

LUKA KOPER

Karmen Sadar*

Izvleček

Ugoden geografski položaj in spretna politika vodstva sta Luko Koper v zelo kratkem času pripeljala med pomembnejše severnojadranske luke. Pristanišče je vsestransko razvito in lahko sprejme vse vrste tovorov ter pokriva tako rekoč vse dele sveta. V nadaljevanju razvoja Luke Koper velja posvetiti več pozornosti povezovanju s severnojadranskimi pristanišči ter delitvi dela na podlagi omejene specializacije posamezne luke.

Ključne besede: prometna geografija, pristanišča, luška infrastruktura, pomorski promet, prometni tokovi, Slovenija, Koper.

THE PORT OF KOPER

Abstract

Its favourable geographic position and the adept policy of its management placed the Port of Koper soon among the most important North-Adriatic ports. Due to its multi-sided development it can offer services for all kinds of cargoes that come to the port from and leave from it to almost all parts of the world. In the future development of the Port of Koper, greater attention should be paid to the connection with the North-Adriatic ports and the division of labour according to the specializations of individual ports.

Key words: Transport geography, Ports, Port infrastructure, Sea transport, Transport flows, Slovenia, Koper.

Uvod

Luka je v transportnem sistemu posameznih gospodarstev nadvse pomemben dejavnik. Vpliva na celoten transportni sistem, olajša pa tudi čezmorsko trgovino domačega gospodarstva. Tranzitni blagovni tokovi, ki potujejo preko luke, prinašajo devizne dohodke vsem udeležencem v tranzitu, uporaba domače luke pa zmanjšuje tudi devizne izdatke gospodarstva, zato mora biti razvoj luke v interesu celotnega narodnega gospodarstva in ne samo regije, v kateri se luka nahaja.

Luka omogoča domačemu gospodarstvu učinkovitejše vključevanje v mednarodne blagovne tokove, vpliva na oblikovanje ustreznega transportnega sistema in na

* Dipl. geog., Inštitut za geografijo, Trg francoske revolucije 7, 61000 Ljubljana, Slovenija.

njegovo racionalizacijo. Z njeno uporabo se zmanjšujejo devizni izdatki nacionalnega gospodarstva, do katerih bi prišlo ob uporabi tuje luke.

Kljub vsemu pa luka s svojim delovanjem tudi negativno vpliva na okolje. V prvi vrsti gre za onesnaževanje, ki mu botruje sama luka, saj se vsi naftovodi končujejo ali začenjajo v njej, pa tudi rafinerije stojijo v glavnem ob morju.

Napredek v svetovnem ladjedelništvu zahteva velike spremembe in posodobitve luk, ki so povezane s takšnimi ali drugačnimi posegi v prostor. Gre za pridobivanje novih privezov in manipulativnih površin (pomolov) na račun morja ter sprememb namembnosti že kopnih zemljišč na ožjem območju luke in izgradnja infrastrukture regionalnega pomena (ceste, železnice, ...) na širšem območju.

Sama navozčnost in videz luških naprav sta prav gotovo moteča in neprimerna za razvoj turizma in naselij. Manj očitna, a ravno tako škodljiva pa so stalna manjša onesnaževanja, ki so v pristaniščih opazna kot tanka naftna prevleka, na obalah pa kot smolnata prevleka.

Luka Koper je po osamosvojitvi Slovenije ostala naša edina luka in naše okno v svet. Ker ima precejšen pomen za Slovenijo in naše gospodarstvo, je bil njen razvoj izbran kot tema diplomske naloge, ki je bila predstavljena novembra 1993 leta na Oddelku za geografijo Filozofske fakultete v Ljubljani.

V članku bodo predstavljeni glavni lokacijski pogoji Luke Koper, njen prostorski in infrastrukturni razvoj, pregled prometa, povezanost luke z zaledjem, prometni tokovi skozi lukko ter odnos Luke Koper do varstva okolja.

Lokacijski pogoji Luke Koper

Fizično-geografski elementi

Koper leži na jugovzhodnem robu Tržaškega zaliva, ki se kot severovzhodni del Jadranskega morja najgloblje zajeda v evropsko celino. Iz tržaškega zaliva poteka preko Postojnskih vrat, ki so najnižja točka med Alpami in Dinarskim gorstvom (609 m n.v.), najbližja in najkrajša naravna pot v Srednjo Evropo in Podonavsko Evropo.

Zahodni in srednji del Koprskega zaliva je dobro ploven, njegova največja globina znaša 21 m. Te globine se proti vzhodnemu delu zaliva zmanjšujejo in znašajo 750 m zahodno od reke Rižane le 10 m.

Plovna gladina za ladje do 20.000 BRT se v Koprskem zalivu giblje od rta Galo v Izoli 300 m od obale med Izolo in Koprrom, razen pred Semedelo, kjer je plovna globina 700 m od obale. Na severni strani Kopra je do luke izkopen 400 m širok plovni kanal, globok 10 m in dolg 800 m. Na vzhodni strani zaliva je plovna globina oddaljena 750 m od zapore Škocjanskega zaliva in gre do rta Sv. Nikolaja na južni

obali Debelega rtiča. Tu se približa na razdaljo 600 m od obale Valdoltre, kjer poteka že na razdalji 300 m od obale do Debelega rtiča.

Vodotoka Rižana in Badaševica, ki se izlivata v Koprski zaliv, nanašata pesek in blato ter ga močno zasipavata. Z njim je na debelo nasuto živoskalno dno zaliva, ki je zgrajeno iz flišnega peščenjaka ali trdega laporja s tanjšimi plastmi kremenjaka.

Za lokacijo luke so pomembni tudi vetrovi. V Kopru je najpogostejši maestral, ki piha iz severozahodne smeri, prisotna sta tudi jugozahodnik in burja. Koprski zaliv je razmeroma dobro zaščiten pred valovi, ki jih povzroča maestral, čeprav ta v zadostni jakosti nastopi le redko; po jakosti je močnejša burja, ki pa zaradi manjše zagonске dolžine po morju ne povzroča upoštevanja vrednih valov.

Največja opazovana plima v Tržaškem zalivu je znašala +166 cm, najnižja oseka pa -112 cm. Ti podatki se ujemajo z opazovanji v Kopru.

Čeprav so se same naravne razmere v preteklosti mnogim zdele nepremostljiva ovira pri izgradnji luke, pa se je kmalu pokazalo, da je sodobna tehnologija sposobna še tako neustrezne razmere spremeniti v prid izgradnji luke. Najsodobnejša mehanizacija omogoča poglobljanje morskega dna, izboljšanje nosilnosti tal ipd. brez posebnih problemov in pretiranih finančnih sredstev.

Družbeno-geografski elementi

Med dejavnike, ki so pomembni za lokacijo luke, spada tudi njeno ožje zaledje. Luka se lahko razvije le ob ustrezni obali, imeti pa mora tudi potreben prostor in ostale pogoje za širjenje mesta in industrije. Vse večje luke so običajno tudi industrijska in urbana središča.

Ožje zaledje Kopra tvori t.i. obalna regija, ki obsega območje treh obalnih občin (Koper, Izola, Piran). Okrog Kopra so se izoblikovala satelitska naselja (Semedela, Žusterna, Šalara, Škocjan in Ankarani). To je gradbeni okoliš, v okviru katerega se razvija mesto z luko in industrijo.

Od celotnega prebivalstva v občini Koper (45 218 preb.) je aktivnih 19 166 preb. oz. 42,3 % celotnega prebivalstva. Največji delež aktivnega prebivalstva je zaposlen v industriji, in sicer 20,3 %, sledita pa še trgovina z 12,5 % in promet z 12,1 % zaposlenih, kar je, glede na to, da je v Kopru pristanišče, tudi razumljivo.

Bliskovit razvoj Kopskega Primorja se je pričel po letu 1954 (konec vojaške uprave), h kateremu so pripomogli predvsem luški in pomorski promet, turizem, nova industrija in še posebej nova cestna in železniška povezava z zaledjem.

Industrializacija je v preteklosti povzročila, da je Koper iz lokalnega središča agrarne okolice prerasel v industrijsko mesto in privabljal delovno silo. Tako je danes Koper vodilno gospodarsko, upravno in politično središče Slovenskega Primorja. V zadnjem času pa se obalna industrija nahaja v težkem položaju in zdi se, da edino Luka Koper rešuje tamkajšnje gospodarstvo.

Prostorski in infrastrukturni razvoj Luke Koper

Lahko rečemo, da rojstvo Luke Koper in njen razvoj v preteklosti ni bil preprost. Luka je morala na svoji razvojni poti premagovati nešteto ovir, da je dosegla današnje stopnje. Priprave na gradnjo luke so se pričele v zgodnjih 50. letih, ko je bilo uveljavljeno načelo, da so luke gospodarske organizacije, ki morajo same ustvarjati sredstva za enostavno in razširjeno reprodukcijo. Tedanja Jugoslavija je dodeljevala dolgoročna finančna sredstva v glavnem samo novim lukam na južnem Jadranu, ki naj bi s svojimi moderniziranimi oziroma novimi železniškimi progami z zaledjem ustvarile prečno povezavo z osrednjimi in južnimi predeli Jugoslavije in tako odpravile pomanjkljivost komunikacijskega sistema. Gradnja Luke Koper — nove luke v severnem Jadranu — ni bila upoštevana, ker je bila precenjena možnost Reke, da bi z rekonstrukcijo starih luških naprav, gradnjo novih satelitskih pristanišč v Kvarnerju in z modernizacijo prog proti Ljubljani in Zagrebu zadovoljili potrebe rastočega jugoslovanskega čezmorskega prometa in tranzita, če ga ne bi prevzele druge stare in nove luke srednjega in južnega Jadrana.

Načrt, da bi gradili novo lukko na Slovenski obali, je bil novost v programu, ki je bil do leta 1954 če že ne dokončno izoblikovan, pa vsaj v glavnih obrisih načrtan in kot tak sprejet pri pristojnih zveznih organih. Vprašanje pa je bilo, ali je med Reko in Trstom, lukama s tradicijo, še prostora za lukko, ki bi dopolnjevala mrežo severno-jadranskih luk.

Pri izbiranju med lokacijskimi variantami je bila pozornost usmerjena na Koprski zaliv, ki nima samo dostopa v dolino Rižane in ob njej na rob kraške planote, kjer je že tekla železnica Divača–Pula, ampak je najprimernejši za gradnjo luke zaradi pred vetrovi zavarovanega zaliva ter možnosti povečevanja globin z izkopi.

Za začetek gradnje kopske luke je značilno, da ni bila deležna finančnih sredstev federacije brez obveznega vračanja, ki so bila dana drugim lukam za gradnjo novih infrastruktur ali za rekonstrukcijo že obstoječih obal za čezoceanske ladje. Luka Koper se ne bi mogla razviti v moderno pristanišče brez politične in gospodarske volje organiziranega državnega zaledja, vendar so sami začetki potekali iz močnih pobud in materialne pomoči gospodarske skupnosti v Koprskem Primorju. To je bil razlog, da je po nasvetu Uprave za vodno gospodarstvo LRS nalogo gradnje prvega priveza in ureditev vodnega prostora v novi lukki prevzela Vodna skupnost Koper, ki je bila ustanovljena 30. 6. 1955 (Korsič, 1975).

1. 8. 1957 je pričel delati sesalni bager; hkrati pa so se pričela tudi pripravljajna dela za gradnjo luškega obalnega zidu. Betonirati so začeli 27. 12. 1957.

Še preden je bil zgrajen prvi privez, je OLO Koper leta 1957 ustanovil luško pretovorno in skaldiščno podjetje Pristanišča Koper (Korsič, 1957), ki se je najprej pogodbeno povežalo z zadrugo pristaniških delavcev v Piranu in skupinama luških delavcev v Izoli in Kopru. Tako je delo v treh lukah steklo pod notnim vodstvom novoustanovljenega podjetja.

Razvoj luke je bil razdeljen na štiri etape.

V I. etapi bi bil urejen kompleks za generalni tovor in les z zmogljivostjo, ki bi jo dovoljeval prevoz s kamioni, po izgradnji železniške proge Koper–Prešnica (to je v II. etapi) pa naj bi promet dosegel okoli milijon ton letno.

V II. fazi naj bi se že opazili obrisi luke z zmogljivostmi za promet s tremi skupinami blaga (generalni tovor, les, razsuti tovor), ki zaradi tehnologije prevoza po morju in na kopnem zahtevajo tudi posebno luško tehnologijo.

III. in IV. etapa naj bi bili končani leta 1976 in naj bi nadaljevali že nakazane elemente v drugi etapi.

Gradnja prvega priveza nove operativne obale s potrebnimi izkopi bazena, ki so omogočili prihod, manevriranje in privez prekooceanskih ladij, je trajala do 14. 11. 1958. Konec leta 1958 je pristala prva čezoceanska ladja, Gorica, last Splošne plovbe Piran. Svečana otvoritev je bila 7. 12. 1958.

Do leta 1962 se je že pokazala izrazita težnja po specializaciji, ki je izvirala iz samega luškega podjetja, ki je že med prvimi raziskavami tržišča uvidelo možnosti prometa nekaterih specifičnih vrst blaga, npr. južnega sadja in drugega hitro pokvarljivega blaga. V času, ko je bil promet s tem blagom v drugih jugoslovanskih in tujih lukah še nepomemben, je luško podjetje že iskalo možnost gradnje hladilnice, kupilo in usposobilo celice za razkuževanje blaga ter doziranje sadja, ki so bile prva naprava te vrste na Jadranu.

Na koncu leta 1962 je bila luka sicer še majhna, toda učinkovita zaokrožena celota; imela je 550 m operativne obale za dolgo plovbo, skoraj 30.000 m² pokritih skladišč, 49.000 m² odprtih skaldišč, plinske celice s prostornino 600 m³ in rezervoarje za 8000 ton jedilnega olja. To leto je bila k luki priključena tudi hladilnica v Dekanih s 1778 m² koristne površine, kar pa je bilo glede na oddaljenost in na tehnično zasnovo objekta samo začasna rešitev.

Pridobitev druge faze v luškem razvoju, ki je obsegala čas od leta 1963 do 1967, je izgradnja prosto carinske cone (PCC), kar je bila novost pri jugoslovanskih lukah. Pobudnik predloga, da bi tudi v Jugoslaviji uvedli PCC je bila prav Luka Koper, saj se je pri njenem razvoju pokazala potreba, da bi domači in tuji izvozniki in uvozniki imeli v njej stalne zaloge za domači in tuji trg. V njej bi blago tudi obdelovali in predelovali, tako da bi bilo najbolj primerno za prevoz po morju in kopnem in bi prišlo na trg že pripravljeno za takojšnjo prodajo.

Z otvoritvijo železniške proge Koper–Prešnica konec leta 1967 je Luka stopila v III. obdobje svojega razvoja. Z novo progo je bilo odpravljeno ozko grlo, ki je oviralo razvoj Luke v blagovnem prometu, ta pa brez železniške povezave z zaledjem ne more obstajati.

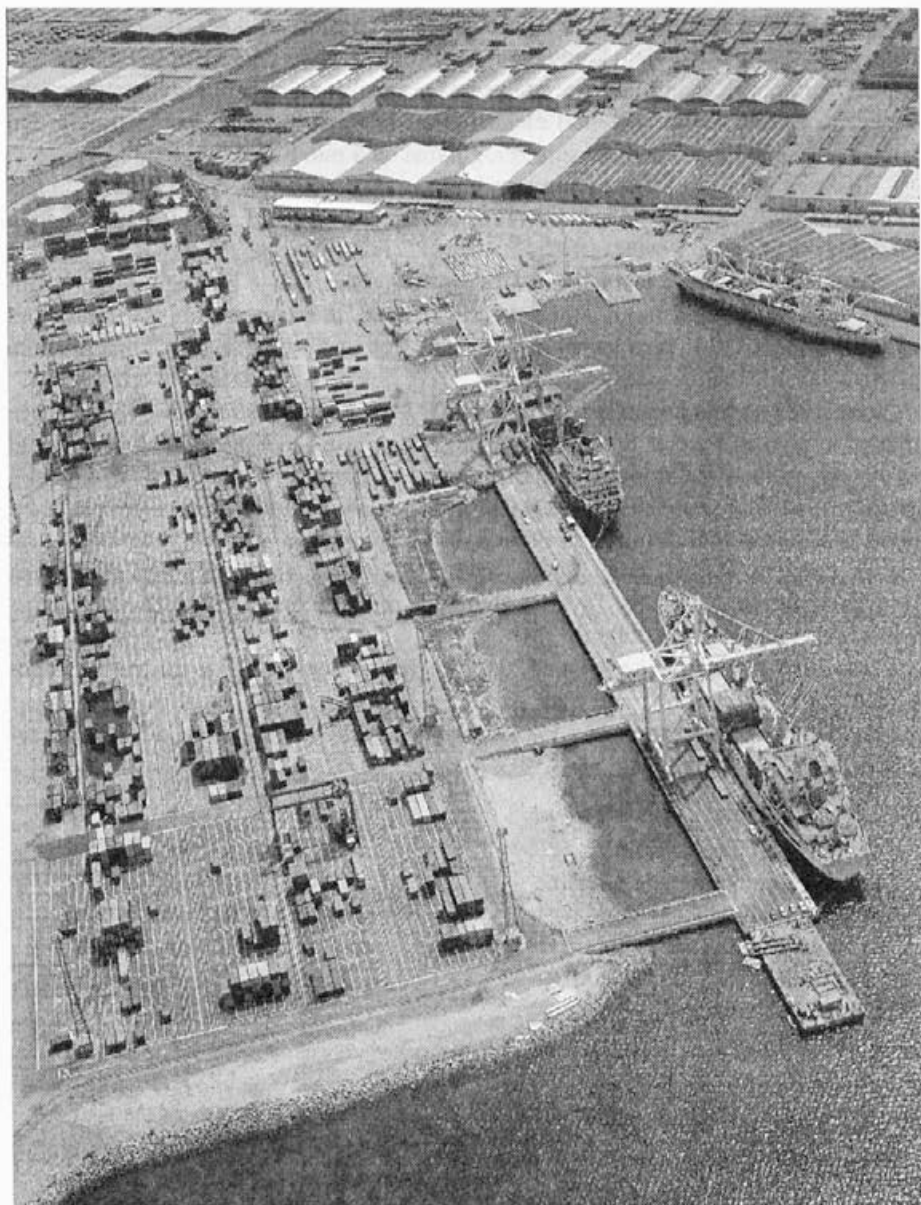
Novembra 1968 je začel obratovati nov terminal za nafto (last podjetja Petrol iz Ljubljane) s cisternami, ki so imele na začetku prostornino 43.000 m³, istega leta pa so zgradili tudi pomol za pristajanje tankerjev.

Do leta 1976 so se v Luki Koper zgodile mnoge spremembe. Poleg pristajalnega mostu za tankerje so zgradili mostove za koruzo, tekoče kemikalije in priveze za RO-RO ladje. S tem pa so se povečale tudi skladiščne zmogljivosti, saj so bili na novo zgrajeni rezervoarji za koruzo, vino in kemikalije, medtem ko rezervoarjev za žveplovo kislino niso več uporabljali.

Tabela 1: Kapacitete

Objekti/oprema	Enota mere	1967	1976
Operativne obale			
Obale za ladje dolge plovbe	m	670	1.098
Obale za ladje male plovbe	m	145	145
Pristajalni most za tankerje	kom	–	1
Pristajalni most za koruzo	kom	–	1
Pristajalni most za tekoče kemikalije	kom	–	1
Privez za RO-RO ladje (trailerje)	kom	–	1
Obalna mehanizacija			
Obalna dvigala 25 ton	kom	–	1
Obalna dvigala 20 ton	kom	–	2
Norios naprave (žepasti kontejner)	kom	2	–
Sesalne pretvorne naprave	kom	3	–
Skladiščne kapacitete			
Skladišča — odprta	m ²	70.000	217.345
Skladišča — zaprta	m ²	60.490	155.128
Skladišča — kondicionirana	m ²	5.206	5.206
Hladilnica	m ³	3.883	3.883
Plinske celice	m ³	600	600
Dozorevalnica	m ³	–	2.008
Rezervoarji za olje in melaso	m ³	14.820	26.220
Rezervoarji za lateks	m ³	–	420
Rezervoarji za žvepleno kislino	m ³	2.200	–
Rezervoarji za koruzo	m ³	–	4000
Rezervoarji za vino	m ³	–	2.492
Rezervoarji za nafto	m ³	–	88.000
Rezervoarji za kemikalije	m ³	–	12.360
Notranji transport	kom	288	
Ostala prevozna sredstva	kom	2	
Tehtnice	kom	4	
Plovni objekti			
Sesalni bager "Peter Klepec"	kom	1	
Sesalni bager "Martin Krpan"	kom	–	
Maona	kom	1	
Luški tiri	m	m	

Vir: Kapacitete in promet 1967 in 1976, Luka Koper.



Pogled na kontejnerski terminal

Leta 1976 je bila dokončana izgradnja obale in ploščadi kontejnerskega terminala. Vzporedno z razvojem kontejnerskega prometa, se je v luki Koper razvijal tudi RO-RO promet. Ker je bila tega leta presežena maksimalna zmogljivost železniške proge, jo je bilo nujno potrebno elektrificirati in modernizirati, kar je trajalo eno leto. S tem se je povečala prepustna zmogljivost na 5 mio ton tovora letno.

Bliskovit porast količine tovora je zahteval tudi nenehno širjenje Luke. Ta je leta 1983 zavzemala že 4.160.048 m² površine, od tega je bilo 2.221.300 m² v PCC, ostalo pa zunaj nje.

Pri tem se je Luka pričela širiti bolj proti Ankaranu, ker je bil večji del Škocjanskega zaliva namenjen za gradnjo industrijske cone, in s tem pridobila več prostora za nove priveze ladij. Tega leta (1983) je imela Luka 14 privezov, dnevno pa je lahko pristalo 10 do 12 ladij.

Leta 1988 je bila končana izgradnja 60.000 tonskega silosa za žito, ki omogoča uvozni in izvozni promet. V srednjeročnem obdobju je Luka pridobila tudi terminal za borate, glinico ter zmogljivosti za pretovor fosfatov (uvozna smer) in umetnih gnojil (izvozna smer). Širiti se je pričel kontejnerski terminal, leta 1989 pa je bil odprt tudi samostojni terminal za glinico, ki ga predstavlja silos s transportno opremo za sprejem in oddajanje glinice, izgradnjo pa sta omogočili norveška firma Hydroaluminium iz Osla in Tovarna aluminija iz Kidričevega. Skladiščna zmogljivost tega silosa znaša 20.000 m³.

Leta 1959 je imela Luka Koper 280 m operative obale, ki se je do leta 1991 povečala že na 2250 m.

Površina Luke Koper je v letu 1991 zavzemala 4.644.036 m², od tega 3.409.945 m² v PCC in 1.234.091 m² zunaj nje.

PCC je vključevala:

a) odprte urejene površine	1.166.551 m ²
b) odprte delno urejene površine	171.112 m ²
c) v pripravi	475.912 m ²
d) Reful – voda	300.563 m ²
e) akvatorij	1.001.453 m ²
f) zaprta skladišča	240.552 m ²
g) ostali objekti	53.802 m ²

Zunaj PCC je bilo:

a) objekti	6.452 m ²
b) odprte urejene površine	786.141 m ²
c) ostale neurejene površine	441.498 m ²

Med specializiranimi skladišči in površinami je bilo:

a) hladilnic	11.087 m ³
b) kondicioniranih skladišč	49.230 m ²
c) rezervoarjev	52.612 m ³

– za rastlinska olja	28.940 m ³
d) silos za žitarice	60.000 ton

Odpрте in urejene površine so zavzemale:

a) kontejnerski terminal	171.571 m ²
b) skladišča lesa	183.680 m ²
c) skladišča za kvarcit	2.675 m ²
d) deponije TRT	59.500 m ²
e) skladišče za avtomobile	52.557 m ²
f) ostalo	16.934 m ²

Odpрте urejene površine so zavzemale:

a) kontejnerski terminal	171.571 m ²
b) skladišča lesa	183.680 m ²
c) skladišče za kvarcit	2.675 m ²
d) deponije TRT	59.500 m ²
e) skladišče za avtomobile	52.557 m ²
f) ostalo	16.934 m ²

Tako je bilo v tem letu pridobljenih 17.257 m² urejenih skladiščnih površin, ki so jih namenili za skladišče avtomobilov. Hkrati pa so porušili tudi rezervoarje za olje in melaso.

Vsi navedeni podatki pričajo o vsestranski razvitosti Luke Koper. Njena infrastrukturna ureditev ji omogoča sprejeti vse vrste tovorov: od razsutih, generalnih, tekočih do hitro pokvarljivih. Prav to pa je tudi velika prednost Luke Koper, ki ji tudi v prihodnje nudi velike možnosti tako v svernojadranskem kot tudi v evropskem prostoru.

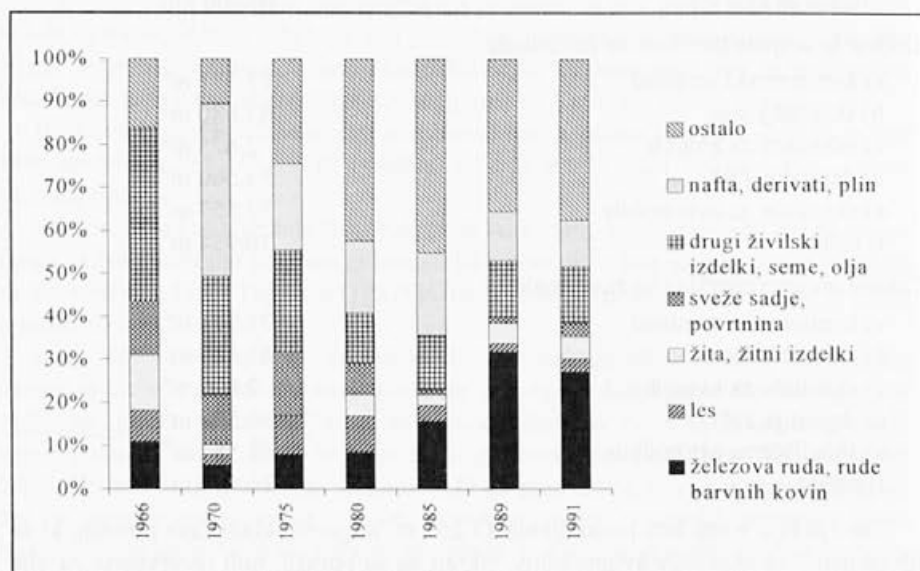
Pregled prometa v Luki Koper

Gibanje skupnega prometa po smereh

Pri primerjavi gibanja prometa po smereh niso upoštevani podatki za količino nafte in njenih derivatov, ker ti ne spadajo med tovore Luke Koper, ampak so last podjetja Petrol; to plačuje luki pristojbino za privez ladij za pretovor nafte, ki nato potuje po naftovodu do cistern v Serminu.

Ob otvoritvi je v Luki močno prevladoval razvoz s 56 %. Visok delež je odpadel tudi na uvoz (29 %), sledila pa sta jima izvoz s 13 % in minimalni tranzit z 2 %. Prva velika sprememba je nastopila že leta 1962, saj sta se močno povečala uvoz (64 %) in izvoz (22 %), delež razvoza pa je padel na 11 %. Do leta 1965 je delež razvoza še naprej padal in dosegel 1,6 %, kar za 25 % pa je narasel delež tranzita, medtem ko je bil delež uvoza še naprej zelo visok.

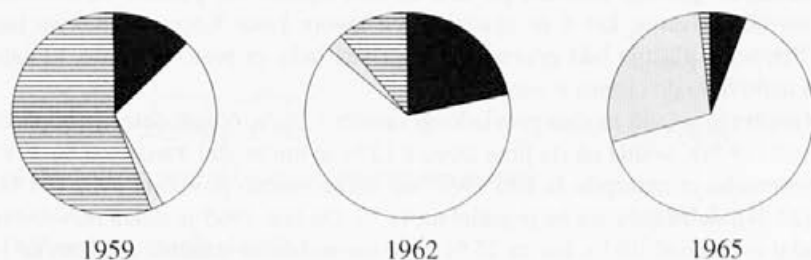
Diagram 1: Gibanje skupnega prometa po smereh

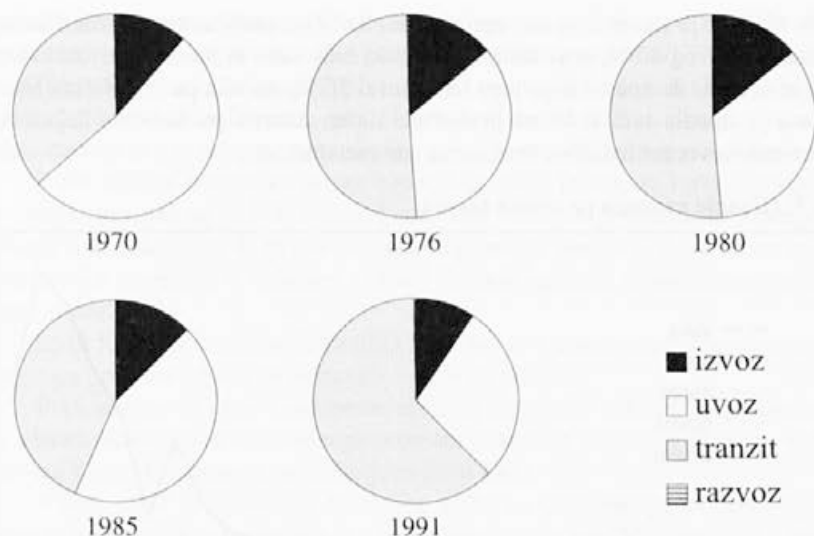


Vse te vrednosti kažejo, da je bila Luka Koper že leta 1965 pomembnejša v mednarodnem prometu kakor v notranjem. Od tega leta je namreč delež tranzita vztrajno naraščal, počasi je padal delež uvoza, delež razvoženega blaga je ostal približno enak in se ni dvignil nad 1 % celotnega luškega tovora.

Iz vsega naštetega je razvidno, da je Luka Koper usmerjena predvsem v tranzit tovora preko Slovenije v ostale evropske države, ki nimajo izhoda na Sredozemsko morje. Od njenega nastanka se je iz povsem uvozne luke razvila v izrazito tranzitno luko.

Gibanje skupnega prometa po smereh (brez nafte) v deležih





Vir: Kapacitete in promet 1991, Koper 1992

Leta 1990 je skupni promet v Luki Koper dosegel najvišjo vrednost, in sicer 5.484.023 ton. V letu 1991 je promet zopet padel na 4.340.905 ton, kar pa je povsem razumljivo glede na to, da je Slovenija stopila na svojo pot in pretrgala stike z nekdanjo Jugoslavijo ter s tem izgubila del svojega zaledja. Do leta 1994 se je skupni promet zopet dvignil na 5.343.679 ton.

Pregled posameznih vrst tovara

Glavne specializacije Luke Koper so: generalni tovari, h katerim spada lahkopokvarljivo blago, blago v vrečah in ostalo, med drugim tudi kontejnerji; mali razsuti tovari, tekoči tovari in les. Leta 1991 je bilo stanje vseh specializacij sledeče:

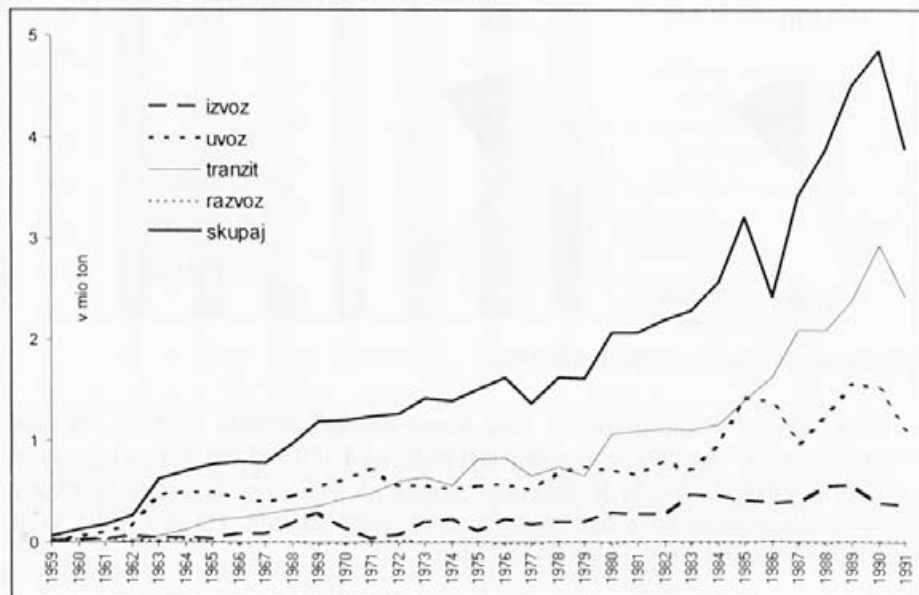
- 25,9 % generalnega tovara,
- 2,9 % lesa,
- 30,2 % razsutih tovorov,
- 15,9 % tekočih tovorov/brez nafte).

Vse vrste blaga v Luki Koper so bile združene v 17 skupin (glede na sorodnost) in obdelane v šestih časovnih presledkih. Dobljeni podatki segajo v leto 1966, saj pred tem letom prometa po vrstah tovara še niso vodili.

Leta 1966 so bili najpomembnejša vrsta tovara prehrabneni izdelki. 40 % tovara so obsegala semena, oljni proizvodi in mast; svežega sadja je bilo 13 %, žit in žitnih izdelkov pa 12,6 %, kar je skoraj tri četrtine luškega prometa.

Že leta 1970 se je stanje bistveno spremenilo. Količina prehrabnih izdelkov se je zmanjšala na okrog 40 %, prav toliko pa je bilo tudi nafte in njenih derivatov. Do leta 1975 je ta delež še upadal in je tega leta znašal 20 %, narasla pa je količina lesa. Po tem letu je upadla tudi količina prevožene nafte, narasla pa količina železove rude in barvnih kovin ter izdelkov črne in barvne metalurgije.

Diagram 2: Gibanje prometa po vrstah tovara



Na diagramu je prikazanih šest najpomembnejših vrst tovara v Luki Koper. Razberemo lahko naraščanje železove rude ter rud barvnih kovin, vse ostale kategorije pa so v rahlem upadanju, predvsem je opazen velik padec nafte s 40 % leta 1970 na 10,8 % v letu 1991. Prav nasprotno pa so v porastu nekatere druge vrste, ki v diagramu niso prikazane zaradi nižjih vrednosti. To so predvsem izdelki črne in barvne metalurgije, gnojila ter kemični izdelki.

Povezanost Luke Koper z zaledjem

Železnica

Promet v Luki Koper do leta 1962 ni predstavljal problema glede na prevoz v zaledje in obratno. Večina prometa je bila opravljena po novi cesti Koper–Senožeče, le manjši del, predvsem les, je bil prepeljan v Luko kombinirano, to je z železnico do Kozine, od tam pa s kamioni. Nadaljnji razvoj pa je povečeval stroške, ki so nastajali

zaradi dvojnega prekladanja tovora (na železniški postaji in v Luki) in slabe prepustnosti postaje, čeprav je luško podjetje zgradilo poseben tir. Težave pa so nastale tudi pri usklajevanju železniških prevozov s kamionskimi, do katerih je prihajalo predvsem zaradi podnebnih razlik med Slovensko Istro in Kraško planoto, ki so povzročale zastoje in z njimi povezane stroške za stojnine ladij, vagonov in kamionov.

Z otvoritvijo železniške proge konec leta 1967 je stopila Luka v tretje obdobje svojega razvoja, saj je bilo odpravljeno, vsaj v mejah prepustnosti novega železniškega tira, ozko grlo, ki je oviralo rast blagovnega prometa. Rasti ne more biti brez železniške povezave z zaledjem (zaradi fizičnih lastnosti tovora, masovnosti prevozov, razdalj ipd.).

Luka Koper je značilna železniška luka, saj se v transportnem procesu dve tretjini njenega prometa odvija po železnici, ostalo pa po cesti.

Prav tako pa je sama Luka pomembna za slovensko železniško gospodarstvo, saj v okviru skupnega mednarodnega prometa (tranzita) železnica prepelje več kot polovico blaga, ki izhaja oz. je usmerjeno proti Luki.

V letu 1987 je slovenska železnica v okviru pomorskega železniškega tranzita skoraj tretjino blaga prepeljala iz Luke Koper oz. za njo. V primerjavi z letom 1979 je to pomenilo skoraj 300 % povečanje.

Tabela 2: Pomorski železniški tranzit (v 000 ton)

Leto	Pomorski žel. tranzit skupaj		Tranzit preko luke Koper		Tranzit preko luke Reka	
		%		%		%
1979	2216	100	418	19	1798	81
1987	2630	100	1650	63	980	37

Vir: Analiza razvojnih možnosti Luke Koper v obdobju 1991–1995. Koper 1989.

Iz Kopra vodi v notranjost ena železniška proga, ki se v Divači odcepi proti Italiji, Avstriji, Madžarski, prav tako pa tudi proti ostalim delom bivše Jugoslavije. Do Divače je proga enotirna, planinskega tipa s strmimi nagibi in ostrimi zavoji. Zaradi vse večjega naraščanja prometa bo ta železniška proga kmalu postala ozko grlo. Zato bi bilo treba zgraditi drugi železniški tir na odseku Koper–Divjača, predvsem pa povečati zmogljivost prog Ljubljana–Jesenice in Sežana–Jesenice, (ta še ni elektrificirana), kajti v nasprotnem primeru Luka kmalu ne bo mogla izrabiti obstoječih luških zmogljivosti, zaradi neustrezne prometne povezave z zaledjem bo onemogočen nadaljnji razvoj Luke, vprašljiva pa bo tudi njena konkurenčna sposobnost glede na severnoevropske in še posebno na severnoitalijanske luke. Na podlagi možnosti železniških povezav nima koprška luka nobenih možnosti za pritegnitev dodatnih železniških tranzitnih blagovnih tokov. Predvsem to velja za avstrijske tranzitne tokove, ki imajo veliko bolj ugodno povezavo s tržaško lukjo. S tem ko npr. Ita-

lija ves čas vlaga v infrastrukturne povezave svojih luk, postavlja Luko Koper v nenakopraven položaj.

Naložbe, ki bi bile potrebne za posodobitev mreže železniških prog v Sloveniji, so finančno zahtevne, gospodarstva v zaledju koprške luke pa so prešibka, da bi financirala tovrstne naložbe. Zaradi majhnega obsega tovorov, ki gravitirajo na severnojadranske luke, in ugodnih povezav Srednje Evrope s severnomorskimi pristanišči železniška mreža Slovenije ni posebno zanimiva za tuje investitorje. Zato ni pričakovati bistvenega povečanja obsega prometa v koprski luki na podlagi povečanja tranzitnih železniških blagovnih tokov.

Ceste

Cestna mreža v Sloveniji je nehomogena in ne predstavlja enotnega sistema prometnic. Takšno stanje je posledica dosedanje politike vlaganja v cestno mrežo, ki ni izhajala iz pomembnosti cestnih povezav za celotno republiko.

Luka Koper je s precejšnjim delom svojega prometa vezana na cestni promet. Gre predvsem za živila, sadje, rezan les iz Avstrije, vozila iz Nemčije in podobno, kar terja hitrejši prevoz. Najpomembnejše povezave Kopra z zaledjem gredo preko Ljubljane, se od tod odcepijo v smeri proti Avstriji, Madžarski ter se navezujejo na ostalo evropsko cestno omrežje.

Za Luko Koper so pomembni predvsem naslednji cestni odseki:

- predor Karavanke–Hrušica–Žirovnica–Radovljica,
- Razdrto–Sežana,
- meja z Italijo–Semedela–Dragonja.

Izrednega pomena za Luko Koper je izgradnja Karavanškega predora, saj to pomeni konkurenco italijanski smeri. Enako pomembno je nadaljevanje gradnje avtoceste z Razdrtega proti Divači.

Cestne povezave na italijanski strani so že sedaj mnogo boljše kot na naši. Zato imata tako tržaška kot beneška luka prednost. Luka Koper ima z območja južne Nemčije le minimalne količine tovorov. Če ne bomo posodobili cestne povezave med Karavankami in Koprom, bo počasi usahnil tranzit iz Nemčije, verjetno pa tudi dobršen del avstrijskega tranzita, ki bo mnogo bolje, prevsem pa hitreje povezan z italijanskimi pristanišči (z izgradjo predora Monte Groce Carnico) in tako konkurenčno še sposobnejši. Ta novi del avtoceste na italijanski strani se navezuje na Tursko avtocesto na avstrijski strani in pomeni edino neprekinjeno avtocestno povezavo med srednjeevropskim severom in jugom oz. Jadranom in hkrati nevarnost, da postane Slovenija prometni otok.

Prometni tokovi

Smeri prihoda in odhoda tovora v Luko Koper po morju

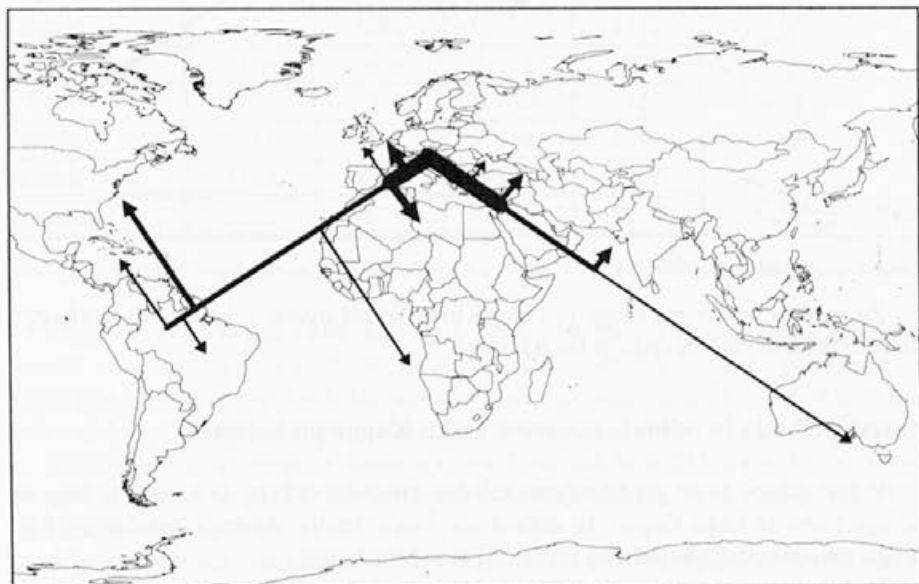
Vsi dobljeni statistični podatki po državah so združeni v enajst teritorialnih enot. Tako tovor pripluje in odpluje iz Luke v Atlantski del Evrope, Južno Evropo, črnomoške dežele, na Bližnji Vzhod, ostalo Azijo, Severno Afriko, ostalo Afriko, Severno, Srednjo in Južno Ameriko ter Oceanijo.

Dobljeni podatki se nanašajo za leti 1985 in 1990, vendar pa se tudi v naslednjih letih smeri prihoda in odhoda niso spreminjale.

Leta 1985 je iz Luke Koper odšlo največ tovora na Bližnji Vzhod, in sicer 33 % (od držav pa največ v Saudovo Arabijo) ter v Severno Afriko (27 %) — v Egipt. 15 % tovora je odšlo v Severno Ameriko, 6 % v Azijo, 5 % v Srednjo in Južno Ameriko, 4 % v Afriko, 3 % v Avstralijo, 2 % v Južno Evropo, majhen delež pa v atlantsko Evropo in črnomoške države.

Do leta 1990 se je stanje pri odpeljanem blagu nekoliko spremenilo. Količina tovara se je povečala s 783.376 ton (1985 leta) na 1.321.155 ton.

Delež blaga, namenjenega na Bližnji Vzhod in Severno Afriko, je ostal še vedno visok (21 % in 19 %), močno pa se je povečala količina odpeljanega blaga v Južno Evropo, in sicer s 4 % kar na 25 %. Takšnemu preobratu pa so verjetno botrovala nestabilne razmere v bivši Jugoslaviji in preusmerjanje ladij v varnejšo slovensko luko.

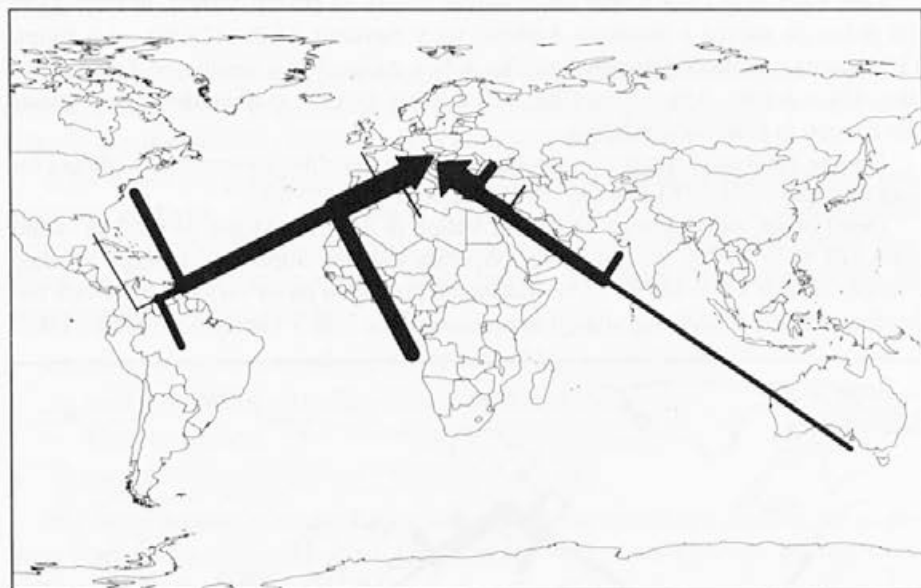


Luka Koper, izvoz leta 1990

Precej večji promet je Luki Koper priredil prihod tovora vanjo. Tudi tu je promet od leta 1985 do leta 1990 narasel, in sicer z 2.439.510 ton na 4.149.460 ton.

Leta 1985 je največ blaga v Luko Koper prišlo iz Severne Amerike, in sicer 17 % celotnega uvoženega blaga, od tega pa kar 93 % iz ZDA, Bližnji Vzhod je prispeval 14 % uvoza (največ Izrael), črnomske dežele pa 13 %, od tega največ pa nekdanja SZ, kar 99 %.

V letu 1990 je glavna uvozna smer postale Afrika z 29 %, največ blaga je prišlo iz JAR, Gvineje, Nigerije in Angole. Precej je upadel delež uvoženega blaga iz Bližnjega Vzhoda, in sicer s 14 % na 6 %. V tem letu sej dvignil delež blaga iz Južne Evrope (s 3 % na 7 %), predvsem zaradi več kot petkratnega povečanja količine italijanskega blaga, ter nove udeleženske pri uvozu — Francije.



Luka Koper, uvoz leta 1990

Za razliko od izvoza blaga iz Luke Koper se pri uvozu v letu 1990 uveljavijo nove države, iz katerih tovor prihaja v Luko.

Smeri prihoda in odhoda tovora v Luko Koper po kopnem

V tem sklopu bodo predstavljene zaledne evropske države, iz katerih prihaja in odhaja tovor iz Luke Koper. Te države so: Švica, Italija, Avstrija, nekdanja ZRN, druge zahodnoevropske države, bivša ČSFR in Madžarska.

V skupnem pretovoru prednjači količina tovora, ki je bila v Luko razložena in je po kopnem namenjena v razne evropske države. Tako je bilo leta 1991 skupnega

tranzita 2.423.131 ton, od tega razvoženega 1.797.481 ton blaga (kar 1.081.759 ton je bilo namenjenega v Avstrijo). Naloženega blaga je bilo 625.661 ton, od tega je največ blaga prišlo iz Madžarske. V tem letu je kar polovica tranzita pripadala Avstriji, sledili pa sta ji bivša ČSFR z 22 % ter Madžarska s 17 %. Podrobneje bosta predstavljeni Avstrija in Madžarska.

Avstrija

Avstrija izvozi oz. uvozi od 5 do 7 mio ton blaga. Pri pretovoru avstrijskega blaga sodeluje več luk v Severni Evropi, Sredozemlju, pa tudi ob Donavi. Avstrija torej ni vezana le na nekatere luke, ampak je izbira odvisna od konkurenčnosti celotne transportne relacije in luke, kakovosti storitev ipd. V letu 1988 je le pet luk pretovorilo okrog dve tretjini avstrijskega čezmorskega blaga — največ luka Hamburg, sledita pa luki Reka in Koper. Od vseh treh je le Luka Koper nepretrgano povečevala količino pretovorjenega avstrijskega blaga, ostali dve pa sta v stalnem upadanju. Pretovor v Kopru se je povečal predvsem zaradi večjega pretovora razsutih tovorov (surovin — železova ruda, premog).

Tabela 3: Avstrijski čezmorski promet po lukah (v 000 ton)

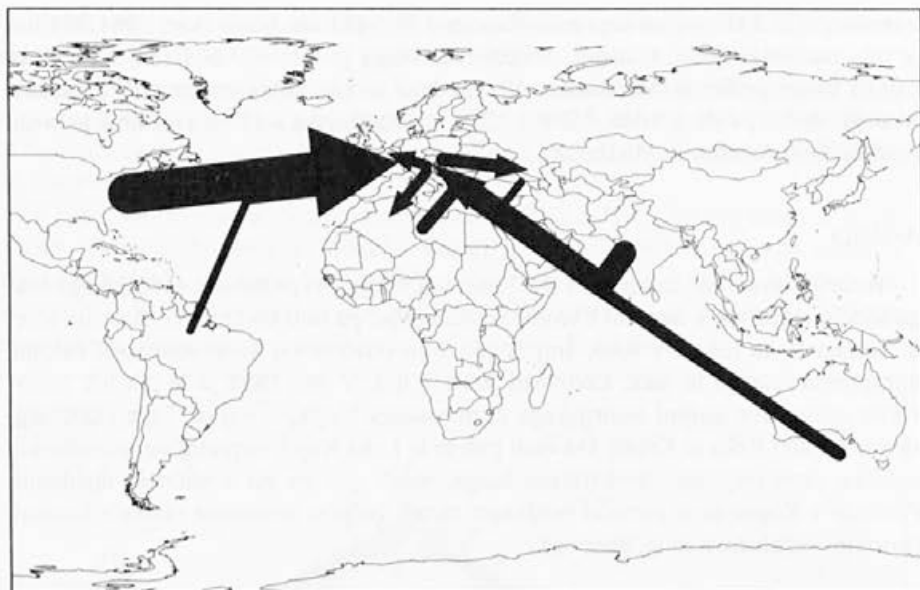
Luka	1978	1981	1984	1988
Hamburg	1380	3060	2034	1260
Reka	1671	1844	1113	1191
Poljske luke	106	656	931	1022
Trst	939	561	740	651
Koper	111	166	480	1067
Ostale luke	1169	1388	1943	2858
Skupaj	5376	7675	7241	8057

Vir: Analiza razvojnih možnosti Luke Koper v obdobju 1991–1995. Koper 1989.

Luka Koper je v letu 1988 realizirala 13 % avstrijskega čezmorskega prometa. Vendar pa ima precejšnje možnosti za pridobitev še večjih količin, ki gravitirajo na južno pot oziroma proti Aziji. Do leta 1991 sta tako razloženo (1.081.759 ton) kot tudi naloženo (173.812 ton) blago kazala tendenco naraščanja.

Absolutno največ blaga je Avstrija v letu 1990 dobila iz ZDA, kar 58 %, precej so uvozili tudi iz Azije (14 %), Avstralije in Severne Afrike. Pri uvozu je udeležen tudi Bližnji Vzhod s 3 %.

Slika izvoženega blaga pa je precej drugačna, saj čez ocean potuje le malo blaga. V letu 1990 je Avstrija največ blaga izvozila na Bližnji Vzhod (v Saudsko Arabijo), v Južno Evropo ter Severno Afriko, na vse ostale celine pa precej manj.



Avstrija - uvoz in izvoz leta 1990

Madžarska

Madžarska iz prekomorja izvozi oz. uvozi količinsko manj blaga kot Avstrija. V letu 1988 je ta izmenjava znašala nekaj čez 3 mio ton. Največ blaga se pretovarja v lukah SEV-a (po podatkih za leto 1988), pomembno vlogo pri tej izmenjavi pa imajo luke nekdanje SFRJ, medtem ko Madžarska vedno manj blaga usmerja v zahodnoevropske luke.

Tabela 4: Čezmorski promet Madžarske (v 000 ton)

Luke	1980	1982	1986	1988
Luke držav SEV	797	635	1200	1499
Luke EGS	825	476	676	384
Luke SFRJ	861	1069	1263	1323
Skupaj	2483	2180	3139	3206

Vir: Analiza razvojnih možnosti Luke Koper v obdobju 1991–1995. Koper 1989.

Največ tovara v Luki Koper za Madžarsko razložijo. Višek je ta delež dosegel leta 1975, od takrat dalje pa je pričel počasi padati vse do začetka 80-tih let in se je nato zopet rahlo dvignil; leta 1990 je znašal 313.824 ton.

Če v deležu razloženega blaga zasledimo dokaj velik padec, pa je pri deležu na-

loženega blaga ravno obratno, saj ta počasi, a vztrajno narašča in je po količini leta 1991 že močno presegel delež razloženega blaga. V letu 1991 je bilo prvega 142.903 ton, drugega pa 277.552 ton. Očitno je, da se glede tovara, namenjenega v izvoz, Madžarska vse bolj odloča za našo luko.

Leta 1990 je Madžarska največ blaga uvozila iz Azije, predvsem iz Indije, in sicer kar 57 % celotnega uvoženega blaga. 18 % blaga so uvozili iz ZDA, 15 % še iz Severne Afrike, od drugod pa je prišlo precej manj blaga. Tega leta je Madžarska izvozila največ na Bližnji Vzhod (predvsem v Iran), Severno Afriko, nekaj več pa tudi v Severno in Južno Ameriko.

Smeri prihoda in odhoda najpomembnejših vrst tovara

Izmed številnih podatkov, ki jih vodi oddelek za statistiko v Luki Koper, je bilo izbranih 12 najpomembnejših vrst blaga, ki prihajajo v Luko.

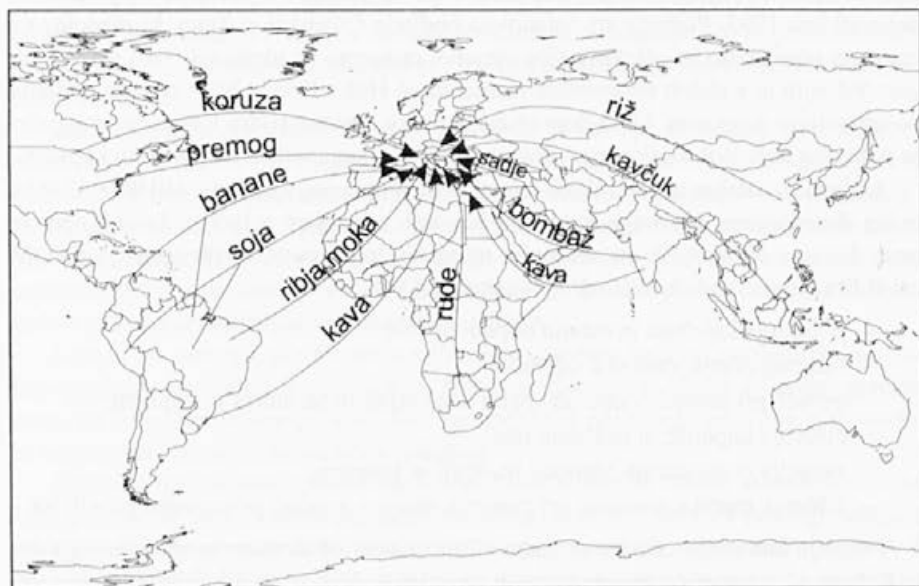
Največ blaga prihaja iz Latinske Amerike, in sicer banane iz Paname, Kolumbije in Brazilije; soja iz Peruja in Brazilije; ribja moka in kava prav tako iz Brazilije.

Riž prihaja iz Kitajske, južno sadje pa iz sredozemske Male Azije.

Iz Afrike prihaja predvsem bombaž (Egipt) in železova ruda (JAR).

ZDA pokrivajo največje količine pripeljanega premoga in koruze, Kanada pa sintetična vlakna.

Vse naštetje smeri so več ali manj iste v vseh obdobjih luškega razvoja, odstopanja nastajajo le v količinah prepeljanega blaga.



Luka Koper - smeri prihoda najpomembnejših vrst tovara

Luka Koper in varstvo okolja

Kljub temu da v našem obalnem morju še ni prišlo do kakšnega katastrofalnega onesnaženja, pa to ne pomeni, da je morje čisto. Že same naravne razmere dajejo našemu morju pečat ekološke nestabilnosti (oslabljena cirkulacija vodnih mas, pogoste in ostre fluktuacije slanosti zaradi vpliva celinskih voda, stalno odvajanje hranilnih snovi iz zaledja spodbuja k eutrofizaciji...). Možnost onesnaženja narašča z vse hitrejšim razvojem pomorskega prometa, še posebej tankerskega. Iz preventivnih razlogov je bila na pobudo Ministrstva za varstvo okolja v okviru vodnogospodarskega sektorja HIDRA Koper leta 1975 ustanovljena Služba za varstvo obalnega morja (SVOM), ki deluje na celotnem področju slovenske obale. V tej službi je zaposlenih 6 delavcev, ki morajo posredovati ob vsakem javljenem onesnaženju. Oprema, s katero razpolaga ekipa SVOM-a (ekološko plovilo za odstranjevanje onesnaženj, plovilo za vleko in montažo plavajočih zaves, prenosni posnemalec za čiščenje oljnih madežev itd.), zadošča za čiščenje onesnaženj manjšega obsega. V primeru katastrofalnega onesnaženja pa razpoložljiva oprema in delovna sila Hidra Koper ne bi zadoščala za učinkovito posredovanje. Zato je za take primere izdelan Plan akcij, ki predvideva aktiviranje in vključevanje vseh sil in sredstev preko obalnega štaba civilne zaščite na nivoju obale. V kolikor tudi to ne bi zadoščalo, je predvideno aktiviranje Republiškega štaba civilne zaščite, ki po potrebi organizira pomoč iz tujine.

Zaradi že omenjenih težav z opremljenostjo SVOM-a je nastalo mešano italijansko-slovensko podjetje HIDRO-ADRIA d.o.o. s sedežem v Kopru, ki je pričelo delovati leta 1993. Podjetje sta ustanovila podjetje Crismani iz Trsta, ki razpolaga z bistveno obsežnejšo in učinkovitejšo opremo, primerno za ukrepanje tudi pri velikih onesnaženjih in v slabih vremenskih razmerah, in Hidro Koper. Novonastalo podjetje bo opravljalo dejavnost, ki bo dopolnjevala obseg storitev Hidra Koper in omogočala ponudbo in izvedbo celotnega programa z ekološkega vidika na morju in kopnem.

Ladjam in ostalim uporabnikom morja, obale in kopnega podjetje HIDRO-ADRIA poleg dosedanjega dnevnega pobiranja bivalnih odpadkov z ladij v Luki Koper in posredovanja ob manjših onesnaženjih na morju in kopnem, ki jih opravlja SVOM pri Hidru Koper, nudi še vrsto drugih uslug, kot so:

- pobiranje kaluznih in ostalih odpadnih vod,
- odstranjevanje vseh vrst odpadkov,
- pomoč pri posredovanju ob večjih onesnaženjih na morju in kopnem,
- čiščenje kopaljšč in peščenih obal,
- sanacija onesnaženih območij na obali in kopnem,
- čiščenje morske površine pri cvetenju morja s posebej prirejenimi plovili idr.

Podjetje ima svojo operativno bazo v Luki Koper ob desnem bregu izlivnega dela Rižane, kar omogoča pri opravljanju navedenih dejavnosti kombinirano uporabo plovnihih objektov ter vozil oz. mehanizacije za promet na kopnem.

Glede na kratko obalo in skromno morsko površino, ki jo ima Slovenija, je delovanje tako organizirane službe velikega pomena, kajti učinkovitost ukrepanja, ki je zelo specifične narave, je odvisna predvsem od primerne opreme in izurjenosti delovne ekipe.

Luka Koper skuša kljub sodelovanju s Hidrom Koper tudi sama preprečevati onesnaženje morja. Delavci terminala za tekoče tovore ob vsakem tovoru opasajo ladjo s plavajočimi zavesami, ki bi ob morebitnem razlitju omejila širjenje tekočine v zgornjem sloju morja. Za prvo posredovanje pa se namerava opremiti tudi terminal za kemikalije (TEHEM).

Sklep

Ni dvoma, da brez urejene prometne infrastrukture ni razmaha izvozne dejavnosti oziroma prestrukturiranja gospodarstva. Za Slovenijo velja, da prometni sistem s tehnično-tehnološkega in organizacijskega vidika še vedno zaostaja za sodobnimi sistemi razvitejših evropskih držav. Naš zemljepisni položaj je zelo ugoden, še zlasti ker smo v neposredni bližini držav, ki nimajo izhoda na morje in bi morale biti prometno usmerjene na naš prometni sistem. Usmeritev blagovnih tokov teh držav na našo alternativno pot pa pomeni večjo valorizacijo celotnega nacionalnega transportnega sistema. In tu so velike možnosti, ki jih do danes nismo znali izrabiti. (Kompara, 1991).

Nadaljnjo valorizacijo geografskega položaja lahko uresničimo le z modernizacijo prometnih smeri, ki naravne danosti povečujejo in bogatijo. To pa je možno le s skladnim razvojem vseh udeležencev v prevoznih verigi ladjarjev, prevoznikov, luke, ceste, železnice,...

Luka Koper ni pomembna le zato, ker lahko preko nje slovensko gospodarstvo usmerja svojo čezmorsko blagovno menjavo, ampak tudi zato, ker omogoča razvoj pomorskega tranzitnega prometa in razvoj drugih dejavnosti, vezanih na bližino morja. Da pa bo Luka Koper konkurenčna s svojimi storitvami tudi v prihodnje, je nujno potrebno nadaljevati s fazno izgradnjo ter povečanjem zmogljivosti posameznih terminalov, kjer gre predvsem za nadaljnje vlaganje v tehnične zmogljivosti, ki bi omogočile povečanje nakladalno-razkladalnih učinkov.

Seveda bo razvoj Luke Koper v veliki meri odvisen tudi od razvoja in posodabljanja druge prometne infrastrukture. Osnovna dilema, ki hkrati že sedaj pomeni oviro za izkoriščanje zmogljivosti luke ter nadaljnje povečanje tranzitnega prometa, je neustrezna prometna povezava z zaledjem.

Zaradi svoje majhne vplivne moči ima Luka Koper in ostale severnojadranske luke prihodnost le v medsebojnem povezovanju in delitvi dela na podlagi omejene specializacije posamezne luke, ki mora biti izpeljana glede na strukturo tovorov v posamezni luki, vplivati pa mora tudi na strukturo industrije v neposrednem zaledju luke. Omeniti je treba, da Luka Koper danes nima nobene povezave z industrijskimi

dejavnostmi v Kopru in je trenutno edina organizacija na Obali, ki se ne otepa z likvidnostni težavami, čeprav so k bliskovitemu razvoju Kopra in Koprskega Primorja pripomogla predvsem pomorski promet, ki je bil vzrok za novo cestno in železniško povezavo z zaledjem, ter s pristaniščem povezana novonastala industrija. Industrializacija je v preteklosti povzročila, da je Koper kot novo industrijsko mesto privabljal velik dotok delovne sile. V začetku so bili to predvsem kmetje, ki so se socialno preselili, kmalu pa tudi priseljenci iz drugih delov bivše Jugoslavije, ki so prispevali pomemben delež pri spremembi nacionalne strukture prebivalstva v Koprskem Primorju.

Glede na dosedanje tendence širjenja Luke Koper lahko pričakujemo tudi povečanje blagovnih tokov, ki so nujno povezani s tranzitnim prometom čez Slovenijo. Zato se že dalj časa pojavlja vprašanje, do katere stopnje je smiselno spodbujati povečevanje tranzitnega prometa, da ne bi prišlo do nezaželenih učinkov, ki jih ta povzroča (hrup, onesnažen zrak itd.). To ostaja še vedno nerešeno, vendar pa bi nam morale biti v svarilo nekater zahodne države, ki so tako stopnjo razvitosti tranzitnega prometa že dosegle.

Da pa Luka Koper na naravo vpliva tudi negativno, že dalj časa opozarjajo koprski naravovarstveniki. V zgodovini se je pod Škocjanskim hribom izoblikoval Škocjanski zaliv, ki je postal pomembno prebivališče rastlin in živali, ki so vezane na morje in njegovo bližino. Z izgradnjo Luke pa je zaliv postal zatok, ki je z okolico posebnost na seznamu slovenskih ekosistemov. Zaradi preusmeritve reke Badaševice v Koprski zaliv v osemdesetih letih se je zmanjšal dotok sladke vode in s tem kisika v zatoku. Prišlo je do gnitja organizmov v zatoku, ki so skupaj z organskimi odpadki iz Luke Koper povzročali smrad. Leta 1985 so pričeli reševati problem smradu z zasipavanjem Škocjanskega zatoka z blatom, pridobljenim pri poglobljanju drugega luškega bazena (Makovec, 1993). Blato se je razlilo po celotni vodni površini Škocjanskega zatoka in uničilo prvotno dno. Sledil je upad ptičjih vrst in njihove številčnosti.

Naravovarstveniki se zato borijo proti dolgoročnemu in srednjeročnemu planu občine Koper, ki načrtuje do leta 2000 popolno zasutje zatoka, kar bi pomenilo uničenje edinstvenega prebivališča in za Slovenijo zelo resno izgubo njenega naravnega bogastva. O tem pa bi bilo kljub veliki pomembnosti Luke Koper vredno razmisliti.

Viri in literatura

- Kompara, M., 1991: Problemi in možnosti vključevanja v evropske transportne tokove, diplomska naloga. Ljubljana.
- Makovec, T., Mozetič, B., Kaligarič, M., 1993: Škocjanski zatok — oaza na pragu Kopra. Primorska srečanja XVIII; št. 146. Nova Gorica.
- Požek Sadar, K., 1993: Luka Koper, diplomska naloga. Ljubljana.
- Statistični podatki Luke Koper po letih.

Summary

Without well organized transport infrastructure there is no real possibility for the expansion of export activities and the restructuring of economy. From the technical-technological and organizational aspects, the transport system of Slovenia is still lagging behind the modern systems of well developed European countries. The geographical position of Slovenia is favourable for international transport connections, especially with the countries lying in its close proximity and having no outlets to the sea, so they should orient themselves to the Slovenian transport system. Orientation of goods' flows from these countries to the Slovenian port would mean a higher valorization of the entire national transport system. Here lie enormous prospects which have not been made use of so far (Kompara, 1991).

Further valorization of the geographical position can only be achieved through modernization of transport lines which will increase the importance of and give priority to the natural conditions. This can only be realized through a consistent development of all participants in the transport chain (shipowners, transport companies, the port, roads, railways, etc.).

The Port of Koper is important not only for Slovenian economy which can realize its overseas goods exchange via it, but also for the development of the overseas transit transport and other activities related to the sea. However, if the Port of Koper is to be competitive in offering services also in the future, it is of utmost importance to continue its phase-construction, and increase the capacities of individual terminals, which entails further investments into technical capacities above all, with the aim of increasing the effects of loading and unloading services.

The development of the Port of Koper will strongly depend on the development and modernization of other transport infrastructure. Inadequate transport connections with the hinterland represent the basic predicament, which are already impeding the utilization of the existing port capacities and further increase in transit transport.

Due to its little influential power, the Port of Koper, as well as the rest of the North-Adriatic ports, can prosper in the future only if they become mutually connected, and through the division of labour according to their specialization; the latter should be based on the cargo structure in individual ports. On this point, it should also be mentioned that the Port of Koper has no connection with the industrial activities at Koper, and is currently the only organization on the Littoral that is not suffering from solvency problems.

Judging from the hitherto extension trends of the Port of Koper, the increase in goods' flows can be expected, which is also heavily related to the transit transport across Slovenia. Therefore, a predicament has already emerged, to which extent it would be sensible to foster such transit transport, without calling forth the unwanted effects (noise, air pollution, etc.). This question remains unsolved; yet, our country should learn from certain western countries that have already achieved such a development level of transit transport.

Nevertheless, certain negative effects on the nature have also been felt, caused by the Port of Koper, which has already been claimed for some time by the Koper environmentalists. Under the hill of Škocjan, the Škocjan bay was formed in the course of time which has become an important habitat for plants and animals related to the sea and its proximity. With the construction of the Port, this bay, one of the particularities on the list of Slovenian ecosystems, began to disappear gradually. Due to the re-directing of the Bradaševica course into the Koper bay in the eighties, the influx of fresh water was reduced in the Škocjan bay and consequently, of the oxygen; the decomposition process of organisms began which, in combination with organic wastes from the Port of Koper, gave rise to very bad smell. In 1985, the project was started on solving the problem of bad smell by filling the Škocjan bay with the mud obtained from digging for a second basin in the Port (Makovec, 1993). The mud spread over the entire water area of the Škocjan bay and destroyed the former bottom. As a result, bird species as well as the birds' number were reduced.

Therefore, the environmentalists are fighting against the long-term and mid-term plans of the Koper municipality, planning to fill up completely this bay by the year 2000, which would cause the ultimate destruction of a unique habitat and would represent a significant loss for Slovenia of its natural richness. This, to be sure, is worth considering in spite of the great importance of the Port of Koper.