

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Luka Bičič

Luška
predstavništva
v tujini

Študija
OECD
o projektu
drugi tir

Imeli
smo
terminal
na Kozini

Novi
vlačilci
za generalne
tovore

Poslovna srečanja

24. septembra smo tradicionalno srečanje z madžarskimi partnerji organizirali v Slovenski Istri in povabili predstavnike logističnih podjetij, ki uporabljajo Koper za prekomorsko blagovno menjavo Madžarske s Tujino. Madžarska je v zadnjih letih postala eden najpomembnejših trgov Luke Koper. Lani smo na primer pretovorili skoraj dva milijona ton blaga, kar našo severno-vzhodno sosedo uvršča na drugo mesto med tujimi trgi oziroma predstavlja 10 odstotkov lanskega pretovora Luke Koper.



Za dobro sodelovanje v preteklih letih se je na srečanju madžarskim partnerjem zahvalil **Gordan Ban**, ki odhaja na naše predstavništvo na Dunaju, predstavil pa sem jim je **Borut Šemrl**, ki v Budimpešti prevzema njegovo mesto.



11. septembra smo v Koper povabili poslovne partnerje iz Slovenije, ki tovore pretovarjajo preko našega terminala sipkih tovarov. Tokrat je bilo druženje nekoliko manj formalno, lep sončen dan pa več kot primeren za obisk živega muzeja v Krkavčah in vožnjo po slovenskem morju.

Fresh market 2015

Naš predstavnik za poljsko tržišče **Borut Čok** se je 25. septembra udeležil sejma Fresh market v Varšavi, kjer se srečujejo kupci in dobavitelji sadja ter zelenjave in ponudniki logističnih storitev. Glavni namen obiska je bil pritegniti večji pretovor jabolk s Poljske preko Kopra za destinacije na Bližnjem, Srednjem in tudi Daljnem vzhodu.

Lani smo preko terminala za sadje pretovorili okoli 300 40-čevljskih kontejnerjev jabolk s Poljske, največ v izvozu za Egipt in Dubai. Povod za razmah prekomorskega izvoza poljskih jabolk in iskanje novih



tržišč je bila lanska ruska prepoved uvoza iz EU. Do tedaj so namreč Poljaki največ izvažali ravno na ta trg. Poljska je s skoraj 4 milijoni ton največja proizvajalka jabolk v EU. Veliko je novih izvoznikov, ki si šele nabirajo prve izkušnje z iskanjem novih kupcev za izvoz iz novih nasadov. Naša prednost napram severnim lukam, srečujemo pa se tudi s konkurenco iz naših sosednjih luk, so kratki tranzitni časi do določenih destinacij in ustrezna podpora ladjarjev.

Nova izvozna sezona se je letos pričela prej, tako da se količine iz tedna v teden že povečujejo tudi v našem pretovoru. Vsekakor želimo postati prepoznavna luka za izvoz jabolk s Poljske na še več destinacij, zato smo se za povečanje naše prepoznavnosti na sejmu predstavili kot bronasti sponzor in tudi sicer okrepili tržne aktivnosti, tako do poljskih izvoznikov jabolk, kot tudi uvoznikov zgodnjega sadja in zelenjave.



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: luskiglasnik@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.



Če ima kdo kakega asa
v rokavu, naj ga prosim
pokaže.

Foto: Peter Kleva

Alternative drugemu tiru

Če ste najprej prelistali časopis in se potem lotili uvodnika, vam je jasno, čemu je posvečen. Kar štiri strani smo tokrat namenili železniškim tematikam, povezanih z drugim tirom Koper - Divača, saj se v tem mesecu veliko dogajalo, a žal bolj malo zgodilo.

Na začetku bi rad razbil en mit, češ da Luka Koper zahteva drugi tir za 1,4 milijarde. Ne, ni res! Luka Koper zahteva, želi, si prizadeva, moleduje - vse možne pridevnike smo že uporabili v teh dvajsetih letih, odkar nam ga politika obljublja - dodatni tir, da ne bi svoje usode vezala na en tir, ki bo prej ali slej, predvidoma leta 2020, postal prezaseden oziroma predstavlja preveliko tveganje, v kolikor bi na njem prišlo do nesreče, ki bi pristanišče odrezala od sveta. Luka Koper NI sodelovala pri izbiri trase, izboru tehnologije in pri pripravi načrtov za gradnjo novega tira med Koprom in Divačo. Mimogrede, idejni projekt je bil izdelan davnega leta 2001, DPN pa potrjen lani. Vmes ... 13 let cincanja. Luka Koper zato NI kriva, da naj bi projekt izgradnje drugega tira stal 1,4 milijarde evrov. To se mi zdi nujno poudariti, ker javnost oziroma mediji to velikokrat napačno interpretirajo. Tudi v Luki Koper se sprašujemo, ali je predviden strošek investicije upravičen. Sami namreč opažamo, da so danes cene materiala in storitev pri naložbah v pristaniško infrastrukturo okoli 30 odstotkov nižje, kot so bile v letih pred globalno krizo. Tega, da dodaten tir NI namenjen le potrebam Luke Koper, pa sploh ne bom načentjal, ker to je enako dilemi: ali je bilo prej jajce ali kokoš.

Bolj kot vidiki razumevanja tega problema pa me skrbi stanje, v katerem smo danes. Imamo projekt izgradnje železniškega tira med Koprom in Divačo, ki ima potrjen DPN in je v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja. Na drugi strani pa projekt nima finančne konstrukcije, po domače ni jasno, kje bomo našli denar. Spreminjati DPN bi bilo verjetno nesmiselno, ker bi to pomenilo še nekaj dodatnih let dela, študij, usklajevanj in podobno. Vlada sicer neutrudljivo ponavlja, da je ta projekt še vedno njena prioriteta, vendar ne z javnim denarjem (ki

smo ga v zadnjih treh letih, skupaj z evropskim napraskali kar 900 milijonov za modernizacijo nekaterih železniških odsekov). Strokovnjaki pa svarijo, da zasebnika ne bodo našli. Se strinjam, da z milijardnimi projekti ne gre hiteti, ampak do zdaj (navezujem se spet na tistih 14 let od začetka projekta) bi morali imeti pripravljene že vsaj tri scenarije. Zakaj ni bila že izvedena revizija projekta? Namesto tega smo dobili študijo OECD/ITF, ki se ukvarja z ekonomsko upravičenostjo projekta. Kaj ne bi bilo bolj logično obratno? Najprej ugotoviš, koliko to bo realno stalo in potem računaš ekonomiko.

In kaj storiti zdaj? To se mi zdi v tem trenutku ključno vprašanje. Kakšne so alternative (ideje o zalednem terminalu ocenjujemo v članku), če se projekt drugega tira ne bo premaknil z mrtvega tira? Prav veliko jih ni. Še najbolj oprijemljiva se zdi izgradnja tira med Koprom in Trstom in nato povezava na pontebsko progo, ki ima, kot pravijo poznavalci, zasedenih le 30 odstotkov zmogljivosti. Pred leti te možnosti sploh nisi smel omeniti na glas. Niti pri nas v Luki. To so bile pregrešne misli nekoga, ki ne razume ničesar o logistiki, ki bi se prodal Italijanom oziroma lahkomišelneža, ki se ne zaveda tragičnih posledic epskih razsežnosti. Seveda nalašč pretiravam. Se spomnite, ko je bila avtocesta z Ljubljane najprej zgrajena do Sežane in šele čez leta do Kopra? Tudi takrat so vsi svarili, da pomeni to konec za Luko Koper. In kaj se je zgodilo? Nič. Oziroma Luka je še naprej lepo rasla. Trst ima že danes določene prednosti pred Koprom, pa jim to ne pomaga. Seveda nisem naiven in se zavedam, kakšne probleme lahko povzročijo nacionalizmi. Vendar marsikaj se da predvideti in preprečiti. Zavedam se tudi, da bi nekateri slovenski logisti s tem izgubili. Ampak danes smo žal v razmerah, ko nas je neodločna politika prisilila v to, da mora vsak poskrbeti zase. Ne pravim, da je povezava s Trstom najboljša rešitev, je pa vsaj realistična. Če ima kdo kakega asa v rokavu, naj ga prosim pokaže.

Sebastjan Šik

Timski duh ima prirojen

Nadzorni svet je 21. avgusta imenoval za članico uprave za področje financ in računovodstva Ireno Vincek, dotlej vodjo istoimenskega področja, zato smo jo povabili na pogovor.

V Luko Koper ste prišli spomladi leta 2012. Kako ste gledali na družbo od zunaj, kakšna so bila pričakovanja in kakšen je bil potem stik z realnostjo?

V Luko Koper sem že leta 2000 prihajala kot zunanja revizorka in lahko potrdim iz prve roke, da je to bil zelo urejen sistem, pri katerem se je točno vedelo, kdo, kaj in kako. To se je ne nazadnje odražalo tudi v rezultatu poslovanja. Javnost Luko dojema kot uspešno in ugledno podjetje, ki je dobro organizirano in na katerega so zaposleni ponosni.

Prišli ste z Istrabenza, ki sta ga svetovna gospodarska in potem še interna kriza vodenja še bolj prizadela kot Luko Koper. Prvo službo pa ste dobili v Intereuropi, prav tako enem od stebrov primorskega gospodarstva, ki se je znašel v krizi. Lahko potegnemo kake vzporednice med vsemi tremi ali gre za povsem ločene zgodbe?

Vsa tri podjetja imajo podobno zgodovino. V preteklih desetletjih so vsa tudi v veliki meri vplivala na gospodarski razvoj Slovenske Istre in na družbeno življenje v regiji. Imela so neke skupne cilje in velikokrat so se posameznih projektov lotili skupaj. Vsa tri so imela tudi dolgo obdobje stabilnega in kontinuiranega vodenja, kar jim je seveda olajšalo delo. Potem se je zgodila svetovna gospodarska kriza in do izraza je prišla njihova razlika v osnovnem poslovanju. Ta je postal ključni dejavnik preživetja oziroma razvoja družbe. Če je osnovna dejavnost močna in generira dodano vrednost ter predvsem denarni tok, podjetje lahko na dolgi rok preživi in se razvija. Tista podjetja, ki so uspela iztržiti svoje terjatve in poravnati obveznosti, so uspela prebroditi krizo.



Foto: Mateja Dominko

V Luko Koper ste začeli kot notranja revizorka, torej ste se spustili v drobovje družbe. Kakšna je rentgenska slika podjetja?

Luka Koper je večji del svojih finančnih obveznosti reprogramirala in sanirala poslovanje. Redno odplačuje svoje obveznosti in je pred pragom novih investicij. Po eni strani je naš razvoj sicer omejen z zunanjimi dejavniki, kot so kopenske povezave pristanišča z zaledjem, vendar dokler bomo vztrajali pri investicijah v osnovno dejavnost in povečevanje pretovora, ne vidim večjih težav. Brez razvoja pa bi nas zagotovo čakala stagnacija in preusmeritev na druge dejavnosti.

Včasih slišimo kritike od zunaj, da smo v preteklih letih premalo investirali v razvoj. Marsikdo je pozabil, da se je družba leta 2009 znašla v hudi krizi vodenja, pretovor je zaradi globalne krize padel za 20 odstotkov, dolgovi pa so presegli 200 milijonov. Povsem logično se mi zdi, da je bilo potrebno poslovanje najprej sanirati, kaj menite?

Se strinjam. Na finančnem področju so bile stvari

dobro izpeljane, govorim o reprogramiranju dolgov. Za večje investicije takrat niti ni bil pravi trenutek, saj tudi banke niso bile sposobne slediti obsežnim naložbam. Danes imamo veliko več možnosti, še posebej podjetja, ki lahko dolgove vračamo, kar smo tudi v preteklosti dokazali. Brez sanacije danes ne bi mogli razmišljati razvojno.

Kateri so največji izzivi družbe s finančnega vidika? Verjetno kako zagotoviti denar za obsežne investicije, skladno z našimi strateškimi načrti.

To je velik izziv, pa ne zato, ker Luka ne bi bila sposobna pridobiti finančnih virov. Gre predvsem za časovnico usklajevanja denarnih tokov. Luka Koper je namreč podrejena Zakonu o javnih financah in mora kot družba v pretežni lasti države za vsako posojilno pogodbo pridobiti soglasje ministrstev za infrastrukturo in za finance, da lahko postopek sploh steče. Časovna komponenta je tukaj velik izziv, še posebej zato, ker hkrati s prej opisanim postopkom teče tudi postopek priprave dokumentacije in pridobivanja

soglasja in dovoljenja tudi za tehnično izvedbo projekta. Luka Koper je resda javna delniška družba, vendar ima zaradi svoje lastniške strukture določene omejitve, ki pa so lahko po drugi strani tudi koristne, saj preprečujejo prezadolžitev.

Kaj pa lahko naredimo, da bi bolj izkoristili evropska sredstva?

Na tem področju smo uspešni. Samo v letošnjem letu smo pridobili šest milijonov evropskih sredstev, kar je velik dosežek. Nadzor iz Bruslja je zelo dosleden. Pri dokazovanju porabe se soočamo z obsežno dokumentacijo in striktnimi roki. Tudi to je eden od dokazov, da smo uspešna družba, da imamo urejen sistem in nadzor.

Teh sredstev pa bi lahko bilo veliko več, če bi uspeli enkrat končno rešiti večno dilemo, kaj je državna pomoč v primeru javne pristaniške infrastrukture.

Status Luke je pogosto izziv, ne le pri evropskih sredstvih. Tudi pri javnih naročilih, kar včasih otežuje poslovanje.

Vodja področja financ in računovodstva ste bili eno leto in v tem času ste menjali kar dva šefa.

Kontinuiteta vodenja je pomembna. Če kot zaposlen dobivaš nasprotujoča navodila ali če se ta neprestano spreminjajo, ne moreš izpolnjevati svojih nalog. Od leta 2012, odkar sem v Luko, se je zamenjalo osem članov uprave. To je problem. Tudi kompatibilnost med člani je pomembna. Podjetja, kjer uprave delujejo kot tim, so običajno bolj uspešna.

Ste prva ženska v upravi družbe, kjer je velika večina zaposlenih, zaradi narave dela moškega spola. Kakšen je občutek?

O tem nisem niti razmišljala, preden so me na to opozorili drugi. Načini vodenja med

spoloma so različni. Ampak ljudje smo si različni tudi po značaju. Na koncu gre za vodenje, usklajevanje ter delo z ljudmi. Pri slednjem imamo v družbi še nekaj izzivov. Podjetje namreč niso samo dvigala, stroji, ampak z njimi upravljajo ljudje.

Ženske ste pogovorno bolj urejene, skrbne, bolj previdne. Načeloma imate bolj razvit šesti čut. Se da to izkoristiti tudi v poslovnem svetu?

Vedno poskušam prisluhniti šestemu čutu. Sicer pa, dokler si iskren do sebe, lahko sprejemaš tudi težke odločitve.

Preden ste bili imenovani, je na vaš račun krožila anonimka, kot že mnogokrat prej v Luki. Po navadi o tem javno ne govorimo, pa vendar.

Anonimna pisma niso način reševanja problema. Če so navedbe resnične, potem je avtor dolžan to razkriti nadrejenim ali pa zunanjim institucijam, ki so za to poklicane. Vsak od nas je dolžan odreagirati na neke nepravilnosti, da ne govorim o kaznivih dejanjih. Z anonimkami nismo naredili nič, le malo slabe volje osebi, ki je tarča tega.

Po duši ste športnica. V času študentskih let ste bili celo članica odbojarske reprezentance. Timski duh in usmerjenost k ciljem sta vam verjetno prirojeni.

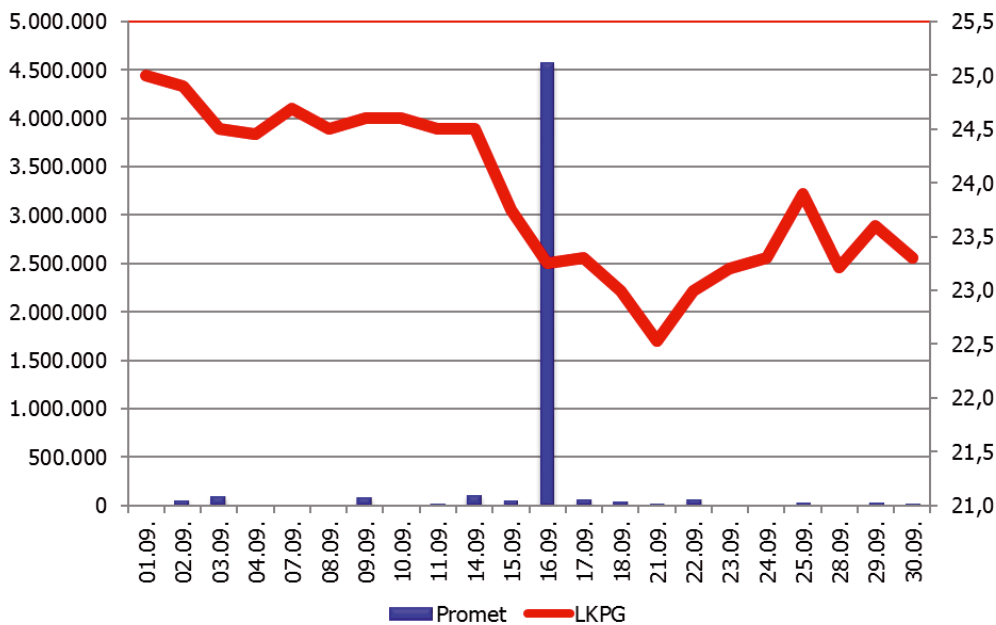
Moj prvi šport je odbojka. Z njo sem preživela enkratnih 15 let. Dejstvo je, da je to kolektiven šport, ki me je naučil spoštovanja do drugih, prilagajanja in, ko sem bila kapetanka ekipe, tudi vodenja, tudi v trenutkih, ko smo izgubljali. Nekdo je moral prevzeti odgovornost in motivirati ekipo. Dokler smo bile povezane kot ekipa tako na igrišču kot izven njega, smo bile kos marsikaterim izzivom in premagale tudi dosti boljše ekipe od nas.

Se danes še vedno ukvarjate s športom?

Kolikor mi čas dopušča ... Rada tečem in igram tenis, pozimi pa smučam.

Sebastjan Šik

Delnica Luke Koper, d.d. v septembru



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v septembru 2015

V septembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 23,89 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,53 in 25,00 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 237 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel

5.296.614 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 220.731 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 25,10, najnižji pa 22,50 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 11 odstotkov

vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za 4 odstotke. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 326.200.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok

Marija Terezija železniških prog ni umeščala z OECD*

Luko Koper je obiskal evropski poslanec **Franc Bogovič**, ki iz Bruslja spremlja dogajanje v domovini in kakšne odzive ter vprašanja domače zgodbe sprožajo v Evropskem parlamentu. Konec septembra se je na Obali udeležil javne razprave o priložnostih in izzivih evropske strategije za razvoj Jadransko-Jonske regije, obenem pa obiskal še slovensko pristanišče.

Po pogovorih z vodstvom Luke Koper, evropsko komisarko za promet **Violeto Bulc**, direktorjem SŽ **Dušanom Mesom** in ministrom **Petrom Gašperšičem**, je Bogovič objavil tudi svoj prvi blog s pomenljivim naslovom*. V objavi razmišlja o nujnosti razvoja Slovenije »tudi z velikimi prometnimi infrastrukturnimi projekti, ne pa, da bodo v EU le druge države članice razvijale svojo prometno infrastrukturo, mi pa bomo spali in capljali na mestu.« V prispevku je dal Vladi RS in ministru za infrastrukturo konkretne predloge, kaj naj naredijo, da bo Slovenija lahko zgradila drugi tir med Koprom in Divačo ter postala kot država še bolj konkurenčna logistična destinacija v Evropi.

Odsek iz bloga: »Tudi Maria Terezija, Habsburžanka, še za časa življenja oklicana za prvo damo Evrope, se zagotovo ni odločila naročiti študije, ali se takrat izplača zgraditi železnico z Dunaja v Trst, ampak se je odločila



V Luki Koper se je Franc Bogovič pogovarjal s predsednikom uprave Dragomirjem Matičičem

Foto: Sebastjan Šik

kot vizionarka, ki ji je bilo jasno, da se bodo v to investicijo vložena sredstva povrnila v tedaj nepredvidenih in razvojno multiplikativnih učinkih veliko močneje, kot si je takrat sploh kdo upal pomisliti. Marija Terezija je naredila vse, da je bila ta železniška proga čimprej zgrajena.«

Cel prispevek si lahko preberete na naslovu <http://bogovic.eu>

Mateja Dominko

Obisk iz pisarne v Budimpešti

20. septembra so si ladjo CMA-CGM Berlioz, ki je bila ta dan privezana v Kopru, ogledali zaposleni v družbi CMA CGM Hungary. Skupino, ki jo je vodil direktor **Tamás Bicsak**, sta sprejela direktor CMA-CGM Slovenija **Bine Štancar** in novi predstavnik Luke Koper na Madžarskem **Borut Šemrl**. Obiskovalci so se na ogledu v živo seznanili z delom in postopki pri pretovoru kontejnerjev. Francoski ladjar ima sicer po svetu okrog 655 agencij in pisarn z več kot 20 tisoč zaposlenimi.



Foto: Tatjana Jazbec

Obisk papirničarjev

Logistični predstavniki papirnic iz našega zaledja so bili v Luki Koper prav na zadnji dan septembra. Zanimala jih je naša opremljenost in usposobljenost za pretovor papirja in celuloze na Generalnih tovorih ter naši načrti na Kontejnerskem terminalu. Kot se lahko razbere tudi iz fotografije so bili z vidnim in slišnim zadovoljni.



Foto: Tatjana Jazbec

O čezmejnem pošiljanju odpadkov

29. septembra smo imeli na obisku predstavnike nacionalnih kontaktnih točk za čezmejno pošiljanje odpadkov in udeležence konference neprofitega združenja IMPEL (The European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law). V imenu kopske pristaniške skupnosti je zbrane nagovoril predsednik Sekcije pristaniških špediterjev **Čedomir Bojanić**. Po predstavitvi Luke Koper, ki jo je pripravila **Suzana Zornada-Vrabec**, in predstavitvi **Kristijana Glavine** na temo finančne uprave in carine, je udeležence zanimalo predvsem, kako v Kopru obvladujemo logistične izzive pri čezmejnem pošiljanju različnih vrst odpadkov. Ugotovili smo, da so izzivi v Kopru, Rotterdamu, Marseillu in pristaniščih drugod po Evropi zelo sorodni.

Prevozniki so imeli vrsto vprašanj

18. septembra smo gostili skupino članov mednarodnega združenja cestnih prevoznikov (IRU). Predstavili smo jim delovanje Luke Koper, prednosti in potencial Slovenije ter kopskega pristanišča predvsem na področju mednarodnih cestnih prevozov. Z nami sta bila še predstavnika carine in podjetja Adria Kombi. Udeležence so zanimale številne podrobnosti, povezane z vstopom na območje pristanišča, sodelovanje z Luko Koper, carinski postopki skladiščenje, delovni in varnostni postopki ter možnosti vzpostavitve (RO-RO) povezav s Turčijo in državami Bližnjega Vzhoda.



Foto: Mateja Dominko

Predstavništva v tujini z novostmi

Luka Koper ima trenutno tri predstavništva v tujini. Vodja področja trženja **Andrej Cah** nam razloži: »Madžarski trg pokrivamo iz predstavništva v Budimpešti, avstrijski iz predstavništva na Dunaju, iz predstavništva v Bratislavi pa pokrivamo češko, slovaško in poljsko tržišče. V slednjem je predstavnik že drugi mandat **Borut Čok**, s 1. septembrom pa imamo dva nova predstavnika. V Budimpešti je predstavnik po novem **Borut Šemrl**, v zadnjem obdobju komercialist za generalne tovore, na Dunaju pa **Gordan Ban**, ki je prej štiri leta pokrival madžarsko tržišče. **Alojz Fabjan** je zaključil delo v tujini in ob tej priložnosti se mu zahvaljujem za njegovo dolgoletno delo in trud.«

Poslanstvo predstavništev ostaja predvsem ohranjanje in negovanje dobrih poslovnih odnosov z obstoječimi strankami, iskanje potencialnih poslov oz. novih strank in zastopanje Luke Koper na raznih dogodkih ter srečanjih.

Za Luko Koper ostaja avstrijski trg najpomembnejši, saj je lani pretovorila za to državo 5,6 milijona ton blaga, pove Cah: »Čeprav smo že od leta 2010 njegova prva luka, ostaja avstrijski trg še vedno največji potencial za nas. Tam vidimo največjo možnost rasti, predvsem

za generalne tovore in kontejnerje. Severna Avstrija je sicer še vedno tradicionalno vezana na severnoevropske luke, vendar je glede na novo vzpostavljene redne kontejnerske linije s Koprom interes po preusmeritvi blagovnih tokov na jug.«

Madžarsko tržišče ocenjujemo za relativno stabilno. Smo njegova prva kontejnerska luka, saj pokrivamo 70 odstotkov madžarskega trga s kontejnerji. Nove priložnosti bodo iskali tudi na slovaškem, češkem in poljskem tržišču, poudari Cah. »Včasih smo imeli predstavništvo tudi na Bavarskem, zdaj to področje pokrivamo iz Kopra z rednimi obiski. Tam imamo nekaj večjih strank, na novo pridobljeni posel na segmentu avtomobilov pa nam bo odlična referenca tudi za druge blagovne skupine.

Drugje predstavništev nimamo, na prekomorskih tržiščih, ki smo jih identificirali kot naše priložnosti, pa bomo izvajali redne tržne aktivnosti.

Tradicionalna luška dneva bosta 24. in 25. novembra na Dunaju in v Bratislavi.

Pripravili pa jih bomo tudi v Turčiji, Egiptu, Izraelu, Iranu, na Japonskem, v Južni Koreji in Indiji.«

Sonja Kranjec

Borut Čok: »Trgi Slovaške, Češke in Poljske skupaj ustvarijo približno toliko prometa preko LK, kot ga ustvarimo z Madžarsko. Od omenjene trojice je sodelovanje še najbolj intenzivno s Slovaško, Češka in Poljska pa sta tradicionalno navezani na severna pristanišča – za kontejnerje predvsem na nemška, krepita se tudi Gdansk in Gdynia, pri razsutih tovorih pa prednjači Ščečin. Pri vseh treh tržiščih dosegamo opaznejše tržne deleže predvsem pri kontejnerjih (tu po količini izstopajo sestavni deli za tamkajšnje korejske tovarne avtomobilov in elektronike), avtomobilov in jekla. Pri slednjem bo vsaj pri izvozu težko ponoviti rezultate preteklega leta, saj ciljni trgi kupujejo manj. Uvoz jekla je dokaj stabilen, avtomobili in kontejnerji pa rastejo. Zanimivejši razvoj v tem letu so predvsem okrepljeni kontejnerski vlaki do Ostrave in Wroclawa; s prihodom dodatnih kontejnerskih ladjarjev z direktnim servisom proti Aziji stranke letos lažje pridobijo konkurenčno ponudbo preko Kopra; prijetno je poskočil izvoz poljskih jabolk. Pomembna izvozna artikla iz Slovaške in Češke preko Kopra sta še les in papir, vendar so ti posli komercialno v rokah avstrijskih trgovcev oz. lastnikov.»

Gordan Ban: »Avstrija je naš največji zaledni trg, zato so možnosti za nadaljnji razvoj, predvsem za kontejnerski promet, tu največje. Avstrija, ki je bila vedno tradicionalno usmerjena na severne luke, spoznava in uporablja prednosti iz Kopra, to so dobre infrastrukturne, predvsem ladijske povezave. Na tem trgu imamo tudi nekaj velikih in pomembnih poslovnih partnerjev, kot je Voest Alpine. Največ pa pričakujemo na kontejnerskem prometu oz. na področju polnjenja in praznjenja kontejnerjev.«

Borut Šemrl: »Za madžarski trg v koprskem pristanišču pretovarjamo predvsem kontejnerje in sipke tovore, kjer prednjači živalska krma – soja - v uvozu. Ocenjujemo, da gre 60 do 70 odstotkov madžarskega prekomorskega kontejnerskega prometa, predvsem za in iz vzhodnega Sredozemlja, Bližnjega vzhoda in Daljnega vzhoda preko koprškega pristanišča. V Luki Koper pretovarjamo še madžarsko živino in projektne tovore ter polnimo večje količine papirja z Madžarske v kontejnerje, ki jih nato naložimo na ladje. V bodoče želimo ohraniti in še nekoliko povečati pretovor kontejnerjev ter povečati pretovor drugih blagovnih skupin, kot so kosovni in projektni tovari ter žitarice. Seveda pa bomo pozorni na vse poslovne priložnosti na trgu.«



Foto: Jaka Jeraša

Študija dvomi v razvojne možnosti Luke

Študija OECD/ITF o upravičenosti projekta in tveganj ter priprava možnih modelov javno-zasebnega partnerstva ugotovi: alternativa drugemu tiru je zaledni terminal. Luka je na študijo odgovorila z odločnimi argumenti.

Kronologija dogodkov

Vlada RS na seji 28. februarja sklene, da projekt drugega tira prijavi na odprtem razpisu evropskega programa CEF (Connecting Europe Facility). V sklep med drugim zapiše, da se v prijavi za financiranje projekta predvidi 30% ali 40% evropskih sredstev, razliko do polne vrednosti pa eno od oblik javno-zasebnega partnerstva (JZP). Za pripravo nabora oblik JZP mesec kasneje zadolži medresorsko delovno skupino. Konec julija evropska komisija objavi rezultate razpisa programa CEF: na seznamu projektov, ki bodo do leta 2020 deležni evropskih sredstev, ni drugega tira. Ne glede na to, medresorska komisija nadaljuje z delom in pri tem sodeluje z Organizacijo za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) in Mednarodnim transportnim forumom (ITF), pri katerem naroči študijo upravičenosti projekta in tveganj ter pripravo možnih modelov JZP. Septembra je študija zaključena. Avtorji jo predstavijo medresorski delovni skupini in zainteresirani javnosti.

Kaj ugotavlja študija in kaj odgovarja Luka Koper?

Luka Koper nima masterplana z natančno napovedjo prometa in ustrezne tržne strategije, usmerjene k strankam in zagotavljanju storitev:

Poslovanje Luke Koper je vedno temeljilo na strateških dokumentih z napovedmi pretovora, tržno strategijo ter opredeljenimi aktivnostmi za doseg ciljev. Ker se aktualna strategija zaključuje sočasno s koncem leta 2015, smo v letošnjem letu izdelali nove dokumente, ki jih je potrdil tudi nadzorni svet družbe, in sicer Masterplan,

Poslovno strategijo družbe in Skupine Luka Koper do leta 2030 ter Strateški načrt družbe in Skupine Luka Koper od 2016 do 2020. Vsi trije dokumenti vključujejo ambiciozne razvojne načrte z vidika rasti prometa, kot tudi tržne strategije s projekcijami po posameznih blagovnih skupinah.

Tržni delež Luke Koper na segmentu kontejnerjev se na zalednih trgih (Madžarska, Avstrija, Slovaška, Češka, Bavarska) v zadnjih letih ni bistveno spremenil:

Za omenjene zaledne trge je Luka Koper leta 2009 pretovorila 161.000 TEU, leta 2014 pa 423.000 TEU, kar pomeni več kot podvojitvev prometa. Glede na to, da omenjene države v enakem obdobju niso beležile tolikšne gospodarske rasti, pomeni, da se je poleg novih poslov pretovor kontejnerjev preusmeril tudi s severnoevropskih luk v Koper.

Čeprav je skupni pretovor v Koprju v zadnjih letih hitro rasel, je v absolutnih številkah še

vedno zanemarljiv v primerjavi z Rotterdamom in Hamburgom:

Primerjava celokupnega pretovora (v absolutnem merilu) med srednje velikim Koprom in dvema največjima lukama v Evropi je neprimerna in nelogična, saj gre za povsem različne velikosti pristaniških zmogljivosti in zalednih gospodarstev. V kolikor pa primerjamo rast pretovora od leta 2009 (ko so vsa pristanišča zabeležila padec zaradi svetovne gospodarske krize) do 2014 kaže, da je Koper povečal celokupni pretovor za 44%, Hamburg za 32% in Rotterdam za 15%. Če izpostavimo samo kontejnerje (TEU), ki jim študija pripisuje največji potencial za rast, potem je Koper v zadnjih petih letih skoraj podvojil pretovor TEU (s 343.000 na 674.000 TEU), pretovor TEU v Hamburgu je v enakem obdobju zrastel za 39%, v Rotterdamu pa za 26%. Poleg tega v Rotterdamu in Hamburgu posluje več terminalov, v Koprju pa le eden.

Luka Koper ima omejene ladijske povezave in redke servise ter pomanjkanje direktnih linij iz azijske smeri:

Ugotovitev je šokantna, glede na to, da so v Koprju prisotni vsi največji svetovni kontejnerski ladjarji, da je Koper vključen v kar tri direktne kontejnerske povezave z Daljnim vzhodom (pri čemer je celo prva luka ob prihodu ladij v Jadran) in glede na redne kontejnerske povezave znotraj Sredozemlja. Investicije v kontejnerske zmogljivosti so bile izvedene prav ob podpori in spodbudi ladjarjev, ki so v Koprju prepoznali velik potencial za razvoj južne transportne poti, kar dokazujejo tudi številna pisma podpore izgradnji drugega tira, ki jih je s strani ladjarjev prejelo tudi Ministrstvo za infrastrukturo.

Veliko tveganje je, da pristanišče ne bo sledilo večji konkurenci sosednjih pristanišč.

Koprsko pristanišče ima od leta 2010 naprej največji kontejnerski terminal v severnem Jadranu po številu pretovorjenih TEU letno. Ta preskok je bil možen ravno zaradi investicij v pristaniško infrastrukturo in v modernizacijo kopenskih povezav z rednimi železniškimi servisi (blok vlaki) do vseh ključnih tržišč. V kolikor bomo v Sloveniji pravočasni z investicijami, bo Luka Koper uspela povečevati

Zgodovina se ponavlja

Danilo Petrinja je v svojih spominih na gradnjo železniške proge zapisal:

Odklonilno stališče slovenskega vodstva za gradnjo železniške proge Koper – Prešnica je bilo iz naslednjih razlogov:

1. niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost gradnje Luke in železniške proge,
2. vztrajali so na ukinitvi zveznih, republiških, okrajnih in občinskih investicijskih skladov,

tako imenovanega državnega kapitala,

3. vztrajali, da vse investicije, ki se financirajo brez obveze vračanja, ukinejo in preidejo na financiranje z ugodnimi krediti z obvezo vračanja,
4. da se ne sme graditi nobene nove železniške proge, dokler se ne obstoječe posodobijo,
5. da je treba vse železniške proge, ki niso ekonomsko rentabilne, ukiniti.

tržni delež na zalednih trgih pred konkurenco. V nasprotnem primeru je seveda to nemogoče. Sosednja pristanišča imajo, kljub manjšemu tržnemu deležu, ambiciozne razvojne načrte v pristaniško in zaledno povezovalno infrastrukturo. Prav zaradi tega vedno znova poudarjamo, da je dodatna železniška povezava pogoj, da Koper ohrani primat v severnem Jadranu in si zagotovi nadaljnjo rast pretovora.

Izkušnje drugod so pokazale, da se konkurenčni položaj pristanišč v splošnem okrepi z vstopom zasebnikov in s komercializacijo:

Luka Koper je delniška družba, ki ima že danes skoraj tretjino delnic v lasti zasebnikov (za primerjavo, nemški pristaniški operater iz Hamburga HHLA je 68 odstotkov v lasti mesta Hamburg). Ni pa jasno, kaj avtorji študije mislijo s pojmom komercializacija. V kolikor imajo v mislih ustanovitev pristaniške uprave in razbitje pristanišča na ločene terminale, vsak s svojim terminalistom/koncesionarjem, potem je potrebno vedeti, da je sedanji organizacijski model upravljanja v Kopru plod zgodovinskega razvoja pristanišča. Z razliko od večine evropskih pristanišč, kjer je pristaniško infrastrukturo gradila država iz proračuna, je vso infrastrukturo v Kopru financirala družba Luka Koper sama, iz lastnih sredstev. Poleg tega se je model upravljanja, kakršnega imamo v Kopru, kjer en terminalist upravlja s celotnim pristaniščem, izkazal za bolj učinkovitega, saj zagotavlja sinergije med posameznimi terminali (na področju delovne sile, opreme, organizacije, fleksibilnosti in naložb).

Zasebna udeležba v pristanišču bi olajšala zbiranje 800 milijonov evrov za investicije v pristanišču, ki so potrebne za povečanje kapacitete:

Družba Luka Koper načrtuje sama investirati v dodatno pristaniško infrastrukturo, opremo in resurse v višini 300 milijonov evrov do leta 2020 in nadalje še 400 milijonov do leta 2030 (v kolikor bo pristanišče pridobilo še dodatno železniško povezavo). Poleg tega bo družba sama investirala tudi v obnavljanje in vzdrževanje obstoječih zmogljivosti. Luka Koper, d.d. ne potrebuje strateških partnerstev z vidika zagotavljanja financiranja razvoja. Luka Koper je sposobna sama zagotoviti financiranje naložb, skladno z dosedanjjo prakso, in določili koncesijske pogodbe. Investicijska vlaganja in gradbeni posegi pa morajo biti usklajeni in izvedeni po fazah, zaradi zagotovitve nemotenega izvajanja pristaniških storitev.

Koncept kontejnerskega terminala izven pristanišča na območju Divače oz. Sežane, pri čemer naj bi transport na relaciji Koper – zaledni terminal sodil v del pristaniškega procesa, stroške naložbe in operativnega

izvajanja pa naj bi financirala Luke Koper:

Predlog je finančno nesprejemljiv, v kolikor bi investicijo, strošek dodatnega prevoza in dodatnih manipulacij morala nositi Luka Koper, d.d., saj bi z vsakim kontejnerjem, ki bi ga peljala na omenjeni terminal, imela izgubo, kar pomeni, da se investicija v terminal ne bi nikoli povrnila. Predlog je nesprejemljiv tudi z okoljskega vidika, saj bi se zaradi povečanja števila tovornjakov na cestah povečali izpusti CO₂ in zmanjšala varnost v prometu, kar ni niti v skladu s prioritarnimi usmeritvami transportne in okoljske politike EU.

Kako naprej

Ministrstvo za infrastrukturo 14. septembra napove, da bo v mesecu septembru objavilo javni razpis za

izbiro izdelovalca preveritve ocenjene investicijske vrednosti ter možnih racionalizacij in optimizacij projekta. Obsegal bo preveritev cen in skupne vrednosti projekta glede na tržne razmere, preveritev ustreznosti tehničnih rešitev in možnost racionalizacij in optimizacij ter pripravo kataloga tveganj v času gradnje. Vzporedno bo pripravilo tudi javni poziv, s katerim bo preverjen interes zasebnih vlagateljev za različne modele JZP.

Javno mnenje o drugem tiru

V javnomnenjski raziskavi, ki jo je pripravil časnik Delo, 78 odstotkov vprašanih projekt podpira, tistih, ki ga ne, je le 10 odstotkov.

Področje za odnose z javnostmi

Primorci še niso obupali nad drugim tirom

Propeler klub Koper je 8. oktobra v prostorih Primorske gospodarske zbornice organiziral posvet o pomenu drugega tira za primorsko in slovensko gospodarstvo. Sogovorniki so bili enotni, da drugega tira do leta 2020 ne bo, zato potrebujemo alternative. Čeprav so bili nekateri skeptični do ideje o izgradnji tira med Koprom in Trstom, so se na koncu strinjali, da je to le začasna rešitev, veliko bolj smiselna in uporabna kot ideja o zalednem terminalu, za premostitev obdobja do izgradnje drugega tira do Divače. Kot se je vprašal predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**: »Kaj je večje tveganje za Luko, tir do Trsta, ali ostati brez dodatnega tira?« in poudaril, da bi povezava s Trstom služila le za presežke tovora, ko bi bil enojni tir do Divače zapolnjen. Predsednik Sekcije pristaniških špediterjev pri GZS **Čedomir**

Bojanić je k temu dodal, da težav z železnico leta 2020 sploh ne bomo imeli, če bomo še naprej strankam sporočali, da drugega tira ne bo.

Posveta sta se udeležila tudi primorska poslanca **Marko Ferluga** in **Tomaž Gantar** ter napovedala skorajšnjo izredno sejo v Državnem zboru prav na temo drugega tira. Priložnost bodo poskušali izkoristiti v Združenju za promet pri GZS, kjer so ustanovili civilno iniciativo v podporo drugemu tiru. Strokovnjaki **Andrej Godec**, **Marko Pavliha** in **Zvonimir Britovšek** pa pripravljajo manifest na to temo.

Posvet je potekal pod okriljem evropskega projekta NAPA STUDIES, ki je sofinanciran s strani programa TEN-T.

Tekst in foto: Sebastjan Šik



Sogovorniki novinarke Radia Koper **Nataše Ugrin Tomšič** so bili: predsednik Sekcije pristaniških špediterjev pri GZS **Čedomir Bojanić**, predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**, generalni direktor Slovenskih železnic **Dušan Mes**, predsednik uprave Intereurope **Ernest Gortan** in dekanja primorske Fakultete za pomorstvo in promet **Elen Twrdy**.

Kako je tovor do tirov potoval po cesti

Študija upravičenosti drugega tira, ki sta jo pripravila OECD in ITF predlaga izgradnjo kopenskega terminala v zaledju pristanišča, do koder bodo kontejnerji iz pristanišča potovali po cesti, od tu dalje pa po železnici. Pokukali smo v zgodovino pristanišča in našli podoben primer iz začetka šestdesetih let, ko v Kopru še nismo imeli železnice. Se zgodovina ponavlja?

PO CESTI DO ŽELEZNICE

Pisalo se je leto 1962. Obala takrat še ni bila povezana z železno cesto. Pretovor v koprskem pristanišču, ki je zaživel nekaj let prej, je bil v primerjavi z danes še zelo skromen. Kljub temu pa je tolikšno količino cesta komajda še prenesla. Odločitev, da Luka Koper zgradi železnico do Prešnice je bila takrat že sprejeta, potrebno pa je bilo le še premostiti čas, ki ga je Skupnost železniških podjetij potrebovala za izgradnjo 31 kilometrov dolge železniške proge. Da bi promet do izgradnje proge normalno potekal, se je Luka Koper odločila uvesti kombinirani cestno-železniški prevoza blaga: s tovornjaki do najbližje železniške postaje, od tam pa z železnico. Na železniški postaji Hrpelje-Kozina je odprla enoto s 50 zaposlenimi. Cestne prevoze med Koprom in Kozino je nameravala sprva opravljati kar sama. Kupila je 20 tovornjakov,



Vir: Arhiv Luka Koper

vendar so v podjetju kmalu spoznali, da s področja prevoznitva nimajo dovolj znanja in izkušenj. Zaradi sezonskih nihanj v luškem prometu so bili tovornjaki premalo izkoriščeni, prostih tovornjakov pa luka ni bila sposobna vključiti v prevoze na drugih relacijah. Stroškovno breme, ki bi ga imela z izgradnjo servisnih delavnic, nakupom opreme in

zaposlitvijo preko 40 šoferjev, pa je bilo preveliko.

PREVOZE DO KOZINE PREVZAME TRANSAVTO

Vse to je botrovalo odločitvi, da prevoze odstopi specializiranemu prevoznemu podjetju. Najprej je bila to Intereuropa, od decembra 1964 dalje pa podjetje Transavto iz Postojne. To je najelo luške kamione in v

celoti prevzelo organizacijo transporta med Koprom in železniško postajo Hrpelje-Kozina. V letu 1966 je na tem odseku vozilo v povprečju 60 tovornjakov dnevno, skupaj pa so prepeljali okrog 420 tisoč ton blaga, kar je bilo takrat 53 odstotkov celotnega ladijskega prometa v koprskem pristanišču. Vhod v pristanišče za tovornjake se je takrat nahajal nasproti sedanjega središča Rotunda, celoten kamionski promet pa odvijal po Vojkovem nabrežju, sedaj povsem mirni koprski ulici.

RAČUNICA SE NI IZŠLA

S kombiniranim prevozom si je Luka Koper naložila veliko breme. Nadomestilo za prevoze, ki jih je Luka dobila od Skupnosti Jugoslovanskih železnic, še zdaleč ni pokrilo stroškov, ki so pri tem nastajali. Tu so bili stroški zaradi dvojnega prelaganja blaga (v luki in na železniški postaji) ter stroški stojnin ladij, vagonov in kamionov, ki so nastali zaradi težav pri usklajevanju železniških in kamionskih prevozov ter nenehnih zastojev zaradi slabših klimatskih pogojev na Kozini.



Tovornjaki so pripeljali v Hrpelje

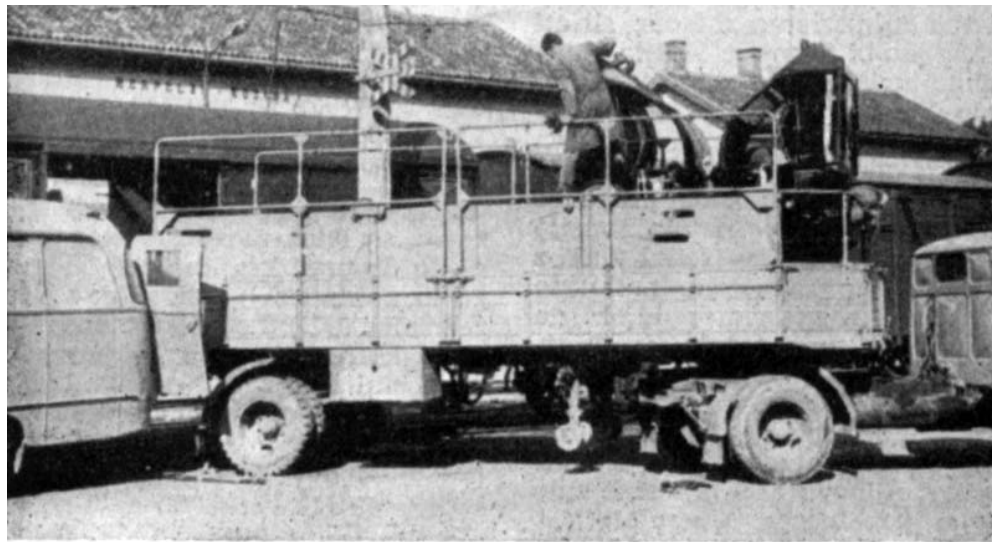
Vir: Nova proga - Glasilo kolektivov v skupnosti železniških podjetij Ljubljana, november 1963.

Luka Koper ni mogla več pokriti teh stroškov s prihodki, kar jo je finančno izčrpavalo ter ogrožalo njeno stabilnost in konkurenčnost.

Lucijan Tomišič, ki je od leta 1963 do 1969 delal na Kozini, se teh časov spominja:

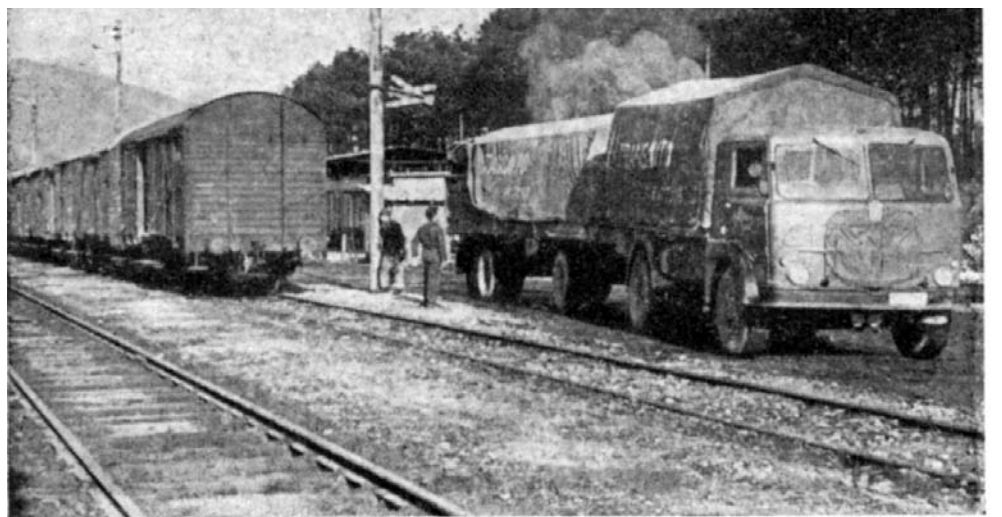
»Imeli smo strašno stisko s prostorom na Kozini, saj v Luki ni bilo skladišča. Blago so natovarjali neposredno z ladje na tovarnjake in potem na Kozini s tovarnjakov na vagonne.

Težave smo imeli tudi z dokumentacijo, ki jo je pripeljal tovarnjak iz Kopra. Pozimi se je dogajalo, da ga ni bilo. Ker ni bilo dokumentacije, nismo mogli odpremiti blaga. Mobilnih telefonov ni bilo. Ko je tovarnjak odpeljal iz Kopra ali s Kozine, nismo vedeli, kaj se dogaja z njim in blagom, dokler ni prispel. Na Kozini smo imeli le eno nadstrešnico ob tiru. Če je deževalo, nismo mogli prekladati in so čakali vagoni, tovarnjaki in ladje. Že tedaj smo imeli vsak dan koordinacijo, to pomeni vsakodnevno usklajevanje nalog med različnimi službami. Na Kozini so imeli svoje izpostave špediterji, carina, Luka in kontrolne hiše. Dnevna koordinacija je bila otežena, saj je bilo v procesu transporta blaga od ladje do vagonov veliko nepredvidljivih vplivov na izvedbo skupnega dela. To je narekovalo stalne popravke



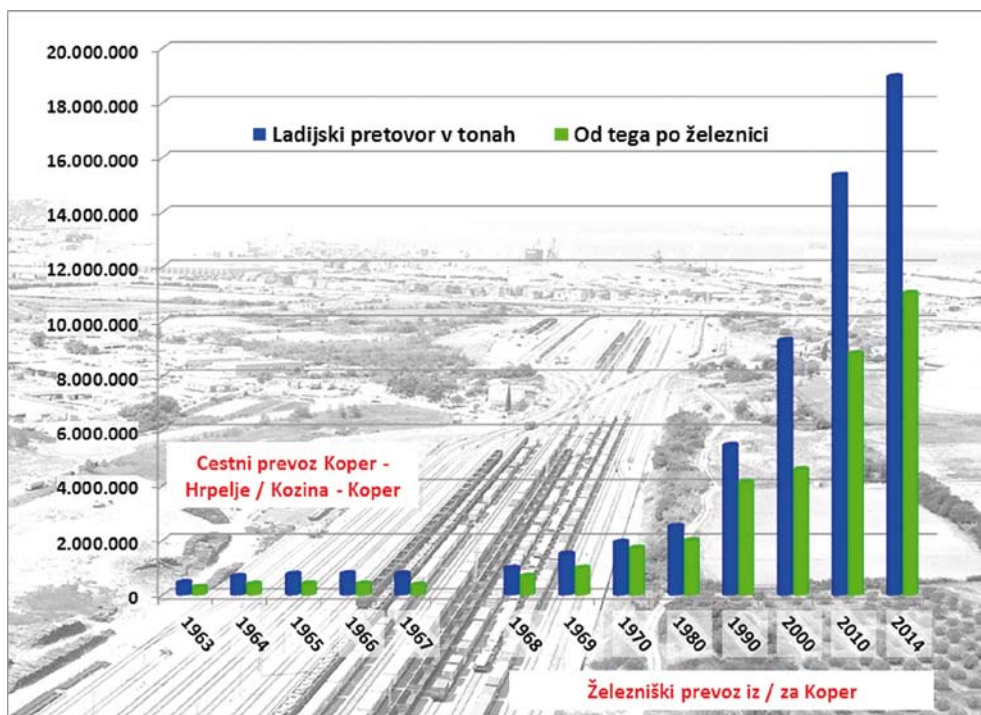
Pri nakladanju na postaji Hrpelje-Kozina (foto Pleterski)

Vir: Nova progla – Glasilo kolektivov v skupnosti železniških podjetij Ljubljana, oktober 1965



Z dograditvijo nove proge Prešnica—Koper ne bo več dragega in zamudnega prekladanja blaga v Hrpeljah—Kozini (Foto Pleterski)

Vir: Nova progla – Glasilo delovnih skupnosti združenega železniškega transportnega podjetja Ljubljana, december 1967.



Z železniško povezavo do Kopra je promet v pristanišču skokovito narasel.

plana in prerazporejanje dela ter povečan psihični in fizični napor vseh udeležencev v transportni verigi.«

REŠITEV JE PRIŠLA DECEMBRA 1967

Luka Koper je dobila z novim krakom do Prešnice direkten vstop na evropsko železniško omrežje. Zadihala je s polnimi pljuči. Pomen nove železniške proge je Lucijan Tomišič z navdušenjem pospremil z naslednjimi besedami: »Neverjetno je bilo, kako smo bili vsi zagnani, ko se je pričela graditi proga do Prešnice. Nismo si mogli predstavljati, da bo šla železnica vse dol do morja. Gledali smo na gradnjo proge, kot da se nam resnično odpira okno v svet.«

Tatjana Jazbec



Preučevanje priložnosti uporabe utekočinjenega zemeljskega plina

V zadnjih nekaj letih Evropa v precejšnji meri promovira preučevanje možnosti uporabe utekočinjenega zemeljskega plina (UZP) kot pogonskega goriva, tudi v pomorstvu. V ta namen je že financirala številne projekte za preučevanje in testno vzpostavljanje UZP polnilnic, pa tudi predelavo plovil, ki bi jih lahko poganjal UZP.

Evropo skrbi odvisnost od fosilnih goriv in je to zagotovo eden izmed vzrokov, ki so botrovali sprejemu direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Le-ta med drugim predvideva, da države članice do leta 2025 vzpostavijo sistem UZP polnilnic v pristaniščih, pri čemer zakonodajalec predvideva, da se tak sistem lahko vzpostavi s postavitvijo plinskih terminalov, uporabo cistern, mobilnih zabojnikov ali pa se dobavo zagotovi s plovili. Nadalje morajo države članice zagotoviti postavitve polnilnic na UZP za potrebe (težkega) cestnega prometa. Polnilnice morajo biti dostopne javnosti, postavljene vsaj vzdolž jedrnega omrežja TEN-T, razdalja med posameznimi polnilnicami pa naj bi bila približno 400 km.

UZP je zemeljski plin v tekočem stanju, ki je ohlajen na -162°C . Z utekočinjenjem zemeljskega plina se njegov volumen bistveno zmanjša, kar omogoča skladiščenje večje količine energije v manjših rezervoarjih. Gostota UZP je okoli 600 krat večja kot gostota zemeljskega plina v plinastem stanju.

UZP je lahko potencialno zanimiv tudi zaradi okoljskih vidikov. Konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij (MARPOL konvencija) je s šestim aneksom omejila dovoljeno koncentracijo žvepla v ladijskih gorivih. Uvedla je koncept SECA območja (Sulphur Emission Control Area) oz. območja kontrole emisij žvepla, kjer je najvišja dovoljena koncentracija žvepla v ladijskih gorivih še nižja. Od januarja 2015 velja, da je najvišja dovoljena koncentracija žvepla v SECA območjih 0,1%, drugje pa 3,5%. V Evropi obsega območje SECA Baltik, Rokavski preliv in Severno morje. Zaradi značilnosti Sredozemskega morja, kot je na primer njegova zaprtost, je pa možno, da bodo tudi v našem morju v bodoče obveljali nižji pragovi. Ravno zato pristanišča in ladjarji na območju Sredozemlja preučujejo možnosti za uporabo UZP, saj naj bi bile žveplove emisije pri uporabi UZP od 90 do 100% nižje v primerjavi z običajnimi fosilnimi gorivi (nižje naj bi bile tudi emisije PM, CO₂ in NO_x).



Premična polnilnica UZP

Državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev našega pristanišča ne vključuje možnosti postavitve plinskega terminala, kakor tudi ne postavitve polnilnic znotraj območja pristanišča. Taka odločitev sloni po eni strani na prostorski omejenosti območja pristanišča, kjer se je prioriteto dalo osnovni dejavnosti pretovora in skladiščenja. Po drugi strani so pa vzroki za izključitev povezani z našim zavedanjem o ranljivosti tega prostora in želji po minimiziranju okoljskih tveganj. Nekih UZP inštalacij torej v pristanišču ni pričakovati, a bo ne glede na to potrebno zagotoviti skladnost z določbami Direktive 2014/94/EU. Ob nižjih izpustih je tudi glede na razmerje cen med nafto in UZP zelo možno namreč, da bodo v bodoče k nam prihajale ladje na UZP in bo potrebno predvideti, na kakšen način se bodo lahko pri nas oskrbovale. Možno pa je tudi, da bodo tovorna vozila in prekladalna mehanizacija v bodoče uporabljali UZP, tako da je potrebno razvojnim trendom vselej slediti.

Luka Koper je priložnost za bližnjo obravnavo o UZP našla v projektu

COSTAIIIEAST – POSEIDON MED (<http://www.poseidonmed.eu/>), ki se izvaja znotraj programa TEN-T in je deležen 50% financiranja. Pomemben rezultat projekta, ki ga vodi ciprsko podjetje QU Energy Europe in ki



ima za cilj promocijo uporabe UZP v pomorstvu, bo za nas priprava študije o potencialnem povpraševanju po UZP v Severnem Jadranu ter možnostih za njegovo dobavo. V skupno študijo, ki jo bo izdelala Pristaniška uprava Benetke, se stekajo rezultati, ki smo jih pridobili s pomočjo zunanjih izvajalcev štiri pristanišča Severnega Jadrana, in sicer Benetke, Trst, Koper in Reka. Rezultati študije bodo javnosti na voljo proti koncu leta.

Martina Gržančič
Goran Matešič



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

Novi vlačilci za generalne tovore

V preteklih letih smo na deloviščih, kjer pretovarjamo generalne tovore, videvali predvsem rabljene cestne vlačilce in »kmetijske« traktorje s raznovrstnimi polprikolicami za pretovor različnih tovorov. Odločili smo se za kakovostni preskok, in sicer za poenotenje delovne opreme na področju generalnih tovorov ter v septembru prejeli že prva dva RO-RO terminalna vlačilca s priključki.

RO-RO terminalna vlačilca RT 223 – 4x4 s pogonskim agregatom VOLVO TAD870 VE Stage 4 (TIER IV final) smo kupili pri proizvajalcu TERBERG. RO-RO oziroma »Roll« terminalni vlačilci se pogosto uporabljajo v kombinaciji z namenski terminalskimi priključki zaradi svoje robustne izvedbe in zmogljivega prenosa moči. Dobavitelj nam je povedal, da smo med prvimi pristanišči na svetu, ki je zahtevalo



Nosilnost polprikolice je 65 ton



Dodatni priključki za polprikolice

vgradnjo najnovejše generacije pogonskih agregatov z zmanjšano emisijo plinov v okolje. Vlačilec ima zelo ergonomsko oblikovano in pregledno kabino z vrtljivim sedežem za 180°, ki omogoča tudi enostavnejšo vzvratno vožnjo.

Poleg vlačilcev smo kupili še tri namenske terminalne polprikolice proizvajalca

BUISCAR z dodatnimi priključki (nastavki za prevoz pločevinastih kolutov, lesa, cevi in hlodovine) ter t.im. gosjim vratom (»Goosneck«) z nosilci za enostavno odlaganje priključkov. Nove polprikolice lahko po dolžini prilagodimo potrebam pretovora od 9 do 12 metrov.

Tekst in foto:
Goran Kocjančič

V teku je poglobljanje vplovnega kanala

V začetku septembra je z delom pričel bager Ortensia II, ki pogloblja vplovni kanal v prvi bazen na – 15 metrov. Naročnik del je Uprava RS za pomorstvo, izvajalec pa družba Luka Koper INPO. Do konca oktobra, ko naj bi zaključil z deli, bo bager izkopal

okrog 14.000 m³ materiala. Pri poglobljanju bager uporablja grabilec, s katerim odlaga material v ladijsko skladišče. Ko je to polno, material v tretjem bazenu izprazni na maono, od tu pa ga kamioni odvažajo v kaseto na Sermin.



Foto: Mateja Dominko

Zaključena je druga faza



Urejanje dotrajane površine za prazne kontejnerje poteka že nekaj mesecev. Zaradi operativnih potreb smo jo že v začetku razdelili na tri etape. V sredini septembra smo zaključili drugo etapo, v drugi polovici oktobra pa bomo predvidoma tudi tretjo. Investicija vključuje utrjevanje in asfaltiranje površine,

ureditev odvodnjavanja, vodovodnega omrežja in talno signalizacijo.

Investicija bo zajela 42.000 m² skladiščnih površin za prazne kontejnerje. Zaradi večje nosilnosti lahko na že urejenih površinah zlagamo v višino do 7 kontejnerjev tipa dry in do 6 kontejnerjev tipa high cube.

Nakladnica – 4. del

V zadnjem zapisu o nakladnici se je njegov avtor, ekonomist za pomorstvo Zlatan Čok, dotaknil pomena zavarovanja ladij, podrobneje pa je razložil tudi zakonsko ureditev odgovornosti ladjarja za škodo na tovoru.

Ladjarji seveda zavarujejo svoje ladje, saj morje predstavlja številna tveganja. Ne zavarujejo pa tovorov, ki jih prevažajo. Ladje običajno zavarujejo na podlagi institutskih klavzul, ki so bile sprejete na Inštitutu londonskih zavarovateljev. Tako lahko vključuje zavarovanje trupa, njenih strojev, naprav in opreme, zalog goriva in maziva ter drugega ladijskega materiala, nujnega za plovbo in zaloge hrane ter pijače. Institutске klavzule so lahko za določen čas in za določeno potovanje, lahko pa tudi za ožje kritje, kot popolna izguba ladje (total loss), primere skupne havarije (general average), ki je samo v pomorstvu, nagrado za reševanje in reševalne stroške (salvage and sue and labor charges) ter tri četrtine odgovornosti pri trčenju ladje (3/4ths collision liability). S posebnimi klavzulami je možno zavarovati vojna tveganja in tveganja stavke (Institute War and Strike Clauses, Hulls-Time).

Klavzule za potovanje za določen čas krijejo nevarnosti na morju in na drugih plovnih vodah, požar, eksplozijo, roparsko tatvino, ki jo zagrešijo osebe, ki niso zaposlene na ladji, odmetavanje tovora, piratstvo, trčenje, nezgode pri vkrcanju ali izkrcanju, tri četrtine odgovornosti za škodo, povzročeno drugi ladji pri trčenju, ladjarjev prispevek pri skupni havariji itn. Izključena je škoda, ki nastane posredno ali neposredno zaradi napake ali zaradi nesposobnosti ladje za plovbo, če je zavarovanec za to vedel ali bi bil lahko vedel kot skrben gospodar in preprečil njene posledice. Izključena je tudi škoda, ki nastane zaradi plutja izven pogodbeno določenih meja (območja ledu, vojnih spopadov in podobno).

V pomorstvu se zavaruje odgovornost ladjarja z obveznim in prostovoljnim zavarovanjem. Prvo pokriva npr. onesnaženja, drugo pa odgovornost ladjarja za škodo na tovoru. Ker so ladjarji imeli pri zavarovalnicah pomanjkljiva kritja, so že zdavnaj začeli ustanavljati posebne lastne vzajemne zavarovalnice (Protection and Indemnity Clubs – kratko P&I Clubs). Ti klubi zavarujejo poleg odgovornosti pri trčenju ladij tudi poškodbe ali smrt članov posadke, potnikov in drugih oseb, prevozniško odgovornost za tovor, odgovornost za onesnaženje okolja in nekatera druga tveganja (poškodbe pristaniških obal, dvigal in opreme). Ti klubi povrnejo samo škodo, ki je bila plačana oškodovancem. Največkrat pa sami prevzamejo reševanje škodnih primerov in pogajanje z oškodovanci.

Ladjarjeva odgovornost za tovor, ki ga je prevzel na prevoz, je bila določena že v rimskem pravu. Za poškodbe na tovoru ni odgovarjal samo v primeru višje sile. Kasneje so v praksi ladjarji v svoje nakladnice vnašali klavzule, ki so jih popolnoma razbremenile vsakršne odgovornosti na tovoru. Lastniki tovorov so zahtevali pravičnejšo ureditev. Po prvi svetovni vojni je Mednarodni pomorski odbor (CMI) pripravil HAAŠKA PRAVILA, ki še danes obvezujejo večino držav na

interese ladjarjev ter koristnikov prevozov. Limit odgovornosti je povišan, uvedeno je pravilo, kaj je ena enota (tudi kontejner, če v nakladnici niso navedene enote). Če je ladjarju dokazana huda malomarnost, izgubi pravico do omejitve odgovornosti, sporazumno se lahko podaljša zastaralni rok. 1979 leta je bil podpisan protokol SDR k tem pravilom, ki je stopil v veljavo 1984. leta in velja za večino držav EU. Slovenija k temu še ni pristopila.



Foto: Mateja Dominko

svetu, vključno z našo državo. Veljajo za pomorske prevoze, kjer je nakladnica kot vrednostni papir. Prevozne pogodbe in nakladnice vsebujejo »paramount clause«, ki določa uporabo Haaških pravil. Ta se ne uporabljajo za prevoz živih živali in tovorov na krovu ladje. Prevoznik mora skrbeti za sposobnost ladje za plovbo in je dolžan skrbeti za tovor med vkrcanjem, plovbo in izkrcanjem. Subjektivna odgovornost za izgubo in poškodbo tovora mu mora biti dokazana. Za zamudo odgovarja le, če je bila dogovorjena in vnesena v nakladnico. Ladjar ne odgovarja za škodo, ki so nastale zaradi navtične napake, požara, višje sile, zaradi reševanja na morju, zaradi napak na samem tovoru ali pomanjkljivega pakiranja in podobno. Prevozniška odgovornost je bila omejena na 100 funt sterlingov po enoti tovora. Zastaralni rok je eno leto. Leta 1968 so bile sprejete spremembe Haaških pravil.

Protokol, znan pod imenom HAAŠKO-VISBIJSKA PRAVILA, je začel veljati 1977 leta in je nekako uravnotežil

1992 leta so stopila v veljavo HAMBURŠKA PRAVILA, vendar jih večina držav ni sprejela. Izključuje navtično napako, tako da je prevoznik odgovoren za posledice napačnih odločitev poveljnika ladje, članov posadke, razen če dokaže, da so ravnali z vso razumnostjo. Novo je, da nosi ladjar dokazno breme.

ROTTERDAMSKA PRAVILA, izdana 2008. leta, so najnovejša konvencija o mednarodnih prevoznih pogodbah o prevozu tovora v celoti ali delno po morju (direktna nakladnica). Zelo obširno določa ladjarjevo odgovornost v multimodalnih prevozi, pokritih z nakladnico. Ta konvencija je doživela številne kritike zaradi preobsežnih in prezapletenih določil ter zaradi omejitve odgovornosti. Največ pripomb je imelo združenje CLECAT (evropsko združenje prevoznih, logističnih, špediterskih in carinskih dejavnosti). Najbolj naklonjeni so ji kontejnerski ladjarji, združenje BIMCO in med državami ZDA.

Zlatan Čok

Južnoafričanka pred zahtevnim luškim občinstvom

Začelo se je s pobudo **Tona Bestenbreurja**, strokovnjaka za poslovanje kontejnerskih terminalov, trenutno pa zunanjega predavatelja na Univerzi Stellenbosch v Južni Afriki. Predlagal nam je, da bi bila tema zaključne naloge njegovih podiplomskih študentov pri predmetu Port Engineering projektiranje kontejnerskega terminala Luke Koper za zmogljivost 2 mio TEU letno. Študentje so izziv sprejeli in se vsak po svoje lotili projektiranja. Po dobrih dveh mesecih raziskovanja, projektiranja in naporega dela, so profesorji-mentorji sprejeli njihova končna dela in izbrali najboljše. Zanimivo je, da so bile najboljše tri naloge izpod rok študentk, prepričljivo pa je zmagala **Yasmin Skibbe**.

Luka Koper je Yasmin in oba mentorja povabila na predstavitev naloge v Slovenijo, prezentacijo pa so poleg vodstva kontejnerskega terminala poslušali tudi predstavniki drugih strokovnih služb in Fakultete za pomorstvo in promet iz Portoroža. Poslušalci so bili enotni, da



Yasmin je med drugim predlagala tudi spremembo poteka blokov kontejnerjev, uvedbo avtomatskih transtejnerjev in širjenje obale na severni del pomola.

Foto: Tatjana Jazbec

je študijska naloga skrbno in sistematično izdelana, da upošteva tako naravne pogoje, okoljevarstvo, infrastrukturo, moderno tehnologijo in optimizacijo pretovora. Yasmin je po predstavitvi požela aplavz in čestitke za odlično opravljeno delo, saj je po mnenju mnogih

krepro preseгла kriterije za študentsko projektno nalogo. Terminal je sprojektirala popolnoma realistično in izvedljivo, kar bi v primeru neprimerno večjih sredstev, kot jih ima Luka Koper na voljo ter odpravo določenih omejitev, lahko tudi uporabili.

Trenutno nam tovrstne predstavitve dajejo priložnost za spoznavanje novih idej in odpiranje pogleda na sicer že precej utečeno razmišljanje in videnje prihodnjega razvoja luke.

Mateja Dominko

Poslovno srečanje zaključili v športnem duhu

Družba Adria Transport je 1. oktobra že osmo leto zapored piredila

tradicionalno srečanje s poslovnimi partnerji. Udeležilo se ga je 71 predstavnikov

21. podjetij iz 12. držav. Dogodek se je kakor običajno zaključil v športnem duhu.

V bowlingu se je pomerilo 18 ekip, končne zmage pa se je veselila družba InRail.



Pred tridesetimi leti

2. oktobra 1985 je iz našega pristanišča odpeljal prvi redni kontejnerski blok vlak. Njegova končna postaja je bil suhozemni terminal Franz Welz v avstrijskem Salzburgu, ki se nahaja v bližini meje z Nemčijo. Vlak je iz pristanišča vozil vsako sredo, iz Salzburga v Koper pa vsak petek. Njegova trasa je bil t.i. soški koridor, preko Nove Gorice in Jesenic.

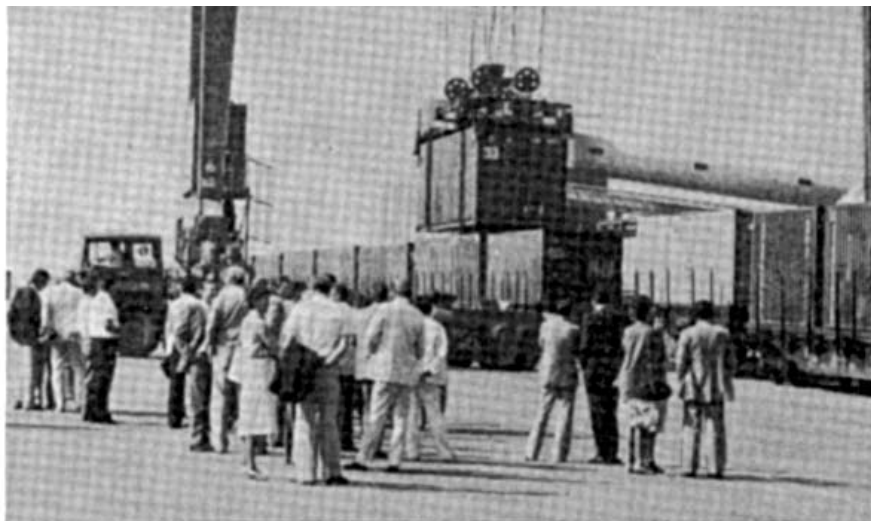
To pomembno pridobitev so takrat obeležili s posebnim dogodkom, na katerega so povabili zainteresirane poslovne partnerje. V Luškem glasniku so takrat zapisali:

"V Luki Koper računamo, da pomeni kontejnerski vlak Koper – Salzburg pravzaprav uvod v novo obliko železniškega transporta kontejnerjev tudi na drugih pomembnih relacijah in smereh. Pričakujemo, da bo v tem primeru špediterska vloga in funkcija organizatorja transporta resnično prišla do pravega izraza in afirmacije. To pa bi lahko pomenilo nov impulz za razvoj kontejnerizacije in integralnega transporta na transportni poti preko Severnega Jadrana."

V letu 1985 smo na kontejnerskem terminalu pretovorili nekaj čez 47 tisoč TEU, kar je bilo okrog desetino celotnega prometa v pristanišču.

Danes

Danes, ko se številka na kontejnerskem terminalu približuje 700 tisoč TEU pride in odide iz našega pristanišča v povprečju 24 kontejnerskih vlakov na dan. Imamo 25 rednih kontejnerskih povezav z 12. državami.



Nakladanje kontejnerjev na prvi redni kontejnerski vlak, ki je tega dne odpeljal prve kontejnerje iz Luke Koper za Salzburg



Direktor tozda Kontejnerski terminal Viktor Udovič pozdravlja goste

Luški glasnik 10/1985

Vljudno vabljeni na otvoritev razstave
La S. V. è invitata all'inaugurazione della mostra

NATAŠA SEGULIN

V pristanu / Nel porto

fotografije / fotografie

Galerija Loža Koper
Galleria Loggia Capodistria
6.–21. 11. 2015

otvoritev / inaugurazione
petek / venerdì 6. 11. 2015
ob / alle 19.00

**OBALNE
GALERIJE
PIRANO
GALLERIE
COSTERE
PIRANO**

T +386 (05) 671 20 80
www.obalne-galerije.si
info@obalne-galerije.si

Galerija Loža
Titov trg 1, SI-6000 Koper

torek–nedelja
(prazniki zaprto)

10.00–17.00

Vse fotografije so bile narejene v koprski luki in ponujajo drugačen pogled na pristanišče. Razstavo je Luka Koper podprla v okviru sklada Živeti s pristaniščem.