede kontejnerjev, nato pa še drugi, preostali del.

Na površini, ki je bila že zelo uničena, je bil odstranjen asfalt, del temeljnih tal zamenjan s slojem cementne

stabilizacije, del pa izboljššan z reciklažnim postopkom. Na novo je bilo urejeno odvonjavanje, vgrajen večji lovilec olj in narisane talne oznake. Razsvetljava območja nismo spreminjali, saj je bila ta posodobljena

pred nekaj leti. Na koncu smo uredili še zelenico ob strugi preliva Škocjanskega zatoka in staro zarjavelo ograjo zamenjali z novo,« je povedal Bertok.

Sonja Kranjec

Življenjske vrvi na vagonski polnilnici



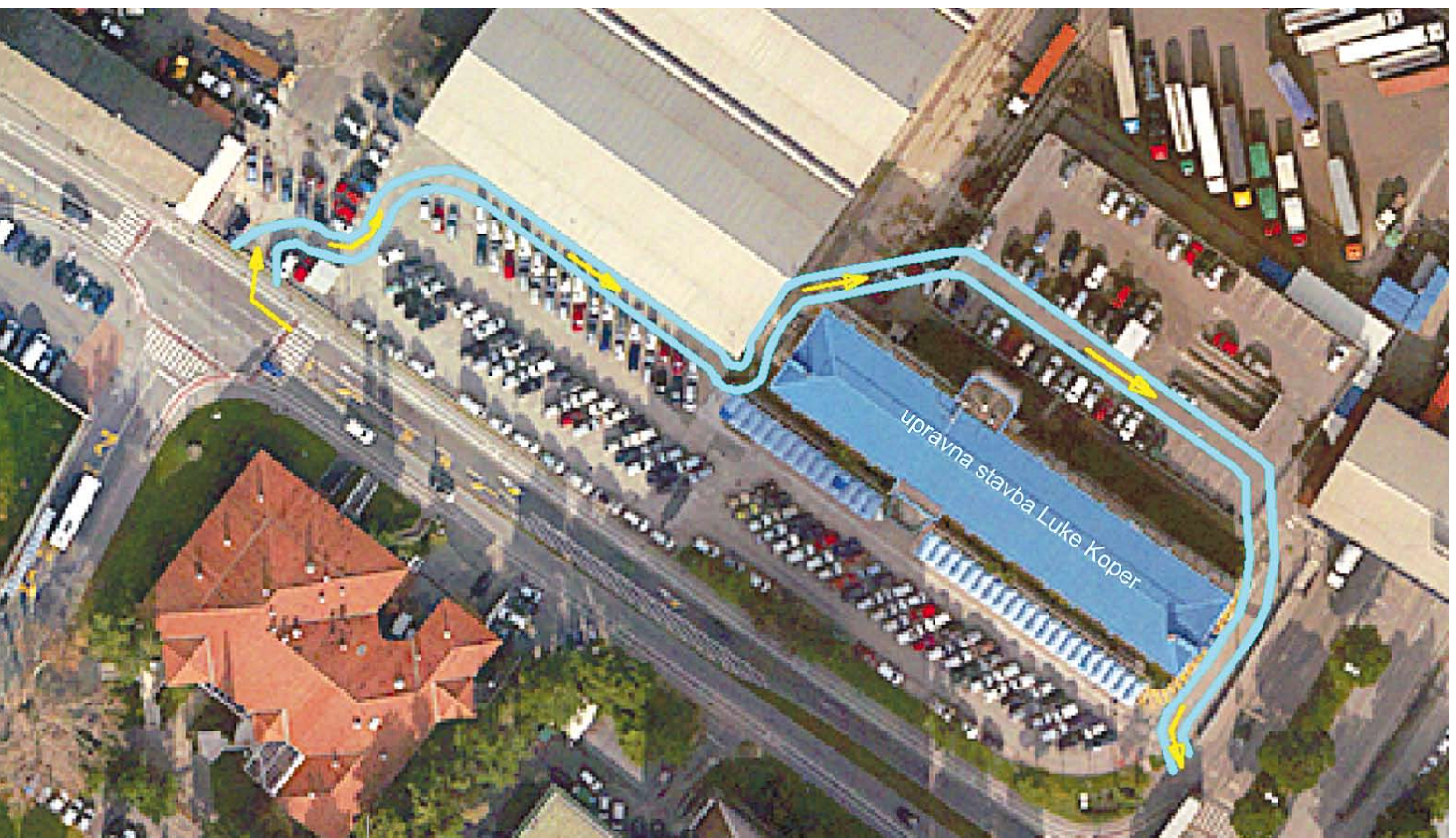
Sistem varuje delavce pred padcem v globino, posebej je učinkovit tedaj, ko so vagoni mokri ali poledeneli

Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev zavezuje delodajalca, da mora delovna mesta urediti tako, da ni ogrožena varnost in zdravje delavcev. Enako ali še posebej to velja za delovna mesta, na katerih delajo delavci na višini. Tak primer je delo na vagonski polnilnici na terminalu za tekoče tovore. Zato so na podlagi ocene tveganja predlagali nabavo sistema za varovanje pred padcem v globino, ki so ga tudi že montirali. To so t.i. sidriščne naprave z razpetimi jeklenicami. Delavec si pred odhodom na vagon najprej nadane varnostni pas in nato se pripne na sistem, ki ga učinkovito varuje. Ne pravijo mu zaman »življenjske vrvi«.

Tekst in foto:
Sonja Kranjec

Razbremenili in preuredili bomo vhod v pristanišče

Število vozil, ki prečkajo pristaniški vhod je iz dneva v dan večje, k gneči na vhodu pa pripomorejo tudi vozila, ki zavijajo na parkirišče in v garažno hišo ob upravni stavbi. Že konec februarja se nam na vhodu obeta nekaj novosti.



Nov prometni režim na območju upravne stavbe

Z investicijo, ki smo jo štartali v začetku letošnjega leta, bomo namreč premaknili dostop na območje upravne stavbe Luke Koper na križišče med Kopališkim nabrežjem in Vojkovim nabrežjem, sledila pa bo nato še ureditev vhoda v pristanišče.

S področja investicij so nam o tej naložbi povedali: »Danes poteka dostop na območje upravne stavbe preko cestišča tik ob izhodnem voznem pasu iz pristanišča. To povzroča prometne zastoje ter zmanjšuje varnost. Ker z investicijo posegamo v območje ekonomske cone,

smo morali pred pričetkom naprej pridobiti soglasje za spremembo meje ekonomske cone med upravno stavbo in skladiščem 1B. Med večje posege pa sodi tudi sodi tudi premik kompresorske enote kondicioniranega sistema upravne stavbe, ki jo bo potrebno namestiti na

podest na višino približno 4,5 m. Z novim dostopom na parkirišče upravne stavbe in garažno hišo pa sprememb na izhodu ne bo, nespremenjena pa bo ostala tudi smer vožnje na območju upravne stavbe.«

Tatjana Jazbec



Pred upravno stavbo bomo pridobili tudi nova parkirna mesta

Ali je UZP možna alternativa tudi v severnem Jadranu?

9. decembra je v Kopru potekal mednarodni seminar z naslovom Utekočinjen zemeljski plin v pristaniščih severnega Jadrana. Organizirala ga je Luka Koper v okviru aktivnosti evropskega projekta Costa II East – Poseidon MED iz programa TEN-T.

Na dogodku smo javnosti predstavili rezultate študije o pričakovanem povpraševanju po utekočinjenem zemeljskem plinu (UZP) v naši regiji. Kot smo že zapisali v eni od preteklih števil Luškega glasnika Direktiva 94/2014 predvideva, da se v jedrnih pristaniščih Evropske unije vzpostavi vsa potrebna infrastruktura za oskrbo prevoznih sredstev z

in ekologije v Luki Koper, je razložil, da v državnem prostorskem načrtu (DPN) za koprsko pristanišče infrastruktura za UZP ni predvidena. Tudi v bodoče ni pričakovati, da bi se DPN v tem pogledu lahko spreminjal. Pavlič je opozoril, da je naša javnost zelo pozorna na vse, kar bi lahko potencialno škodilo zdravju in okolju, zato je pomembno,

V prihodnosti je pričakovati, da bo tudi to morje postalo območje kontroliranih emisij (ECA). Spomnimo naj, da je mednarodna pomorska organizacija IMO uvedla ECA območja z Marpol konvencijo že v Baltskem in Severnem morju ter ob obalah Združenih držav Amerike in Kanade.

Študije, izdelane v okviru projekta Costall East – Poseidon MED, so pokazale, da se v pristaniščih Trst, Reka in Koper od leta 2030 dalje pričakuje podobna količina povpraševanja po UZP, in sicer okoli 20.000 ton letno. V Kopru, kjer se danes z gorivom oskrbuje le omejeno število plovil, pričakujemo, da bo količina povpraševanja ladij po UZP le 1.000 ton letno, kar pomeni, da bi bunkeriranje z UZP potrebovali največ dve ladiji tedensko. Avtor študije ocenjuje, da bo povpraševanje tovornjakov nekoliko večje (5.000 ton letno). Razliko do 20.000 ton naj bi potrebovala luška mehanizacija in celo sistem za generacijo elektrike iz UZP. V Benetkah pričakujejo bistveno večje povpraševanje od ostalih pristanišč, zato že preučujejo možnosti postavitve namenskega skladišča v industrijskem delu pristanišča. Avtor študije za reško pristanišče je potrdil, da naj bi Hrvaška z izgradnjo plinskega terminala na otoku Krk pričela leta 2018. Krk naj bi tako odigral v prihodnje ključno vlogo pri dobavi plina za potrebe regije.

Predstavnika Lloyd's Register **Mario Croce** in **Marco Nardo** sta predstavila izkušnje, ki sta jih pridobila z delom v projektih za vzpostavitev UZP infrastrukture ter pri projektiranju UZP plovil. Primer slednjega je trajekt Viking Grace, ki od leta



2013 pluje na relaciji Turku – Stockholm. Pričakujeta, da bo UZP v prihodnje stvarna alternativa nafti, vendar le za nekatere prevoze. Trenutno plove po svetu le 65 plovil na UZP, saj mora biti zaradi varnosti in postopka bunkeriranja sistem na plovilu kompatibilen z UZP sistemom polnjenja v pristanišču. To je izvedljivo predvsem pri trajektih, ki vedno vozijo na istih relacijah, poleg tega je oskrbovanje z gorivom vnaprej dogovorjeno. Govorniki so opozorili, da področje UZP infrastrukture v pristaniščih še ni regulirano, potrebno pa je zakonsko opredeliti predvsem varnostne vidike bodočih UZP inštalacij.

Predstavitve s seminarja si lahko ogledate na spletni strani Luke Koper:

<http://www.luka-kp.si/slo/novice-183/single/ali-je-uzp-mozna-alternativa-tudi-v-severnem-jadra-4104>

Martina Gržančič



S sofinanciranjem Evropske unije
Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)



alternativnimi energenti, med katere sodi tudi UZP.

Seminar je povezoval **Boris Sučić** iz Centra za energetske učinkovitost pri Institutu Jožef Stefan, ki je uvodoma povedal, da je poraba zemeljskega plina v slovenski industriji precej velika, saj predstavlja strošek plina dobro četrtino vseh stroškov energentov.

Boštjan Pavlič, vodja področja varovanja zdravja

da smo skozi sofinanciran evropski projekt pridobili nova znanja, raziskali temo in ugotovili pričakovane potrebe in načrte pristanišč v regiji.

Ostali govorniki so pojasnili, da Evropska komisija v veliki meri promovira preučevanje UZP zaradi bistveno nižjih emisij SO₂ v primerjavi s klasičnimi fosilnimi gorivi, pri čemer je UZP potencialna rešitev za ladjarje tudi v Sredozemlju.



Projekt NAPA STUDIES je zaključen

Projekt NAPA STUDIES, kateremu je iz programa TEN-T Evropska unija namenila 50 odstotkov sredstev, je zaključen. Vodila ga je reška pristaniška uprava, partnerji v projektu pa so bili poleg Luke Koper še tržaška in beneška pristaniška uprava, pristanišči Mantova in Chioggia ter nekatere druge slovenske, hrvaške in italijanske institucije ter družbe. Zaključni sestanek je potekal na Reki, kjer so projektni partnerji predstavili aktivnosti in dosežke projekta. Udeležili so se ga tudi predstavniki Hrvaških železnic, župan Mestne Občine Reka, Predsednik Pristaniške uprave Reka in okrajna podpredsednica Primorja-Gorskega Kotarja.

Projektni partnerji so pripravili dokumentacijo za vrsto naložb, ki jih v naslednjih letih načrtujejo pristanišča severnega Jadrana, članice združenja NAPA. Luka Koper je evropska sredstva izkoristila za pripravo študije plovnosti v prvem bazenu, študijo vzdržnosti v drugem bazenu, izdelavo projektne dokumentacije za privez za tankerje, izdelavo projektne dokumentacije za



Luko Koper je na zaključnem sestanku zastopal Roberto Richter, ki predstavil rezultate, povezane s pristaniško železniško infrastrukturo za izboljšanje priveznih mest v obeh bazenih

privezno mesto za živino, izdelavo projektne dokumentacije za RMG žerjavno progo, izdelavo projektne dokumentacije za 6. skupino tirov, izdelavo projektne dokumentacije za tir 21 a, b in c ter izdelavo projektne dokumentacije za obalo na severnem

delu drugega bazena. Dobro sodelovanje med področjem investicij in področjem strateškega razvoja v Luki Koper je na koncu pripomoglo, da se je vsa omenjena dokumentacija pridobila pravočasno.

Počistimo tudi tuje madeže

Le dva dni pred božičem, za katerega si večina ljudi želi, da bi bil bel, so z Regijskega centra za obveščanje poklicali v Varnostno nadzorni center (VNC) Luke Koper in povedali, da se prvemu bazenu pristanišča približuje črn madež.

Operater nadzornik je poskusil ugotoviti stanje z video nadzornim sistemom, vendar to zaradi goste megle ni bilo mogoče. Skladno s shemo aktiviranja sil in sredstev v primeru manjše nesreče je aktiviral enoto varovanja morja Luke Koper. Njen vodja je na obali potniškega terminala opazil dva



ribiča, ki sta povedala, kako se je črn madež na morski gladini počasi približeval prvemu luškemu bazenu. Ne glede na dejstvo, da madež ni nastal v pristanišču, je vodja enote odredil, da je potrebno pregledati širše območje pred prvim bazenom in ugotoviti, za kakšen obseg in vrsto madeža gre, z ekološkim plovilom pa takoj pričeti s čiščenjem. Če bi šlo za onesnaženje z nevarnimi snovmi, npr. z olji ali nafto, bi bilo potrebno madež omejiti z zaščitnimi plavajočimi zavesami, da se ne bi širil do obale oz. ladij v pristanišču.

Operater nadzornik iz VNC je o dogajanju sproti obveščal ReCO, ta pa URSP, Marino Koper in SVOM, katerih predstavniki so se zbrali na vhodu v prvi luški bazen.

Kaj vse bi se v Luki Koper lahko zgodilo, kakšne bi utegnile biti posledice in kako ravnati v takšnih primerih, smo ugotovili z oceno ogroženosti in načrtom zaščite in reševanja Luke Koper v primeru industrijske nesreče. Ob takšnih intervencijah je naš glavni cilj, da posledice odpravimo znotraj pristanišča, saj se Luka nahaja v neposredni bližini marine, mestnega jedra in plaže. Ogromno nesreč pa se utegne zgoditi tudi na sidrišču, na plovnih poteh proti

luki ali proti sosednjim pristaniščem ali obali, posebno v neugodnih vremenskih razmerah.

V danem primeru smo imeli srečo! Izkazalo se je, da črn madež ni nevaren, saj je šlo le za saje. Kot vsakič, kadar z odprtega morja oz. po reki Rižani v luški akvatorij naplavi umazanijo, vejevje in razne odpadke, smo tudi tokrat kot dober gospodar madež očistili, čeprav ga nismo povzročili mi. Operater nadzornik je po končani intervenciji, ki smo jo so zaposleni v enoti izkoristili za urjenje, informacijo o dokončni odpravi posledic onesnaženja posredoval še na ReCO.

Lani smo v luškem akvatoriju zabeležili 23 izrednih dogodkov. V šestih primerih je šlo za onesnaženje z olji, v desetih primerih za premogov prah, v treh za večjo količino naplavin, po enkrat pa za onesnaženje z ostanki barve in peska, za onesnaženje z večjo količino mulja, za padec tovora v vodo in za onesnaženje s sajami. V vseh primerih smo ukrepali skladno s shemo in posledice onesnaženj tudi odpravili. Povzročitelji onesnaženj, ki nam jih je uspelo izslediti, so nam stroške čiščenja povrnili.

Jure Barovič

	2015	2014	Indeks 2015/2014
Število izrednih dogodkov	23	24	95,8

Primerjava števila izrednih dogodkov za obdobje leta 2015 in 2014:

»Slovenija je v Koper dala svojo dušo«

Tako je Nadja Terčon iz Pomorskega muzeja Sergeja Mašere Piran naslovila eno od poglavij svoje nove knjige *Usidrali smo se na morje*, v katerem piše o Luki Koper.

NA VEČ KOT 400. STRANEH JE KNJIGA KOT BIBLIJA NAŠEGA POMORSTVA. KOMU JE NAMENJENA?

Knjiga podaja analizo stanja in poudarja pomen ljudi, ki so temu področju dali značaj. V njej sem zajela pomorske teme, od gospodarstva, prometa, ribištva in ribje predelovalne industrije, pomorske uprave, šolstva, svetilništva, luških dejavnosti, agencij ... Vse, kar oblikuje našo pomorsko identiteto. Strogost znanstvenega besedila smo skupaj z soustvarjalci knjige mehčali z anekdotami, citati in fotografijami ljudi iz nekdanjih časov. Precej tega gradiva je v knjigi prvič objavljenege.

Knjiga je namenjena vsem, ki so kakorkoli povezani z morjem. Namenjena je seveda stroki, gospodarskim subjektom, zgodovinarjem, raziskovalcem, pomorščakom, študentom itn., predvsem pa nam, ki smo tukaj rasli, in našim predhodnikom, ki so tu živeli pred nami ter tistim, ki so ostali po vojni, pa tudi vsem, ki so odhajali. Želela sem prikazati tedanji čas, prostor in razmere ter nenazadnje željo po morju.

JE V KNJIGI KAJ NOVEGA O LUKI?

Nisem se posvetila njenemu pretovoru, številkam, o tem obstajajo druge publikacije. Zanimalo me je, zakaj je bil izbran prav Koper za naše pristanišče. V Ljubljani je skupina pripravljala analizo vseh treh obalnih pristanišč in izbrala je Koper zaradi njegove idealne lege, možnosti širjenja tudi z zasipavanjem in bližine centru države. Koper torej ni bil izbran naključno. Nato so pritegnili **Danila Petrinjo**, ki je tedaj delal v Sežani, in on je »zagrabil«. S svojo ekipo je izgoreval za izgradnjo luke. Delali so z žarom, vero in elanom, ki jih danes težko razumemo. Petrinja je bil gonilna sila, ampak je moral imeti podporo, sicer se ne bi izšlo. Poudariti želim to kolektivno delo, ki pa ne zmanjšuje pomena posameznikov. Spomnimo se tudi ustanovitelja Splošne plovbe **Borisa Šnuderla**, ustanovitelja pomorske šole **Slavka Kavška** in drugih. Svoje delo so opravili zelo resno in z vizijo. Bili so posamezniki, ki so izgorevali za te, tedaj vizionarske načrte, čeprav jih morda danes ne vidimo takšne. Po drugi strani pa se brez ekipe njihove zamisli ne bi mogle uresničiti.



Knjiga *Usidrali smo se na morje*, Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945 – 1958 muzejske svetnice Nadje Terčon je poklon slovenskemu pomorstvu

Odprtje Luke Koper je bilo zelo pomembno dejanje, zanjo in za gospodarski razvoj sploh, predvsem zaradi povezovanja s svetom. Kdor ima veliko, močno pristanišče, ima tudi nadzor nad menjavo blaga z bližnjim in daljnim okoljem. Z nadzorom pa se krepí njegova moč in moč države, kamor pristanišče spada. Na nek način je odločitev o gradnji pristanišča pomenila odločitev o slovenski pomorski politiki, celo o slovenski nacionalni gospodarski politiki. Takrat so se očitno zavedali, kaj pomeni pomorstvo. Tedaj so se naši pomorci iz po vojni ubožoane države pogumno podali na oceane.

ZANIMIVA JE PRIMERJAVA TREH JADRANSKIH PRISTANIŠČ ...

Leta 1957 so Luko Koper odprli, bil je to skromen začetek. V istem obdobju pa sta bili pristanišči na Reki in v Trstu že uveljavljeni. Razvoj pristanišča je Koprú, Obali in Sloveniji prinesel nove razvojne perspektive, ne le v transportu. Razvila

so se mnoga podjetja in dejavnosti, ki jih na tem področju sicer ne bi bilo. Sodobno bančništvo, logistična podjetja, zavarovalnice ...

POMORSKA DEJAVNOST JE TOREJ BILA IN JE GONILO RAZVOJA?

Od leta 1954 in naprej so se odpirala podjetja, kot so Intereuropa, Splošna plovba, Tomos, Luka in druga. To so bili poganjalci razvoja, ki so ljudem omogočili boljše življenje. Nesporno je, da so pomorske dejavnosti med temi na novo oblikovale ta prostor in ga povezovale z zaledjem, s širšim severno-jadranskim prostorom in s svetom.

TOREJ JE KNJIGA NEKAKŠEN POKLON SLOVENSKEMU POMORSTVU?

Da, pa tudi vsem, ki so vse to naredili, ki so delali za ideale. Danes pa se kregamo, komu bomo to prodali.

Sonja Kranjec

Javnomnenjska raziskava

Plebiscitarna podpora drugemu tiru, proti prodaji Luke Koper, stopnja zaupanja Luki Koper spet raste.

Že vrsto let naročamo anketo javnega mnenja med prebivalci na temo odnosa prebivalcev do Luke Koper, s katero spremljamo javno mnenje tistih, na katere pristanišče najbolj neposredno vpliva. V vzorec anketiranih so zato zajeti prebivalci za nas pomembnejših krajevnih skupnosti Mestne občine Koper (Bertoki, Hrvatini; Koper center; Semedela in Žusterna) in Občine Ankaran. Tudi tokrat smo obravnavali štiri večje tematske sklope, v nadaljevanju pa podajamo kratke povzette odgovorov.

ODNOS DO LUKE KOPER

Poslovanje Luke Koper enako kot prejšnja leta vprašani v povprečju ocenjujejo kot uspešno, ocena se skozi leta konstantno zvišuje. Ocena, koliko Luka Koper prispeva h gospodarskemu razvoju občine, se je skozi leta postopno zniževala, letos pa se je ponovno izrazito povečala in se izenačila z oceno v letu 2010 (srednja ocena 4).

Povprečna ocena ugleda Luke Koper je v primerjavi z lani praktično enaka in ustreza oceni 4 »ugledna« - ocena postopno narašča

vse od leta 2011. Letos je občutno porasel delež tistih, ki Luko Koper ocenjujejo kot zelo ugledno in zmanjšal delež tistih, ki jo ocenjujejo kot neugledno oz. zelo neugledno.

Dejavnost sponzoriranja in donacij v lokalnem okolju anketiranci ocenjujejo s povprečno oceno okrog 4 (zelo veliko) - ocena se skozi leta vztrajno zvišuje.

VPLIVI PRISTANIŠČA NA OKOLJE

Največ vprašanih je kot največjega onesnaževalca okolja v občini navedlo industrijo v Trstu (29%, lani 26%), cestni promet (20%, lani 12%) in koprsko pristanišče (20%, lani 24%), sledijo komunalne odplake (14%). Ankarančani pa na prvo mesto postavljajo koprsko pristanišče (48%, lani 43%), sledi industrija v Trstu (33%, lani 30%).

Na kaj pa vpliva pristaniška dejavnost? Anketiranci ocenjujejo, da v največji meri vpliva na zrak (49%, lani 30% - Ankaran 66%, lani 37%), na morje na tretjem mestu je hrup.

Skrb Luke Koper za varovanje okolja: Povprečna ocena je podobna lanski

(ocena 3,5 – precej skrbi), je pa za pol ocene višja kot v obdobju 2010 – 2012.

PROSTORSKI RAZVOJ PRISTANIŠČA

Z Državnim prostorskim načrtom je seznanjenih kar 64% vprašanih. Tri četrtine anketirancev, ki poznajo prostorske načrte, se z njimi strinjajo (75%).

S podaljšanjem prvega pomola se strinjajo dobre tri četrtine anketiranih (78%). Zelo podobni so tudi podatki za drugi pomol. Skoraj vsi anketiranci se strinjajo z izgradnjo nadomestnega železniškega tira od Kopra do Divače (93%). Prodaji državnega deleža v Luki Koper pa nasprotuje 72% vprašanih, odobrila pa bi jo slaba petina (19%).

NAČIN INFORMIRANJA O LUKI KOPER

Daleč največ informacij vprašani dobijo iz medijev – največ iz tiskanih medijev in televizije, sledita internet in radio. Na spletni strani Luke Koper, našem Facebook profilu, portalu ŽSP ali preko Luškega glasnika se informira cca 16% anketiranih, kar je precej višji odstotek kot lani.

Stopnja zaupanja predstavnikom Luke Koper

glede posredovanja resničnih in verodostojnih informacij v zvezi s poslovanjem in z načrtovanim razvojem Luke Koper se je letos pomembno okrepila (letos 30%, lani 19%), po drugi strani pa je letos zabeležen upad zaupanja neodvisnim strokovnjakom in predstavnikom državnih institucij.

Tretjina vprašanih je že obiskala korporativno spletno stran družbe in portal Živeti s pristaniščem ter ju ocenila kot dobra (povprečna ocena 4 – od 1 do 5). Vodenega ogleda pristanišča se je v zadnjih petih letih udeležila le tretjina anketiranih (le petina Ankarančanov). Podatek je primerljiv z rezultatom prejšnjih let.

Z rezultati ankete smo lahko na splošno zadovoljni, predvsem z visokim deležem tistih, ki podpirajo razvojne projekte družbe (podaljšanje prvega in drugega pomola). Izpostavili bi tudi plebiscitarno podporo izgradnji drugega tira in visok delež tistih, ki ne bi prodali državnega deleža v Luki Koper.

Anketo je izvedlo podjetje Interstat, rezultate povzela Mateja Dominko



Držimo se cestnih pravil tudi na območju pristanišča



Vožnja pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi ter uporaba telefona in drugih multimedjskih naprav med vožnjo močno zmanjša voznikovo sposobnost, da obdrži vozilo v varnem položaju, zazna nevarnosti na vozišču in pravilno ukrepa ob prometni signalizaciji ter prilagodi vožnjo razmeram na cesti. S tem se poveča tveganje za nastanek nesreče ter možnost materialnih in telesnih poškodb.

Vsem sicer dobro poznana dejstva, ki pa

se, kakor opažamo, na območju pristanišča, premalo upoštevajo. Ker z neupoštevanjem pravil cestnega prometa ogrožamo lastno varnost in varnost ljudi okoli sebe smo pripravili posodobljen Pravilnik o ugotavljanju alkoholiziranosti in prisotnosti drugih prepovedanih psihoaktivnih snovi na območju pristanišča.

Z novim pravilnikom bomo preverjali alkoholiziranost na podlagi suma in z naključnimi testi (delo pod vplivom alkohola, toleranca alkohola v

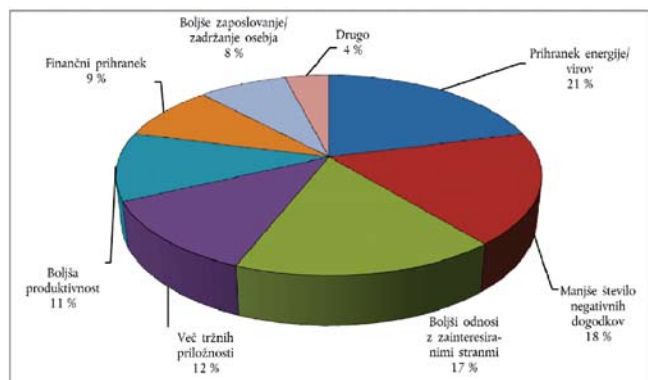
krvi je 0,0). Postopke, načine in pristojnosti ureja Pravilnik o ugotavljanju alkoholiziranosti in prisotnosti drugih prepovedanih psihoaktivnih snovi na območju pristanišča, ki je objavljen na spletni strani Luke Koper (varnost v pristanišču) ter na interni spletni strani LUKANET. Istočasno s preverjanjem alkoholiziranosti pa bomo poostriili tudi nadzor nad uporabo mobilnih telefonov in multimedjskih naprav med vožnjo.

Cilj sprejetih ukrepov je zagotoviti varnejše delovno okolje za vse, ki delajo na območju pristanišča. Kljub temu, da se delo pod vplivom alkohola smatra kot hujša kršitev delovnega razmerja bomo vsako kršitev obravnavali posamezno. Naš namen ni kaznovanje kršitelja temveč je spoznanje in zavedanje problema zlorabe alkohola na delovnem mestu ter nudenje pomoči posameznikom, ki to potrebujejo.

Evropska komisija nam je dodelila posebno priznanje na področju ravnanja z okoljem



Prejeto priznanje s strani Evropske komisije



Koristi certificiranja v sistemu EMAS, ki je bil objavljen v Uradnem listu Evropske unije (2013/131/1114)

Novembra 2015 je na sedežu Evropske centralne banke v Frankfurtu potekala konferenca ob 20 obletnici okoljskega EMAS certificiranja. Glavni poudarek na konferenci je bila pohvala vsem podjetjem, ki že več let uspevamo pri vzdrževanju takega okoljskega managementa, ki zagotavlja stalne izboljšave in skladnost z zakonodajo. Nekatera podjetja so predstavila svoje dosežke in izmenjale so

se dobre okoljske prakse. Na tej konferenci smo s strani Evropske komisije in Evropskega komisarja za okolje, pomorske zadeve in ribištvo prejeli priznanje, da smo nacionalni pionirji na tem področju, saj EMAS certifikat vzdržujemo že 7 leto.

Franka Cepak

Prvi uporabniki so prenovno pohvalili

Luka Koper ima svoje počitniške apartmaje v Kranjski Gori, na Pokljuki in v Čezsoči. Vsi so lepo obiskani, še najbolj zasedeni pa so tisti v Kranjski Gori, ki so novo leto dočakali prenovljeni.

Prav zaradi velikega interesa po zakupu počitniških kapacitet, so se njihovi skrbniki odločili, da je november najbolj primeren mesec za večja obnovitvena dela. **Artur Mikuletič**, gospodar objektov skupne rabe s področja nabave in vzdrževanja, ki je skrbnik apartmajev: »V celoti smo prenovili dnevni del apartmajev št. 8, 10 in 11, devetico smo prenovili že prej. Oprema in pohištvo je bilo že precej dotrajano, kar je bilo še uporabnega, smo predali komunalnemu podjetju v Kranjski Gori, ki ga je razdelila pomoči potrebnim.

Vgradili smo nove kuhinje s kuhinjskimi aparati vred, novo je jedilniško pohištvo in pohištvo dnevne sobe, nove so sedežne garniture, zavese in tudi vsa drobna oprema. Drugo leto pa nameravamo prenoviti še spalnice, kmalu pa bo potrebno zamenjati še okna in vrata.

Del smo se lotili temeljito, pobrusili smo tudi parket in obnovili električno napeljavo. Preuredili smo dovode tople vode, tako da malih grelnikov v kuhinji ni več, saj smo toplo vodo napeljali iz kopalnic. Popravili smo tudi kuhinjske nape, na katerih se je prej nabiral kondenz.



Blaženko Gavran iz družbe Luka Koper INPO je poskrbel za novo električno napeljavo



Apartmenti v Kranjski Gori v Spominčici so lepo zasedeni, saj je to izjemna počitniška destinacija, zaželena v vsakem letnem času.



Lično in z okusom na novo urejen jedilni kot, novo je tudi pohištvo v dnevnem delu, kjer je več kot prej odlagalnih površin in omar



Vijolična, zelena ali rumena, vse so lepe in vse so nove ter sodobno opremljene; poslej imajo tudi pomivalni stroj, zato ne pozabite vzeti s seboj na letovanje tabletko za pomivanje posode

Ni bilo malo dela, imeli smo veliko poti gor, ampak zdaj je podoba apartmajev dosti lepša.

Spremenili smo jih iz gorskega v umirjen sodoben stil s svetlimi barvami. Skratka, uredili smo jih v smislu dobrega počutja gostov.«

»Vsakemu apartmaju smo dodelili svojo barvo in jih po njih tudi poimenovali. Zdaj imamo apartmaje Lavando, Olivo in Limono. V istem slogu bo tudi drobna oprema,« je dodala njegova sodelavka **Mirjana Baričević**.

Sonja Kranjec

Počitniške apartmaje v Kranjski Gori, na Pokljuki in v Čezsoči lahko najamejo tudi zainteresenti, ki niso zaposleni v Skupini Luka Koper. Ponudbo apartmajev, pogoje najema, prijavnico in cenik najdete na spletni strani Luke Koper v poglavju Storitve in Terminali: <https://luka-kp.si/slo/pocitniske-kapacitete-216>

Od 2015 smo se poslovili s številnimi rekordi



Leto 2015 smo zaključili z zgodovinskih 20,6 milijona ton ladijskega pretovora



Mesec dni pred iztekom leta smo na kontejnerskem terminalu pretovorili rekordni 700.000. kontejner



Pred zaključkom leta smo na avtomobilskem terminalu z ladje razložili rekordni 600.000. avtomobil



V letu smo naložili in razložili rekordno količino vagonov. Našteli smo jih 263.268.



Tik pred koncem leta smo na terminalu, kjer pretovarjamo sipke tovore, presegli 800.000 ton pretovorjene soje, kar je največja letna količina doslej.



Zadnje dni decembra smo privezali »kontejnerašico« z največjo kapaciteto doslej. To je bila MSC Luciana, ki na svoj krov lahko sprejme kar 11.660 TEU.

***Čestitke vsem zaposlenim v Luki Koper,
njenih hčerinskih družbah
in celotni pristaniški skupnosti.
Vsak po svoje je pripomogel k tem
zavidljivim uspehom v letu 2015!***