

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA**

**DIPLOMSKO DELO**

**LUKA KOPER  
KOT LOGISTIČNO IN DISTRIBUTIVNO SREDIŠČE  
ZA SREDNJO IN VZHODNO EVROPO**

**Ljubljana, oktober 2003**

**PETRA ŠTEFANČIČ**

## **IZJAVA**

Študentka Petra Štefančič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala po mentorstvu prof. dr. Sama Zupančiča, in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## KAZALO

UVOD.....	1
1. LOGISTIČNO IN DISTRIBUTIVNO SREDIŠČE (LDS).....	2
1.1. LOGISTIKA.....	2
1.2. OPREDELITEV LOGISTIČNEGA IN DISTRIBUTIVNEGA SREDIŠČA.....	3
1.3. PREDSTAVITEV LOGISTIČNIH IN DISTRIBUTIVNIH SREDIŠČ V EVROPI.....	6
2. PREDSTAVITEV LUKE KOPER.....	11
2.1. USTANOVITEV IN RAZVOJ LUKE KOPER.....	11
2.2. PRISTANIŠKA DEJAVNOST.....	12
2.3. SODELOVANJE LUKE KOPER Z DRUGIMI SEVERNOJADRANSKIMI PRISTANIŠČI.....	15
2.4. PROMETNE POVEZAVE LUKE KOPER Z ZALEDJEM.....	16
2.4.1. Morske povezave Luke Koper.....	17
2.4.2. Železniške povezave Luke Koper z zaledjem.....	18
2.4.3. Cestne povezave Luke Koper z zaledjem.....	20
3. LUKA KOPER KOT LOGISTIČNO IN DISTRIBUTIVNO SREDIŠČE.....	23
3.1. CELOTNI PRETOVOR LUKE KOPER.....	24
3.2. ANALIZA BLAGOVNIH SKUPIN V LUKI KOPER.....	26
3.2.1. Avtomobilski terminal.....	26
3.2.2. Terminal za razsute in sipke tovore.....	28
3.2.3. Terminal za tekoče tovore.....	32
3.2.4. Terminal za generalne tovore.....	34
3.2.5. Kontejnerski in RO-RO terminal.....	39
3.3. MOŽNOSTI LUKE KOPER IN NAČRTI ZA PRIHODNOST.....	41
SKLEP.....	44
LITERATURA.....	46
VIRI.....	46



## UVOD

Živimo v času, ko smo priča številnim gospodarskim spremembam, hitremu gospodarskemu razvoju in tehnološkemu napredku prav na vseh področjih človekovega delovanja. Izrazit tehnološki napredek je tudi na področju komunikacij, informacijske tehnologije in prometa. Za to obdobje je značilno naraščanje mednarodne menjave, intenzivno mednarodno povezovanje, številne mednarodne integracije, globalizacija ter prenos upravljanja podjetij tudi preko državnih meja.

Premagovanje prostora in časa je primarna potreba vsake družbe. Čedalje pomembnejše je upravljanje toka dobrin in informacij od proizvajalca do končnega potrošnika, od mesta nabave surovin (od izvora blaga) pa vse do mesta prodaje končnih proizvodov kupcem. Proizvod mora priti ob pravem času, na pravo mesto, v zahtevani količini in kakovosti. Pri tem pa je potrebno čimbolj zadovoljiti potrošnikove potrebe in želje ter doseči čimmanjše stroške. Čas je postal kritični dejavnik pri dobavi proizvodov in storitev do kupca. V konkurenčnem boju danes uspevajo in zmagujejo tista podjetja, ki zmorejo in uspejo povezati svoje dobavitelje, prevozne organizacije, proizvodne kooperante, distributerje in trgovce v poslovno-operativno mrežo z visoko stopnjo koordinacije med udeleženci. Pri tem pa jih odlikuje tudi visoka stopnja fleksibilnosti in inovativnosti. Vse pomembnejšo vlogo dobivajo podjetja s celovito ponudbo prevoznih in logističnih storitev. S tem narašča pomen logističnih in distributivnih središč (v nadaljevanju LDS), ki ponujajo celovite logistične storitve »od vrat do vrat« in hkrati postajajo čedalje večja ter se širijo v logistične korporacije.

V proces globalizacije in mednarodnega povezovanja je vključena tudi Slovenija. Obstoječe in načrtovane povezave s srednje- in vzhodnoevropskimi državami preko pristanišča v Kopru predstavljajo pomembno priložnost za celotno slovensko gospodarstvo. Tako ima Luka Koper, kot največje vozlišče pomorskega, železniškega in cestnega prevoza v Sloveniji, pomembno vlogo v prevoznih verigi blaga. Leži na najkrajši prevoznih poti, ki povezuje srednjo in vzhodno Evropo z državami Sredozemlja in državami Bližnjega, Srednjega in Daljnega vzhoda.

Pri tem nas zanima, kakšne možnosti ima Luka Koper za nadaljnji razvoj kot sodobno LDS za srednjo in vzhodno Evropo. To pa je tudi namen in cilj te naloge.

Diplomsko delo je razdeljeno na tri poglavja. V prvem je predstavljen pojem, razvoj in naraščajoč pomen logistike ter LDS, ki imajo vse bolj pomembno vlogo v današnjem gospodarstvu. Za primer sem v tem delu opisala sodobno evropsko LDS Rotterdam. V drugem poglavju sledi predstavitev Luke Koper, njena ustanovitev, zgodovinski razvoj, dejavnost in njene prevozne povezave z zaledjem. V tretjem poglavju pa je predstavljena Luka Koper kot LDS za srednjo in vzhodno Evropo, njene prednosti, pomanjkljivosti ter načrti za prihodnost.

# 1. LOGISTIČNO IN DISTRIBUTIVNO SREDIŠČE (LDS)

Osrednje mesto v današnjem gospodarskem svetu zavzema prav gotovo globalizacija. Ta se kaže v izredno povečanih blagovnih in informacijskih tokovih ne le preko državnih meja, ampak tudi med kontinenti v svetovno gospodarstvo. Globalizacijo so pospešili vse večja liberalizacija gospodarstva, mobilnost kapitala, vse močnejša konkurenca, razvoj komunikacij (elektronski mediji) in razvoj prometne infrastrukture.

Poleg tradicionalnih dejavnikov proizvodnje (zemlja, delo, kapital, dodana vrednost) prihajajo v ospredje sodobni dejavniki razvoja, kot so informacije, prostor, čas, komunikacije, znanje in podjetniško upravljanje, ki ustvarjajo vrednost proizvodov in storitev. Ni več pomembna samo proizvodnja in potrošnja, ampak dobiva vse večjo vlogo logistika. Oblikujejo se LDS, ki imajo z naraščanjem blagovne menjave in z razvojem globalnega trga vse večjo vlogo in pomen v današnjem gospodarstvu. Da bi lažje opredelili njihovo vlogo in pomen, bomo najprej opredelili pojem, razvoj in pomen logistike.

## 1.1. LOGISTIKA

O izvoru besede logistika obstaja več razlag. Po prvi naj bi pojem logistika izhajal iz grške besede »logistikos«, kar pomeni praktično računstvo. Nanašalo naj bi se na »vojaško vedo, ki se ukvarja s preračunavanjem časa in prostora za taktične premike čet, oskrbovanjem enot z materialnimi sredstvi ter z vzdrževanjem in gradnjo vojaških objektov« (Veliki slovar tujk, 2002, str. 674). Po Mageeju in nekaterih drugih avtorjih pa beseda logistika izvira iz francoske besede »loger«, kar pomeni nastanitev, namestitev, preskrba. Nanašalo naj bi se na vojaški izraz, ki pomeni način prevoza, preskrbe in nastanitev vojaških enot.

V gospodarstvo so logistiko uvedli precej pozno, in sicer šele po drugi svetovni vojni, po njenih uspehih na vojaškem področju. Njena vloga je postajala vse bolj pomembna v poslovni politiki podjetja. Slednja so se začela zavedati, kako pomembna je logistika in kako pomembno vlogo lahko ima dobro organiziran logistični sistem pri uspešnem poslovanju podjetja, zniževanju stroškov poslovanja, pridobivanju konkurenčnih prednosti ter s tem pri večjem dobičku podjetja. Pomembno je postalo dostaviti blago kupcu v pravi količini, na pravo mesto, nepoškodovano, hitro, zanesljivo in po primerni ceni. Logistiko so začeli obravnavati kot samostojno poslovno funkcijo, logistično vedo pa uvrščati med znanstvenoraziskovalne in študijske discipline.

Tako lahko rečemo, da so tehnološki razvoj, intenzivno mednarodno povezovanje in globalizacija tisti vzroki, ki so pospešili razvoj logistike ter povečanje njene vloge tudi v gospodarstvu.

Pri opredelitvi logistike moramo omeniti dejstvo, da obstaja veliko različnih opredelitev različnih avtorjev. Najbolj preprosto bi lahko rekli, da je logistika proces premikanja stvari od

ene točke do druge in njihovo shranjevanje na poti. Če povzamemo različne opredelitve, bi logistiko lahko opredelili kot proces upravljanja toka materialov, polproizvodov in končnih proizvodov (fizični tok) ter s tem povezanimi informacijami od mesta izvora pa vse do mesta porabe v skladu s porabnikovimi željami in zahtevami. Gre torej za prenos energije, materialov, proizvodov, ljudi in informacij v prostoru in času. Ali še bolj preprosto, logistika skrbi za to, da pridejo pravi proizvodi na pravo mesto v zahtevani količini in kakovosti. Tu gre za več kot le fizični prevoz blaga, saj logistična veriga vključuje tudi informacijsko tehnologijo, ki je temeljni dejavnik razvoja logistike. Pretok informacij omogoča proizvodnjo »pravih« proizvodov oziroma storitev s čimnižjimi stroški poslovanja in s tem nižjo ceno proizvoda oziroma storitve.

Pri tem so cilji logistike v podjetju naslednji (Jakomin et al., 2002, str. 68):

- oblikovanje logističnih procesov z minimalnimi stroški v logistični verigi,
- optimiranje zalog glede na zahteve proizvodnje in prodaje,
- popolne, zanesljive in pravočasne informacije,
- definiranje stopnje uporabe »outsourcinga«,
- zagotavljanje potrebne prilagodljivosti sistema.

Logistika, kot funkcija prostorske in časovne transformacije dobrin, energije, informacij in znanja v transformacijskem procesu, omogoča podjetju povezavo z okoljem, usmerja blagovni tok ter omogoča večjo prilagodljivost podjetja na spremembe v okolju. Temeljna naloga je optimalna oskrba podjetja z materialnimi dobrinami, energijo, informacijami in znanjem ter čimboljša zadovoljitev potrošnikovih želja in zahtev.

## 1.2. OPREDELITEV LOGISTIČNEGA IN DISTRIBUTIVNEGA SREDIŠČA

Danes je značilno naraščanje individualiziranega povpraševanja potrošnikov. Naročene pošiljke so čedalje manjše, zahteve po razpoložljivosti blaga pa čedalje večje. Podjetja težijo k zmanjševanju stroškov prevoza in skladiščenja, kar vodi k »just-in-time« načinu proizvodnje. Pri tem je glavna naloga logistike pripeljati blago pravočasno, na pravo mesto, v ustrezni količini in kakovosti ter s čimnižjimi stroški, pri tem pa čimbolj zadovoljiti želje in potrebe potrošnika, ki postaja vse bolj zahteven. Tako zahtevne naloge pa je mogoče izpeljati le z upravljanjem logističnih procesov, ki presegajo samo skladiščenje in prevoz. Cilj je optimizacija proizvodne, trgovske in logistične funkcije na eni strani ter čimvečje zadovoljstvo porabnikov na drugi strani. Podjetja se zato odločajo za najmanjše tujih storitev (outsourcing) pri drugih podjetjih, ki jim zaupajo svojo logistiko. Tako se nekatera industrijska in trgovska podjetja popolnoma osredotočajo na osnovno dejavnost, kamor usmerjajo čim več energije, za izvajanje logističnih storitev pa najamejo tretje osebe, ki so specializirane za to dejavnost. Posledica vsega tega je, da prehaja upravljanje nad tovorom pod okrilje logističnega servisa. Poleg tega čedalje večja konkurenca na svetovnem trgu zahteva racionalizacijo v proizvodnji in distribuciji. Spreminjajo se prodajne metode in verige, podjetja zahtevajo zanesljive logistične storitve in nižje logistične stroške. LDS tako

postajajo eden pomembnejših členov v logistični verigi. Njihovo poslovanje vsebuje izbiranje in vključevanje logističnih dejavnosti (prevoz, skladiščenje, carinjenje itd.) in izvajalcev v logistično verigo z načrtovanjem, izvajanjem in nadziranjem premeščanja blaga. Pri tem je temeljni cilj premestitev blaga od prodajalca do kupca hitro, gospodarno in varno.

LDS opredeljujemo kot kompleksne in dinamične sisteme specializiranih in univerzalnih skladišč, terminalov vseh vrst, carinskih con, blagovnotransportnih, blagovnodistribucijskih in blagovnotrgovinskih centrov. Sestavljajo jih naslednji podsistemi (Zelenika, 2001, str. 233):

- podsistem skladišč,
- podsistem terminalov,
- podsistem carinskih skladišč,
- podsistem carinskih con,
- podsistem blagovnotransportnih centrov,
- podsistem blagovnodistribucijskih centrov,
- podsistem blagovnotrgovinskih centrov
- in preostali logistični podsistemi.

LDS so napredna in tehnološko izpopolnjena logistična središča, ki nudijo logistično-distribucijske storitve in skladiščne prostore ter delovne površine, ki omogočajo manipuliranje z blagom ter vse druge dodatne špediterske in logistične storitve, s katerimi omogočajo dodajanje vrednosti na omenjenem prostoru. Pri teh dodatnih storitvah mislimo na polnjenje in praznjenje kontejnerjev, pakiranje, razpakiranje, konzerviranje, dekonzerviranje, etiketiranje, sortiranje itd. Pri tem pride do skladiščenja, predelave, dodelave in priprave blaga za distribucijo po željah in potrebah še tako zahtevnega potrošnika. Poleg ustreznih objektov, naprav, skladiščnih prostorov in prometne infrastrukture so za normalno delovanje LDS pomembna tudi sredstva za delo, in sicer: prevozna sredstva, pretovorna mehanizacija itd.

V takih središčih delujejo tudi finančne, carinske, veterinarske, fitosanitarne, sanitarne in druge institucije. Organizacija dela, upravljanje in vodenje v LDS je zahtevna naloga, ker ponavadi znotraj središča deluje več različnih sistemov z različnimi zvrstmi delovanja, tako proizvodnim, skladiščnim, trgovskim, prevoznim, finančnim, distribucijskim, špediterskim, turističnim, carinskim itd. Vsak sistem in zvrst delovanja znotraj tega ima lastne organizacijske in poslovne značilnosti.

LDS predstavljajo vozlišča, kjer poteka koncentracija tovorov in njihova delitev na manjše pošiljke. Tako poteka koncentracija manjših tovorov v večja zaradi večjega izkoristka prevoznih sredstev (železniški, rečni, pomorski prevoz) in zaradi nižjih prevoznih tarif na enoto blaga pri večjih tovorih. Potrebna pa je tudi delitev velikih tovorov na manjše pri dostavi posameznemu naročniku v manjših zahtevanih količinah, predvsem pri dostavi »od vrat do vrat«. Tako LDS omogočajo centralizacijo skladiščenja (skladišča za več strank) in decentralizacijo pošiljk oziroma elektronsko poslovanje. Svojim naročnikom ponujajo logistični sistem po meri. Vključujejo celotno dobavno verigo od proizvajalca do trgovinskih



podjetji in naprej do končnega potrošnika. Po želji opravljajo tudi določene predprodajne storitve na blagu (nadzor kakovosti, označevanje cen, elektronsko zavarovanje blaga, pakiranje in plemenitenje itd.). Upravljajo z zalogami in opravljajo tudi elektronsko zajemanje in prenašanje podatkov. Svojim naročnikom zagotavljajo tudi kontroling, usklajevanje procesov med posameznimi ponudniki, tarifiranje in informacijski sistem za sledenje pošiljk. Pomembna storitev je tudi svetovanje pri vzpostavitvi distribucijskih konceptov in upravljanje dobaviteljskih verig. Poleg tega opravljajo tudi določena administrativna dela.

Razvoj **skladišč in skladiščne tehnologije** je zelo pomemben dejavnik razvojne strategije LDS. Samostojna skladiščna dejavnost, ki je bila pred leti razširjena, vse bolj izginja. Skladišča brez podpore distribucije in informacijske tehnologije svoje funkcije ne morejo opravljati več tako, da bi ugodili kupčevim željam in zahtevam. Skladiščenje, upravljanje z zalogami in distribucijo do kupcev danes za pogodbenega partnerja prevzemajo in opravljajo LDS.

Pomembno vlogo pri logističnem upravljanju LDS ima **informacijska tehnologija**. Pri outsourcingu je le-ta tesno povezana z infrastrukturo informacijske tehnologije naročnika. Za sodobno in učinkovito upravljanje logističnih procesov je nujno potrebno učinkovito upravljanje z logističnimi informacijami. Gre za uporabo in prilagajanje naročnikovega sistema za elektronsko obdelavo podatkov in vzpostavitev novih sistemov informacijske tehnologije. Tako se struktura dobave pomika od prevozne k informacijski logistiki. Tako LDS nadzorujejo celotno dobavno verigo, ki vključuje blagovne, informacijske in denarne tokove podjetja. Konkurenčnost LDS je odvisna prav od popolnega nadzora vseh procesov. Pri tem predstavlja informacijska tehnologija vezni člen med nakupom, skladiščenjem, proizvodnjo in distribucijo. To pa zahteva tudi naložbe v sodobno informacijsko tehnologijo, s pomočjo katere kadarkoli dobijo vse pomembne informacije iz prevozne verige. Pri tem zavzema pomembno vlogo **internet**, ki omogoča nadzor nad dobavno verigo in izboljšuje sodelovanje vseh udeleženi v dobavni verigi, ob tem pa zmanjšuje tudi stroške. Informacije morajo biti tako preko medmrežja vedno na voljo.

Koristi, ki jih prinaša internet pri izboljšanju dobavne verige:

- hitrejši razvoj izdelkov zaradi boljšega komuniciranja in sodelovanja med dobavitelji, porabniki, funkcijskimi oddelki, državnimi ustanovami,
- zmanjšanje zalog,
- zmanjšanje komunikacijskih stroškov in stroškov sevisiranja kupcev,
- zmožnost doseganja novih skupin porabnikov in boljše izkoriščanje obstoječih trgov,
- sposobnost izboljšanja proizvodov in odnosov do kupca s prilagajanjem njegovim potrebam.

Podjetja, ki želijo izkoristiti internet, morajo razumeti sposobnost distribucije informacij. Internet lahko usmerja dobavno verigo na načine, ki brez te tehnologije niso mogoči. Jasna vizija, natančno planiranje in tehnično razumevanje zmožnosti interneta bodo podjetjem

zagotavljali maksimiranje njihovega potenciala za boljše upravljanje dobavne verige in posledica tega bo izboljšanje njihove konkurenčnosti.

**Elektronsko poslovanje** z vzpostavljanjem elektronskih povezav med uporabniki in ponudniki pospešuje razvoj in premike blaga. Tehnološki napredek elektronskega poslovanja močno vpliva tako na materialni kot tudi na informacijski tok med udeleženci v dobavni verigi. Ustrezna organiziranost logističnih procesov omogoča uspešno elektronsko poslovanje. S hitro rastjo elektronskega poslovanja pa se je skrajšal tudi čas dostave. Še tako učinkovit informacijski tok ne zadostuje za uspešno elektronsko poslovanje, ampak je potrebno zagotoviti tudi primerno učinkovit in hiter tok blaga. Elektronsko poslovanje zajema širok spekter poslovnih dejavnosti: od avtomatiziranih telefonskih naročil do elektronske izmenjave podatkov in internetnih podjetij. Elektronsko poslovanje mnogi razumejo kot tehnološki val prihodnosti, ki porabniku vedno ponuja takojšen dostop do vseh proizvodov in storitev, ki jih potrebuje in želi. Informatizacija pa ne pomeni samo elektronsko povezavo s strankami, ampak predstavlja tudi pomoč pri povečevanju naročil. Kupcu omogoča takojšen dostop do proizvodov in storitev, takorekoč samo s pritiskom na gumb. Mreža elektronskega poslovanja je torej celovit splet telekomunikacijske, računalniške, strojne in programske opreme, omrežij in storitev. V prihodnosti bo napredek računalniških omrežij in programske opreme spremenil distribucijske kanale. Hitrost in zanesljivost prenosa informacij med poslovnimi partnerji se bosta povečevali.

Pomemben vir informacij pa predstavlja tudi **znanje**. Za obvladovanje problemov na področju logistike v prihodnosti bodo odločilni dejavnik ljudje in njihova znanja. Pomen intelektualnega kapitala bo postal najpomembnejši kapital v družbi in v gospodarstvu. Tako so za optimalno delovanje sodobnega LDS in njegov nadaljnji razvoj bistvenega pomena tudi usposobljeni kadri glede logističnih procesov.

LDS morajo pri svojem poslovanju in nadaljnjem razvoju upoštevati določena načela, kot so: nudenje celovitih logističnih storitev, zniževanje logističnih stroškov, nova delitev dela, razvoj informacijske tehnologije, usposobljeni kadri, avtomatizacija logističnih procesov, varstvo okolja in upoštevanje vseevropskih zahtev v procesih globalizacije.

### 1.3. PREDSTAVITEV LOGISTIČNIH IN DISTRIBUTIVNIH SREDIŠČ V EVROPI

Če pogledamo in analiziramo nekatera že delujoča LDS v Evropi, lahko ugotovimo njihove naslednje pomembne značilnosti:

- pokrivajo bogato zaledje z visoko kupno močjo in se nahajo blizu teh trgov,
- so v bližini multimodalnih vozlišč in imajo dobro, neposredno cestno, železniško, pomorsko ter tudi rečno povezavo z zaledjem,
- so ločeni od operativnih pristaniških terminalov in so nameščeni v zaledju pristanišč,
- so specializirani za določeno vrsto blaga ali storitev,

- tu delujejo špediterji, logistični operaterji in trgovci, ki opravljajo storitve dodajanja vrednosti blagu,
- nudijo veliko število logističnih in distribucijskih storitev,
- špediterji, logistični operaterji in trgovci lahko kupijo ali najamejo skladišča ter potrebno infrastrukturo, ki jo potrebujejo pri svojih storitvah, poleg tega pa lahko tudi kupijo ali najamejo zemljišča za izgradno potrebnih skladišč,
- ti subjekti, ki delujejo znotraj LDS, obvladujejo blagovne tokove in organizirajo prevoz ter
  - s tem generirajo večji pretovor na pristaniški terminalih,
  - znotraj LDS za učinkovito podporo distribuciji deluje tudi carinska služba,
  - razpolagajo z najmodernejšo informacijsko tehnologijo.

### **Pristanišče Rotterdam – logistično in distributivno središče (LDS)**

Za praktično ponazoritev in razumevanje sodobnega evropskega LDS sem izbrala pristanišče Rotterdam, največje LDS v Evropi.

Celotno območje Rotterdama nudi veliko število logističnih in distribucijskih storitev. Je evropsko križišče za globalne logistične verige. Primerno je za ravnanje z vsemi vrstami tovara. Odlikuje ga izredna koncentracija zmogljivosti in sposobnosti, »know-how« ter izkušenj na enem mestu. Nudi stroškovno učinkovite, visokokakovostne ter porabniku prilagojene storitve. Ima odlično neposredno prometno povezavo. Tako ima na voljo pet različnih vrst prevoza, in sicer po cesti, železnici, cevovodih, morju ter rekah. Ogromno omrežje vodnih poti ga povezuje z notranjostjo. Tudi cevovodno omrežje poteka iz morskih terminalov in od rotterdamskih oljno- in petrokemičnih podjetij do lokacij daleč v notranjost evropskega zaledja. Tretji način prevoza je železniški, ki ponuja hiter in zanesljiv ter stroškovno ugoden prevoz tovara na daljše razdalje. Poleg tega je povezan z obsežnim in učinkovitim avtocestnim sistemom, ki povezuje vse glavne evropske države. Rotterdam ima tudi t.i. obalno in čezoceansko plovbo. Povezan je z bližnjimi pristanišči Velike Britanije, Irske, Skandinavije ter še Španije, Grčije, Italije, baltskih držav in s pristanišči severne Afrike. Na večjih pomorskih razdaljah pa povezuje medcelinski in kontejnerski transport z velikimi ladjami med Rotterdamom in destinacijami v ZDA, na Bližnjem vzhodu, južni Afriki in Aziji. Vsako leto pristanišče pretovori več kot 300 milijonov ton najrazličnejšega tovara za različne države sveta.

Na stotine milijonov potrošnikov in na desetisoče podjetij oskrbuje LDS Rotterdam. Najnovejša informacijska tehnologija omogoča vsem udeležencem v verigi vsako minuto dostop do informacije o tovoru. Zastoji v distribucijski verigi so tu izključeni. Vse je podrejeno pomembnosti hitrosti in učinkovitosti prevoza. Učinkovit nadzor poteka brez nepotrebnih zamud oziroma zadržanj pri ravnanju s tovorom. Ves tovor prevažajo brez kakršnih koli carinskih ovir in tudi brez ovir državnih meja znotraj EU.

LDS Rotterdam ima izredno ugodno lokacijo, v osrčju enotnega evropskega trga. Na razdalji 500 km (300 milj) od središčne točke, ki jo predstavlja Rotterdam, se nahaja evropski trg s 160 milijoni ljudi. Če ta krog še povečamo na razdaljo 950 km (600 milj) od Rotterdama, potem le ta pokriva zaledje z 220 milijoni porabnikov. Zaradi izjemno ugodne lege in odličnih prometnih povezav so najbolj pomembni evropski ekonomski in industrijski centri od LDS Rotterdam dosegljivi tudi manj kot v enem dnevu.

Rotterdam predstavlja najstarejše in največje LDS v Evropi. Zgodaj so se odzvali na pričakovani razvoj mednarodne trgovine in razvili LDS. To je tudi odgovor na naraščujoče potrebe podjetij in ponudnikov logističnih storitev za razvoj »just-in-time« dostave s čimnižjimi stroški. V ta namen so razvili t.i. »distriparks«, ki so namenjeni logističnim dejavnostim. Odlikuje jih izredna zmogljivost in sposobnost v tem skoncentriranem območju. Lokacija le-teh je blizu terminalov in multimodalnim prevoznim napravam. Prevozna infrastruktura jim omogoča odlično povezavo z notranjostjo evropskega kontinenta in s prekomorskimi državami. Distriparki v Rotterdamu imajo najbolj moderno opremo na področju informacijske in komunikacijske tehnologije. Zagotavljajo prostor za skladiščenje in moderne naprave za shranjevanje, polnjenje in praznjenje kontejnerjev ter za nadaljnji prevoz tovora. Blago lahko tu prilagodijo in dodelajo glede na potrošnikove želje in glede na zahteve držav destinacij. Ta dodana vrednost k blagu je sestavljena iz prepakiranja, etiketiranja, tehtanja, zbiranja, sestavljanja, kontrole kakovosti, »just-in-time« distribucije itd. Logistični operater, ki želi delovati znotraj distriparka, ne more postati lastnik tega zemljišča, lahko pa vzame v najem skladiščne prostore ali zemljišča za izgradnjo skladiščnih kapacitet. Lastništvo nad celotnim zemljiščom pa ima Rotterdam Port Authority. Znotraj teh LDS deluje tudi carinska služba, ki ponuja vso podporo za hitro in učinkovito opravljanje uvozno-izvoznih storitev, tako da lahko ta LDS primerjamo s prosto carinsko cono. Tako so na pristaniškem območju Rotterdama ustanovili tri distriparke, in sicer Maasvlakte, Eemhaven, Botlek. Vsak od njih ima svoje specifične značilnosti in funkcije za potrebe različnih podjetij.

Slika št. 1: Zemljevid vseh treh rotterdamskih distriparkov



Vir: URL: <http://www.portofrotterdam.com>, marec 2003.

**Distripark Eemhaven** je prvi zgrajeni distripark na območju rotterdamskega pristanišča. Razprostira se na 35 ha površine, bolj v notranjosti celine, ob kontejnerskih terminalih. Tu delujejo podjetja, ki so specializirana za distribucijo in skladiščenje visokokakovostnih ter zamrznjenih proizvodov. Nekatera podjetja so na primer.: Maersk Logistics Benelux, Eurofrigo (Nichirei), Vitesse (Geodis), VAT Logistics, Nippon Expres, Danzas, Ziegler in druge. V tem distriparku deluje tudi terminal za gozdne sadeže. Poleg tega je tu v okviru zamrznjenih proizvodov nizozemska ribjapredelovalna industrija razvila svoje enotno svetovno LDS. Ta distripark ima direktno povezavo z avtocesto A-15, železnico, obalno plovbo, kontejnerskimi terminali ECT (European Combined Terminals), Hanno Rotterdam in Uniport. Distripark Eemhaven je trenutno polno zaseden in nima več prostih zmogljivosti.

**Distripark Botlek** se nahaja na 86 ha med distriparkoma Eemhaven in Maasvlakte. Tu delujejo logistična podjetja, ki so specializirana za distribucijo in skladiščenje proizvodov iz kemične industrije ter s storitvami distribucije zbirnih kosovnih pošiljk. Ta distripark ima specifično lego ob rečnem kanalu. Zgrajen je poseben terminal, specializiran za pretovorne storitve na rečnih plovilih. Distripark je predviden za specializacijo v LDS za regionalno in medregionalno industrijo, ki uporablja prevozno pot po rekah. Nekaj logističnih operaterjev znotraj tega se je že specializiralo za skladiščenje in distribucijo samo po rečnih plovni poteh. Distripark Botlek ima direktno povezavo z avtocesto A-15 in notranji rečni plovni terminal. Nekatera podjetja, ki so tu locirana, so: Henry Bath, Exel, H.T. Holland Terminals, Damco Martime in Schenker.

**Distripark Maasvlakte** je najnovejši distripark, ki se razprostira na 125 ha. Namenjen je podjetjem, ki želijo centralizirati svoje distribucijske aktivnosti, da bi popolnoma obvladovali in centralizirali distribucijo. Podjetja, ki sodelujejo s tem logističnim središčem, želijo ustanoviti tu svoja lastna distribucijska središča za celotno Evropo. Distripark Maasvlakte je najbližje morju od vseh distriparkov Rotterdama. Nahaja se ob »Delta« kontejnerskih terminalih, kjer sta dva večja čezoceanska kontejnerska terminala in terminal za pretovor kontejnerjev za krajše razdalje ter manjši terminali, namenjeni za rečna plovila. Distripark ima tudi posebno povezavo z omenjenimi terminali, in sicer s posebno, temu namenjeno notranjo železniško progo. Ker se nahaja blizu morja, porabijo za pretovor manj časa. Prav tako so tu na voljo tudi druge vrste prevoza: železnica, tovornjaki, obalna plovba in notranja plovba po rekah. S tem ima neposredno povezavo s cestno in železniško infrastrukturo, omogočen je dostop tudi morskim in rečnim ladjam. Tako je distripark Maasvlakte s temi značilnostmi idealen za učinkovito centralizirano LDS za območje celotne Evrope. Trenutno ima na voljo še 30 odstotkov prostora. V tem distriparku upravljajo z velikim evropskim LDS naslednja podjetja: Reebok International (ZDA) za športne izdelke, japonski Eurofrigo (Nichirei) za zamrznjene proizvode in tudi Hankook iz Koreje je tu ustanovil svoj evropsko LDS za distribucijo avtomobilskih plaščev in akumulatorjev za celotno Evropo. Podjetje Prologis (ZDA) pa je tu zgradilo novo središče, ki je bilo dano v najem Danzasu (Epson), ki upravlja tu evropsko LDS za proizvajalce računalniške opreme Epson.

## 2. PREDSTAVITEV LUKE KOPER

### 2.1. USTANOVITEV IN RAZVOJ LUKE KOPER

Ideja o izgradnji pristanišča v Kopru izvira iz obdobja takoj po drugi svetovni vojni, ko je bilo aktualno »tržaško vprašanje«. Trst s svojim pristaniščem je bil priključen Italiji, tako je Slovenija ostala brez lastnega pristanišča. Zato je nastala želja in zamisel o izgradnji pristanišča, da bi se Slovenija preko svojega morja lahko vključila v mednarodni pomorski promet. Vendar izgradnja koprskega pristanišča ni bila niti v takratnih državnih niti v republiških načrtih. Kljub resnim nasprotovanjem in oviram republiških in zveznih oblasti ter političnih organov proti izgradnji celovitega in domačim ter evropskim gospodarskim razmeram ustreznega, modernega pristanišča na slovenski morski obali so se pobudniki za gradnjo pristanišča Koper odločili za gradnjo. Ta se je začela leta 1957 s skromnimi finančnimi viri. **Tako je bilo 23. maja 1957 ustanovljeno podjetje Pristanišče Koper.** Decembra 1958 pa je bil končan prvi privez 135 m dolge nove obale. Ob otvoritvi, 7. decembra 1958, je pristala prva čezoceanska ladja Gorica. Istega leta je Pristanišče Koper dobilo soglasje za svoj investicijski program in s tem tudi domovinsko pravico do obstoja med takratnimi jugoslovanskimi pristanišči. Leta 1959 je bilo v tem pristanišču zaposlenih že 140 delavcev, pretovor pa je znašal 61.494 ton. Gradnja pristanišča se je nadaljevala z gradnjo novih privezov operativne obale. **Leta 1961 pa se je Pristanišče Koper preimenovalo v Luko Koper** in to ime je obdržalo vse do današnjih dni.

#### **Prelomna obdobja v razvoju pristanišča:**

**1963:** Pridobitev statusa prostocarinske cone. Za območje prostocarinske cone so razglasili celotno takratno območje Luke Koper. V tej coni je bila dovoljeno samo dodelava, prepakiranje, presortiranje. Industrijska predelava je bila prepovedana. Dovoljena je bila le gradnja objektov, ki jih je bilo mogoče odstraniti;

**1967:** izgradnja železniške proge Koper – Prešnica; s tem je bila Luka Koper povezana z evropskim železniškim omrežjem,

**1974:** vzpostavitev prve redne kontejnerske linije za Sredozemlje,

**1979:** izgradnja kontejnerskega terminala,

**1984:** izgradnja terminala za razsute tovore,

**1988:** izgradnja silosa za žito,

**1996:** izgradnja terminala za avtomobile, privatizacija podjetja v Luko Koper, d.d.,

**1998:** izgradnja živinskega terminala in centra za ravnanje z odpadki,

**1999:** izgradnja garažne hiše s kapaciteto 3.350 avtomobilov,

**2000:** najem VII. pomola v pristanišču Trst; T.I.C.T., s.p.a. (Trieste International container Terminal) je Luka Koper, d.d., ustanovila v Trstu s tujimi partnerji. Leta 2001 je prevzelo v upravljanje VII. pomol. Družba TICT, ki je v 49-odstotnem lastništvu Luke Koper, d.d., je pridobila tridesetletno koncesijo za upravljanje kontejnerskega terminala v tržaškem pristanišču.

**2001:** Začetek intenzivne gradnje III. pomola.



V letu 1993 je bila izvedena sprememba lastništva in upravljanja Luke Koper, ki se je privatizirala in z razdelitvijo družbenega kapitala na delnice postala delniška družba. **1. januarja 1993 je bila ocenjena vrednost družbenega kapitala Luke Koper na 400 milijonov USD.** Vlada je odločila, da so obale, morski akvatorij in zemljišča, vredna 180 milijonov USD, javno dobro in last države. Preostalih 220 milijonov USD pa se je razdelilo: 51% država, 17,33% republiški skladi, 7,65% Mestna občina Koper, 7,48% interna delitev med zaposlene delavce in upokoјence Luke Koper, 10,20% notranji odkup zaposlenih delavcev in upokoјencev Luke Koper, 6,34% pa je šlo v javno prodajo.

Slika št. 2: Luka Koper danes



Vir: Luka Koper, 2003.

## 2.2. PRISTANIŠKA DEJAVNOST

Luka Koper je **večnamensko pristanišče**, opremljeno in usposobljeno za pretovor vseh vrst blaga. Tako danes upravlja z **enajstimi specializiranimi terminali**, in sicer: za generalne tovore, žita, razsute in sipke tovore, avtomobilski, živilski terminal, terminal za sadje, tekoče tovore, glinico, lesni, kontejnerski in RO-RO terminal. V njih izvajajo poleg upravljanja še operativno vodenje le-teh ter izvajanje in trženje osnovnih (pretovornih in skladiščnih) in dodatnih storitev. Terminali so opremljeni za pretovor in skladiščenje vseh blagovnih skupin.



Poslujejo kot profitni centri in so tako tržno, programsko, tehnično in tehnološko zaključeni deli podjetja. Profitni centri so usposobljeni za aktivno in usklajeno nastopanje na trgu in postajajo vse bolj pomembni. Načela organizacijskega razvoja Luke Koper so, da ima vsaka poslovna funkcija ustvarjalno vlogo, znanje in fleksibilnost organizacije za uspešno prilagajanje tržnim in drugim spremembam v okolju ter načela učeče se organizacije in ravnovesje med funkcijsko opredeljenimi področji in delovnimi nalogami.

Luka Koper trenutno razpolaga z naslednjimi zmogljivostmi:

- 2.787 m dolžina obale,
- 23 privezov,
- največja globina morja 18 m,
- razpoložljiva površina 16.000.000 m<sup>2</sup>,
- površina v uporabi, 4.737.000 m<sup>2</sup>,
- pokrita skladišča s površino 313.000 m<sup>2</sup>,
- odprta skladišča s površino 966.000 m<sup>2</sup>,
- rezervoarji s kapaciteto 53.000 m<sup>3</sup>,
- silosi s kapaciteto 81.000 ton.

**Skladišča** so vezana na dejavnost posameznih terminalov. Ti so opremljeni s sodobno opremo za natovarjanje in raztovarjanje različnih vrst tovorov, posebnimi dvigali, vlečno mehanizacijo, transportnimi trakovi, viličarji ter drugo prevozno in skladiščno opremo. V pristanišču so na razpolago zmogljivosti zaprtih in odprtih skladišč, hladilnic, zamrzovalnic, silosov za žito, kemikalije in drugih skladišč za posebne namene.

Luka Koper, d.d., je **matična družba koncerna**. Vanj so povezane družbe, ki nudijo različne storitve in s tem zaokrožujejo celovito ponudbo storitev pristanišča, s katero zagotavlja hitro prilagajanje kupčevim željam in zahtevam. Tako so del poslovnega koncerna Luka Koper poleg matične družbe Luka Koper, d.d., še odvisne družbe: Adria-Tow, Atnet, Inpo, Pristan in T.I.C.T. s.p.a. Te dopolnjujejo in bogatijo ponudbo storitev celotnega pristaniškega sistema. Poslovna in kadrovska specializiranost omenjenih družb omogoča večjo kakovost storitev, večjo učinkovitost in s tem večje zadovoljstvo porabnikov. Sam delovni proces je organizacijsko in tehnično razdeljen na organizacijske enote in delovna mesta. Razvita komunikacijska infrastruktura omogoča nemoten pretok informacij za potrebe koordiniranja dela in s tem združevanje elementov delovnega procesa v skupni rezultat.

V okviru pristaniške uprave so organizirane **strokovne službe**, ki omogočajo in zagotavljajo enovito pripravo in izvajanje podpornih ter razvojnih aktivnosti v Luki Koper. Te strokovne službe so tudi nosilci razvoja družbe. Osnovno pristaniško dejavnost sestavljajo storitve, kot so pretovor, skladiščenje, vleka in privez ter odvez ladij. Organizacija družbe omogoča kakovostno in učinkovito izvajanje celotne pristaniške dejavnosti (pretovarjanje in skladiščenje) v skladu s standardi in zahtevami kupcev. Tako je Luka Koper pridobila tudi certifikat ISO-9001 in 14001. Pri oblikovanju notranje organizacijske strukture je glavni

element uprava družbe, ki pa je hkrati tudi usmerjevalec razvoja. Njena vloga je zagotavljanje optimalnih pogojev za delovanje profitnih centrov in družbe kot celote.

Koprsko pristanišče se od evropskih pristanišč razlikuje po tem, da poleg pristaniške dejavnosti opravlja tudi dejavnost pristaniške uprave. V drugih pristaniščih se s pretovarjanjem ukvarjajo operaterji, ki od pristaniške uprave dobijo v upravljanje terminale.

Celotno območje koprskega pristanišča ima **status ekonomske cone**, v kateri lahko blago skladiščijo, predelajo, obdelajo ali dodelajo. Na tem območju nudijo možnosti za gradnjo različnih industrijskih, trgovskih in drugih poslovnih objektov. Pri tem lahko najamejo skladišče, poslovni ali proizvodni prostor in zemljišče za izgradnjo proizvodnih obratov ter skladišč. Edini pogoj oziroma omejitev pri tem je, da proizvodnja ali storitvena dejavnost ekološko ni nevarna in človeku neškodljiva. Uporabnik ekonomske cone mora voditi določene carinske evidence glede zalog, vnosa in iznosa blaga. V ekonomski coni Luke Koper je registrirano 83 uporabnikov, med njimi tudi Luka Koper, d.d. Njihove dejavnosti vključujejo maritimne storitve, kontrolo blaga, agencijsko in špedicijsko dejavnost, oskrbo ladij, popravila, gradnjo, trgovino, zastopanje in proizvodnjo. Ekonomska cona je ograjena in gibanje v njej je omejeno. Visoko stopnjo varnosti ji zagotavlja fizično varovanje in video nadzor. Razpolaga z naslednjimi zmogljivostmi:

- 4.737.000 m<sup>2</sup> celotne površine,
- 313.000 m<sup>2</sup> zaprtih oziroma nadkritih površin,
- 966.000 m<sup>2</sup> odprtih skladiščnih površin.

Nekaj ugodnosti, ki jih nudi ekonomska cona:

- uvoz v cono je brez carinskih in drugih dajatev,
- neomejen izvoz polproizvodov in dokončanih proizvodov,
- neomejen čas skladiščenja v coni,
- družbe so deležne davčnih olajšav,
- nižja stopnja davka na dobiček,
- davčne olajšave za vlaganja in zaposlovanja,
- družbe so samostojne pri izbiri proizvodnih standardov, tehničnih normativov in norm kakovosti.

V svoji poslovni politiki zasleduje koprsko pristanišče cilje stabilne rasti in dolgoročne dobičkonosnosti. Ta se odraža tudi v tržni vrednosti delnic in zagotavlja nenehno rast podjetja. Poslovna politika je usmerjena k rasti deleža storitev z večjo dodano vrednostjo v celotni dejavnosti. Konkurenčnost storitev Luke Koper se odraža v kakovosti, celovitosti ponudbe, produktivnosti, logističnem upravljanju in v cenah. S pomočjo ukrepov finančne politike zagotavljajo likvidnost, plačilno sposobnost in zmanjšanje deviznih tveganj. Luka Koper skrbi za nenehne izboljšave na vseh poslovnih področjih, kar ustvarja dolgoročno uspešno rast in učinkovit ter konkurenčen način poslovanja.

### 2.3. SODELOVANJE LUKE KOPER Z DRUGIMI SEVERNOJADRANSKIMI PRISTANIŠČI

V severnem Jadranu so tri pomembna pristanišča, in sicer Trst, Koper in Reka, ki so v bližini in ponujajo državam srednje in vzhodne Evrope isti izhod na Jadransko morje in Sredozemlje ter si s tem delijo tudi isto srednjeevropsko gravitacijsko zaledje. V zgodovini so se omenjena pristanišča razvijala ločeno v različnih gospodarskih in političnih sistemih in zato ni bilo mogoče izkoristiti in razviti vseh konkurenčnih prednosti severnojadranske regije. Danes so ta pristanišča v treh različnih državah, in sicer Trst v Italiji, ki je polnopravna članica EU, Koper v Sloveniji, ki je na pragu vstopa v EU, ter Reka na Hrvaškem, ki trenutno ni institucionalno povezana z EU. Odprtje vzhodnoevropskih in srednjeevropskih trgov ponuja novo razvojno možnost za severnojadranska pristanišča v primerjavi s konkurenčnimi severnoevropskimi pristanišči, ki so že stoletja deležna sistematične podpore zahodnoevropskih držav. Severnojadranska pristanišča imajo konkurenčno prednost predvsem v ugodni legi in klimatskih pogojih severnega Jadrana za pomorski promet in za razvoj pristanišč. Vzhodnoevropske in srednjeevropske države in regije ter njihova glavna mesta, kot so Dunaj, Praga, Bratislava, Budimpešta, Muenchen, so po kopnem bližje severnojadranskim kot velikim severnoevropskim pristaniščem in tako predstavljajo najbližjo pot do morja za veliko skupino držav. Vendar te konkurenčne prednosti na žalost niso izkoriščene. Severnoevropska pristanišča odlikuje visoka ekonomska sposobnost, pokrivajo ekonomsko bogato zaledje, imajo odlične mednarodne povezave v notranjost celine in najpopolnejšo tehnično in menedžersko oziroma upravljalško organizacijo, podprto z najnovejšo informacijsko tehnologijo. Nasprotno pa je za severnojadranska pristanišča značilno, da nimajo velike gospodarske moči, zaostajajo za severnoevropskimi pristanišči ter imajo nižji tehnološki razvoj. Tudi celotna prometna infrastruktura, ki pripada severnojadranskim pristaniščem, je mnogo manj razvita in gradnja le-te je tu mnogo bolj zahtevna. Pristanišča se med seboj razlikujejo v pravnem in ekonomskem statusu v odnosu z EU in obstajajo razlike v gospodarskih ter razvojnih potencialih znotraj regije. Posledica tega je, da je tovor iz naravnega zaledja pristanišč Trst, Koper, Reka preusmerjen na severnoevropska pristanišča.

Prihodnost razvoja severnojadranskih pristanišč je v sodelovanju. Omenjena pristanišča so do določene mere konkurenti, vendar bi lahko veliko več pridobili z medregionalnim sodelovanjem kot pa s strategijo razvoja v izolaciji. Svoj konkurenčni položaj lahko izboljšajo s skupnim nastopom na trgu in s približevanjem k enotnemu severnojadranskemu pristaniškemu sistemu. Tako je bila ustanovljena NAPAN (Northern Adriatic Ports Area Network), ki pokriva ozemlje Slovenije, Hrvaške, SV Italije ter vključuje tudi vse zainteresirane srednjeevropske in vzhodnoevropske države in regije, ki uporabljajo severnojadranska pristanišča za svojo zunanjo trgovino (Italija, Bavarska, Avstrija, Češka, Poljska, Slovaška, Madžarska in BIH). NAPAN je odprta za vse prostovoljno izbrane, vladne, poslovne, akademske in druge institucije z omenjenega območja, ki so zainteresirani za to aktivnost. Njena naloga je povezovanja med organizacijami in posamezniki, ki so zainteresirani za uravnotežen ekonomski in socialni razvoj na tem območju, s posebnim

poudarkom na regionalnem ekonomskem sodelovanju »brez meja« pri razvoju prevozne infrastrukture v regiji ter sodelovanje med severnojadranskimi pristanišči.

Kljub številnim oviram se pričakuje, da se bo proces integracije teh pristanišč nadaljeval in da bodo v prihodnosti ta pristanišča predstavljala politično in ekonomsko združeno območje oziroma regijo brez carin in drugih ovir. To bi vodilo do hitrega in nemotnega pretoka blaga in s tem do velikih možnosti za razvoj in napredek omenjenih pristanišč. Vendar velik del nalog glede tega sodelovanja in integracije je prepuščeno pristaniščem samim. Ideja in pobuda o možnem sodelovanju med njimi mora zrasti iz njih samih.

## 2.4. PROMETNE POVEZAVE LUKE KOPER Z ZALEDJEM

Slovenija leži v srednji Evropi, na prehodu v Sredozemlje oziroma južno ter jugovzhodno Evropo. Orografske gledano je na prehodu vzhodnih Alp v Panonsko kotlino, Dinarsko gorstvo in Jadransko kotlino. Država meji na severovzhodu z Madžarsko, na severu z Avstrijo, na zahodu z Italijo, na vzhodu in jugovzhodu pa s Hrvaško. V deželi se na 60 km dolgi zračni črti, Julijske Alpe – Kras – Jadransko morje, zvrstijo visokogorje, klasični kras in toplo morje, kar je velika redkost v svetu. Obsega 20.256 m<sup>2</sup> zemeljske površine in ima 2 milijona prebivalcev. Omenjeni geografski položaj Slovenije v osrčju Evrope je eden glavnih dejavnikov pri razvoju države in njenega gospodarstva. Obstoječe in načrtovane prometne povezave z državami srednje in vzhodne Evrope z izhodom na morsko pot preko pristanišča v Kopru predstavlja veliko priložnost za slovensko gospodarstvo. Preko našega ozemlja poteka križišče mednarodnih prometnih poti. Je ena redkih držav, ki ima na tako majhnem prostoru dva pomembna železniška in cestna koridorja ter še (največji) koridor – to je morje.

Slovenija je bila po razpadu Jugoslavije primorana, da se na novo prilagodi novim pogojem v Evropi. Sklenila je sporazum na področju prometa z EU, ki pomeni razvoj in posodobitev prometne infrastrukture tako cestnega kot železniškega omrežja. Prevozna politika EU zahteva prilagoditev slovenskega prevoznega gospodarstva evropskim razmeram, kar je tudi pogoj za enakopravno vključitev Slovenije v evropski prevozni sistem. Poleg tega pa je to tudi nujno za nadaljnji gospodarski razvoj Slovenije, ki si ga brez ustreznih prometnih povezav z evropskim prostorom sploh ni mogoče predstavljati.

Za infrastrukturni razvoj Evrope je pomemben razvoj vseevropskih prevoznih koridorjev, med katere je z dvema koridorjema vključena tudi Slovenija, in sicer V. in X. koridor. Koridorji imajo celotno dolžino približno 48.000 km, v kateri je 25.000 km železniškega in 23.000 km cestnega omrežja. V tem omrežju predstavljajo letališča (38), pomorska (13) in rečna pristanišča (49) ter glavni terminali vozlišča in omogočajo povezavo med srednje- in vzhodnoevropskimi državami.

**V. koridor** obsega 3.270 km železniških prog in 2.850 km cest, poleg tega pa vsebuje še pet letališč in tri pristanišča. Države, ki so neposredno povezane s V. koridorjem, so: BIH, Hrvaška, Italija, Madžarska, Ukrajina, Slovaška in Slovenija. Vključuje železniški, cestni,

zračni in ladijski prevoz. Glavna linija V. koridorja povezuje: Benetke (Italija) – Trst (Italija) – Koper – Ljubljano (Slovenija) – Budimpešto (Madžarska) – Uzgorod ter Lviv (Ukrajina).

Na to glavno linijo so vezane še dodatne veje, in sicer:

- tri veje potekajo do pristanišč Jadranskega morja,
- ena veja pa povezuje V. koridor s IV. koridorjem v Bratislavi.

Pristanišča (Trst, Koper, Reka) in celinski terminali imajo glavno vlogo za razvoj V. koridorja. Ta se na zahodu podaljša do Barcelone, na vzhodu pa se priključi na III. koridor do Kijeva in na IX. koridor do Moskve ter naprej po čezsibirski železnici do Vladivostoka.

**X. koridor** je »najmlajši« med vsemi vseevropskimi prevoznimi koridorji in vključuje železniški, cestni, zračni in ladijski način prevoza. Vsebuje 2.360 km železniških prog, 2.150 km cest, štiri letališča in eno pristanišče. Poteka od SZ proti JV. Povezuje pa Salzburg (Avstrija) – Ljubljano (Slovenija) – Zagreb (Hrvaška) – Beograd (Srbija in Črna gora) – Skopje (Makedonija) – Thessaloniki (Grčija). Poleg teh glavnih povezav vsebuje še štiri dodatne veje:

- Gradec (Avstrija) – Maribor (Slovenija) – Zagreb (Hrvaška),
- Budimpešta (Madžarska) – Beograd (Srbija in Črna gora),
- Niš (Srbija in Črna gora) – Sofija (Bolgarija) in naprej na IV. koridor do Istanbula,
- Veles (Makedonija) – Florina (Grčija) do Via Egnatia.

Slovenski prevozni sistem in s tem slovensko gospodarstvo je tako s V. in X. koridorjem vključeno v vseevropsko prevozno povezavo. S tem je Slovenija neposredno povezana preko železnic in cest z državami vzhodne, srednje in južne Evrope. Tako ima slovensko gospodarstvo lažji dostop do teh trgov. V razvitih državah ugotavljajo učinkovitost gospodarstva tudi z ugotavljanjem učinkovitosti prevoznega sistema, ki je pogoj za normalno delovanje gospodarstva. V Evropi predstavlja sodoben prevoz, ustrezna infrastruktura in mednarodno sodelovanje pogoj za uspešne prevozne integracije med EU in državami srednje in vzhodne Evrope.

#### **2.4.1. Morske povezave Luke Koper**

Obstoječe in načrtovane prometne povezave z državami srednje in vzhodne Evrope z izhodom na morsko pot preko pristanišča v Kopru predstavljajo veliko priložnost za slovensko gospodarstvo in državo. Geostrateška lega koprskega pristanišča je ena od njegovih konkurenčnih prednosti. Luka Koper pomeni najkrajšo prevozno povezavo iz dežel Daljnega vzhoda in Sredozemlja do držav srednje in vzhodne Evrope. Pomeni od 5 do 10 dni krajšo pot v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči. Pomorska pot preko koprskega pristanišča je tako več kot 2.000 navtičnih milj krajša, in če upoštevamo še kopensko pot do glavnih srednjeevropskih trgovskih središč, je ta krajša za približno 500 km v primerjavi s

konkurenčnimi severnoevropskimi pristanišči. To pa pomeni hitrejši prevoz blaga z nižjimi prevoznimi stroški.

V koprsko pristanišče lahko vplujejo ladje z največjim ugrezom 17,2 m. Redne linijske povezave opravljajo le kontejnerske ladje, RO-RO in nekaj konvencionalnih. Na rednih RO-RO linijah plujejo tri ladje, servis pa je tedenski. Konvencionalne ladje na rednih linijskih povezavah plujejo le v smeri Rdečega morja in Perzijskega zaliva. Te ladje imajo servis v Luki Koper približno na 14 dni. Za kontejnerske ladje je ena medcelinska linija, na kateri pluje 11 ladij, ki so tedensko servisirane, ter še dve liniji, ki povezujeta koprsko pristanišče s sredozemskimi, kjer pluje pet ladij. Druge linije so t.i. »feeder« povezave, ki imajo prekladalna pristanišča v Sredozemlju: Gioia Tauro, Malta, Pirej, Taranto, Neapelj itd. Na teh sedmih linijah pluje 12 ladij. To so ladje, ki povezujejo Luko Koper z ostalim svetom, večinoma v prosti plovbi in so najete samo za eno potovanje. Kot lahko ugotovimo, so morske povezave Luke Koper z ostalim svetom zadovoljive.

#### 2.4.2. Železniške povezave Luke Koper z zaledjem

Železniško omrežje Slovenije razpolaga s 1.201 km prog. Od tega je 331 km dvotirnih in 499 km je elektrificiranih. 45 odstotkov slovenske železniške mreže spada v evropsko mrežo železnic, E prog. Za mednarodni kombinirani prevoz v Sloveniji so opredeljene štiri železniške proge:

Tabela št. 1: Mednarodne »E« železniške smeri skozi Slovenijo

Proga	Smer - linija
E 65	Gdyana-Dunaj-Jesenice-Ljubljana-Reka
E 67	Bruck a.d. Mur-Gradec-Maribor-Zidani Most
E 69	Budimpešta-Kotoriba-Pragersko-Ljubljana-Koper
E 70	Pariz-Milano-Trst-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Ankara

Vir: Jakomin et al., 2002, str. 252.

Na celotni mreži prevažajo standardne kontejnerje (širina 2,44 m in višina 2,9 m). Koprsko pristanišče je povezano s slovenskim železniškim omrežjem z enotirno elektrificirano železniško progo Koper-Divača.

V okviru V. koridorja poteka železniška povezava: Benetke – Trst – Ljubljana – Zidani Most – Pragersko – Hodoš – Zalalovo – Boba – Budimpešta – Miskolc – Nyiregyhaza – Zahony – Cop – Lviv. Italija želi razviti bolj učinkovito železniško povezavo med Benetkami do Ljubljane. Železniška linija po V. koridorju ima relativno revne tehnične standarde in je potrebna obnove ter modernizacije. Skoraj 40 odstotkov železniškega koridorja je dvotirnega in 60 odstotkov dovoljuje hitrost 100 km/h. Slovenski del železniške povezave od slovensko-

italijanske meje (Sežana) – Ljubljana – Zidani Most – Murska Sobota je predviden za obnovo in modernizacijo predvidoma do leta 2005. Prevozi po V. koridorju predstavljajo za naše železnice okoli 90 odstotkov vseh mednarodnih prevozov. Slovenske železnice prepeljejo 97 odstotkov vsega tranzitnega blaga v Luki Koper, zato je V. koridor in njegova posodobitev ter izgradnja drugega tira na relaciji Koper – Divača ogromnega pomena za slovensko gospodarstvo ter za koprsko pristanišče (Uradni list RS št.16/96). Vendar pa je zmogljivost na omenjeni železniški progi na zgornji meji. Nujno potrebna je izgradnja drugega tira, ki pa se zavlačuje. Vsem je jasno, da drugi tir ni samo interes Luke Koper, ampak predvsem slovenskega gospodarstva. Zelo jasno opozorilo je, kako si želi Italija pritegniti tovor iz koprskega pristanišča preko njene železnice. Kljub ugotovitvam strokovnjakov, da bi čakanje z drugim tirom povzročilo veliko škodo slovenskemu prometnemu sistemu, železnicam, Luki Koper, zdravju prebivalcev ... je »očitno, da drugega tira ob tako različnih pogledih še lep čas ne bo ...« (Šuligoj, 16. maj 2003, str. 5).

Železniška povezava X. koridorja poteka v naslednji smeri: Salzburg – Beljak – Jesenice – Ljubljana – Zidani Most – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Veles – Thessaloniki. Veja, ki poteka iz Avstrije, povezuje: Gradec – Maribor – Zidani Most. Slovenski del železniške povezave X. koridorja vključuje: Jesenice (avstrijsko-slovenska meja) – Ljubljana – Zidani Most – Dobova (slovensko-hrvaška meja), ki obsega 197 km železniških prog. Ta proga je enotirna ali dvotirna ter elektrificirana. Predvidena je njena rekonstrukcija, ki naj bi bila predvidoma končana do leta 2005. V X. vseevropski koridor se je priključila še proga čez slovensko ozemlje, in sicer: Spiefeld (avstrijsko-slovenska meja) – Šentilj – Maribor – Zidani Most. Ta obsega 108 km železniških prog, ki so večinoma dvotirne ter elektrificirane. Predvidena je rekonstrukcija in ponovna izgradnja drugega tira med Mariborom in Šentiljem do leta 2005. Obseg prevozov po X. koridorju se je v zadnjih letih zmanjšal. Železniška infrastruktura X. koridorja je slaba zaradi nevezdrževanja in posledic vojne na Balkanu, tako danes obratuje normalno le med Salzburgom in Zagrebom. Ker je prevozna pot za blago, ki prihaja iz zahodne Evrope, predvsem iz Nemčije, po X. koridorju precej krajša in zahteva manjši prevozni čas, je v interesu vseh, da bi te proge čimprej obnovili.

Slovenske železnice nimajo na razpolago specialnih vagonov, ki bi bili namenjeni prevozu cestnih tovornih vozil in polpriklopnikov. Imajo le plato vagone, ki jih uporabljajo pri prevozu kontejnerjev. Glavni organizator oprtnih prevozov v Sloveniji je Adria kombi. Skupaj z Oekombijem vzdržuje tri pare oprtnih vlakov na dan od Ljubljane do Salzburga, s Hungarokombijem pa en par vlakov na relaciji Sežana – Szeged. Adria kombi se ukvarja tudi z organizacijo in s prevozi kontejnerjev, zamenljivih tovarišč in polprikolic. Tako lahko opravi naročene prevoze do namembnih krajev v srednji Evropi, Avstriji, Italiji, na Slovaškem, Češkem in na Madžarskem v 48 do 72 urah. Terminale za manipulacije z zamenljivimi tovarišči hkrati uporabljajo tudi kot terminale za kontejnerski prevoz.

V Kopru je najpomembnejši terminal v kombiniranem transportu v Sloveniji. Le-ta predstavlja začetno in končno kopensko terminalno postajo za pretovarjanje blaga, ki gre po

progi: Budimpešta – Kotoriba – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divača – Koper. Najpomembnejše redne vlakovne povezave so blok vlaki. Teh je osem. Izmed teh je le ena smer, in sicer Koper – Maribor, oskrbovana vsakodnevno, ena trikrat, ena dvakrat tedensko, druge pa samo enkrat na teden.

Povsod po svetu je tradicionalna povezanost pristanišč in železnic. Sipki in razsuti tovor iz Luke Koper v celoti prepelje železnica. Zaradi neustrezne prevozne politike Slovenije pri kombiniranem prevozu je bil v letu 1999 v kontejnerskem prevozu delež prevozov po cesti največji in prvič večji kot po železnici. Posledica tega bodo nepotrebni zastoji pri prevozu blaga ter povečanje prevoza po cestah, kar pa ni ne ekonomsko ne ekološko upravičeno.

Kljub temu da se je slovenski železniški sistem vključil v vseevropsko prometno mrežo desetih koridorjev in kljub načrtovanim modernizacijam slovenske železnice ostajajo v krizi. Značilna je zastarelost tehnologije, železniške proge in infrastrukture. Glede na to lahko rečemo, da so železniške povezave Luke Koper z zaledjem neustrezne in ne zadovoljujejo današnjim zahtevam. To pa ovira povečevanje pretovora v pristanišču in nemoten prevoz brez zamud ter onemogoča nadaljnji razvoj Luke Koper kot LDS. Nujno je potrebna modernizacija slovenskih železnic, obnova in dograditev obstoječih prog ter izgradnja prog za visoke hitrosti. Izvedba tega pa mora biti v skladu s standardi, ki jih predpisuje UIC (Mednarodna železniška unija).

#### **2.4.3. Cestne povezave Luke Koper z zaledjem**

Slovensko cestno omrežje obsega približno 300 km avtocest, 130 km hitrih cest in 573 km glavnih cest I. reda, drugih cest je 5.173 km. Slovenija se je s sporazumom z EU v letu 1993 približala skupni prevozni politiki EU. V tem sporazumu so opredeljene tiste slovenske ceste, ki so bile usklajene s vseevropsko mrežo:

- avtocesta v smeri JZ – SV, od Kopra do madžarske meje,
- avtocesta v smeri SZ – JV, od predora Karavanke (avstrijska meja) do Obrežja (hrvaška meja),
- avtocesta Maribor – Macelj.

Slovenija daje prednost izgradnji avtocest pred železnicami. Njen osrednji strateški cilj pri izvajanju nacionalnega programa je čimprejšnja izgradnja V. cestnega koridorja. To je še posebej pomembno za povečanje propustnosti in zvišanje potovalne hitrosti na relaciji Koper – Lendava in s tem boljšo povezavo koprskega pristanišča z gospodarskim zaledjem sosednjih, srednjeevropskih in vzhodnoevropskih držav. Slovenski nacionalni program predvideva izgradnjo 499,3 km dolgega avtocestnega sistema. Od tega je mišljeno 386 km novih cest in drugih avtocestnih povezav v smeri vzhod – zahod ter 113 km v smeri sever – jug. Predviden datum dokončanja vseh izgradenj avtocest v Sloveniji je bil do leta 2006 oziroma 2007 (Uradni list RS, št. 41/98), vendar se ta datum vse bolj podaljšuje.



Cestna povezava V. koridorja poteka v naslednji smeri: Benetke – Trst – Fernetiči – Divača – Ljubljana – Maribor – Pince – Becsehely – Nagykanizsa – Siofok – Budimpešta – Fuzesabony – Nyekladhaza – Polgar – Nyiregyhaza – Zahony – Uzgod – Lviv. Veja iz Kopra pa poteka v smeri: Koper – Kozina – Divača. Stanje cest na V. koridorju je zmerno dobro. Slovenski del cestnega V. koridorja poteka od slovensko-italijanske meje (Fernetiči) skozi Divačo in naprej Ljubljana – Vransko – Maribor do slovensko-madžarske meje (Pince) v dolžini 372 km. Od italijansko-slovenske meje do Ljubljane in od Vranskega do Maribora je štiripasovna avtocesta. V drugih delih pa je še v izgradnji. V Divači ena veja vodi tudi do Kopra v dolžini 40 km. S tem je koprsko pristanišče vključeno v cestno omrežje V. koridorja. Za avtocestno povezavo Luke Koper z zaledjem je potrebno dograditi še približno 15 km avtoceste, kar bi še olajšalo cestni prevoz iz tega pristanišča v njegovo zaledje. Gradnja tega odseka sedaj poteka. Hkrati pa je to tudi edina cestna povezava Kopra s svojim zaledjem v Sloveniji. To sedaj predstavlja otežen prevoz po tej cesti, kar bo z izgradnjo zadnjega dela avtoceste odpravljeno.

Cestna povezava X. koridorja poteka v smeri: Salzburg – Beljak – karavanški predor – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Gradsko – Thessaloniki. Veja, ki poteka iz Avstrije, povezuje: Gradec – Šentilj – Maribor – Zagreb. Slovenski del cestne povezave, ki je vključen v X. vseevropski koridor, pa poteka: Jesenice (avstrijsko-slovenska meja) – Ljubljana – Obrežje (slovensko-hrvaška meja). Ta cestna povezava obsega 184 km in vsebuje dvopasovno cesto ter na nekaterih delih tudi štiripasovno avtocesto. Načrtovana je bila izgradnja štiripasovne avtoceste na celotnem delu. Čez slovensko ozemlje pa poteka še ena veja X. vseevropskega koridorja, in sicer 56 km dolga cestna povezava: Šentilj (avstrijsko-slovenska meja) – Maribor – Gruškovje – (slovensko-hrvaška meja). Del te povezave je dvopasovna cesta, drugi del pa je tudi štiripasovna avtocesta. Predvidena je izgradnja štiripasovne avtoceste na celotnem delu.

Tabela št. 2: Razdalja po cesti od nekaterih glavnih evropskih trgovskih središč do pristanišč (v km)

Mesto/pristanišče	Koper	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
Praga	794	1.400	2.000	1.200
Bratislava	539	1.200	1.250	1.000
Budimpešta	678	1.350	1.400	1.350
Zagreb	240	1.250	1.300	1.300
Beograd	632	1.650	1.700	1.650
Dunaj	480	1.100	1.200	1.100

Vir: Interno gradivo Luke Koper.

Iz zgornje tabele lahko ugotovimo, da je Luka Koper najbližja omenjenim mestom, ki so glavna mesta zalednih držav, na katere teži pristanišče. Vendar pa omenjena konkurenčna

prednost ni izkoriščena, predvsem zaradi slabše cestne in železniške povezave ter zaradi nekonkurenčne cene prevoza. Zato blago ne potuje čez koprsko pristanišče, ampak ga v veliki meri prevažajo preko Hamburga, Rotterdama, Antwerpna in drugih mnogo bolj oddaljenih pristanišč. Na osnovi teh razdalj lahko sklepamo, da bo Luka Koper z vstopom v EU vsekakor pridobila pred drugimi evropskimi pristanišči zaradi krajše razdalje. Z izboljšanjem železniške in cestne povezave, logistične ponudbe, ki bo omogočala krajši prevozni čas, ter s konkurenčnejšimi cenami lahko pričakujemo preusmeritev nekaterih blagovnih tokov iz drugih evropskih pristanišč na veliko bližje koprsko pristanišče in s tem povečanje količine pretovorjenega blaga in posledično večje možnosti za nadaljnji razvoj Luke Koper kot LDS.

Povprečna stopnja rasti cestnega prevoza je ves čas višja kot v železniškem prevozu. To je posledica zahtev po vedno večji hitrosti dostave blaga kupcem, zmanjševanje dostavnih količin in drobljenje pošiljk, elektronska in spletna trgovina ter dostava na dom potrošnika. Na te nove razmere in zahteve kupcev pa se je lahko učinkovito odzval samo cestni prevoz. Tudi morebitne večje prevozne stroške cestnega prevoza pokrijejo z nižjimi stroški zalog, večjo konkurenčnostjo ter z boljšim servisom kupcem zaradi hitre odzivnosti na kupčeve zahteve.

### 3. LUKA KOPER KOT LOGISTIČNO IN DISTRIBUTIVNO SREDIŠČE

Pristanišča predstavljajo stične točke med kopenskimi in morskimi potmi. S svojo pretovorno-skladiščno funkcijo bistveno vplivajo na pripravo blaga za distribucijo (z dodajanjem vrednosti). S tem se danes nekdanja funkcija pristanišč spreminja. Pristanišča dobivajo vse bolj vlogo zbirnih in logistično-distributivnih središč. To pomeni dopolnitev pretovorne pristaniške funkcije s ponudbo številnih dodatnih logističnih storitev, ki omogočajo krepitev obstoječih blagovnih tokov ter možno preusmeritev potencialnih blagovnih tokov. Pristanišča tako ponujajo (Ogorelc, 1996, str. 95):

- logistične storitve, kar pomeni manipulacije s tovorom (natovarjanje, raztovarjanje in pretovarjanje), skladiščenje, priprava pošiljk za prevoz, kontejnerizacija blaga,
- trgovske storitve, kamor sodijo predvsem prodaja, redistribucija, storitve vzdrževanja blaga (sortiranje, prepakiranje, popravljanje, sušenje, prezračevanje, hlajenje), servisna dejavnost,
- industrijske storitve, kar pomeni predvsem proizvodnja in oplemenitenje blaga,
- druge pristaniške storitve (oskrbovanje ladij, servisiranje in popravila transportne opreme, kontejnerjev itd.).

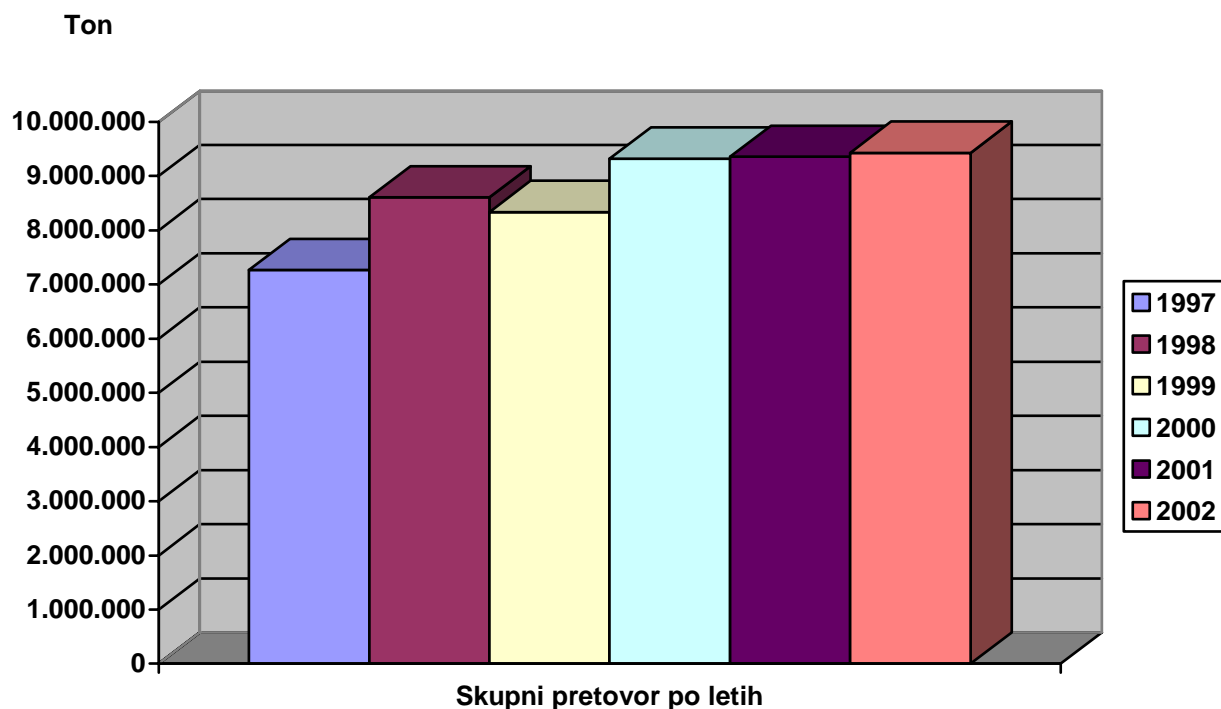
Razvejena logistično-distribucijska funkcija pristanišč omogoča pretovor raznovrstnega blaga skozi pristaniške terminale. Zaradi tega sledi večja stabilnost in manjša občutljivost na konjunkturalna nihanja v globalnem gospodarstvu ter večja stabilnost tudi z vidika zaposlovanja in stopnje dodane vrednosti. Nastanek in razvoj pristaniške logistike in distribucije se odraža tudi v povečanju operativnih površin terminalov. Nastanek LDS je povzročil tudi postopni umik nekdanjih terminalov za generalne tovore, ki so jih zamenjali večnamenski in sodobni visoko specializirani terminali, in to predvsem za kontejnerske terminale.

Skozi pristaniške terminale Luke Koper tvorijo raznovrstno blago iz različnih držav, ki je namenjeno v različne države sveta. Pritegnitev novih blagovnih tokov je zelo pomembno za nadaljnji razvoj pristanišča v Kopru. Pretovorna dejavnost predstavlja osnovo in pomemben vpliv na razvoj LDS na tem območju. Pri opredelitvi Luke Koper kot LDS za srednjo in vzhodno Evropo bomo analizirali obstoječe blagovne tokove, ki trenutno potekajo v tem pristanišču, in njihov obseg. Katero blago je primerno za distribucijo in katere dodatne storitve lahko opravijo na blagu in s tem povečajo njegovo vrednost. Ali gre za enostavnejšo oziroma nižjo stopnjo dodajanja vrednosti blagu, kot so sortiranje, etiketiranje, prevrečevanje. Ali pa gre za bolj kompleksno dodajanje vrednosti blagu, kot je sestavljanje različnih paketov, tehnična nadgradnja izdelkov, dodelava po merah in željah kupca. Na podlagi tega lahko ugotovimo, katera vrsta blaga je primerna za LDS in ali je le-to možno distribuirati neposredno iz Luke Koper ter katere vrsta blaga niso primerne za LDS. Pri tem pa seveda moramo upoštevati še potrebne in nujne pogoje (infrastrukturne, institucionalne,

informacijska tehnologija, prevozne in komunikacijske povezave z zaledjem), ki jih potrebujemo za nemoteno delovanje LDS.

### 3.1. CELOTNI PRETOVOR LUKE KOPER

Graf št. 1: Skupni pretovor v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)



Vir: Podatki o pretovoru Luke Koper.

Najprej si pogledjmo celoten pretovor v Luki Koper v zadnjih letih, ki nenehno narašča in ima stabilno rast. Tako je lansko leto (2002) dosegel že 9,43 mio ton (glej graf št. 1 in prilogo 1). Iz spodnje tabele št. 3 je razvidno, da največji delež v celotnem pretovoru zavzemajo razsuti, tekoči in sipki tovor, ki pa večinoma niso najbolj primerni za distribucijske procese v manjših središčih. Iz podatkov opazimo, da se povečuje tudi pretovor generalnih tovorov, lesa in avtomobilov, ki pa so primerni za višje ravni distribucije, za dodajanje vrednosti k blagu.

Tabela št. 3: Pretovor blaga v Luki Koper po blagovnih skupinah v obdobju 1997 – 2001  
(v tonah)

Blagovna skupina	1997	1998	1999	2000	2001
Generalni tovari	290.747	348.729	296.186	331.326	440.478
Živina	31.955	23.919	22.923	20.859	5.326
Sadje	109.379	59.297	56.974	53.092	43.219
Kontejnerji	808.955	850.589	939.986	994.902	1.023.256
Avtomobili	202.538	223.666	302.086	252.771	153.328
Razsuti tovari	2.527.739	3.520.656	2.987.820	3.950.753	4.034.080
Sipki tovari	959.299	972.910	981.767	940.777	926.451
Glinica	344.742	355.673	363.782	359.055	368.063
Silos (žitarice)	228.083	479.329	451.375	189.928	133.765
Les	227.337	166.044	215.826	293.761	327.931
Tekoči tovor	1.538.938	1.607.260	1.718.296	1.934.630	1.898.093
Skupaj	7.269.712	8.608.072	8.337.021	9.321.855	9.353.991

Vir: Podatki o pretovoru Luke Koper.

Pri proučevanju možnosti za nadaljnji razvoj Luke Koper kot LDS je zelo pomembna tudi analiza pretovora blaga po zalednih državah. Tako lahko ugotovimo distribucijske možnosti in gravitacijsko zaledje LDS v Kopru. Luka Koper se nahaja v osrčju Evrope, na stičišču mednarodnih trgovinskih tokov in na križišču kopenskih in morskih poti. Mednarodni blagovni tokovi potekajo preko Luke Koper iz Italije, Madžarske, Avstrije, Hrvaške, Bosne in Hercegovine, Srbije in Črne Gore, Slovaške in Češke.

Območje, ki ga pokriva Luka Koper oziroma njeno gravitacijsko zaledje, je prostor z velikim ekonomskim potencialom. To predstavljajo države, ki so že članice EU, kot so Italija, Nemčija, Avstrija, in države, ki so na pragu vstopa v EU, in sicer Slovenija, Madžarska, Češka, Slovaška, Poljska. Iz tega lahko sklenemo, da srednjeevropske in vzhodnoevropske države predstavljajo za Luko Koper kot LDS bogato zaledje. Glede na oddaljenost posameznih držav od koprskega pristanišča in glede na količino pretovora za posamezno državo skozi pristanišče lahko določimo primarno in sekundarno gravitacijsko zaledje. V primarno uvrščamo Slovenijo, Avstrijo, Italijo, Madžarsko in Hrvaško, ki predstavljajo v zadnjih treh letih kar 75 odstotkov vsega pretovora Luke Koper. Z vstopom Slovenije v EU

bo pristanišče še bolj pomembno in privlačno za omenjene države. V drugi krog gravitacijskega zaledja Luke Koper pa uvrščamo Nemčijo, Švico, Slovaško, Češko, Poljsko, Bosno in Hercegovino ter Srbijo in Črno goro. Z Luko Koper so povezane predvsem države srednje in vzhodne Evrope, do katerih vodi preko tega pristanišča tudi najkrajša pot iz Daljnega, Srednjega in Bližnjega vzhoda ter iz Sredozemlja. Iz tega sledi, da ima Luka Koper bogato zaledje z dobrimi logističnimi in telekomunikacijskimi povezavami, kar ponuja velike ekonomske možnosti in priložnosti. Za to srednjeevropsko in vzhodnoevropsko območje, ki smo ga opredelili, je smiselno razvijati LDS v Kopru. Seveda pa bi bilo potrebno razviti komperativne prednosti in zmanjšati oziroma odstraniti pomanjkljivosti in slabosti.

Tabela št. 4: Pretovor Luke Koper po posameznih državah v obdobju 1999 – 2002 (v %)

Države	1999	2000	2001	2002
SLOVENIJA	39,2	33,3	34,1	37,2
TRANZIT	60,8	66,7	65,9	62,8
Od tega največ:				
Avstrija	38,1	37,0	37,7	43,5
Češka	7,4	3,2	2,0	2,7
Hrvaška	2,7	2,4	2,5	2,3
Italija	10,9	15,6	15,7	11,7
Jug., Mak., BIH	1,8	2,6	2,1	3,3
Madžarska	12,2	7,7	7,4	7,9
Slovaška	4,6	3,9	3,8	7,6
SKUPAJ	100,0	100,0	100,0	100,0

Vir: Gradivo Luke Koper.

## 3.2. ANALIZA BLAGOVNIH SKUPIN V LUKI KOPER

### 3.2.1. Avtomobilski terminal

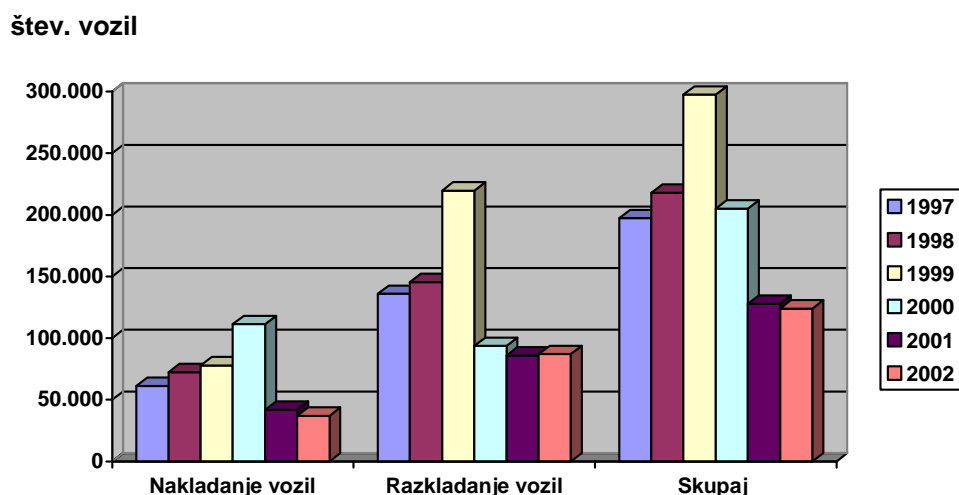
Avtomobilski terminal razpolaga z:

- 500 m operativne obale,
- 12 m globina morja,
- 5 privezov,
- 4 razkladalne (RO-RO) rampe,
- 5 vagonskih (železniških) nakladalnih ramp,
- 511.000 m<sup>2</sup> odprtih skladiščnih površin,
- 55.000 m<sup>2</sup> zaprtih skladiščnih površin,

- 37.000 avtomobilov je enkratna kapaciteta skladiščenja,
- garažna hiša s šestimi nadstropji z enkratno kapaciteto 3.350 avtomobilov.

V Luki Koper poteka pretovor avtomobilov v uvozni in izvozni smeri. Nudijo hiter in kakovosten pretovor avtomobilov, skladiščenje le-teh na primernih, asfaltiranih, nadzorovanih, ograjenih in ponoči osvetljenih površinah. Sodobno opremljene delavnice omogočajo opravljanje različnih storitev, po potrebi tudi dekonzervacija in konzervacija avtomobilov, PDI-nulti servis, dodatno opremljanje po željah kupcev, različna popravila vseh vrst poškodb, ki nastanejo pri prevozu, kot so mehanska, ličarska in avtopleskarska. V neposredni bližini terminala so tudi zaprta skladišča z možnostjo skladiščenja rezervnih delov, za demontažo ter za pakiranje avtomobilskih delov. Video sistem, s katerim razpolagajo, omogoča varovanje avtomobilov ves čas, ko so v pristanišču, kar pomeni varovanje 24 ur na dan. Na avtomobilskem terminalu je operativno delo v celoti računalniško podprto. Do skladiščnih površin omogočata povezavo dva železniška tira.

Graf št. 2: Pretovor avtomobilov v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 (štev. vozil)



Vir: Interno gradivo Luke Koper.

Avtomobile, ki jih pretovarjajo v Luki Koper v uvozni smeri, so v glavnem namenjeni v Slovenijo, Avstrijo, Madžarsko in Češko. Največji delež zavzema Avstrija (več kot 16.000 vozil v letu 2002), sledi ji Slovenija (okoli 12.000 vozil v letu 2002), Italija, Madžarska, Hrvaška ter druge države. Če pogledamo izvozno smer skozi Luko Koper, pa so predvsem avtomobili Volkswagen in Renault, ki so namenjeni na trge severne Afrike ter Bližnjega in Srednjega vzhoda. Pri izvozu zavzema daleč največji delež Slovenija, in sicer več kot 6.000 v letu 2002. (Glej Prilogo 2).

Avtomobili po obsegu blagovnega toka spadajo v zgornjo polovico pretovora Luke Koper, z vidika dodane vrednosti pa se uvrščajo v sam vrh. Pri pretovoru vozil gre za neposredno

distribucijo. Široka ponudba dodatnih storitev, poleg tega pa še zbiranje avtomobilskih pošiljk v izvozni smeri ter razbijanje oziroma delitev le-teh v uvozni smeri, nam jasno nakazuje, da pri avtomobilskem terminalu lahko govorimo o LDS. Prednosti avtomobilskega terminala v Luki Koper so predvsem v velikih skladiščnih prostorih, v usposobljenih delavcih in v kakovostni infrastrukturi. Vendar sedanja izkoriščenost tega terminala ni dovolj velika. Priložnost nadaljnega razvoja avtomobilskega terminala v Luki Koper pa je prav gotovo v nudenju dodatnih logističnih storitev pri distribuciji avtomobilov in avtomobilskih delov. To bi lahko bilo izhodišče za LDS za določeno znamko avtomobilov za trge srednje in vzhodne Evrope.

Tako je Luka Koper leta 2002 podpisala z družbo BLG Automobile Logistics GmbH pismo o nameri za ustanovitev skupne družbe za razvoj, upravljanje in vodenje avtomobilskega terminala v tem pristanišču. Načrtujejo razširitev ponudbe storitev avtomobilskega terminala in hitrejšo uresničevanje zastavljene strategije vodilnega dobavitelja logističnih storitev.

### **3.2.2. Terminal za razsute in sipke tovore**

**Terminal za razsute tovore** razpolaga z naslednjim:

- 400 m dolga obala,
- 18 m globoko morje,
- 2 priveza,
- 700.000 ton kapacitete skladišč.

Luka Koper opravlja kakovosten, varen in hiter pretovor razsutega tovora. To jim omogoča ustrezna pristaniška mehanizacija in usposobljena delovna ekipa. Poleg pretovornih storitev nudi pristanišče tudi dodatne storitve na omenjenem terminalu, in sicer sejanje, mešanje in drobljenje premoga ter druga dela. Nakladalna postaja omogoča železniško tehtanje tovorov v vagonih. Na tem terminalu pretovor blaga ves čas narašča. Letos v mesecu aprilu je terminal dobil novo mostno dvigalo, ki je varnejše, okolju prijaznejše in učinkovitejše. Ima tudi vgrajeno posebno protiprašno zaščito. V eni uri lahko pretovori 1.500 ton tovora.

### **Glinica**

Kapacitete za pretovor glinice v Luki Koper so:

- 250 m operativne obale,
- 14 m globoko morje,
- 1 privez,
- 20.000 ton enkratna kapaciteta skladiščenja.

V Luki Koper poteka pretovor in skladiščenje glinice. Terminal je sodobno opremljen z razkladalnim strojem, z zaprtim tračnim sistemom do silosa za skladiščenje ter s sistemom za nakladanje vagonov.



## **Premog in železova ruda**

Kapacitete za pretovor premoga in železove rude v Luki Koper so:

- 200 m operativne obale za razkladanje,
- 200 m za nakladanje,
- 18 m globoko morje,
- 2 priveza,
- 700.000 ton enkratna kapaciteta skladiščenja.

Premog in železovo rudo v Luki Koper pretovarjajo v uvozni in izvozni smeri. Obstaja možnost sočasnega razkladanja ladij velikosti »cape size« in nakladanje »panamax« ladij. Poleg osnovnih pristaniških storitev nudijo še dodatne storitve, kot so sejanje, mletje, pakiranje. Obala terminala je z zaprtim sistemom tračnih transporterjev povezana s skladišči in vagonsko nakladalno postajo, kjer poteka doziranje in železniško tehtanje.

V pristanišču že sedaj poteka primarna distribucija oziroma makrodistribucija na področju razsutih tovorov, kot so premog, železova ruda in glinica. Omenjeni tovor, ko prispe v Luko Koper v velikih količinah na velikih ladjah, naprej delijo in razbijajo v manjše vagonске pošiljke in distribuirajo v zaledje pristanišča. Z mešanjem različnih vrst železove rude pa ji dodajajo vrednost in nato distribuirajo naprej do porabnikov. Tu gre za obsežne blagovne tokove, katerih distribucijo ne morejo opravljati v manjšem distribucijskem centru v bližini pristanišča. Za to blagovno skupino lahko rečemo, da ni primerna za distribucijo na višji ravni.

**Terminal za sipke tovore** razpolaga z:

- 522 m dolga obala,
- 6 – 13,5 m globoko morje,
- 3 privezi,
- 8 nakladalnih tirov,
- 1 kamionska tehtnica,
- 6.000 ton je kapaciteta razkladanja na dan,
- kapaciteta zaprtih skladišč je naslednja:
  - 55.000 ton za sojo, koruzo in druge žitarice,
  - 70.000 ton za minerale, sol, sladkor, fosfate, perlit, boraks, sodo,
- 40.000 ton je kapaciteta odprtih skladišč.

Vsi nakladalni in razkladalni sistemi so vodeni računalniško. Na tem terminalu obstajajo možnosti za pretovor, skladiščenje in distribucijo sipkih tovorov. To so: soja, žito, sladkor, sol, boksit, fosfati, gnojila, kalcinirana soda, perlit ... Opravljajo hitre, kakovostne ter zanesljive najrazličnejše storitve. Omogočajo natančno trgovsko tehtanje, simultano razkladanje tovora z ladje v skladišče in natovor iz skladišča na prevozno sredstvo (vagon ali tovornjak). Poleg osnovnih storitev pretovora in skladiščenja nudi Luka Koper na terminalu za sipke tovore tudi dodatne storitve glede na zahteve strank, in sicer uvrečevanje, mešanje,

separacija, drobljenje, kontrola, fumigacija, trgovsko tehtanje itd. V skladišču za gnojila je možno uvrečevanje v vreče od 50 do 500 kg, v skladišču za sojo od 10 do 50 kg.

## **Soja**

Sojo uvrščamo med sipke tovore. V Luki Koper je največji delež pretovora soje za slovensko tržišče, in sicer okoli 110.000 ton v letu 2002, potem ji sledi Madžarska, Hrvaška, Italija ter Avstrija. Za naše tržišče je značilen relativno konstanten blagovni tok soje, medtem ko je na Madžarskem in Hrvaškem značilno enakomerno naraščanje porabe tega blaga. Pri distribuciji soje Koprju konkurira pristanišče Reka z nižjimi tarifami, s čimer pridobiva uvoznike na svoje terminale. Za distribucijo soje so primerna distribucijska središča v bližini porabnikov, ki so razdrobljeni. Ker je raven distribucije soje v Luki Koper še relativno nizka, vendar gre pri tem za obsežen blagovni tok, bi bilo možno organizirati intenzivnejšo distribucijo neposredno iz Luke Koper ter z raznovrstno dodatno ponudbo storitev ta blagovni tok še okrepiti in stabilizirati. Sojo bi lahko uvrstili v blagovno skupino, ki bi jo lahko distribuirali iz terminalov Luke Koper.

## **Fosfati**

Med sipkim tovorom, ki ga pretovarjajo v Luki Koper, so tudi fosfati. Največji delež pri pretovoru tega blaga je namenjeno v Avstrijo, in sicer okoli 150.000 ton v letu 2002, ki pa je glede na leto 2000 upadel za približno 50.000 ton, medtem ko je za slovensko tržišče namenjen le majhen delež. Največje količine fosfatov prihajajo iz Izraela in Maroka. Za oskrbo s fosfati je značilno, da porabniki želijo manjše, natančno določene količine fosfatov v enakih časovnih presledkih, ker za to vrsto blaga nimajo ustreznih kapacitet za skladiščenje. Pomembno je dejstvo, da je po odprtju rečne plovne poti po Donavi upadla količina pretovora fosfatov v Luki Koper. Ker se nekatere tovarne fosfatov nahajajo ob Donavi, tako izkoristijo tudi rečno prevozno pot, ki se jim ponuja za oskrbo porabnikov s fosfati. Zaradi omenjenega dejstva Luka Koper za tržišča, ki jih pokriva donavska rečna pot, ne more uspešno konkurirati. Vendar bi se splačalo okrepiti blagovni tok z distribucijo na druga tržišča, saj ima Luka Koper zadostne prostore za skladiščenje in prednosti v točnosti dobave. Fosfati bi bili primerni seveda ob dovolj velikem blagovnem toku za distribucijo neposredno iz Luke Koper, torej iz terminalov pristanišča, na določena vzhodnoevropska in srednjeevropska tržišča.

## **Soda**

Na terminalu za sipke tovore poteka pretovor in skladiščenje sode. Včasih so jo pretovarjali v razsutem stanju in v velikih pošiljkah, medtem ko se danes povečuje uvrečevanje sode, ki gre iz pristanišča neposredno do končnega uporabnika. Pretovor sode v Luki Koper konstantno narašča. Največji delež pretovora je namenjen za Slovenijo in Avstrijo, ki je v zadnjem letu približno enak, in sicer okoli 14.000 ton v letu 2002. Z bistveno manjšim deležem jim sledi Hrvaška (okoli 4.000 ton), ki se je v zadnjem letu povečal. Za sodo je značilno, da ne

omogoča visoke ravni dodatnih storitev, podobno kot sol. Vendar pa je zaradi manjših količin primerna za distribucijo v distribucijskem središču. V prihodnosti obstajajo možnosti za razvoj distribucije sode v okviru LDS v Kopru.

## **Žitarice**

Na terminalu za sipke tovore v Luki Koper pretovarjajo in skladiščijo tudi žitarice. Med te v koprskem pristanišču uvrščajo koruzo, pšenico, ječmen, sončnična semena, semena ogrščice itd.

Kapacitete v pristanišču za pretovor žita so:

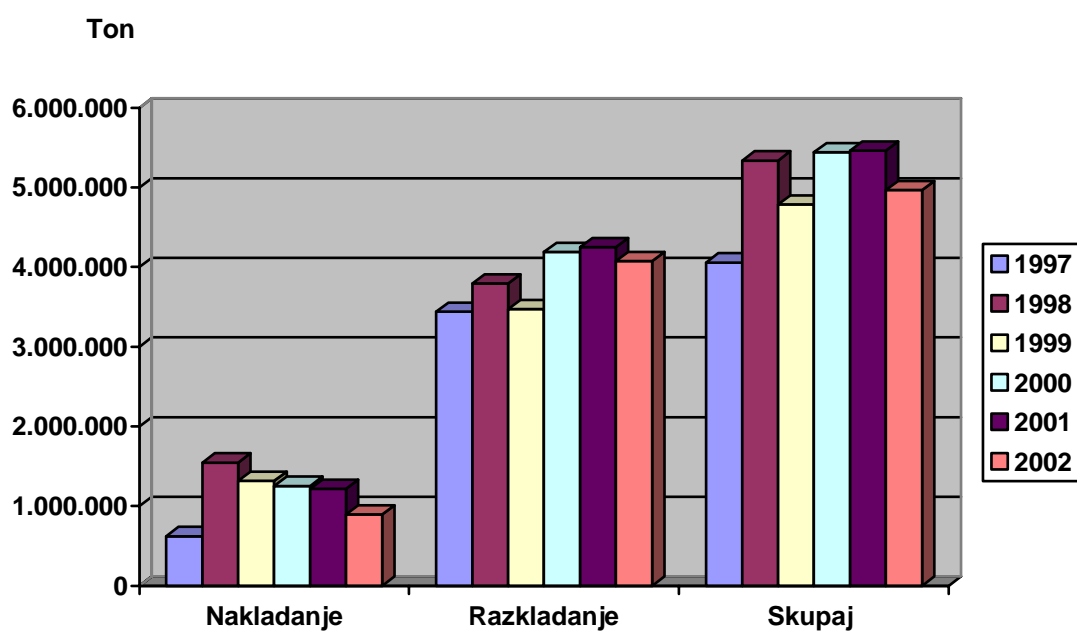
- 200 m operativne obale,
- 14,5 m globoko morje,
- 1 privez,
- 60.000 ton enkratna kapaciteta skladiščenja.

Pretovor in skladiščenje žit in raznih semen poteka v uvozni in izvozni smeri, in to preko silosa, ki je tehnološko zaključen sistem z lastno operativno obalo, skupino železniških tirov, nakladalno-razkladalno postajo in cestno povezavo.

V zadnjem času blagovni tok pretovora žitaric nekoliko pada, je pa značilen nestanovitni blagovni tok. V uvozni smeri pri pretovoru žitaric v Luki Koper zavzemata največji delež Slovenija in Hrvaška, vendar je le-ta pretovor v zadnjem letu upadel. Z manjšim deležem pri pretovoru žitaric jim sledi Italija. V izvozni smeri pa zavzema daleč največji delež Madžarska, in sicer okoli 100.000 ton pretovora žitaric v letu 2002, sledi pa ji z veliko manjšim deležem Slovenija. Blagovna skupina žitaric omogoča visoko raven dodatnih storitev. Zato bi se s ponudbo dodatnih storitev v Luki Koper ter s kakovostnejšimi logističnimi storitvami v okviru LDS blagovni tok žitaric skozi to pristanišče še okreplil in stabiliziral.

Pretovor razsutih in sipkih tovorov se je v Luki Koper v zadnjih letih povečal (glej Graf št. 3 in Prilogo 3). Poslovanje omenjenih terminalov je konstantno v zadnjih letih in relativno uspešno. Obstaja tudi možnost nadaljnega povečevanja pretovora te vrste blaga. Vendar tu predstavlja največji problem slaba cestna in železniška povezava pristanišča z zaledjem ter vpliv pri pretovoru tega blaga (premoga) na onesnaževanje okolja in možen pritisk naravovarstvenikov. Vse večje ekološke zahteve pri pretovarjanju in prevozu tega blaga bo potrebno upoštevati in zadovoljiti v prihodnosti. Prednosti teh terminalov so v kakovostni infrastrukturi, velikih skladiščnih prostorih ter v specializaciji in usposobljenosti zaposlenih. Pretovor v pristanišču bi se povečal tudi ob nudenju dodatnih logističnih storitev pri distribuciji blaga.

Graf št. 3: Pretovor na terminalu za sipke in razsute tovore v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)



Vir: Interno gradivo Luke Koper.

### 3.2.3. Terminal za tekoče tovore

V to področje spada več specializiranih terminalov za kemikalije, fosforno kislino, rastlinska olja, palmino olje, vino in sokove, lateks ter za naftne derivate. Omenjeni terminali so moderno opremljeni in jih ves čas posodablajo in širijo.

Terminal za kemikalije in za anorganske kisline razpolaga z:

- 170 m operativne obale,
- 12 m globoko morje,
- 1 privez,
- 17.000 m<sup>3</sup> skladiščne kapacitete za kemikalije,
- 7.500 m<sup>3</sup> skladiščne kapacitete za anorganske kisline.

Terminal za rastlinska olja in palmino olje razpolaga z:

- 200 m operativne obale,
- 14 m globoko morje,
- 1 privez,
- 20.000 m<sup>3</sup> skladiščne kapacitete za rastlinska olja,
- 5.000 m<sup>3</sup> skladiščne kapacitete za palmino olje.

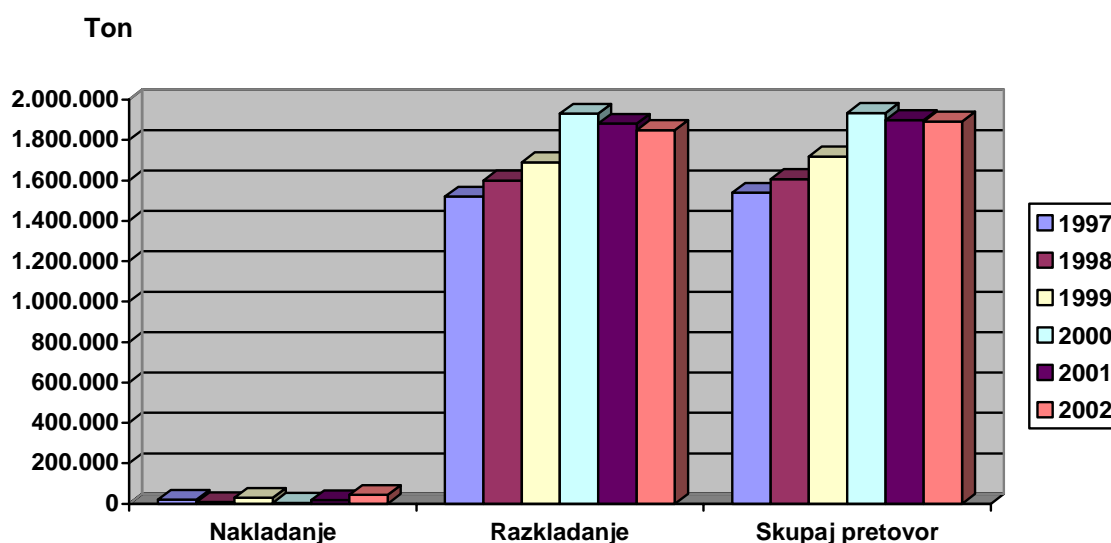
Terminal za vino in terminal za lateks razpolagata z:

- 200 m operativne obale,
- 10 m globoko morje,
- 1 privez,
- 2.930 m<sup>3</sup> skladiščne kapacitete za vino,
- 1.200 m<sup>3</sup> skladiščne kapacitete za lateks.

Poleg osnovnih pristaniških storitev, pretovora in skladiščenja, Luka Koper na omenjenih terminalih nudi še dodatne storitve, kot so mešanje, polnjenje sodov itd. Skrbijo tudi za varstvo okolja in poskušajo posodobiti in vpeljati čisto in varno tehnologijo na teh terminalih.

V okviru terminala je tudi privez za tankerje z nafto in naftnimi derivati. Ta je na drugem pomolu, ki je preko cevovoda povezan z bližnjimi rezervoarji za nafto in naftne derivate. Cevovod za nafto je zgrajen samo za potrebe Petrola in Istrabenza. Nadaljnji razvoj in vlaganja pri povečevanju pretovora nafte v Luki Koper ni smiseln zaradi konkurenčnejšega Trsta na tem področju.

Graf št. 4: Pretovor na terminalih za tekoče tovore v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)



Vir: Interno gradivo Luke Koper.

Pri poslovanju tega terminala največji delež zavzema sprejem in skladiščenje nafte in naftnih derivatov. Njegovo poslovanje ni preveč uspešno in ni na pričakovani ravni. Problem je pri relativni omejenosti glede sprejema velikih tankerskih ladij. Poleg nizkega ugreza za velike ladje je omejenost terminala tudi v slabi povezavi z zaledjem (cestna in železniška povezava). Pri pretovoru in prevozu tega tovora so značilne tudi vse večje ekološke zahteve. Vendar ima terminal možnost povečanja skladiščnih kapacitet in s tem povečanje pretovorjenih količin z odpravo omenjenih pomanjkljivosti in slabosti ter z nudenjem dodatnih storitev.

Pri kategoriji tekočih tovorov in razsutih tovorov velja omeniti dejstvo, da v Luki Koper že poteka primarna distribucija oziroma neka vrsta »makrodistribucije«, ko blago na primer razbijajo v manjše vgonske pošiljke in naprej distribuirajo v zaledje. To velja predvsem za primarne surovine, kot so nafta in naftni derivati, premog, železova ruda, glinica, in sicer je to predvsem blago, ki spada v blagovno skupino razsutih in tekočih tovorov. Ta skupina predstavlja velik delež pretovora Luke Koper (v letu 2001 kar 67 odstotkov celotnega pretovora). Vendar pri tem blagu ni možno dodajanje vrednosti in dodatne storitve, kot smo jih predstavili na primer pri avtomobilih, lesnih izdelkih itd. To blago ni primerno za manjšo distribucijo v okviru LDS v bližini pristanišča v Kopru.

#### **3.2.4. Terminal za generalne tovore**

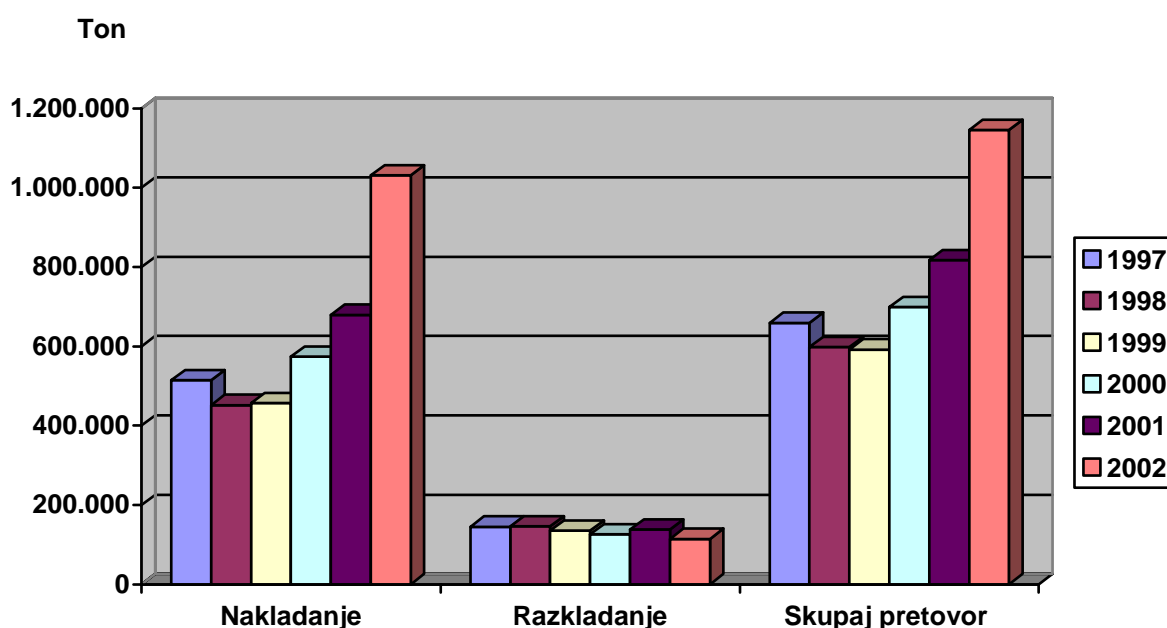
Terminal za generalne tovore razpolaga z:

- 833 m operativne obale,
- 7 – 12 m globoko morje,
- 6 privezov,
- 153.000 m<sup>2</sup> večnamenskih pokritih skladišč,
- 1.800 m<sup>2</sup> specializiranih skladišč za kože ali ribjo moko,
- 37.800 m<sup>2</sup> specializiranih skladišč za bombaž.

V okvir generalnih tovorov, ki jih pretovarjajo v Luki Koper, uvrščamo kavo, riž, sladkor, bombaž, železo, kovinske in nekovinske izdelke, papir, celulozo, les in lesne izdelke itd. Za ta terminal je značilna specializiranost ljudi in naprav za manipuliranje z generalnimi tovari. Poleg osnovnih pristaniških dejavnosti pretovora in skladiščenja nudijo še dodatne storitve, kot so: označevanje, uvrečevanje, tehtanje, čiščenje, pakiranje, poliranje, vzorčevanje, paletiranje, ovijanje paletnega blaga itd. V skladiščih nudijo možnosti zbirnega in distribucijskega središča v uvozu kot tudi v izvozu. Ta skladišča po potrebi tudi dodatno opremijo.

Terminal za generalni tovor je najbolj donosen terminal v Luki Koper in ustvarja največji prihodek. Njegove prednosti so v kakovostni infrastrukturi, velikih skladiščnih prostorih ter v specializaciji in usposobljenosti zaposlenih. Slabosti pri tem so, da nevaren tovor ne smejo prekladati v Luki Koper. Priložnosti so v razširitvi skladiščnih kapacitet, nujenju fizične distribucije blaga, dodatnih, logističnih storitev pri distribuciji blaga. Tako obstajajo možnosti za povečanje pretovornih količin teh vrst tovara in posledično tudi za LDS s temi proizvodi. Poleg dobre infrastrukture pristanišča pa so pomembne tudi dobre povezave s prodajalci in kupci blaga, agenti, ladjarji, špediterji, prevozniki.

Graf št. 5: Pretovor na terminalu za generalne tovore v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)



Vir: Interno gradivo Luke Koper.

Pri pretovoru generalnih tovorov iz tega pristanišča v gravitacijsko zaledje opazimo razliko le-tega glede na celotni pretovor Luke Koper. Največja rast je zabeležena v sekundarnem gravitacijskem zaledju pri Slovaški (iz nekaj tisoč ton v letu 2001 na kar 200.000 ton pretovora v letu 2002), Češki ter Srbiji in Črni gori. Ta rast je posledica predvsem pretovora jeklene pločevine za Turčijo. Na drugem mestu je Avstrija, in sicer z več kot 160.000 ton tovorov v letu 2002, kar predstavlja tudi veliko rast pretovora, saj je le-ta v letu 2000 znašala okoli 80.000 ton. Tudi pri Češki, ki s skoraj 120.000 tonami pretovora v letu 2002 zaseda tretje mesto, beležimo veliko rast pretovora, in sicer se je podvojil glede na leto 2000, ko je le-ta znašal okoli 50.000 ton. Na četrto mesto uvrščamo Slovenijo, pri kateri pa je pretovor v letu 2002 upadel glede na leto 2001, in sicer s približno 115.000 ton na malo več kot 80.000 ton. Potem sledi pretovor generalnih tovorov za Srbijo in Črno goro, ki se je v letu 2002 močno povečal, in sicer z nekaj tisoč ton v letu 2001 na kar približno 75.000 ton v letu 2002. Omenjene države predstavljajo največji delež v pretovoru generalnih tovorov skozi Luko Koper. Tem državam sledijo z manjšim deležem še Madžarska, Hrvaška, Nemčija, Italija in Poljska.

Z nadaljnjim razvojem Luke Koper kot LDS bi se blagovni tokovi končnih proizvodov generalnih tovorov še okrepili tudi v države primarnega gravitacijskega zaledja. Z vstopom nekaterih držav in Slovenije v EU bodo odpravljene administrativne ovire, ki so do sedaj ovirale distribucijo izdelkov na tržišča omenjenih držav. Poleg tega je tudi ugodno za LDS v Kopru bližina trgov jugovzhodne Evrope. LDS bi moralo ponuditi kakovostno logistično podporo in visoko raven dodatnih storitev. Tako bi za večino izdelkov (sadje, kava, papir,

bela tehnika) iz skupine generalnih tovorov, ki jih že pretovarjajo skozi Luko Koper, razvoj LDS spodbudila blagovne tokove in povzročila povečanje tudi z vidika dodane vrednosti po enoti blaga.

### **Sadje in lahkopokvarljivo blago**

Zmogljivost terminala za sadje in lahkopokvarljivo blago:

- 427 m operativne obale,
- 8 – 11 m globoko morje,
- 3 privezi,
- 13.000 m<sup>2</sup> kondicioniranega skladišča z možnostjo reguliranja vlage in temperature od 0 do +20 stopinj C,
- 2.000 m<sup>2</sup> hladilnica za globoko zamrzovanje,
- 360 m<sup>2</sup> zorilnica za banane.

Sadje zahteva zaokrožen tehnološki in tehničen pristop. Spada med hlajene tovore. V Luki Koper trženju logistike hlajenih tovorov posvečajo veliko pozornost. Imajo dolgoletne izkušnje s pretovarjanjem in manipuliranjem z lahkopokvarljivim blagom, kot je sadje, zelenjava, ohlajeno in zamrznjeno blago. Izkušena in usposobljena ekipa z moderno opremo zagotavlja hitre, zanesljive in kakovostne storitve. Razpolagajo s sodobnimi računalniško nadzorovanimi skladišči z možnostjo reguliranja temperature, vlažnosti ter kroženja zraka. Na terminalu nudijo tudi dodatne storitve, kot so sortiranje, tehtanje, prebiranje, pakiranje, etiketiranje in drugo. Trendi gredo v smeri zagotavljanja neprekinjene hladilne verige in distribucije.

Pretovor sadja skozi Luko Koper v njeno gravitacijsko zaledje je v zadnjih letih upadel in dosegel najnižjo točko, predvsem zaradi razpada nekdanje Jugoslavije ter administrativnih ovir s strani držav EU. V uvozni smeri je največji delež sadja, ki ga pretovorijo v Luki Koper, namenjeno slovenskemu tržišču, in sicer okoli 14.000 ton v letu 2002, sledi ji Madžarska s približno 11.000 tonami v letu 2002. Viden je padec v letu 2002 pri pretovoru sadja za Avstrijo, in sicer z 12.000 ton leta 2000 na okoli 5.000 ton v letu 2002 zaradi že omenjenih razlogov, namreč Avstrija je članica EU. Manjši delež pretovora sadja skozi koprsko pristanišče je tudi pri Hrvaški in Italiji.

### **Kava**

V Luki Koper pretovarjajo in skladiščijo surovo kavo v okviru terminala za generalne tovore. V koprsko pristanišče prihaja iz večjih distribucijskih centrov v Evropi. Pri pretovoru kave je velik konkurent v severnem Jadranu pristanišče Trst, ki ima konkurenčne prednosti v primerjavi s koprskim pristaniščem. Njegove prednosti izhajajo iz tradicije, izkušenj, ki jih imajo s predelavo, in iz tehničnih ter tehnoloških pogojev. Prednosti ima tudi zaradi monopolističnega položaja logističnega operaterja, ki obvladuje distribucijo kave v Kopru in



v Trstu. Največji delež pretovora kave v uvozni smeri skozi Luko Koper je namenjeno slovenskemu tržišču, in sicer le-ta znaša okoli 35.000 ton za leto 2002 ter je v stalnem porastu. Majhen delež pa je namenjen Avstriji, Italiji in Hrvaški. Bližnje tržaško distribucijsko središče za kavo je v večini pokrilo trge Avstrije in Italije ter prevzel skoraj celotni blagovni tok kave na tem območju. Kava spada med proizvode, ki imajo zelo velike distribucijske možnosti.

## **Papir**

Na terminalu za generalne tovore poteka pretovor in skladiščenje papirja, pri tem ga zbirajo v večje pošiljke in opravljajo manjše popravke na prevozni embalaži. Za izvozno smer papirja skozi Luko Koper je značilno, da le-ta poteka predvsem iz Avstrije in Slovenije, ki zavzemata pri tem največji delež, namenjeno pa je za severno Afriko, predvsem Egipt. Največji delež pri tem ima Avstrija, in sicer okoli 36.000 ton v letu 2002, ta tudi konstantno narašča. Z malo manjšim deležem ji sledi Slovenija s približno 33.000 tonami v letu 2002. Bistveno manjši delež pri tem predstavlja Madžarska. Papir nima velik distribucijski potencial za Luko Koper, če upoštevamo obseg blagovnega toka in pokritost zaledja srednje in vzhodne Evrope.

Večje možnosti za distribucijo iz Luke Koper ima **celuloza**. Tako bo Luka Koper v sodelovanju z nekaterimi izvozniki v okviru pristanišča ustanovila manjšo distribucijsko središče za celulozo, da bi povečali njen pretovor. V tem distribucijskem središču bo potekalo predvsem zbiranje blaga v večje pošiljke ter opravljanje dodelavnih storitev, kot so prevozno pakiranje, markiranje in sortiranje.

**Kovinska galanterija**, ki jo pretovarjajo v koprskem pristanišču, predstavlja zelo skromen blagovni tok in v največji meri samo za slovensko tržišče. Vendar kljub šibkemu blagovnemu toku bi bilo lahko to blago primerno za distribucijo v okviru LDS, saj je poraba tega blaga v zalednih državah, kamor gravitira koprsko pristanišče, zelo velika. Poleg tega ti izdelki omogočajo visoko raven dodatnih storitev ter distribucije. To pomeni, da bi bilo omenjeno blago primerno za LDS v Kopru, vendar je trenutno blagovni tok teh izdelkov še zelo nizek.

## **Bela tehnika**

Na terminalu za generalne tovore v Luki Koper pretovarjajo in skladiščijo belo tehniko. V skladiščih zbirajo blago v večje pošiljke, polnijo v kontejnerje ter distribuirajo v čezmorske države. To pomeni, da za tovrstno blago že obstaja distribucija. V izvozni smeri pretovora bele tehnike v Luki Koper predstavlja Slovenija celoten vir, vendar se je ta pretovor v zadnjem obdobju zmanjšal. Vzrok je deloma v svetovni recesiji, deloma pa v samem slovenskem proizvajalcu. Sedanja raven ponudbe dodatnih storitev v Luki Koper je za te izdelke precej nizka. Kot LDS za tovrstne izdelke slovenskega proizvajalca bi bilo potrebno nujno razširiti ponudbo dodatnih storitev in kakovostnejše logistične storitve. To Luka Koper

načrtuje, zato lahko sklepamo, da bo verjetno v prihodnosti poskušala vzpostaviti intenzivnejšo distribucijo bele tehnike ob dodatni logistični podpori.

Poleg tega je še precej neizkoriščena možnost za distribucijo elektronskih naprav pri uvozu iz Daljnega vzhoda (Koreja), vendar pretovor le-teh je danes zelo nizek. Za to blago je značilno, da omogoča visoko raven distribucije in zato zelo primerno za distribucijo v okviru LDS. Podobni so primeri pristaniških LDS za tovrstno blago v svetu.

## **Les**

Zmogljivosti terminala za les:

- 25 ha je površina terminala,
- 250 m operativne obale,
- 6 – 12 m globoko morje,
- 2 priveza,
- 60.000 m<sup>2</sup> pokrite skladiščne površine.

Ugodni klimatski pogoji, ki so značilni za koprsko pristanišče, predstavljajo konkurenčno prednost pri pretovoru lesa pred drugimi sredozemskimi pristanišči. Obstajajo idealni pogoji za naravno sušenje in s tem dvig kakovosti lesa. Na splošno pa lahko rečemo, da svetovna proizvodnja lesa upada, predvsem zaradi gospodarske recesije in ekološke ozaveščenosti. Vendar se je pretovor lesa v Luki Koper v zadnjih letih celo povečal. To je posledica visoke tehnične in strokovne usposobljenosti pri pretovoru in skladiščenju hlodovine, žaganega lesa in lesnih polizdelkov ter zaradi široke ponudbe dodatnih storitev. Na terminalu les, ki prispe v pristanišče, lahko tudi primerno obdelajo, in sicer nudijo paketiranje, čeljenje, markiranje, letvičenje, paranje, sušenje, sortiranje itd. Les distribuirajo tako v izvozni kot tudi v uvozni smeri.

V Luki Koper pretovarjajo les, ki prihaja največ iz Avstrije in gre potem v severnoafriške države ter države Bližnjega in Srednjega vzhoda, predvsem arabske države. Avstrija zavzema daleč največji delež v izvozni smeri, in sicer je zabeležila okoli 280.000 ton natovora v letu 2002, za njo so z majhnim deležem Slovenija, Italija, Madžarska in Hrvaška.

Za pretovor lesa v Luki Koper je torej značilno, da gre za večji blagovni tok in spada v zgornjo polovico po pretovoru v tem pristanišču ter z veliko dodatnih storitev, ki jih nudijo. To pa je pogoj za ekonomsko upravičenost distribucije v okviru LDS za lesne proizvode v Luki Koper. Torej je možna intenzivnejša distribucija lesa in lesnih izdelkov neposredno iz pristanišča v Koprju z raznovrstno ponudbo dodatnih storitev.

### 3.2.5. Kontejnerski in RO-RO terminal

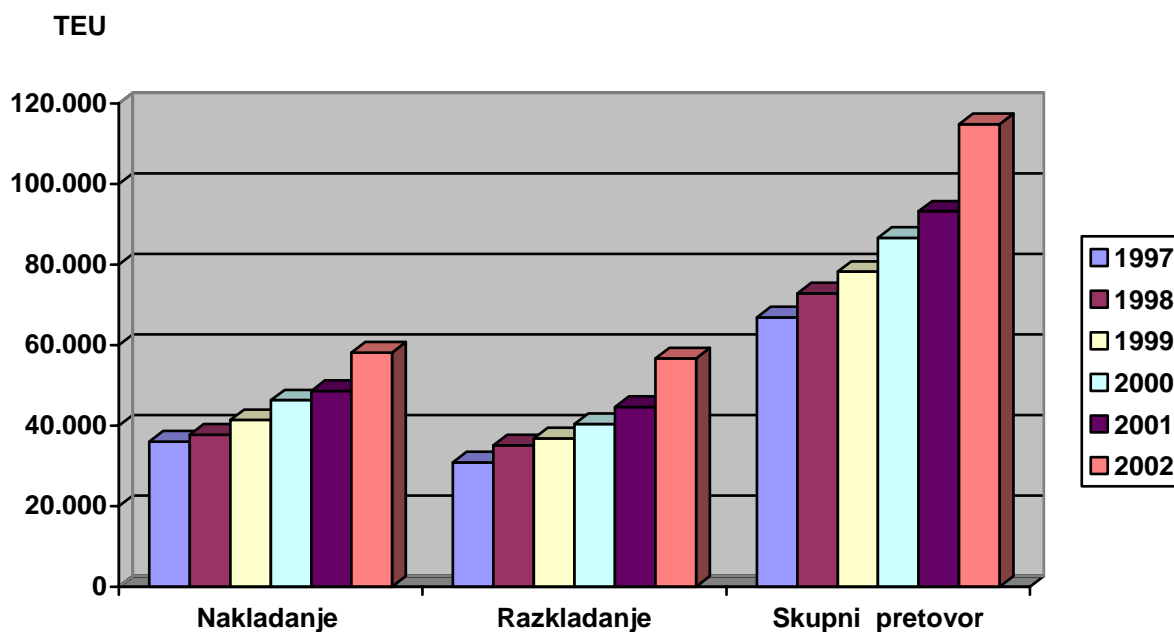
Kontejnerski in RO-RO terminal ima naslednje razpoložljivosti:

- 25 ha površina terminala,
- 500 m operativne obale,
- 12 m globoko morje,
- 3 privezi za kontejnerske ladje,
- 3 privezi za RO-RO ladje,
- 11.500 TEU enkratna kapaciteta skladiščenja,
- 175 elektropriklučkov za frigo kontejnerje,
- 2 x 671 m železniških tirov.

Kontejnerski in RO-RO terminal Luke Koper je opremljen z obalnimi kontejnerskimi dvigali in s premično mehanizacijo. Opravlja vse vrste manipulacij tako z navadnimi kot tudi s frigo kontejnerji in z zbirnimi ter drugimi specialnimi kontejnerji. Na terminalu poleg osnovnih pristaniških dejavnosti opravljajo še dopolnilne storitve, kot so polnjenje, praznjenje, čiščenje, pranje, popravila kontejnerjev ter druga dela na kontejnerjih. Ladijski pretovor opravljajo s tremi kontejnerskimi žerjavi (od 450 do 500 kN). Možno je tudi servisiranje frigo kontejnerjev, in sicer je na voljo uporabnikom 24-urni monitoring stanja frigo kontejnerjev (vključuje trikrat dnevno pregled temperature), popravljanje in servisiranje elektroinstalacij frigo kontejnerjev, montaža in demontaža, popravila in servisiranje, polnjenje s plinom in gorivom, dobava potrebnih nadomestnih delov. Terminal je poleg vsega zmožen tudi manipuliranja z generalnimi tovari ter pretovora težkih tovorov do 50 ton, poteka pa tudi RO-RO promet. Za pretovor vozil so namenjene tri RO-RO zapornice, njihovemu skladiščenju pa 8 ha površin v neposrednem zaledju obale ter 200 parkirnih mest na kamionskem parkirišču ob vhodu v pristanišče. Vsa dela na terminalu so računalniško podprta.

Luka Koper je bila v preteklosti pomembno jugoslovansko kontejnersko pristanišče. Večino tovara v kontejnerjih iz skupne države so pretovarjali skozi to pristanišče. Z razpadom Jugoslavije je Koper na tem področju veliko izgubil in moral se je usmeriti na druge trge, kot so Madžarska, Avstrija, Češka in druge države. Sklenili so tudi dolgoročne pogodbe z večjimi ladjarji (MAERSK, ZIM, NORASIA itd.), ki so prispevali k dvigu kakovosti pomorskih prevozov. Vse to je vplivalo na dvig števila pretovorjenih TEU, ki je v letu 2002 preseglo 100.000 TEU. Luka Koper je tako z rednimi kontejnerskimi linijami velikih svetovnih ladjarjev povezana z drugimi kontinenti.

Graf št. 6: Skupni pretovor kontejnerjev v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 (v TEU)



Vir: Interno gradivo Luke Koper.

Graf nam jasno prikazuje trend naraščanja pretovora kontejnerjev v Luki Koper, ki se iz leta v leto povečuje. Leta 2002 so dosegli skoraj 115.000 TEU. Vendar kljub temu so zmogljivosti tega terminala bistveno večje, približno 200.000 TEU, kot vidimo, pa obstoječi pretovor zaostaja za tem. (Glej Prilogo št. 6).

Pri pomanjkljivostih Luke Koper velja ponovno omeniti, da omejuje njen nadaljnji razvoj in povečevanje pretovora slaba prometna povezava z zaledjem, premajhen ugrez za velike kontejnerske ladje. S poglobitvijo ugreza bi lahko sprejemala tudi večje ladje, ki grejo sedaj v večja evropska pristanišča. Možnosti so tudi za razširitev terminala ter za organizacijo in nudenje kombiniranih prevozov s povezovanjem z notranjimi kopenskimi terminali.

Če hočemo ugotoviti, ali bi lahko bila v Luki Koper distribucija kontejnerjev, lahko najprej navedemo dejstvo, da stopnja kontejnerizacije na svetovni ravni narašča in bo še naraščala, tako da v prihodnosti pričakujemo tudi prevoz blaga v kontejnerjih z nizko in srednjo stopnjo kontejnerizacije. Torej blagovni tok s kontejnerji narašča, kar je zelo pomembno pri ugotavljanju primernosti le-teh v okviru LDS. Danes pretovarjajo v Luki Koper kot kontejnerizirano blago v največji meri predvsem elektronske naprave, prehranske izdelke, kavo, avtomobilske plašče, kemične proizvode in pohištvo. Večinoma so ti izdelki namenjeni končnim uporabnikom. Na rast in intenzivnost teh blagovnih tokov vpliva BDP in njegova stopnja rasti v državah, ki uvažajo omenjeno blago. Glavni cilj razvoja Luke Koper je prav v povečanju kontejnerskega prometa, zlasti s prekomorskimi državami.

Če pogledamo po državah nakladanje in razkladanje kontejnerjev oziroma izvoz in uvoz le-teh, potem lahko ugotovimo, da največji delež kontejnerjev, ki pridejo v Luko Koper in jih tu

razkladajo, so namenjeni za Slovenijo (okoli 22.000 TEU v letu 2002), sledi ji Madžarska (okoli 13.000 TEU v letu 2002) ter Hrvaška, Avstrija in Italija. Pri nakladanju kontejnerjev za nadaljnji prevoz predstavlja zopet največji delež blago iz Slovenije (okoli 27.000 TEU), polovico manj pa iz Madžarske, sledijo še Avstrija, Hrvaška in Italija.

Velik potencial pri razvoju Luke Koper kot LDS za srednjo in vzhodno Evropo imajo tudi azijske izvozne družbe, ki bi preko LDS v Koprju distribuirale svoje proizvode na trge srednje in vzhodne Evrope, do katerih predstavlja Luka Koper tudi najbližjo pot. Razvoj pomembnega evropskega LDS v Sloveniji pa bi pozitivno vplivalo na pretovor kontejnerjev v tem pristanišču.

### 3.3. MOŽNOSTI LUKE KOPER IN NAČRTI ZA PRIHODNOST

Koprsko pristanišče leži v osrčju Evrope in se nahaja blizu trgovskih središč in pomembnih srednje- in vzhodnoevropskih prestolnic. Luka Koper je poslovno stičišče, ki ponuja vrsto svojih ugodnosti, tudi ekonomsko cono ter celovito ponudbo storitev, ki so na voljo porabnikom vse dni v letu. Tu pripravijo blago za neposredno prodajo, opravijo vrsto storitev, s katerimi dodajo vrednost blagu. Poleg osnovne ponudbe storitev, kot so pretovor, skladiščenje, vleka ladij, privez, odvez, nudijo še široko ponudbo dodatnih storitev. Te so: markiranje, etiketiranje, embaliranje, sortiranje, pakiranje, uvrečevanje, mešanje, rezanje, čeljenje, vitlanje, barvanje, montaža, demontaža, sejanje, drobljenje, praznjenje, polnjenje, dezinfekcija, dezinfekcija, fumigacija, zorenje, kodiranje, pranje, popravila, dekontaminacija itd. S temi storitvami večajo vrednost blagu, ga pripravijo za neposredno prodajo, zaščitijo ali pa mu spremenijo prevozno obliko. Tako opravljajo kakovostne, zanesljive in učinkovite storitve na številnih terminalih s specializiranimi zmogljivostmi, sodobno tehnologijo in strokovno usposobljenimi delavci. Pri poslovanju nudijo logistično, marketinško, trgovsko, finančno, informacijsko in investicijsko podporo. V pristanišču razvijajo tudi celovit računalniško informacijski sistem, ki omogoča informacijsko izmenjavo med Luko Koper in carinskimi organi, agenti, špediterji, prevozniki in kupci. Koprsko pristanišče ima tudi možnosti za nadaljnji razvoj in prostorsko širitev, na voljo ima za to še 1.000 ha površin, ki jih nameravajo postopoma urediti in nameniti za razvoj in razširitev logistično-distribucijske dejavnosti.

Republika Slovenija je lastnik javnega dobra v pristanišču in zagotavlja razvoj pristaniške infrastrukture, ki je potrebna za uresničitev razvojnih načrtov slovenskega pristanišča. Luka Koper pa je koncesionar, ki skrbi za vzdrževanje osnovne pristaniške infrastrukture, ki sodi med javno dobro, to so obale in plovne poti. Njen prostorski razvoj poteka v okviru začrtanih dokumentov Prostorsko ureditveni pogoji in je usklajen s tržnim razvojem družbe. Osnovni elementi, ki opredeljujejo prostorski razvoj Luke Koper, so nadomestitev zmanjšanih zmogljivosti zaradi dogovora o prepustitvi občini Koper privez 1, prilagajanje razvoja izgradnji novega glavnega vhoda v Luko Koper, zaokroževanje pretovornih in skladiščnih zmogljivosti terminalov, razvoj skladiščnih zmogljivosti za potrebe LDS, infrastrukturna

ureditev območja, ki je rezervirano za razvoj proizvodnih dejavnosti v prosti carinski coni ter poglobljanje bazena III in ureditev navedenega pomola.

Med infrastrukturnimi posegi bi bilo potrebno preurediti vhode v skladišča za kontejnersko, kamionsko in železniško manipulacijo, potem tudi regalna oprema skladišč in robotizacija skladišč, opremiti skladišča tudi s tekočimi trakovi in z opremo za sortiranje ter pakiranje itd., torej s tehnologijo horizontalnega prevoza. Nujna je tudi oprema skladišč z informacijsko tehnologijo ter njeno povezavo z okoljem. Poleg omenjenih infrastrukturnih sprememb so ob tem nujne tudi organizacijske spremembe. Vse to skupaj bi omogočalo opravljanje distribucije na višji ravni, kar bi dajalo možnosti za hitrejši razvoj Luke Koper kot LDS.

Danes so kakovostne storitve nujen pogoj za dolgoročno uspešno trženje, pridobivanje kupcev, njihovo zadovoljstvo in zaupanje. Tako si v Luki Koper prizadevajo k doseganju pravočasno izvedenih storitev brez napak, po konkurenčnih cenah, ob tem pa prevzemajo polno odgovornost za varstvo okolja. Zavedajo se, da lahko le s kakovostjo, celovitostjo ponudbe, produktivnostjo, z ustreznimi cenami in z odgovornim ravnanjem do okolja izboljšajo svoj konkurenčni položaj ter s tem maksimalno zadovoljijo potrebe svojih strank, delničarjev in zaposlenih ter izboljšajo življenjski in ekonomski položaj širše skupnosti.

Danes poteka v koprskem pristanišču predvsem blagovna distribucija primarnih surovin, kot so premog, železo in nafta. Kot primer lahko navedemo distribucijo premoga na terminalu za razsute tovore. Tovor prihaja na ta terminal v velikih količinah iz različnih držav. Potem ga na terminalu skladiščijo, drobijo, mešajo, tehtajo, granulirajo itd. Sledi dostava do končnih porabnikov glede na njihove potrebe, želje in zahteve. Podobno je za madžarski trg v preteklosti potekala distribucija soje. V koprskem pristanišču poteka tudi distribucija sadja, avtomobilov, avtomobilskih delov, bele tehnike, vendar pa je obseg te distribucije majhen. Gre predvsem za distribucijo na nižji ravni, to je distribucija primarnih surovin in unificiranega kosovnega blaga. Ta ne potrebuje visoke skladiščne in informacijske tehnologije ter hitrosti in točnosti dostave, kot je značilna za distribucijo na višji ravni.

Zelo redka pa je distribucija visoko tehnoloških dokončanih proizvodov. Če navedemo primer distribucije končnih proizvodov za »Top Shop« (televizijska in internetna prodaja). Distribucijo izvaja podjetje Studio moderna, ki skladišči blago v regalnem središču znotraj ekonomske cone. Blago, ki je namenjeno na trge zunaj Slovenije, oblikujejo v pošiljke in neposredno distribuirajo, medtem ko sta za slovenski trg namenjena dve dislocirani skladišči v notranjosti Slovenije. V omenjenih skladiščih shranjujejo ocarinjeno blago in ga potem distribuirajo glede na naročila do končnega potrošnika. Celotno poslovanje je računalniško podprto, za dostavo teh izdelkov uporabljajo hitro pošto.

Vizija razvoja Luke Koper je, da postane osrednje pristanišče za države srednje in vzhodne Evrope. Strateški razvoj pristanišča je usmerjen k doseganju univerzalne ponudbe pristaniških storitev na najvišji kakovostni ravni, razvoju Luke Koper kot svetovno znano LDS za srednjo

in vzhodno Evropo, razvoju učinkovite informacijske in logistične povezanosti s svetom ter stabilnosti in donosnosti poslovanja na dolgi rok.

Da bi to dosegli, Luka Koper sledi svetovnim trendom posodabljanja delovnih sredstev in opreme za izvajanje tehnoloških postopkov. Cilji tehnološkega posodabljanja so večanje produktivnosti pri pretovornih, skladiščnih in drugih manipulacijah, avtomatizacija rutinskih opravil (robotizacija), širša uporabnost informacijskih orodij, izboljšanje kakovosti in zanesljivosti dela, zniževanje stroškov dela in vzdrževanja. Poleg razvoja potrebne tehnologije je za Luko Koper pomemben tudi skrb za razvoj človeškega potenciala. Cilj upravljanja s človeškimi viri je oblikovanje ustrezne organizacijske strukture. Izobraževanje in usposabljanje bo vodilo do fleksibilne kadrovske strukture in do profesionalnih znanj, ki bodo potrebna za širjenje pristaniške dejavnosti, za razvoj LDS in za zadovoljevanje vseh potreb tržišča.

## SKLEP

Danes je značilno naraščanje individualiziranega povpraševanja potrošnikov ter težnje velikih podjetij po zmanjševanju prevoznih stroškov in skladiščenja, kar vodi še naprej k »just-in-time« načinu proizvodnje. Posledica tega je, da prehaja upravljanje nad tovorom pod okrilje integralnega logističnega servisa. Cilj je predvsem optimizacija proizvodne, trgovske in logistične funkcije. Podjetja se popolnoma osredotočijo samo na svojo osnovno dejavnost, za izvajanje logističnih storitev pa najamejo logistična podjetja. To vlogo prevzemajo LDS, kot sistemi specializiranih in univerzalnih skladišč, terminalov, carinskih con, blagovnotransportnih, blagovnodistribucijskih in blagovnotrgovinskih centrov se vse bolj razvijajo in imajo v današnjem gospodarstvu vse večjo in pomembnejšo vlogo. Kot tehnološko izpopolnjena logistična središča nudijo skladiščne prostore, delovne površine, ki omogočajo manipuliranje z blagom, ter logistično-distribucijske storitve, s katerimi povečujejo vrednost blagu. Blago skladiščijo, predelajo, dodelajo po željah in potrebah in zahtevah individualnega potrošnika. LDS tako ponujajo celovite logistične storitve »od vrat do vrat«, hkrati postajajo čedalje večja in se širijo v logistične korporacije. Dobava ob pravem času na pravo mesto je prednostna logistična naloga.

Zelo pomembno vlogo pri logističnem upravljanju v LDS ima informacijska tehnologija, ki predstavlja temelj logistične dejavnosti. Sodobni LDS razpolagajo z najmodernejšo informacijsko tehnologijo, brez katere si njihovega delovanja ne moremo predstavljati.

Danes se tradicionalna funkcija pristanišč spreminja. Poleg nekdanj trgovske, industrijske in prevozne-pretovorne funkcije dobivajo pristanišča vse bolj vlogo zbirnih in logistično-distributivnih središč za posamezno državo ali več držav in s tem pridobivajo novo funkcijo, torej še logistično-distribucijsko. To pa pomeni dopolnitev pretovorne pristaniške funkcije s ponudbo številnih dodatnih logističnih storitev, ki omogočajo krepitev obstoječih blagovnih tokov ter možno preusmeritev potencialnih blagovnih tokov.

Sodoben evropsko konkurenčen LDS želijo razviti tudi v Luki Koper, ki leži v osrčju Evrope in je povezana z vsemi celinami. Njen razvoj izhaja neposredno iz njenega poslanstva, saj s svojim položajem na najkrajši poti do osrčja Evrope ponuja izvoznikom in uvoznikom Slovenije ter njenih zalednih držav možnosti za čimlažje vzpostavljanje čezmorskih trgovinskih tokov. Gospodarski učinki delovanja Luke Koper se multiplikativno odražajo v neposredni okolici in tudi širše. Ti učinki so najbolj izraziti v pomorski, cestni, trgovski, gostinski, turistični, finančni dejavnosti in pri železniških prevoznikih ter drugih storitvah.

Pri logistični podpori strankam in pri nadaljnjem razvoju LDS Luke Koper stremijo k aktivnemu sodelovanju pri storitvah »od vrat do vrat« in »just-in-time« dostave preko Luke Koper. Pri tem nudijo administrativne storitve, poslovne in logistične informacije, ki se nanašajo na gibanje blaga. Sodelujejo pri razvoju osnovnih informacijsko-komunikacijskih in integracijskih instrumentih, kot so telematika, elektronska izmenjava podatkov (EDI).



Realno gledano obstajajo velike možnosti, predvsem pa potreba za razvoj Luke Koper kot sodobno LDS za srednjo in vzhodno Evropo. Omenjeno območje je naravno gravitacijsko zaledje koprskega pristanišča, do katerega vodijo preko Kopra najbližje kopenske in morske poti iz Sredozemlja ter Bližnjega in Dalnjega vzhoda. Koprsko LDS je s krajšo prevozno potjo konkurenčno sodobnim severnoevropskim LDS. Vendar pa ima Luka Koper slabo cestno in železniško povezavo z zaledjem, ki ne omogoča varen, hiter, pravočasen, učinkovit in zanesljiv prevoz. Brez ustrezne prevozne infrastrukture pa ni mogoč nadaljnji razvoj koprskega pristanišča kot sodobnega LDS. Zato nujno potrebuje moderne mednarodne povezave s cestnim in železniškim kopenskim prevoznim omrežjem. Brez tega ne more konkurirati severnoevropskim LDS za trge srednje in vzhodne Evrope, pa čeprav ima Koper ugodnejšo geografsko lego in se nahaja blizu tem trgom.

Pogoj za oblikovanje in razvoj ter nemoteno delovanje LDS v koprskem pristanišču je potrebno izboljšanje prevozne infrastrukture, dograditev III. pomola, ustrezna opremljenost skladišč, informacijska podpora ter organiziranost. Tržni položaj Luke Koper bo v prihodnosti odvisen od kakovosti infrastrukturnih povezav ter od prevoznih in logističnih storitev.

Vstop Slovenije v EU, globalizacija, izboljšanje in izgradnja prepotrebne prevozne infrastrukture ter vključenost Slovenije z dvema koridorjema (V. in X.) v evropski prevozni sistem bo prispevalo k povečanju pretovora v koprskem pristanišču in k nadaljnjemu razvoju pristanišča kot LDS. To pa predstavlja tudi veliko priložnost, ne samo za Luko Koper in obalno regijo, ampak za celotno slovensko gospodarstvo.

## LITERATURA

1. Borruso Giacomo et al.: I porti dell'alto Adriatico – Trieste, Capodistria, Fiume. Trieste : Lint, 1996. 238 str.
2. Dmitrovič Tanja: Prodajne poti, logistika. Zapiski predavanj. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1996. 84 str.
3. Jakomin Livio, Medeot Marino, Zelenika Ratko: Tehnologija prometa in transportni sistemi. Portorož : Fakulteta za pomorstvo in promet, 2002. 375 str.
4. Kaltnekar Zdravko: Logistika v proizvodnem podjetju. Kranj : Moderna organizacija, 1993. 530 str.
5. Lipičnik Martin, Pepevnik Anton: Tehnologija prometnih sistemov. Maribor : Fakulteta za gradbeništvo, 1999. 178 str.
6. Oblak Henrik: Mednarodna poslovna logistika. Maribor : Ekonomska poslovna fakulteta, 1997. 362 str.
7. Ogorelc Anton: Logistika – Organiziranje in upravljanje transportnih sistemov in drugih logističnih procesov in sistemov. Maribor : Ekonomsko poslovna fakulteta, 1996. 224 str.
8. Ogorelc Anton: Mednarodne logistične storitve. Maribor : Linea, 1999. 178 str.
9. Petrinja Danilo - Primož: Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper – Prešnica. Koper, 1999. 142 str.
10. Shapiro Roy, Heskett: Logistics Strategy. St Paul : West Publishing Company, 1985. 602 str.
11. Šober Milenko: Slovensko okno v svet. Koper : Mladinska knjiga, 1982. 157 str.
12. Zekić Zdravko: Logistični menedžment. Rijeka : Glosa, d.o.o., 2000. 191 str.
13. Zelenika Ratko: Prometni sustavi. Rijeka : Ekonomska fakulteta, 2001. 636 str.
14. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1996. 230 str.

## VIRI

1. EU and cross-border regional economic cooperation – The Northern Adriatic Ports of Trieste, Koper and Rijeka. Ljubljana : Faculty of Transport and Maritime studies, 2000. 155 str.
2. Cerin Mirjana: Urejajo skladišče premoga. Primorske novice, Koper, 14. januar 2003, str. 4.
3. Glešič Katja: Gospodarski utrip regije. Primorske novice, Koper, 31. december 2002, str. 14.
4. Glešič Katja: Luka potolkla rekord. Primorske novice, Koper, 17. januar 2003, str. 4.
5. Glešič Katja: Tir do Trsta bi si že zgradili. Primorske novice, Koper, 28. marec 2003, str. 5.
6. Interna gradiva Luke Koper.
7. Kemperle Marjan: Maresca ven iz TICT. Primorske novice, Koper, 18. februar 2003, str. 4.
8. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št.13/96).
9. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96).
10. Rakar Robert: Prevoz po cesti je najbolj razširjen. Finance, Ljubljana, 2000 (62), str. 14.
11. Status of the Pan-european transport corridors and transport areas. Vienna : TINA office Vienna, 2000. 92 str.

12. Šuligoj Boris: Že Franc Jožef je vedel. Delo, Ljubljana, 1. marec 2003, str. 5.
13. Šuligoj Boris: Luka Koper povečala lastniški delež. Delo, Ljubljana, 17. marec 2003, str. 5.
14. Šuligoj Boris: Velikan srečno prispel v Koper. Delo, Ljubljana, 25. april 2003, str. 5.
15. Šuligoj Boris: Je »drugi tir« nujnost ali pretiravanje? Delo, Sobotna priloga, Ljubljana, 16. maj 2003, str. 5.
16. Veliki slovar tujk. Ljubljana : Cankarjeva založba, 2002. str. 674.
17. Luka Koper. (URL: [http:// www.luka-kp.si](http://www.luka-kp.si)), Luka Koper, marec 2003.
18. Port of Rotterdam. (URL: [http:// www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)), marec 2003.



## **SEZNAM KRATIC**

BDP – bruto domači proizvod

EDI (Electronic Data Interchange) – elektronska izmenjava podatkov

EU (European Union) – Evropska unija

LDS – logistično in distributivno središče

NAPAN (Northern Adriatic Ports Area Network) – organizacija za čezmejno sodelovanje severnojadranskih pristanišč

PANAMAX – ladja z dimenzijami, ki omogočajo prehod skozi Panamski kanal

RO-RO (Roll on – roll off) – horizontalno vkrcavanje/izkrcavanje tovora na vozilih na/z RO-RO ladij

TEN (Trans-European Network) – Program vseevropske cestne mreže

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) – standardna enota, ki temelji na ISO kontejnerju, dolžine 20 čevljev (6,10 m)

UIC (Union International des Chemin de fer) – Mednarodna železniška unija



## SEZNAM TABEL

Tabela št. 1:	
Mednarodne »E« železniške smeri skozi Slovenijo .....	18
Tabela št. 2:	
Razdalja po cesti od nekaterih glavnih evropskih trgovskih središč do pristanišč .....	21
Tabela št. 3:	
Pretovor blaga v Luki Koper po blagovnih skupinah v obdobju 1997 – 2001 .....	25
Tabela št. 4:	
Pretovor Luke Koper po posameznih državah v obdobju 1999 – 2002 .....	26

## SEZNAM GRAFOV

Graf št. 1: Skupni pretovor v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 .....	24
Graf št. 2: Pretovor avtomobilov v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 .....	27
Graf št. 3: Pretovor na terminalu za sipke in razsute tovore v obdobju 1997 – 2002 .....	32
Graf št. 4: Pretovor na terminalih za tekoče tovore v obdobju 1997 – 2002 .....	33
Graf št. 5: Pretovor na terminalu za generalne tovore v obdobju 1997 – 2002 .....	35
Graf št. 6: Skupni pretovor kontejnerjev v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 .....	40

## SEZNAM SLIK

Slika št. 1: Zemljevid vseh treh rotterdamskih distriparkov .....	9
Slika št. 2: Luka Koper danes .....	12





## **PRILOGE**



**Priloga 1:** Skupni pretovor v Luki Koper v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)

Leto	Skupni pretovor
1997	7.269.712
1998	8.608.072
1999	8.337.021
2000	9.321.855
2001	9.353.991
2002	9.430.000

Vir: Podatki o pretovoru Luke Koper.

**Priloga 2:** Pretovor na avtomobilskem terminalu v obdobju 1997 – 2002 (štev. vozil)

Leto	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj
1997	61.340	135.899	197.239
1998	72.372	145.518	217.890
1999	77.871	219.633	297.504
2000	111.412	93.614	205.026
2001	41.892	85.872	127.764
2002	36.951	87.024	123.975

Vir: Interno gradivo Luke Koper.

**Priloga 3:** Pretovor na terminalu za sipke in razsute tovore v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)

Leto	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj
1997	620.483	3.439.380	4.059.863
1998	1.546.006	3.793.118	5.339.124
1999	1.313.981	3.470.763	4.784.744
2000	1.251.448	4.189.850	5.441.298
2001	1.214.493	4.247.867	5.462.360
2002	892.357	4.073.710	4.966.066

Vir: Interno gradivo Luke Koper.

**Priloga 4:** Pretovor na terminalu za tekoče tovore v obdobju 1997 – 2002 ( v tonah)

Leto	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj pretovor
1997	19.320	1.519.618	1.538.938
1998	7.432	1.599.828	1.607.260
1999	29.130	1.689.167	1.718.297
2000	3.726	1.930.904	1.934.630
2001	17.225	1.880.866	1.898.091
2002	43.448	1.848.494	1.891.942

Vir: Interno gradivo Luke Koper.

**Priloga 5:** Pretovor na terminalu za generalne tovore v obdobju 1997 – 2002 (v tonah)

Leto	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj pretovor
1997	514.418	145.000	659.418
1998	451.753	146.235	597.988
1999	456.752	135.157	591.909
2000	573.723	125.308	699.031
2001	679.342	137.612	816.954
2002	1.031.445	113.969	1.145.414

Vir: Interno gradivo Luke Koper.

**Priloga 6:** Pretovor na kontejnerskem terminalu v obdobju 1997 – 2002 (v TEU)

Leto	Nakladanje kontejnerjev	Razkladanje kontejnerjev	Skupni pretovor
1997	36.051	30.818	66.869
1998	37.752	35.074	72.826
1999	41.401	36.803	78.204
2000	46.279	40.400	86.679
2001	48.571	44.616	93.187
2002	58.135	56.729	114.864

Vir: Interno gradivo Luke Koper.