



LUKA KOPER Port of Koper

1957 | 2017

042017

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poštnina
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Peter Kleva

Koper
bližje
Muenchnu
kot
Hamburg

Dogajanja
okrog
drugega
tira

Alternativni
vhod
v pristanišče

S svetovne
borze
križarjenja

Luški dan v Egiptu

29. marca smo v egiptovski prestolnici skupaj s predstavniki kopske pristaniške skupnosti in tamkajšnjim slovenskim veleposlaništvom že tretje leto zapored organizirali poslovno srečanje, t.i. luški dan. Dogodka se je udeležilo približno sto egiptovskih poslovnih partnerjev, predvsem s področja prehrabnih izdelkov ter izvoznikov sadja, zelenjave in tekstila, prisotne pa so bile tudi krovne organizacije Združenja egiptovskih špediterjev, Združenja izvoznikov sadja in zelenjave ter drugih.

Egipt velja za enega največjih svetovnih izvoznikov sadja in zelenjave, Koper pa je ena od pomembnejših uvoznih točk, od koder blago nadaljuje pot po vsej evropski celinii. Koper je z egiptovskimi pristanišči zelo dobro povezan, saj trenutno deluje šest tedenskih kontejnerskih servisov, ki tako v uvozni kot izvozni smeri ponujajo kratke



Poslovno srečanje – Luški dan – v Egiptu



Podpis sporazuma s pristaniško upravo Damietta



Podpis sporazuma s pristaniško upravo Alexandrija


tranzitne čase. Za izvoznike prehrabnih proizvodov so ravno kratki prevozniki časi in hitra odprema v pristanišču ključnega pomena pri izbiri transportne poti. V lanskem letu je preko našega pristanišča potovalo 700.000 ton različnega egiptovskega blaga, vključno s 43.000 zabojniškimi enotami (TEU), 11.000 vozili in približno 100.000 tonami

generalnih, sipkih in tekočih tovorov.

V luči krepiteve sodelovanja smo s pristaniškima upravama Damietta in Aleksandrija tudi podpisali sporazum o sodelovanju, ki nas veže k izmenjavi izkušenj in definira področja sodelovanja s ciljem povečanja blagovnih tokov.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedlinik, Mateja Clarici, Mateja Dominko, Valter Grlj, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanovič
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: 1650 izvodov
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Če imamo pred seboj skupen cilj in iskreno željo rešiti skupen problem, potem ni mesta za osebne (ne)simpatije in zamere.



Foto: Jaka Ivančič

Stereotipi in predsodki

Odkar je bil javno predstavljen predlog zakona o izgradnji drugega tira ponovno berem in poslušam populistične razlage, stereotipna mnenja in pavšalne ocene. Na tem mestu bi rad izpostavil le nekaj najbolj osnovnih pojmov, ki najbolj glasno odmevajo.

»**Drugi tir naj zgradi Luka, ker ga ona najbolj potrebuje**«:

Luka Koper že finansira javno infrastrukturo (ponovno, v drugih pristaniščih to gradijo z javnim denarjem). Zgradila je in še vedno vlaga v pomole, priveze, cestne in železniške dostope, ki bodo po poteku koncesijske pogodbe ostali v lasti države. Vlaga pa zato, ker pomole potrebuje za svojo osnovno dejavnost, ki generira tovor, taisti tovor, ki potem potuje tudi po železnici. Če naj torej Luka vlaga v drugi tir, zakaj ne bi potem pomole sofinancirali železniški prevozniki? Luka služi na pomolov, železniški prevozniki pa na tirih. **Ivo Boscarol** iz Pipistrela je v tem kontekstu za Siol.net (30.3.2017) povedal: »Če Luka Koper že gradi celotno pristanišče in se praktično samostojno financira, ne vem če je korektno, da se ji sedaj z zakonom nalaga še obsežne dodatne finančne obveznosti za gradnjo tira, saj z njim nima nič.«

K temu bi dodal še to primerjavo. Drugi tir naj bi po ocenah vlade stal slabo milijardo evrov. Luka Koper pa bo sama do leta 2030 investirala 700 milijonov evrov v povečevanje pristaniških kapacitet. Brez teh pa ne bo niti tovara za nov tir. Torej, dve tretjini vrednosti drugega tira bo Luka Koper vložila v pristanišče.

»**Luka Koper je državno podjetje**«: Luka Koper, d. d. je javna delniška družba v večinski lasti države in ne državno podjetje, zato je odgovorna do vseh delničarjev. In kar 30

odstotkov teh je zasebnih vlagateljev. Ti pa zahtevajo dobiček in dividende. Dodatni stroški, ki jih predvideva predlog zakona o drugem tiru, pa bi vplivali na poslovne rezultate družbe. Sposodil si bom izjavo **Slavka Rogana** iz Alta Skladov, objavljeno v časopisu Finance, 4.4.2017: »Če bo morala Luka Koper sofinancirati gradnjo drugega tira, potem bi morali tudi avtoprevozniki sofinancirati gradnjo tretje razvoje osi.«

Sicer pa taksa na pretovor v pristanišču, ki jo predvideva predlog zakona, že obstaja in jo ladjarji plačujejo v obliki t.i. ladijskih pristojbin. Določa jih država in namenjene so za vzdrževanje javne pristaniške infrastrukture.

»**Luka Koper ne sodeluje**«: To je postala že mantra. Pa je do predloga zakona sploh kdo ponudil na mizo kakršno koli rešitev? Normalno bi bilo, da javna delniška družba dobi v pisni obliki nek predlog, ekonomski elaborat, poslovni model, karkoli, do česar bi se lahko opredelila. Kolikor je meni znano, takega dokumenta nismo prejeli. Ali kot se je vprašala novinarka Primorskih novic **Katja Glešič** v komentarju (1.4.2017): »Je normalno, da v vrhu Luke Koper googlajo in brskajo po spletnih straneh vlade, kje bi našli besedilo zakona o drugem tiru, za katerega so iz medijev izvedeli, da je nekje objavljen?«

Za sodelovanje sta potrebna vsaj dva. Običajno ni krivda le na strani enega ali drugega. Vendar, če imamo pred seboj skupen cilj in iskreno željo rešiti skupen problem, potem ni mesta za osebne (ne)simpatije in zamere. Potem ni mesta za stereotipe in predsodke.

Sebastjan Šik

Koper bližje Muenchnu kot Hamburg

Luka Koper – dobra alternativa za južno Nemčijo je bil naslov poslovnega foruma, ki se je 15. marca odvijal v Muenchnu. Organizirala ga je Luka Koper v sodelovanju s slovenskim veleposlaništvom v Nemčiji, bavarskim ministrstvom za gospodarstvo, bavarsko gospodarsko zbornico, slovensko-nemško gospodarsko zbornico in drugimi partnerji. Forumu se je udeležilo preko 130 ljudi, med temi predstavniki 21. podjetij koprške pristaniške skupnosti ter predstavniki treh krovnih organizacij, Sekcije pristaniških špediterjev in Zveze pomorsko-prometnih agencij ter Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije.

Predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić** je še pred dogodkom napovedal, da bomo predstavili naše dosedanje dobre prakse in logistične možnosti, saj je pristanišče le eden od členov v logistični verigi.

Sledile so predstavitve. Prvi **Michael Bünning**, predstavnik britanskega neodvisnega analitika Drewry, je predstavil rezultate pravkar zaključene študije prevoza kontejnerjev od Shanghaja do Muenchna. Ta je primerjala prevoz enega kontejnerja preko severnoevropskih luk (Rotterdam, Hamburg in Antwerp) ter izbranimi sredozemskimi lukami (Koper, Trst, Reka, Genova). Zaključki študije so zelo podobni tistim, ki so jih pri Drewryju objavili že lani, saj ostaja



Z leve: Manfred Gössl, namestnik predsednika bavarske gospodarske zbornice, Dragomir Matić, Franz Josef Pschierer in Marta Kos Marko

S sklepnimi besedami je forum zaključil vodja trženja **Andrej Cah**, ki je poudaril, da v Luki Koper vidimo v južni Nemčiji oziroma na Bavarskem veliko tržnih priložnosti. V lanskem letu je preko koprškega pristanišča za nemški trg

potovalo 450.000 ton blaga, med katerim je bilo kar 220.000 avtomobilov, velik neizkoriščen potencial pa so kontejnerji in generalni tovari. Udeležencem je uvodoma predstavil tudi naše poslovanje in razvojne načrte.

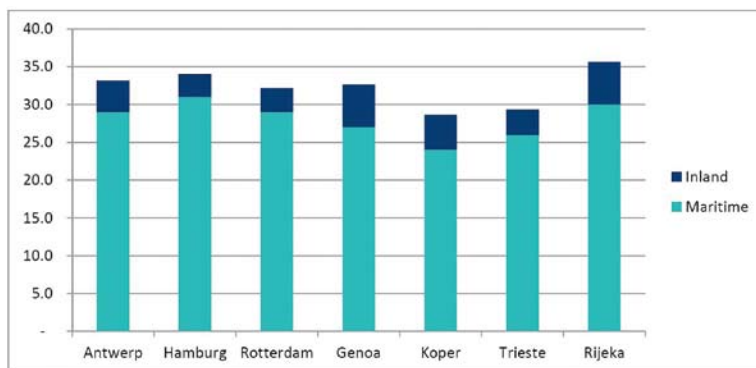


Foto: Primož Benčič

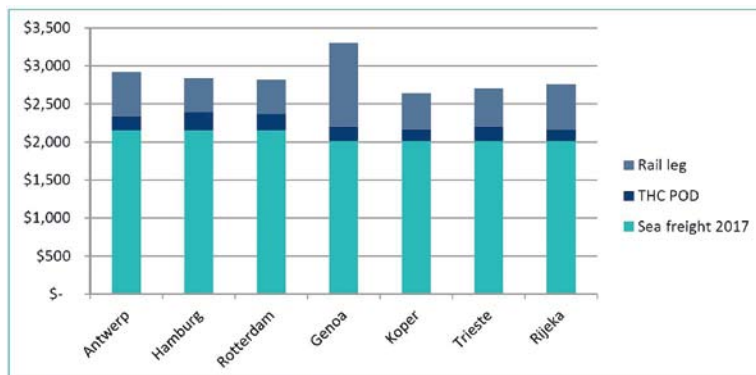
Forum je odprla slovenska veleposlanica v Berlinu **Marta Kos Marko**, nadaljeval pa bavarski državni sekretar na ministrstvu za gospodarstvo **Franz Josef Pschierer**, ki je izpostavil vse večje zanimanje bavarskega gospodarstva za Slovenijo ter velik potencial, ki ga ima Koper zaradi svoje lokacije v prekomorski izmenjavi Bavarske. Poudaril je tudi, da bavarsko gospodarstvo ustvari kar polovico prihodkov z izvozom in da je Kitajska njihova tretja najpomembnejša trgovinska partnerica, zato so učinkovite in konkurenčne transportne poti ključne za nadaljnji razvoj.

transportna pot po morju in kopnem najhitrejša preko Koprja, hkrati pa tudi cenovno najugodnejša.

Udeleženci so nato prisluhnili desetim predstavnikom ladjarjev, železniških operaterjev in špediterjev, ki so predstavili svoje izkušnje pri transportih preko koprškega pristanišča, med drugimi francoski ladjar CMA-CGM, avtomobilski logist BLG, največji izraelski izvoznik sadja in zelenjave Mehadrin, nemški logist Fr.Meyer's Sohn, slovenski železniški operater Adria Kombi, slovenska špediterska hiša Finning ter drugi.



Tranzitni časi za prevoz kontejnerja na relaciji Shanghai - Muenchen v dnevih, morski (Maritime) in kopenski del (Inland). Vir: Drewry Supply Chain Advisors.



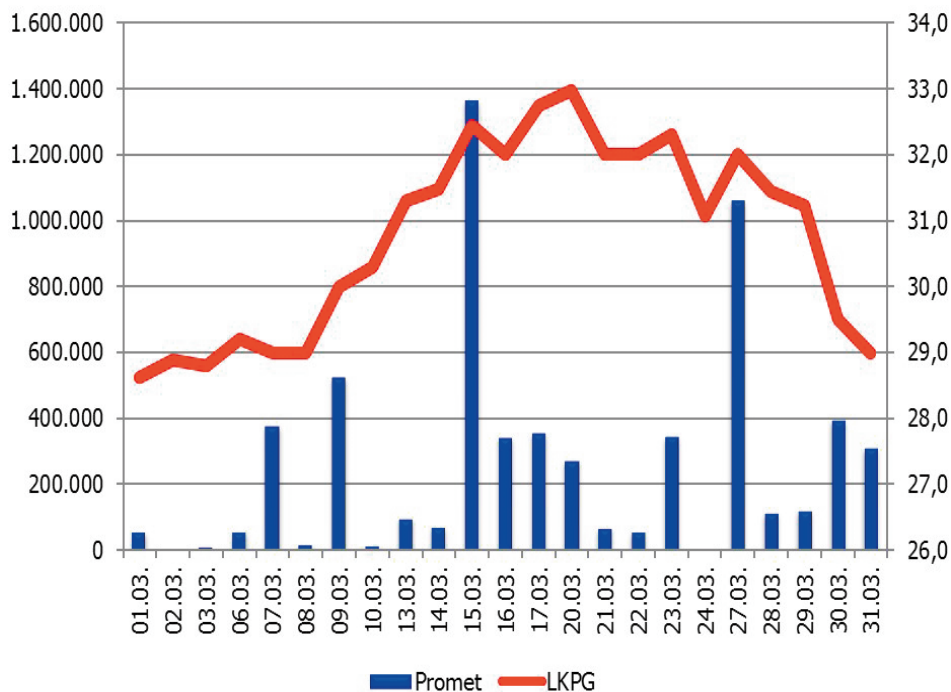
Stroški prevoza kontejnerja na relaciji Shanghai - Muenchen v dolarjih. Upoštevani so pomorska (Sea freight 2017) in železniška vozovina (Rail leg) ter terminalske storitve (THC POD). Vir: Drewry Supply Chain Advisors.

Predlog Zakona o II. tiru strmoglavlil delnico

V marcu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 30,75 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 28,63 in 32,97 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 585 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 6.048.886 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 193.896 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 33,00 evrov, najnižji pa 28,50 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 24 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2016 njena vrednost okrepila za 16 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 406.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevne prometa v marcu 2017

Nadzorniki o dividendi, garažni hiši in zakonu o drugem tiru

Zadnji dan v marcu so se sestali člani nadzornega sveta Luke Koper, d. d. Obravnavali in potrdili so revidirano letno poročilo Skupine in družbe Luka Koper, d. d., predlog o uporabi bilančnega

dobička, podali soglasje k izvedbi investicije v garažno hišo ter obravnavali predlog zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Koper-Divača.

Predsednik uprave **Dragomir Matić** je o poslovnih rezultatih v letu 2016 povedal: »Skupina Luka Koper je danes med najbolj uspešnimi v svoji branži, v mednarodnem merilu, z donosnostjo na kapital,

ki je v letu 2016 dosegla 13,9 odstotka. Rezultat smo v zadnjih treh letih, ko smo tudi z okrepljenimi naložbami v pristaniške zmogljivosti pospešili rast pretovora, več kot početerili. Rasti pretovora je namreč sledila tudi rast prihodkov in poslovnih rezultatov družbe. Za primerjavo, leto 2013 je družba zaključila s 144,2 milijona evrov prihodkov, leta 2016 pa so ti znašali že 200,9 milijona. Razlika je še bolj očitna pri denarnem toku (EBITDA), ki je leta 2013 znašal 40,3 milijona evrov, leta 2016 pa 75,8 milijona. Čisti dobiček je v primerjavi z letom 2013, ko je znašal 7,7 milijona evrov, zrasel za več kot petkrat na 44,4 milijona leta 2016.«

Uprava in nadzorni svet bosta delničarjem na junijski skupščini družbe predlagali, da se bilančni dobiček, ki je 31. decembra 2016 znašal 20.321.602,99 evra, razdeli na dva dela, in sicer se 13.440.000,00 evrov nameni za izplačilo dividend v bruto vrednosti 0,96 evra na navadno delnico, 6.881.602,99 evra pa ostane nerazporejenih.



Z naložbo v garažno hišo (faza 2A), v višini 18,9 milijona evrov bomo pridobili dodatnih 6.000 skladiščnih mest za avtomobile in s tem povečali letni pretovor za okoli 162 tisoč vozil.

Alternativni vhod v pristanišče

Uprava družbe Luka Koper je 23. marca sprejela sklep o začetku postopka oddaje javnega naročila za izbor izvajalca dokončanja novega serminskega kamionskega vhoda.

Odločitev je bila sprejeta na podlagi zagotovila po sestanku med predstavniki občine Ankaran in ministrstva za infrastrukturo pred dvema tednoma, da bodo vpletene strani do poletja rešile vprašanje lastništva parcel na trasi novega vhoda. V Luki Koper smo že začeli s pripravo razpisne dokumentacije in drugih dokumentov, ki so potrebni za čim prejšnjo objavo razpisa.

Spomnimo, da je Luka Koper že leta 2007 pridobila gradbeno dovoljenje za cestno navezavo na vhod Sermin, ki je predviden tudi v državnem prostorskem načrtu za pristanišče v Kopru. Del cestne navezave, večji del cestnih nasipov in viadukt čez tire so že zgrajeni, zaradi deponije gradbenih odpadkov na trasi novega vhoda gradnje ni bilo moč nadaljevati, zato smo jo leta 2009 predčasno zaključili. Luka Koper je s podjetjem, ki je omenjeno lokacijo uporabljalo za predelavo gradbenih odpadkov, jeseni 2016 dosegla dogovor o umiku, vendar je potrebno za dokončanje del pridobiti tudi gradbeno dovoljenje za postavitve objektov za potrebe mejne kontrole z nadstrešnico, za kar Luka Koper potrebuje pravico gradnje s strani lastnikov zemljišč. To sta občina Ankaran in komunalno podjetje Marjetica, ki sta z državo že v pogovorih glede odkupa oziroma zamenjave zemljišč.

V Luki Koper ocenjujemo, da bi lahko serminski vhod dokončali do konca leta. Poleg tega smo poiskali tudi novo, alternativno rešitev za postavitve drugega dodatnega kamionskega vhoda, ki je bil sprva predviden



v navezavi s krožišča bertoške vpadnice. Alternativna lokacija se nahaja na območju kompostarne za predelavo organskih odpadkov, ki leži ob ankaranski vpadnici, med prej omenjenim krožiščem in prelivom, ki povezuje Škocjanski zatok z drugim bazenom pristanišča. V Luki Koper ocenjujemo, da gre za rešitev, ki je izvedljiva iz več razlogov:

- Zemljišče je v celoti v lasti Republike Slovenije in ni obremenjeno z lastniškim sporom med državo in Mestno občino Koper kot v primeru zemljišč ob krožišču (zaznamba v zemljiški knjigi glede prepovedi odtujevanja in razpolaganja z zemljišči).
- Projekt je tehnično enostavno izvedljiv.

- Projekt je finančno sprejemljiv (podobna vrednost kot pri prvi rešitvi).
- Vhod nam omogoča navezavo na prometne poti znotraj pristanišča in lahko razbremeni obstoječi vhod za 40 do 60 odstotkov.

Ministrstvo za infrastrukturo in Mestno občino Koper smo že seznanili s to rešitvijo. Za izvedbo namreč potrebujemo stavbno pravico lastnika (države), ki je pogoj za pridobitev gradbenega dovoljenja, ter dovoljenje Mestne občine Koper za navezavo na ankaransko štiripasovnico. Občina te rešitve ni podprla in vztraja pri vhodu na bertoškem krožišču, kjer za državo intenzivno išče rešitve, povezane z lastništvom.

Sebastjan Šik

Luka Koper na lestvici avtomobilskih terminalov napredovala

Revija Automotive Logistics je tudi letos objavila statistiko pretovora avtomobilskih pristanišč v Evropi v letu 2016. Sprememb na vrhu lestvice v primerjavi z letom 2015 ni. Na prvem mestu z 2,77 milijona pretovorjenih avtomobilov ostaja belgijsko pristanišče Zeebrugge, drugi je nemški Bremerhaven s pretovorom 2 mio avtomobilov in na tretjem mestu ostaja nemški Emden, kjer so lani našteali 1,3 milijona avtomobilov. Medtem ko je uspelo pristanišču Zeebrugge

v primerjavi z letom 2015 pretovor povečati za 14 odstotkov, je v Bremerhavnu promet avtomobilov za enak odstotek padel, v pristanišču Emden pa so pretovorili 5 odstotkov vozil več. Luka Koper je z lanskoletnim rekordnim pretovorom 749.384 avtomobilov na lestvici napredovala kar za tri mesta, z 12. na 9. mesto. Med sredozemskimi pristanišči Luka Koper ostaja na tretjem mestu, še vedno sledimo španski Barceloni in Valencii. TJ



Foto: Mateja Dominko

S svetovne borze križarjenja

Povpraševanje eksplodiralo, Kopru se bo pridružil še Piran. Največje borze potniškega ladijskega turizma Seatrade Cruise Global 2017 na Floridi se je tudi letos udeležil Bojan Babič, vodja potniškega terminala Luke Koper.

Številčna slovenska ekipa je organizatorjem pomorskih križarjenj in turističnim operaterjem Koper in Slovenijo predstavljala kot zanimivo destinacijo s pestro ponudbo. Križarjenja so najbolj rastoča dejavnost v turizmu, ker po mnenju potnikov nudijo najboljše razmerje med ceno in doživetjem počitnic.

KAKO PA SE KOPER DRŽI V PRIMERJAVI Z DRUGIMI POTNIŠKIMI POSTOJANKAMI?

Imamo eno največjih rasti števila potnikov v Sredozemlju v kategoriji manjših pristanišč, lani pa smo »pretovorili« skoraj 79.000 potnikov oz. za 36 odstotkov več turistov



kot leta 2015. V letošnji sezoni bomo v Kopru gostili 75.000 turistov s skupno 60 prestižnih ladij. Dogajanje na

potniškem terminalu je marca otvorila ladja Viking Sea, sezona pa se bo zaključila novembra. Koper bo v tem času obiskovalo 15 ladjarjev,

še vedno pa se ladje pri nas ne bodo zadržale več kot en dan.

Mateja Dominko



Bojan Babič, vodja potniškega terminala, še dodaja, da so napovedi za razvoj križarjenja tudi na slovenski obali dobre, saj: »Letos načrtujemo obisk nekaj čez 70.000 potnikov, prihodnje leto pa ponovno preko 100.000 potnikov. Poleg Kopra beleži ugodne napovedi tudi sidrišče Piran, kjer bodo letos in prihodnje leto gostili preko 30 prihodov najelitnejših ladjarjev. To bo zagotovo okrepilo Slovenijo kot destinacijo za križarjenja. Trenutno je v svetovnem merilu naročena gradnja več kot 80 novih potniških ladij, letos pa naj bi v industriji dosegli zgodovinsko mejo 500 milijonov nočitev v enem letu,« še dodaja. Bojan ob dobrodošlici za prvo ladjo iz flote »Vikingov« pri nas.

Foto: Erik Slama



Prva znanilka letošnje potniške sezone je bila ladja Viking Sea.

Foto: Kristijan Bračun

Koper in Slovenija računata na nadaljnjo rast prometa od industrije križarjenja. Upravičeno?

Napoved: 5 trendov za naslednjih 10 let industrije križarjenja (J. J. Lewis, Marketscope Global)

1. Gradijo se vedno večje potniške ladje, ki bodo na krovu ponujale vedno več aktivnosti in širile svojo ponudbo, s tem pa ustvarjale povpraševanje pri potnikih. In seveda večale dobiček.
2. Ekoturizem – povečalo se bo povpraševanje po obisku ogroženih ekosistemov in zgodovinskih prizorišč. *Slovenija že ponuja raznolik ekoturizem.*
3. Vedno več bo povpraševanja po v družbo usmerjenem turizmu (ljudje-ljudem), saj si potniki ob postanku vedno pogosteje želijo doživeti več kot le sprehod po starem mestnem jedru. *Slovenija v svoji turistični ponudbi promovira aktivne počitnice (Green, Active, Healty).*
4. Novi kraji bodo dobili priložnost, da postanejo del križarjenj, saj si turisti želijo novih postankov, manj znanih luk in svežih turističnih atrakcij. *Koper se je v prvih desetih letih poslovanja že dokazal, odlično se razvija tudi Jadran z manjšimi pristanišči kot so Kotor, Zadar, Hvar, Rovinj in tudi sidrišče v Piranu.*
5. Novejša pomorska tehnologija bo ladjam omogočila hitrejšo plovbo brez dodatnih stroškov. To bo ponudilo priložnosti tistim, ki bodo imeli široko paleto razpoložljivih pristanišč za sprejem potniških ladij. *Jadranska destinacija je odličen vzorec, ker bodo ladjarji v izredno majhni regiji lahko oblikovali itinerarje z obiskom kar šestih držav.*

Ali se zgodba o drugem tiru zapleta ali razpleta?

Za nami je živahno obdobje usklajevanja stališč o drugem tiru. Državni zbor se bo moral spopasti z dvema, nasprotujočima si zakonoma o drugem tiru.

Vladni osnutek zakona javno-zasebno partnerstvo nadomesti z javno-javnim partnerstvom in z dodatnimi dajatvami obremeni tako avtoprevoznike kot Luko Koper. Luka vladni zakon oceni kot nesprejemljiv, saj ogroža njeno poslovanje in začrtano strategijo. Nejasna ostaja vloga Madžarske pri projektu in ali bo proga enotirna ali dvotirna. Stečejo pogovori, ki bi morali že pred pisanjem zakona. Kako so si sledili najpomembnejši dogodki, si lahko preberete v nadaljevanju.

9. marec: Odbor Državnega zbora za infrastrukturo razpravlja o problematiki drugega tira. Seje se udeleži tudi **Jože Duhovnik** z ljubljanske fakultete za strojništvo, ki zbranim predstavi alternativno rešitev za gradnjo novega železniškega tira od Kopra do Divače, ki jo je pripravila skupina strokovnjakov. Namesto treh viaduktov in osmih predorov v skupni dolžini 20,5 km, ta rešitev predvideva modernizacijo obstoječega tira (obstoječa trasa) s še enim dodanim tirom ter le enim dvocevnim predorom dolgim 4,1 km s posebnim sistemom vleke in zaviranja, s katerim bi vlaki premagovali višinsko razliko. Vrednost del za to rešitev naj bi bila 650 milijonov evrov, kar je skoraj polovico ceneje od vladnega projekta. Minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič** na seji pove, da če bi se začeli resno ukvarjati s to alternativno rešitvijo, bi projekt drugega tira vrnili na sam začetek, tja kjer smo bili pred 20. leti. Sicer pa člani odbora razpravljajo tudi o ceni projekta drugega tira, financiranju ... Odbor pozove vlado, naj se v 30. dneh opredeli do alternativne rešitve in pojasni razloge za razhajanje med obema projektoma ter pozove Državni zbor, da opravi javno razpravo o drugem tiru.

14. marec: Svet za civilni nadzor projekta drugi tir predstavi svoj predlog zakona o gradnji in financiranju drugega tira, ki v vlogo nosilca projekta postavlja družbo SŽ - Infrastruktura. Podjetje bi se v ta namen zadolževalo v svojem imenu in za svoj račun, vendar s poroštvom države, kar bi mu omogočalo zadolževanje po nizki obrestni meri (danes na 30 let okrog 2 odstotka). Ta alternativni zakon predvidi tudi druge načine financiranja, kjer so natančno opredeljeni viri odplačevanja, to pa so povečane dividende in koncesnina Luke Koper, uporabnina za železniške tise in bencinski cent. Civilna iniciativa pravi, da v Evropi ni projekta, ki bi se gradil

z zasebnimi sredstvi in da bi njihov predlog bistveno pocenil izgradnjo drugega tira. Državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo namero Sveta o vložitvi svojega zakona v parlamentarno proceduro oceni kot destruktivno in skrajno neodgovorno dejanje z utemeljitvijo, da bi to lahko upočasnilo pridobivanje nepovratnih evropskih sredstev (zadnji rok za oddajo vloge je 14. julij letos) in začetek gradnje drugega tira.

16. marec: Ministrstvo za infrastrukturo javnosti predstavi osnutek zakona o drugem tiru, ki ureja osnovna vprašanja v zvezi s financiranjem, gradnjo, upravljanjem in gospodarjenjem. Zakon temelji na javno-javnem partnerstvu, saj predvideva sodelovanje ene ali več zalednih držav, pri čemer Slovenija ohrani več kot 50-odstotni delež v podjetju 2TDK. Investitor drugega tira je prav 2TDK, ki bo naložbo izvedlo v svojem imenu in za svoj račun. Lastnica nove infrastrukture je za čas koncesije družba 2TDK, zemljišče pod infrastrukturo pa ostane v lasti države. Zakon predvideva, da bi za odplačilo investicije in donos na vložena sredstva poleg uporabnina železniškega tira, ki pripada podjetju SŽ Infrastruktura, uporabili t. i. tunelnino, cestnina za težka tovorna vozila (podražitev) in uvedli nove dajatve na pretovor v Luki Koper.

24. marec: Infrastrukturno ministrstvo uradno objavi Predlog Zakona o drugem tiru. Za pripombe na osnutek zakona ima zainteresirana javnost le šest dni časa, t. j. do srede, 29. marca.

Zakon določa model financiranja drugega tira brez podrobnosti, razen v delu ko gre za dajatev na pretovor Luke Koper, ki je določena za vsak posamezen tovor:

- 1,2 evra na tono pretovora generalnih tovorov,
- 0,6 evra na tono pretovora sipkih in razsutih tovorov,
- 2,5 evra na tono pretovora tekočih tovorov,
- 2,0 evra na pretovorjen kontejner (TEU),
- 1,2 evra na pretovorjen avtomobil (kos).

Dajatev ni fiksna, ampak se povečuje skladno z rastjo pretovora. Zakonodajalec zatrjuje, da bo dajatev na pretovor v prvem letu uvedbe (2018) znašala 10 mio evrov na leto, medtem

ko izračun pokaže letno vrednost 17,9 milijona evrov.

27. marec: Luka Koper se odzove na osnutek zakona o drugem tiru. Zakon je zanj nesprejemljiv, tako s finančnega vidika, saj bo dajatev vplivala na poslovanje družbe, kot v razmerju do koncesijske pogodbe, ki jo je družba sklenila leta 2008 z Republiko Slovenijo.

29. marec:

- Predstavniki delavcev Luke Koper in njihovi somišljeniki na novinarski konferenci predstavijo stališča proti osnutku vladnega zakona o drugem tiru. Poudarili so nenavadno hitrost pri sprejemanju zakona ter opozorili na škodljive posledice za Luko Koper, saj predlog zakona bistveno posega v samo poslovno strategijo in poslovne načrte družbe. Skrbi jih, da so v ozadju poskusi prodaje pristanišča.
- Koalicijske stranke soglasno podprejo predlog zakona o drugem tiru ter ob tem izrazijo pričakovanja tesnega sodelovanja z Luko Koper.
- Minister za infrastrukturo v odzivu na kritike predloga zakona pove, da se je o zvišanju koncesije ali uvedbi nove takse pripravil še pogajati.

30. marec:

- Po mnenju Komisije za preprečevanje korupcije vladni predlog zakona zaradi nedorečenosti dopušča nastanek korupcijskih tveganj. Komisija je kritična tudi do postopka obravnave predloga.
- Svet delavcev Luke Koper predsedniku vlade in poslanskim skupinam posreduje pripombe na vladni zakon o drugem tiru.
- Vlada potrdi in v državni zbor posreduje predlog zakona o drugem tiru v obravnavo po nujnem postopku. Še pred tem poslanec **Andrej Čuš** v državni zbor vloži različico zakona, ki so ga pripravili v civilni iniciativi za drugi tir. Ker vloga ni popolna (ne vključuje ocene finančnih posledic na druga javna finančna sredstva), bodo poslanci v Državnem zboru obravnavali najprej vladni predlog zakona.

31. marec: Nadzorni svet Luke Koper obravnava vladni predlog zakona o drugem tiru. Njegovo stališče je, da je potrebno drugi tir zgraditi čimprej. Sprejetje predlaganega zakona lahko privede do zastoja gradnje drugega tira. Na vse deležnike apelira, da se zakon

oblikuje tako, da bo zakonit in hkrati s finančnega vidika vzdržen za Luko Koper.

3. april:

- Ministrstvo za infrastrukturo in Svet za civilni nadzor projekta drugi tir sta s ciljem, da se projekt izvede in financira čim bolj racionalno, zastavila operativne korake pri sodelovanju na projektu drugi tir.
- Predlogu zakona nasprotuje tudi Gospodarska zbornica in Obrtno-podjetniška zbornica. Sporna je uvedba dodatka na cestnino, ogorčeni pa so tudi zato, ker tako ministrstvo kot predlagatelj zakona nista izkazala interesa za pogovor z obema zbornicama, ki sta argumentirano podali pripombe.

4. april:

- Sestanejo se predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in Luke Koper. Dogovorijo se, da jim ministrstvo predstavi operativne korake, nato pa bodo skupaj začeli razvijati metodologijo, kako je lahko v projekt 2TDK vključena tudi Luka Koper.
- O financiranju drugega tira razpravlja Komisija državnega zbora za nadzor javnih financ. Osredotoči se predvsem na vlogo Madžarske v tem projektu. Ministrstvo zavzame

stališče, da sodelovanje zalednih držav zmanjšuje tveganje projekta in povečuje njegovo evropsko relevantnost. Po eni uri razprave zaradi občutljivih pogajanj Slovenije z Madžarsko sejo zaprejo za javnost.

- S krajani Črnega kala se sestane državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo. Krajani opozorijo na škodljiv vpliv obstoječe železniške proge na Kraškem robu. Med drugim zahtevajo, da Slovenske železnice takoj poskrbijo za protipožarno in protihrupno zaščito, zaščitijo vodni vir in hitrost vlakov omejijo na 50 km na uro. Zahtevajo odškodnino za uničena zemljišča in pomoč gasilskim društvom.

6. april: Slovenijo obišče madžarski minister za zunanje zadeve **Peter Syjijarto**. Po pogovorih pove: »Želimo si nadaljni razvoj Luke Koper, kar vključuje tudi gradnjo drugega tira. Vemo, da se slovenska vlada ni pripravljena pogajati o lastniških deležih v Luki Koper, zato se s tem ne ukvarjamo. Za drugi tir bomo prispevali finančna sredstva, madžarska podjetja pa bodo tudi sodelovala pri gradnji. Madžarska podjetja bi lahko imela hitrejši in prednostni dostop do koprškega pristanišča. Možnosti so različne. Sklenemo lahko dolgoročne najemne pogodbe. Pričakujemo

sodelovanje madžarskih železniških tovornih podjetij v holdingu. Na Madžarskem trenutno še preučujemo dobičkonosnost projekta, vendar smo slovenski vladi že izročili pismo o nameri. To ji omogoča, da zaprosi za sredstva EU.«

7. april: Predstavniki infrastrukturnega ministrstva upravi Luke Koper predstavijo operativno stanje projekta drugi tir in osnutek zakona o gradnji drugega tira. Na vrsto vprašanj uprava Luke Koper ne dobi odgovorov, jih pa pričakuje na bodočih srečanjih. Uprava se bo v kratkem sestala s Slovenskim državnim holdingom, da bi dosegla optimalne rešitve, ki ne bi škodile pristanišču.

10. april:

- O problematiki drugega tira razpravlja državni svet, ki zahteva transparentnost vodenja projekta.
- Ministrstvo za infrastrukturo se sestane s predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije, Obrtne zbornice Slovenije ter Sveta za nadzor projekta drugega tira. Na obeh zbornicah projekt podpirajo, vendar želijo predvsem glede financiranja projekta več pojasnil.

Povzela Tatjana Jazbec

Stališče Luke Koper do vladnega zakona o drugem tiru

Predlog zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača – Koper, ki je bil javno objavljen v petek, 24. marca smo v Luki Koper ocenili kot nesprejemljiv, tako s finančnega vidika kot v razmerju do koncesijske pogodbe, ki jo je družba sklenila leta 2008 z Republiko Slovenijo.

Na podlagi podatkov o pretovoru za leto 2016, bi seštevek predvidene takse po blagovnih skupinah znašal skupaj **17,9** milijona evrov. Glede na lansko poslovanje bi takšna obremenitev pomenila zmanjšanje EBITDA marže s 37,3% na **27,9 %** ter ROE s 13,8% na **9 %**. Za primerjavo: glede na merila, ki jih je Slovenski državni holding postavil družbi Luka Koper, d. d. za leto 2016 (EBITDA marža 37% in ROE 11,5%), teh v bodoče ne bi mogli izpolnjevati. Predlagani zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača – Koper ne uresničuje enega od osnovnih ciljev, ki je definiran v točki 2.1 obrazložitve predloga zakona in sicer ohranjanje in izboljšanje konkurenčnega položaja koprškega pristanišča. Sprejetje zakona bi za delniško družbo Luka Koper pomenilo, da ne bi mogla več vlagati v razvoj pristanišča (infrastrukturo, mehanizacijo in opremo) skladno s potrebami in sprejeto strategijo oziroma da bi srednjeročno začela izgubljati

konkurenčne prednosti glede na svoje tekmece v severnem Jadranu in širše. To pa ne bi vplivalo le na položaj pristaniškega operaterja Luka Koper, d. d., ampak tudi na vse gospodarske družbe in druge subjekte, ki imajo svojo dejavnost vezano na koprsko pristanišče (agenti, špediterji, kontrolne hiše in ostali).

V kolikor bi se zaviralo razvoj pristanišča, se postavlja pod vprašaj smiselnost izgradnje dodatne železniške infrastrukture, saj naj bi pristanišče s svojim razvojem in rastjo generiralo glavne dodatne količine za nove železniške kapacitete.

Predlagana nova dajatev bi pomenila tudi bistvene spremembe v poslovanju Luke Koper d. d. v odnosu do kreditodajalcev, do katerih ima družba pogodbene obveznosti. Poleg tega je potrebno izpostaviti, da je Luka Koper, d. d. javna delniška družba, ki ima več kot 10.000 delničarjev, ki bodo soočeni z nižjo stopnjo donosa in posledično manjšimi dividendami.

Vzdržnost predlaganega zakona je vprašljiva tudi v odnosu do koncesijskega razmerja med Luko Koper in državo, tudi z vidika obveznosti države do koncesionarja, skladno z določili 11.6. točke koncesijske pogodbe, ki pravi:

»Če koncedent (Republika Slovenija) s sprejemom predpisa, posamičnega akta ali z drugačnim ukrepom v javnem interesu tako spremeni pogoje, pod katerimi koncesionar (Luka Koper, d. d.) izvaja svoje pravice in obveznosti po tej pogodbi, da mu s tem povzroči dodatne stroške in odhodke, se za te dodatne stroške in odhodke po predhodni odobritvi koncedenta zmanjša koncesijska dajatev v okviru prvega letnega obračuna po nastopu posledic predpisa, posamičnega akta ali drugega ukrepa koncedenta, če koncedent ne zagotovi drugačnega načina pokrivanja teh stroškov.

Če dodatnih stroškov in odhodkov ni mogoče poravnati iz koncesijske dajatev v skladu s prejšnjim odstavkom, mora koncedent koncesionarju povrniti vse dejanske stroške, ki jih je s tem utrpel. Ta določba se ne nanaša na uvedbo ali spremembo splošnih javnih dajatev in drugih obveznosti, ki veljajo splošno za vse pravne in fizične osebe.«

Zaradi dodatnih finančnih obremenitev koncesionarja, Luke Koper, d. d., kot so predvidene v predlaganem zakonu, bi nova dajatev resno ogrozila izvajanje Poslovne strategije družbe in skupine do leta 2030 ter Strateškega poslovnega načrta družbe in skupine do leta 2020, ki so ju potrdili najvišji organi družbe v letu 2015 in s katerimi je bila seznanjena tudi skupščina družbe.

Izdaja dovolilnic v novih prostorih

Vedno večji pretok ljudi in vozil, ki zaradi delovnih obveznosti obiskujejo naše pristanišče, izdaja dovolilnic že dlje zahteva uporabnikom bolj prijazno lokacijo in hitrejšo opravljanje postopka. Z aprilom se je pisarna za izdajo dovolilnic tako preselila v prenovljeni prostor ob vhodu na parkirišče upravne stavbe (levo pred zapornico).

Poslovni čas pisarne za poslovanje s strankami ostaja nespremenjen:

ponedeljek, sreda
9h–11h in 12h–14h

petek 9h–11h

Enak poslovni čas za poslovanje s strankami imajo tudi v **Področju varovanja zdravja in ekologije**, kjer urejajo vse obveznosti s tega področja, ki so pogoj za izdajo dovolilnic.

Parkirišča pred pisarnami so namenjena izključno strankam, ki urejajo dovolilnice (dovoljena ustavitve največ 15 minut).



Foto: Rok Štemberger



V pisarni še vedno ostajajo prijazne sodelavke **Natalija Novoselič**, **Katja Schiulaz** in **Ines Šavre**, ki so si novi prostor opremile po svoje in stenam vdihnile življenje.

Foto: Mateja Dominko

Prijaznejši pogled na pristanišče



Morda na prvi pogled ne bi pomislili, ampak ob vizualnem »lepotičenju«
zgradbe so s kar 6250 kilogrami barve prebarvali površino, večjo od nogometnega igrišča.

Foto: Žiga Andoljšek

Tri desetletja star silos za žita je načel zob časa. Okrušeno in od vremenskih vplivov poškodovano pročelje silosa je kar klicalo k obnovi. Južno stran silosa smo sanirali pred leti, letos pa smo se lotili obnove armirano-betonske stene celic silosa na severni strani. Izvajalec del, ljubljansko podjetje Eko, je silos najprej očistil, saniral korozijska žarišča in mesta s slabim betonom, nato pa zapolnil porozne strukture na površini betona. Sledilo je barvanje 8.500 m² velike površine severne stene silosa. Da bi bil pogled na silos prijaznejši smo za piko na i na gornji del stene narisali let ptice in se zavezali, da bomo tudi v prihodnje razmišljali o podobnih rešitvah na drugih objektih in oprepi.

Tatjana Jazbec

130.000 evrov za 211 projektov

V okviru sklada Živeti s pristaniščem bo Luka Koper letos prispevala k uresničitvi 211 projektov (skupno je na razpis prispelo 268 prošelj), katerim bo namenila sponzorska oz. donatorska sredstva v skupnem znesku 130.000 evrov. Projekti so zelo raznoliki, saj pokrivajo različna področja: šport, kulturo, humanitarno delo, izobraževanje, ekologijo, raziskave in razvoj in turizem. Seznam vseh izbranih projektov je objavljen na spletni strani Živeti s pristaniščem (Ljudje/ Sponzorstva in donacije/ Sklad Živeti s pristaniščem 2017/Rezultati).



Ultralahko letalo Dynamic WT 9, s katerim je Matevž Lenarčič že lani uspešno opravil polet okoli sveta, je opremljeno z instrumenti za merjenje koncentracij črnega ogljika in ogljikovega dioksida. (Foto: Green Light World Flight)



Del luške ekipe rekreativnega teka (z leve): Sandi Madruša, Darko Pifka, Mladen Počkaj, Kristijan Valenčič, Katja Štercin Madruša, Davorin Petaros, Marko Pislak in Bojan Homovec. Rekreativnega teka se je udeležila tudi Danjela Muženič, ki nam je povedala, da je že tretjič tekla na Istrskem maratonu. »Vsako leto je vzdušje enkratno. Organizacija je bila odlična, energije in dobre volje med tekači, kljub vročini, ni manjkalo. Lepo je, ko cel Koper zaživi s tekači,« pravi Danjela. (Foto: Mateja Clarici)



Rekreativci so tekli mimo našega pristanišča, naprej do Škocjanskega jezera in po Parenčani do semedelske promenade (Foto: Istrski maraton)

Največji del pogače smo namenili projektu **Green Light World Flight Mediteran 2017**. Gre za novo misijo slovenskega pilota, fotografa in okoljevarstvenika **Matevža Lenarčiča**, ki je lani z ultralahkim letalom poletel okoli sveta in meril koncentracije črnega ogljika v zraku. Tokrat bo meritve opravil na območju Sredozemlja in Alp. Misija Mediteran 2017 vsebuje štiri ločene etape, dolge skupaj več kot 20.000 kilometrov. Rezultati bodo pokazali, v kolikšni meri črni ogljik in saharški pesek dejansko ogrožata življenje ledenikov.

Med večje projekte, ki jih podpira sklad je tudi letošnji **Istrski maraton**. Že četrto leto zapored smo bili pokrovitelji rekreativnega teka, ki je letos povezal Ankarano in Koper. Ene največjih tekaških prireditev v Sloveniji se je 8. in 9. aprila udeležilo 4.500 tekačev iz 25 držav. Med temi je bila tudi ekipa Luke Koper, ki jo je sestavljalo 30 tekačev. Večina se jih je odločila za 10 km dolgo traso rekreativnega teka, nekaj jih je teklo na polmaratonu (21 km), najmanj pa se jih je odločilo za maraton (42 km).

Mateja Clarici



Varnostnik Peter Babič (na desni) se je odločil za maraton. 42 km je pretekel v 3,51 ure. (Foto: Istrski maraton)

Novi viličarji za generalni tovor

Na terminalu generalnih tovorov imamo štiri nove viličarje. Največji in najmočnejši je dizel viličar model DCG160-12 proizvajalca Kalmar iz Švedske z nosilnostjo 17 ton na 1,2 m, ostali trije pa dizel viličarji model RX 70-50 proizvajalca Still iz Nemčije z nosilnostjo 5 ton na 0,5 m in trije RX viličarji model 70-80 z nosilnostjo 8 ton na 0,6 m proizvajalca Still iz Nemčije.

Vsi novi viličarji imajo kompakten dizajn in ekstremno agilnost za delo na omejenem prostoru. V kombinaciji z natančno kontrolo vožnje in dviga so njihove delovne sposobnosti optimalne. S pogonskimi agregati najnovejše generacije le minimalno vplivajo na okolje, vgrajena oprema pa omogoča varno upravljanje stroja. Pri vzratni vožnji je vozniku v pomoč tako zvočni kot vizualni signal, viličar Kalmar pa ima za vzratno vožnjo tudi kamero. Svetila viličarjev so v LED tehniki.

Goran Kocjančič



Viličar proizvajalca Kalmar bomo uporabljali predvsem za pretovor težkih tovorov kot so jekleni koloti, valjana pločevina, cevi, razni jekleni profili ipd.

Foto: Damjan Kalauz



Nosilnost viličarjev dobavitelja Still je primerna za delo z lažjimi tovari kot so celuloza, papir in tovor na paletah (sokovi, energijske pijače, granulati ...)

Foto: Damjan Kalauz



Po novem imamo tudi tri enote dizel viličarjev nosilnosti 8 ton za manipulacijo z različnimi tovari (PVC palete, bale celuloze, role in palete papirja,...).

Foto: Damjan Kalauz

Konferenca v Beogradu

5. aprila smo se udeležili konference 'Transport i logistika Jugoistočne Evrop' v Beogradu. Eden bolj odmevnih dogodkov s področja logistike v regiji je privabil približno 400 udeležencev, svoje videnje razvoja prometa na Balkanu pa je podalo 35 strokovnjakov, predstavnikov podjetij in državnih organov. Opravljenih je bilo tudi 150 individualnih sestankov med zainteresiranimi podjetji.

Na konferenci je aktivno sodelovala tudi Luka Koper, naše prednosti in razvojne načrte so predstavili **Primož Benčič** s področja trženja, **Miha Kalčič** s kontejnerskega terminala ter **Branko Vodopija**, svetovalec uprave. Družba Luka Koper je na konferenci s strani organizatorja prejela tudi nagrado Brand Leader Award za izjemne dosežke v svoji panogi in visoko kakovost storitev.

Rok Štemberger



Na sliki: **Milivoje Radovanović**, direktor podjetja Mass Media, organizatorja konference, predaja nagrado Branku Vodopiji.

V kondicioniranem skladišču niso zeleni od zavisti

Gre za optimalne pogoje skladiščenja krompirja. Ta zahteva posebni temperaturni režim, ki se spreminja glede na sorto krompirja oz. zahteve naročnikov. Da pa bi krompir nadalje ohranil kakovost, bi moral biti skladiščen v prostoru brez svetlobe. Jasno kot beli dan je, da v temi ne moremo izvajati manipulacij, zato smo kot novost v kondicioniranem

STE VEDELI?

Svetlobi izpostavljen krompir tvori klorofil in zato postane zelen. Tak sadež vsebuje več toksinov, zato zelene dele pred zaužitjem odrežemo. Danes največ krompirja pridelajo na Kitajskem, domovina krompirja Amerika je šele na petem mestu. Poznamo že več kot 5.000 vrst krompirja, trenutno je med njimi okrog deset slovenskih avtohtonih aktivnih sort, največji jedci krompirja pa smo še vedno Evropejci.



Vse kapacitete »zelenega« skladišča smo tako že zapolnili s krompirjem strank, ki so tovor sprva skladiščile v konkurenčni luki, po testiranju naših storitev na terminalu za generalne tovore pa znatno povečale količine krompirja, ki trenutno potuje skozi našo luko.

Foto: Mateja Clarič

skladišču uvedli zelene luči, ki so po raziskavah najbolj primerne za shranjevanje krompirja. V takih pogojih

krompir ne kali in ohranja svojo izvorno kakovost.

Mateja Dominko

Nasedli tanker je čuval tudi INPO

V noči med 25. in 26. marcem je tanker Capodistria nenadoma skrenil s predvidene plovne poti in nerodno nasedel na plitvino ob Debelem rtiču. Ob morebitnem preluknjanju trupa in iztekanju 200 ton goriva iz ladijskega trupa bi se dogodek lahko spremenil v pravo ekološko katastrofo za koprski zaliv in širšo obalo, k sreči pa do tega ni prišlo.

Ključno vlogo pri ukrepanju ob dogodku je odigrala naša enota za varovanje morja, ki se je prva odzvala s svojimi plovili in opremo. V le nekaj minutah po pozivu Uprave

RS za pomorstvo so izpluli z zaščitno plavajočo zaveso in bili ves čas pripravljene za takojšnje ukrepanje s svojo floto ekoloških plovil. Resnejša intervencija k sreči ni bila potrebna, saj je tanker okrog 7. ure zjutraj vžgal motor in se zaradi plime uspel sam rešiti iz plitvega morja. Po navodilih Uprave RS za pomorstvo in naše službe za koordinacijo operative se je nesrečni tanker premaknil v prvi bazen, kjer smo ga obdali z zaščitno plavajočo zaveso, na pregled morebitnih poškodb ladijskega trupa pa so se v vodo spustili tudi potapljači.



»Morje je naše in ga moramo čuvati za vsako ceno, zato nismo razmišljali, katera izmena je na vrsti za delo. Vsi smo šli takoj na čolne, dokler tanker ni bil na varnem,« sta povedala **Andrej Benčič** in **Denis Terčon** iz maritimne enote INPA. V ekipi, ki je budno spremljala nasedli tanker in bila v nizkem štartu za ukrepanje, so bili še **Ajdin Brakič**, **Gianfranco Kerkez**, **Mišo Kovačević**, **Sabit Mandžuka**, **Dragan Nedeljkič** in **Davor Ivkovič**.

Foto: Mateja Dominko



Tanker Capodistria na plitvini v bližini obale. Vsem sodelavcem, ki so bili udeleženi v opisanem dogodku, se je uradno zahvalila tudi Uprava RS za pomorstvo, največje olajšanje za vse akterje in prebivalce Obale pa je bilo, da na koncu pravzaprav nič ni bilo. Foto: Ajdin Brakič

Tanker je pripeljano gorivo izpraznil na kontejnerašico, preventivno pa so iz Capodistrie izčrpali tudi njeno pogonsko gorivo.

Pri nesrečah na morju je ključnega pomena prav hitrost posredovanja, kot pravi **Jure Barovič** iz službe varovanja okolja in zdravja: »Saj posledice onesnaženja naraščajo eksponentno s časom odziva. Hitreje kot prispemo na prizorišče in omejimo onesnaženje,

manjše so posledice za okolje. Zelo pomembna je tudi opremljenost in usposobljenost sil za posredovanje. Največ izkušenj za posredovanje na morju imajo prav naši »maritimci«, ki so na morju vsak dan. Za ukrepanje v primeru razlitij so usposobljeni skladno s standardi mednarodne pomorske organizacije.«

Tatjana Jazbec
in Mateja Dominko

Prva faza projekta Fresh Food Corridors zaključena

Cilj projekta Fresh Food Corridors (FFC) je razvoj in vzpostavitev nove transportne verige za prevoz hitropokvarljivega blaga iz bližnjevzhodnih držav preko sredozemskih pristanišč do srednjeevropskih trgov. V sklopu projekta tovor iz Izraela prispe v sodelujoča evropska pristanišča ter nadaljuje transportno pot proti severni Evropi po železnici preko treh koridorjev: slovenskega skozi Koper, italijanskega preko Benetk in francoskega preko Marseilla. Na slovenskem delu poleg Luke Koper sodelujeta TPG Logistika in Adria Kombi, ostali partnerji projekta pa so iz Italije, Francije, Cipra ter Izraela.

17. marca smo gostili sestanek organizacijskega odbora projekta FFC, na katerem je sodeloval tudi predstavnik agencije INEA, ki nadzira potek projekta. Sestanek je sovpadal s pripravo in



Priklonna mesta za frigo kontejnerje



Kontejnarski manipulator Kalmar

odpremo vlaka iz kopskega pristanišča, kjer je predstavnik agencije tudi neposredno preveril izvedbo projekta na slovenskem delu FFC koridorja. S tem smo v Luki Koper tudi uspešno zaključili prvo fazo aktivnosti, rezultati sodelovanja v projektu pa so: nakup novega kontejnerskega manipulatorja proizvajalca Kalmar z interno oznako 23, ki predstavlja pomembno pridobitev na področju pretovora hlajenih kontejnerjev, postavitev novih skladišnih mest za priklop kontejnerjev na električno omrežje ter izgradnja nove transformatorske postaje na kontejnerskem terminalu. Vse naložbe so bile 50-odstotno sofinancirane iz evropskih sredstev iz programa Instrument za povezovanje Evrope.

Zasluga za uspešen zaključek prve faze projekta gre zaposlenim Luke Koper s kontejnerskega terminala in terminala za hlajene tovore s področja strateškega razvoja.

V drugi fazi projekta FFC pa so pred projektnimi partnerji novi izzivi, saj je načrtovan razvoj tehnologije za proizvodnjo t.i. »zelene« električne energije, s katero bodo opremljeni vagoni, ki s hitro pokvarljivim tovorom v kontejnerjih potujejo od sodelujočih sredozemskih pristanišč do pristanišča Rotterdam. S pridobitvijo nove tehnologije, ki za delovanje ne bo dodatno obremenjevala okolja s škodljivimi izpusti, bo omogočeno neprekinjeno hlajenje tovora na celotnem železniškem delu transportne poti. Projektne aktivnosti bodo predvidoma zaključene sredi leta 2018.

Tekst in foto: Roberto Richter



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Predstavniki EU za pomorske avtoceste pri nas

27. marca sta nas obiskala predstavnika pomorskih avtocest iz Evropske komisije **Brian Simpson** in **Wojtek Sopinski**. V pogovoru z njima smo izpostavili izzive, s katerimi se soočamo, in sodelovanje pri projektih Fresh Food Corridors, CarEsmatic in GAINN4MOS, ki so v teku ravno na prioriteti pomorskih avtocest. Predstavili smo jima tudi delo na drugih EU projektih, saj imamo v družbi veliko izkušenj in s tem priložnosti za razvoj pristanišč. Opozorili smo na tveganja za ustrezno izvedbo projektov in s tem črpanje sredstev, s katerimi se predvsem pri podaljšanju prvega pomola in gradnji vhoda Bertoki

srečujemo zaradi zamujanja izdaje soglasij.

V Trstu se je dan zatem odvila konferenca pomorskih avtocest: The maritime dimension of TEN-T Network (Ports and Logistics Chain Innovation for Transport Connectivity), kjer je **Maša Čertalič**, vodja področja strateškega razvoja predstavlila projekt Fresh Food Corridors, ki ga vodi Luka Koper. Dogodka so se poleg predstavnikov Evropske komisije udeležili tudi **Debora Serracchiani**, predsednica regije FJK, **Zeno D'Agostino**, predsednik pristaniške uprave Trst, **Pino Musolino**, novi predsednik pristaniške uprave Benetke in drugi.



Brian Simpson in Maša Čertalič na konferenci v sosednjem Trstu, ki so se je udeležili pomembni gostje pristaniške in logistične panoge

Sodelovali smo na konferenci o transportu in turizmu

9. marca sta nas obiskala evropska poslanca Wilm van de Camp in Patricija Šulin, ki sta aktivna v odboru Evropskega parlamenta za transport in turizem. Ogledala sta si pristanišče ter se seznanila z našim poslovanjem in načrti. Navdušena sta bila tudi nad našimi aktivnostmi na evropskem nivoju ter intenzivnim sodelovanjem pri EU projektih.

prometu predvsem sistem železniških povezav z manjkajočim drugim tirom. »Evropskih sredstev je veliko. Potrebno je zanje zaprositi in izpolnjevati pogoje,« je še dejala.

Van de Camp je poudaril, da je navdušen nad modelom upravljanja koprškega pristanišča, ki zagotavlja samostojno financiranje vseh pristaniških zmogljivosti, hkrati pa je



Maša Čertalič, vodja področja strateškega razvoja v Luki Koper je sodelovala na konferenci Transport in turizem, priložnosti in pasti, ki jo je 10. marca v Portorožu organizirala informacijska pisarna Evropskega parlamenta v Sloveniji. Na konferenci so poleg evropskih poslancev Wilma van de Campa in Patricije Šulin sodelovali različni strokovnjaki s področja prometa in turizma.

Prvi del konference je bil namenjen vplivu transportnega omrežja na razvoj primorske regije, kjer se drugemu tiru niso mogli izogniti. »Smo tranzitna država, vendar tranzit ni nekaj slabega, če ga pravilno urediš. V Sloveniji žal ni tako,« je dejala Patricija Šulin ter izpostavila, da je težava v slovenskem

tudi izrazil razumevanje nad nujnostjo čimprejšnje dodatne železniške povezave pristanišča, medtem ko je Maša Čertalič izpostavila, da se v Luki Koper vsakodnevno soočamo s težavami zaradi zasičenosti obstoječega tira in dodala: »Če bo drugi tir operativen šele leta 2025, mora biti zagotovljeno, da bo obstoječi tir do takrat še operativen in nadgrajen.«

Izpostavila je, da je časovnica izgradnje drugega tira postala v javnosti nepomembna, kar je za nas problem, saj tir potrebujemo pravočasno.

Da mora biti tir zgrajen na gospodaren in optimalen način, mora biti vsem jasno, v to so že bili vloženi številni naporji v preteklem obdobju.

Pravica do objave popravka v medijih

Mediji se pogosto ukvarjajo z Luko Koper in vse, kar se znotraj družbe in pristanišča dogaja, je predmet javne obravnave. Politika družbe v odnosu do medijev je, da ažurno, transparentno in verodostojno odgovarjamo na njihova vprašanja, kljub temu pa smo občasno priča objavam, ki so bodisi enostranske, neresnične ali izkrivljene. Čeprav nam zakon o medijih daje možnost zahtevati objavo popravka, poskušamo v takih primerih, v dogovoru z avtorjem prispevka, doseči objavo popravka v drugem prispevku, saj mediji popravke po zakonu objavljajo na manj vidnih mestih. Običajno naletimo na razumevanje in sodelovanje avtorja oziroma odgovornega urednika. V primeru prispevka, ki je bil 6. 12. 2016 objavljen v oddaji Primorska kronika na TV Koper in TV Dnevnik na TVS1 smo morali, zaradi zaščite interesov družbe, v tožbo. Prvo in drugostopenjsko sodišče je prislusnilo argumentom Luke Koper in obema medijema naložilo objavo popravka, kar sta tudi naredila. Ker so bile navedbe v prispevku odmevne in so Luko Koper posredno obtoževale koruptivnosti, smo želeli z ozadjem seznaniti tudi zaposlene. Predvsem v opomin, da je potrebno tudi medije brati in poslušati kritično.

Novinarka se je v prispevku z naslovom »Razpis, služba, posojilo ... naključje?« ukvarjala s postopkom zaposlitve enega od naših sodelavcev in zaključila, da je bila zaposlitev povezana z odobritvijo kredita, ki ga je Luka Koper v tistem obdobju sklenila pri Banki Koper. Novinarka je na Luko Koper res naslovila celo vrsto vprašanj vezanih na konkreten postopek zaposlitve, na katera pa ji, zaradi določil zakona o varovanju osebnih podatkov nismo mogli odgovoriti. Na koncu pa je dodala splošno vprašanje: »Kdaj (datum) je Banka Koper (uporabljam staro ime) Luki odobrila kredit v višini 28 milijonov

za naložbe v kontejnerski terminal..., in pod kakšnimi pogoji?«

Iz tega vprašanja nismo mogli predvideti, da bo novinarka povezovala zaposlitev sodelavca z odobritvijo kredita in smo jo usmerili na uradno objavo o podpisu posojilne pogodbe. V kolikor bi nas novinarka neposredno vprašala ali je bila zaposlitev novega sodelavca pogojena s podpisom posojilne pogodbe z Banko Koper, bi imeli možnost to zanikati in pojasniti, kar smo na koncu dosegli s tožbo. »Med zaposlitvijo in najemom posojila ni nobene povezave. Luka Koper je izbiro ponudnika posojila vodila po postopku javnega naročanja. Postopek se je začel februarja letos (lani, op. a.), k oddaji ponudb je bilo pozvanih 11 bank. V zaprtih kuvertah je bilo prejetih 10 ponudb, o njih je odločala komisija, katere član je bil tudi zunanji finančni svetovalec. Prav ta je pripravil poročilo o izboru za finančno ministrstvo, ki je Luka Koper izdalo soglasje za podpis posojilne pogodbe z Banko Koper kot najugodnejšim ponudnikom. Zaposlitveni postopek in postopek za najem kredita sta potekala povsem ločeno in neodvisno drug od drugega.«, smo zapisali v popravku, ki sta ga, na podlagi pravnomočne sodbe objavila oba medija.

Ustava RS v 40. členu pravi: Zagotovljena je pravica do popravka objavljenega obvestila, s katerim sta prizadeta pravica ali interes posameznika, organizacije ali organa, in prav tako je zagotovljena pravica do odgovora na objavljeno informacijo. Institut objave popravka verjetno res potrebuje osvežitev, kot pravijo v Društvu novinarjev Slovenije. Vendar so novinarji zavezani etičnemu kodeksu, ki od njih zahteva, da morajo preverjati točnost zbranih informacij in se izogibati napakam. Svoje napake, četudi nenamerne, pa morajo priznati in popraviti.

Sebastjan Šik

Prvo od dveh novih obalnih dvigal že doma

Marca smo naredili zelo velik, superpostpanamax korak v razvoju našega pristanišča. 5. aprila je k nam prispelo novo kontejnersko SPPX obalno dvigalo - železni orjak, ki smo ga krstili za KD 59. Hkrati je potekal razrez starega Metalnina dvigala KD 53, ki je v luki že od rojstva kontejnerskega terminala leta 1979, zdaj pa ponižno predaja svoje mesto naprednejšim vrstnikom. Drugi velikani v Koper prihaja kmalu po izidu Luškega glasnika.

Pri sprejemu obeh od dveh dvigal so sodelovali številni akterji, zato je bila koordinacija vseh aktivnosti v že tako polni luki zelo zahtevna. Sprejem novih dvigal je bil vezan v prvi vrsti na umik starega dvigala KD 53, ki so ga v dobrih dveh tednih razrezali in po kosih spravili iz luke. Pri razrezu smo se srečali z več izzivi – od vedno polnih luških transportnih poti, nosilnosti 7. veza, prihoda dvigala za demontažo Metalnina dvigala in tehnične zahtevnosti postopka.

Zdaj, ko je novi stroj na svojem mestu, bo sledilo enomesečno usposabljanje žerjavistov,



Za primerjavo: tri Metalnina kontejnerska dvigala so v 26. letih (od leta 1979 do prihoda dvigala Konecranes v 2005) pretovorila okrog dva milijona kontejnerjev (TEU).

Foto: arhiv Luke Koper

testiranje in spoznavanje stroja, kar v praksi za nas pomeni tudi prilagajanje dela krajši obali. Uporabni prostor na kontejnerskem terminalu bo za

ta čas manjši, kar bo zahtevalo veliko iznajdljivosti in izkušenosti pri sprejemanju ladij in pri organizaciji dela na ladjah in kopnem.

soglasje, na katero čakamo že od jeseni 2016 in je pogoj za izdajo gradbenega dovoljenja. Do 2020 smo si namreč zadali cilj, da k obali privežemo dve ladiji matici direktne linije z Daljnim vzhodom in povečamo kapaciteto terminala na 1,3 milijona TEU/leto. Trendi obetajo še večjo rast pretovora kontejnerjev, zato v naš kontejnerski terminal do leta 2020 nameravamo vložiti 235 milijonov evrov.

Tatjana Jazbec
Mateja Dominko



Foto: Mirko Slosar

Kdaj bodo žerjavi lažje zadihali

Več prostora za obe novi dvigali bomo (skladno z državnim prostorskim načrtom) priskrbeli s podaljšanjem prvega pomola za 100 metrov. Gradnjo lahko izvedemo šele, ko bomo od ARSA dobili okoljevarstveno

Spoznajmo kontejnerska prišleka

Dvigali so izdelali v podjetju Liebherr v Killarneyu na Irskem. Zadnja postojanka pred Koproj je bila ladjedelnica Viktor Lenac v Reki, kjer so kose sestavili v celoto. K nam sta pripotovali na posebni maoni, ki jo je vlekel vlačilec Puma. Vsak stroj tehta nekaj več kot 1.200 ton, njegova nosilnost je 71 ton, dolžina roke je 65 metrov, dvignjena roka dvigala pa seže kar 115 metrov v nebo.

Novi, zmogljivejši dvigali bosta kos vse večjim kontejnerskim ladjam, tudi velikankam z nosilnostjo 20.000 TEU (do zdaj smo lahko pretovarjali manjše ladje s kapaciteto do 8.000 TEU). Za primerjavo: obstoječa štiri postpanamax dvigala, ki jih imamo od leta 2009, lahko razkladajo ladje širine do 18 kontejnerjev, med tem ko bosta novi SPPX dvigali zabojnike pretovarjali s kar 24 kontejnerjev širokega ladijskega skladišča. Novi dvigali bosta hitrejši od starih tudi pri premikanju po obali, delo pa bomo lahko bolje opravljali zaradi drugih tehničnih izboljšav in preciznih sistemov za večjo varnost pri premikanju stroja in njegove roke.



Puma privlekla žerjava: vlačilec je za pot z Reke potreboval dobrih 20 ur plovbe, pogled na veličasten prizor na morju pa je ovekovečilo lepo število gledalcev.

Foto: Vojko Rotar