

042015

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*



Foto: Dragan Stojanovič

Poslovna  
srečanja

Naj  
dobavitelji  
2014

Dodatne  
storitve  
za prazne  
kontejnerje

Adria  
Terminali  
- luka  
v malem



## Poljski Wroclaw – potencial za win-win sodelovanje

Eno od tujih tržišč Luke Koper je tudi Poljska, potencialne partnerje pa so luški tržniki tokrat prepoznali v mestu Wroclaw, ki leži na jugu države. Wroclaw je mesto s 630.000 prebivalci in je zaradi bližine Nemčije vedno bolj aktualna proizvodna in logistična lokacija. Z vpeljavo posebnih ekonomskih con so privabili številna znana podjetja, ki so v okolici Wroclava postavila svoje tovarne in skladiščno/prodajne centre (Toyota, Volkswagen, LG-Philips, Electrolux, Amazon ...). Okrog njih so zrasi številni dobavitelji, zaradi večje kupne moči pa še trgovski centri.

Trenutno iz Kopra do Wroclawa vozita dva vlaka tedensko, pretovarjamo pa predvsem kontejnerje in pločevino v kolutih, priložnosti za večji obseg sodelovanja je še veliko. Zato smo novosti preteklega obdobja zainteresirani javnosti v Wroclavu predstavili 24. marca na Dnevu Luke Koper. **Andraž Novak**, član uprave in **Borut Čok**, predstavnik tržišča, sta izpostavila delo našega



Luškega dogodka v Wroclavu se je udeležilo okrog 80 špediterjev, kontejnerskih ladjarjev in drugih poslovnežev.

Foto: Borut Čok

pristanišča ter predvsem dobrodošle prednosti novih kontejnerskih povezav med Koprom in Daljnim vzhodom. Na dogodku so nove poslovne vezi iskali tudi Europacific, Express, Fersped,

Fining, TPG Logistika, Trade Trans Adria, CMA CGM Slovenia, Adria Transport, Baltic Rail, LTE, POSCO ESDC in Sekcija pristaniških špediterjev. Mateja Dominko

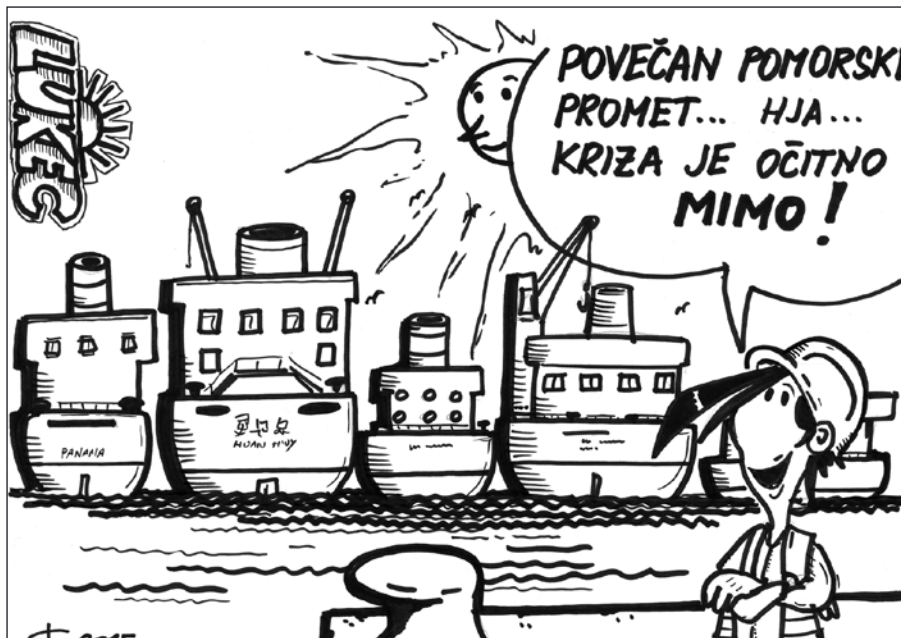


V panelu o trenutni tržni konkurenčnosti in ključnih gospodarskih gibanjih v Sredozemlju je Suzana Zornada Vrabec s področja trženja predstavila potencialne, ponudbo in razvojne načrte kopskega pristanišča.

Foto: Transport Events Management Limited

## Konferenca MED Ports tokrat v Maroku

Luka Koper se je 25. in 26. marca predstavila na 3. MED Ports konferenci v Casablanci, ki se je udeležilo več kot 250 udeležencev iz Evrope, Afrike in Azije. Ob konferenci je potekal tudi sejem, na katerem se je predstavnica Luke Koper srečala z razstavljavci in opravila več individualnih srečanj z maroškimimi logisti v Casablanci, agenti, predstavniki združenj in operaterji pristanišč Tanger Med, Somaport, Marsa Maroc in Eurogate.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper

Ldaja Luka Koper, d.d.

Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Tatjana Jazbec

Uredniški odbor: Mladen Banko, Jure Barovič, Elvis Božič, Tjaž Cedilnik, Mateja Dominko, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Sara Morato, Jasmin Omanović, Miran Petrinja, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič

Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele  
Produkcija: ČZD Primorske novice

E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si

Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper

Časopis je brezplačen.  
Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1600 izvodov

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Foto: Tajana Jazbec

Bodimo malo bolj ljudje  
in malo manj elektronski  
podpis na ekranu.



## Zakaj je pogovor bolj koristen od maila

Zadnjič se je med sodelavci razvnela debata o tem, kako hitro teče življenje, kako imamo ljudje vse manj časa, kako je premalo komunikacije med ljudmi, kako so medosebni odnosi praktično podrejeni današnji tehniki komuniciranja. Seveda ne velja za vse enako, ampak če pomislite sami pri sebi, kolikokrat ste raje nekemu poslali sms, kot da bi »izgubljali« čas in ga poklicali, ga vljudnostno vprašali, kako je, in šele nato prešli k bistvu klica. Mogoče bi ga bilo potrebno prepričevati, mu na dolgo in široko razlagati ... Uf, to je naporno. V sodobnem, hitrem tempu življenja postaja klasičen pogovor odveč. Škoda, kajti samo pogovor na štiri oči preprečuje nesporazume (je bil tisti smejno na koncu sporočila mišljen simpatično ali cinično?), zapira vprašanja in spodbuja kreativnost, ki jo potrebujemo za napredek.

Odločil sem se, da bom tej temi posvetil uvodnik, ker se s to težavo večkrat ukvarjam. Vsakokrat, ko že stotič odgovarjam oziroma pojasnujem neko zadevo po elektronski pošti, v kateri je po možnosti v bcc vključenih še deset ljudi, ki bi po našem mnenju morali biti seznanjeni z zadevo (in to od njih po navadi tudi zahtevamo, saj so vendarle dobili mail!), in jim našemu elektronski nabiralnik s sporočili, ki jih verjetno niti ne odprejo. Včasih smo se dogovorili za sestanek, lahko je trajal tudi cel dan, ampak sklepi na zapisniku so bili dokončni. Samo v skrajnih primerih se jih je naknadno spreminjalo. Danes se dobimo na sestanku. Sprejmemo določene odločitve, seveda pod časovnim pritiskom, ker se vsem nekam mudi oziroma imajo glavo v sms sporočilih ali pa brišejo tiste maile, v katerih so bili bog vedi zakaj uvrščeni v bcc. Vodja sestanka napiše zapisnik, ki ga vsem udeležencem pošlje po mailu in potem se šele začne virtualna debata o smiselnosti sprejetih odločitev. Švigati začnejo popravki, nove rešitve, prečrtane besede, oklepaji, dodatki v različnih barvnih odtenkih, tako da na koncu zapisnik izgleda kot vabilo na cirkuško predstavo.

Kos papirja oziroma ekran ne moreta biti nadomestek za medčloveške odnose. V Luki Koper imamo na voljo veliko komunikacijskih kanalov, papirnatih in elektronskih. Tisti, ki želi biti informiran, ima na voljo več virov. Kljub temu pa se ljudje pritožujejo, da pogrešajo več komunikacije. S tem mislijo več medosebnih stikov. Zanimivo, da to izpostavljajo ljudje na vseh nivojih oziroma od operative do administracije. Tudi ko se pogovarjaš z ljudmi iz drugih delovnih okolij, ugotoviš, da so problemi povsod isti. Očitno je komunikacija ena od osnovnih človekovih potreb, ki jo današnji način življenja in sodobne tehnologije ogrožajo.

Je pa res, da je pogovor lahko zelo naporen. Sogovornika je potrebno poslušati. Včasih ta ne zna nehati, se preseli z glavo v neko vzporedno vesolje in te z nepretrganim monologom za uro ali dve spremeni v pripornika njegovih miselnih vzorcev (vsaka podobnost z realnimi osebami je zgolj naključna). Sogovornik ima lahko tudi drugačno mnenje od našega, potrebno se je soočiti in odgovoriti na njegove argumente. To je naporno in zahteva čas. Vendar najboljše ideje se prižgejo, ko se mnenja najbolj krešejo. Anglosaksonci si niso zaman izmislili izraza možganska nevihta (*brain storming*). Ko se možganske celice pomešajo in trkajo druga ob drugo, nastajajo neverjetne zamisli. Ok, tudi v intimi domačega stranišča se to pogosto zgodi.

Ljudje, ne bojmo se pogovora. Da ne bo nesporazuma, govorim o službenih temah. Vzemimo si čas. Stopimo osebno do sodelavca. Povabimo poslovnega partnerja na kavo. Bodimo malo bolj ljudje in malo manj elektronski podpis na ekranu.

Sebastjan Šik



## Jordanska luka Aqaba – poslovne priložnosti in zgled lokalne podpore

Luka Aqaba (izg. *Akaba*) je s 26 km obale edino jordansko pristanišče. Podobno kot mi pretovarjajo praktično vse blagovne skupine. Predsednik uprave **Dragomir Matić** in **Andrej Cah** s področja trženja sta zato tja odpotovala na poslovni obisk, kjer so ju sprejeli visoki funkcionarji aqabske ekonomske cone, kot tudi poslovneži.

S prvimi smo **podpisali sporazum o sodelovanju** med obema lukama. Ker Jordanci načrtujejo tudi razvoj premogovnega terminala in terminala za utekočinjen zemeljski in naftni plin, sta jim predstavila tudi ukrepe Luke Koper na področju okoljevarstva in ekologije. Vodstvo Aqabe je namreč trdno zavezano k ohranjanju naravnega okolja, hkrati



Sprejem pri vrhovnem vodstvu Aqabe (od leve): Sharhabeel S. Madi, Dragomir Matić, Dr. Hani Mulki, in Ghassan A. Ghanem



Koper in Aqaba zdaj tudi formalno povezuje sporazum o sodelovanju

pa se skupaj s prebivalci zavedajo pomena pristanišča – za obstoj in razvoj območja, zato razvoj luke sprejemajo odprtih rok.

Predstavnike jordanskega logističnega sektorja pa so predvsem zanimale konkretne ladijske povezave

in možnosti za vzpostavitev novih poslov. Obstoječe povezave med našo lukko in Aqabo so predvsem reden posel z živino, pretovor kontejnerjev (cca 3.000 TEU letno) in nekaj RO-RO tovora.

Mateja Dominko

## Srbija privabila 200 poslovnežev iz pomorstva, logistike in transporta

V Beogradu je 26. marca potekala druga Mednarodna logistična konferenca TIL (Transport i Logistika), ki pokriva Jugovzhodno Evropo in področje ob Donavi. Letos se je dogodku udeležilo okrog 200 ljudi iz 79 transportno-logističnih družb iz 10 držav. Gre za pristanišča, prekomorske uvoznike in izvoznike, špediterje, agente, ladjarje, proste cone, kopenske terminale in druge.

V panelu Perspektive vodnega transporta jugo vzhodne Evrope in Donavske regije so s prezentacijo sodelovali tudi predstavniki Luke Koper. Udeležencem so predstavili koprsko pristanišče in prednosti transportne poti preko Kopra, razvojne načrte, poslovanje in možnosti pretovora za Srbijo ter širše območje JV Evrope. Luški odpravi so se

pridružili tudi TPG Logistika, Maersk, Sea Go, Safmarine

in BTC Logistika, saj so tudi oni v Srbiji in jugovzhodni

regiji prepoznali poslovne priložnosti.



Luko Koper so na konferenci zastopali Mitja Dujc (na fotografiji levo), Karin Kleva, Miha Kalčič in Aleš Kocijan. Po konferenci so opravili še tako imenovane B2B sestanke, kjer so se srečali s pomembnimi transportno-logističnimi družbami.

Foto: TIL

# Kaj menite o poslovnih obiskih z Luko Koper?

Na Luških dnevih, raznih dogodkih in srečanjih v tujini se luškim predstavnikom pogosto pridružijo tudi drugi člani pristaniške skupnosti. Da bi preverili njihovo zadovoljstvo, smo jih vprašali, v čem vidijo prednosti teh obiskov, ali so z njimi zadovoljni in s čim bi jih nadgradili.

## Čedomir Bojanić, Sekcija pristaniških špediterjev:

Obiski pristaniške skupnosti so vsekakor koristno orodje za navezovanje novih in vzdrževanje obstoječih poslovnih ter prijateljskih stikov s poslovnimi partnerji, s katerimi si »delimo usodo« zagotavljanja optimalnih logističnih rešitev preko koprskega pristanišča. Od leta 2008 smo se udeležili večine skupnih nastopov oziroma obiskov. Prednost je vsekakor skupni nastop, saj strankam, s katerimi se srečujemo, predstavimo sinergijske učinke vseh deležnikov, ki so udeleženi v storitvah preko koprskega pristanišča. Izpostavil bi tradicionalne Luške dneve v Budimpešti, na Dunaju in Bratislavi.

Format obiskov je kar primeren. Morda bi se veljalo na skupne »komercialne nastope« malo bolj skoordimirati, da bi pustili še prepričljivejši vtis.

## Rok Kobal, Europacific Group:

Menim, da so poslovni obiski vedno dobrodošli, zato se jih skušam v čim večji meri udeležiti. Narava ljudi je taka, da se preko mailov ali telefona lahko marsikaj skriva, manipulira, ko pa na obisku sogovornika pogledaš v oči, mu pokažeš pozornost, lažje navežeš pravi stik. Tako lahko hitro vidiš, ali imaš možnost za sodelovanje, ali imamo skupne cilje, interese in kompatibilne posle. Vidim, da se na te obiske včasih gleda kot dopustovanje ali pa se določeni udeležijo samo uradnega dela, ne skušajo pa najti dodatnih stikov. Izplen takega obiska ni koristen, poleg tega lahko to odvrne druge obiskovalce.

Bil sem že večkrat na Slovaškem, Madžarskem, v Avstriji, v Indiji, Koreji, na Japonskem. Letos planiram z Luko obisk Japonske. Udeležujem se obiskov, kjer ima Europacific že konkretne posle oz. kontakte. Srečujem se z novimi ljudmi, okrepim odnose s stariimi partnerji in pogosto si vzamem dan ali več na koncu, da lahko uredim še nekaj sestankov mimo delegacije. Ko se udeležiš dogodka z Luko, dobi podjetje neko novo potrditev. Ko prideš na obisk z visokimi predstavniki Luke, te sogovornik smatra kot nekaj več, kot podjetje, ki ima 'good standing' in dober renome.

Osebnostno se mi je najbolj usedel v spomin obisk Japonske. Žal pa nismo uspeli

animirati partnerje, da bi v večji meri delali preko Luke. Problem je v tem, da so Japonci tako kot Nemci zelo konzervativni. Neradi testirajo novosti, kar se logistike tiče. Še vedno precej delajo preko Nemčije, saj imajo tam tudi največ svojih hčerinskih podjetij. Menim, da je potrebno animirati japonske partnerje v EU, da odprejo podružnice v Kopru in tako bi posel preko Luke padel v njihov portfelj.

Osebnostno menim, da bi se morali obiski planirati bolj v naprej, ne pa da za obiske preko GZS ali Luke izvemo prepozno. Opredeliti bi se tudi bilo potrebno na trge in ne države. Lahko bi šli na pot za dva tedna in obiskali več držav naenkrat, krajša oddaljenost pa je lahko za eno ali dvodnevni obisk. Občutek imam tudi, da se dela tako, da so ljudje za vikend doma, potem se 100 odstotni potencial delegacije ne iztrži.

evropski trg pa tudi, saj kot članica EU lahko ponujamo dodatne storitve na blagu, kot so carinjenje, razne manipulativne operacije idr.

## Tomaž Martin Jamnik, Fersped:

Za Luške dneve, ki se jih udeležujemo v tujini skupaj z Luko Koper, bi lahko rekli, da so postali za pristaniško skupnost nekaj takega kot sejem Transport in logistika v Münchenu za evropsko logistiko. Zlasti tisti z dolgoletno tradicijo, tu mislim predvsem na Dunaj in Budimpešto.

Fersped je prisoten praktično na vseh dogodkih, le tistih, ki so organizirani geografsko daleč in so povezani z večjimi stroški ter manjšimi pričakovanimi učinki, se morda ne udeležimo. Tako ne bomo na naslednjem v Tokiu. Tudi sam sem seveda prisoten, če se le da.

Prednost teh obiskov je ta, da imamo na enem kupu zbrano celo množico obstoječih in potencialnih partnerjev. Do konkretnih dogovorov ravno ne prihaja, se pa splete marsikatera nova vez.

O nekaterih dogodkih smo bili obveščeni dokaj »na kratko«. Tako se včasih termini po nepotrebem prekrivajo. Za tiste tradicionalne bi bilo morda najbolje, da se izvajajo vsako leto v istem terminu (letnem času, mesecu).

Nekaj krat smo udeleženci iz Slovenije imeli možnost kratke predstavitve ali pa so bile naše firme naštetje in prisotni predstavljeni. Lepo bi bilo, da se nam s tem pomaga do boljše prepoznavnosti.

## Maja Hvala, Seago Line:

Bila sem v Egiptu, ocena - zelo v redu, organizacija na visokem nivoju, Luka Koper se je profesionalno predstavila. Všeč mi je bilo, ker ni bilo nobenega dolgovezenja. Kot ladjar je bilo koristno za nas tudi, da smo se bolj spoznali s predstavniki Luke Koper, pa tudi s strankami oz. direktnimi izvozniki ter špediterji. Oni namreč vplivajo, v katero smer bo šel tovar in h katerim ladjarjem. Naš namen je bil v kontaktu s predstavniki Luke Koper pridobiti stranke, ki nosijo blago v Koper. Tudi v prihodnje se bomo udeleževali obiskov z Luko Koper, če bi videti, da bo koristno oz. da bi kaj pridobili, bodisi posle ali nove kontakte.

Sonja Kranjec



## Fabio Hrvatini, Interservice Koper:

Vedno se skušamo udeležiti srečanj, ker so zelo pomembna za naš posel. Na novih in tradicionalnih tržiščih, saj je pomembno, da vzdržujemo dobre poslovne odnose. Rezultat teh srečanj je vzdrževanje tekočih poslov, včasih pa tudi vlaganje za nove. Nazadnje smo bili skupaj z Luko Koper v Egiptu, ki je za nas zelo zanimivo tržišče, ki gravitira na Luko. Pomembno je, da smo aktivni, zanimiva pa so tudi druga tržišča, predvsem italijansko. Zaradi močne konkurence bodo morali ladjarji še več narediti, saj so ladijske povezave osnova, da se razvije nek trg.

Obiski in srečanja so v redu organizirani, seveda pa je blago tisto, ki dirigira smer potovanja. Za nas je pomemben Bližnji vzhod za hitro pokvarljivo blago, za klasično drugo blago pa Daljni vzhod,



# Za moderne prometne povezave

16. marca nas je obiskala evropska komisarka za promet Violeta Bulc s sodelavci. Sprejela jo je uprava družbe, ji predstavila podjetje in jo seznanila z načrtovanimi investicijami. Do leta 2030 naj bi te znašale več kot 800 milijonov evrov.

Velik poudarek bo na kontejnerskem prometu, ki ima največji potencial in najbolj stabilno rast. Kontejnerski terminal Luke Koper je že več let zapored največji terminal v severnem Jadranu. Načrtovane kratkoročne investicije za nadaljnjih pet let pa predvidevajo postopno povečevanje zmogljivosti s sedanjih 850 tisoč na 1,15 milijona TEU letno.

Sicer pa namerava uprava Luke Koper ohraniti in razvijati večnamensko pristanišče. Diverzifikacija blagovnih

skupin se je namreč prav v času krize izkazala kot ključna prednost koprskega pristanišča, ki se zaradi svoje organiziranosti (en terminalist, ki razvija celotno pristaniško območje) lažje prilagaja razmeram na trgu. Pomembna blagovna skupina tako ostajajo vozila, saj ima Koper po letnem pretovoru drugi največji terminal v Sredozemlju. Dolgoletne izkušnje in sodobne skladiščne kapacitete so podlaga za razvoj trgovine s hitro pokvarljivim blagom in vseh vrst generalnih tovorov. Predvidena so vlaganja tudi



v druge terminale, skladno s potrebami in tržnimi priložnostmi. Komisarki je bilo tudi povedano, da bo pristanišče lahko raslo le ob hkratnem povečevanju zmogljivosti na železniških tirih, saj skoraj 60 odstotkov blaga, ki prihaja oziroma zapušča pristanišče, potuje po železnici.

Evropska komisarka je po obisku Luke Koper dejala, da so pristanišča ključnega pomena za celovito povezanost vseevropske mreže prometnih koridorjev. »Vendar pristanišča so lahko uspešna le, če so vključena v širši prometni sistem z modernimi železnicami, cestami in letališči,« je poudarila komisarka. Omenila je tudi pomen

uvajanja novih tehnologij in inovacij v pristanišču ter pri tem spomnila na nagrado ESPO 2014 (nagrada Evropskega združenja evropskih pristanišč), ki jo je Luka Koper dobila zaradi inovativnih projektov na področju ekologije in trajnostnega razvoja.

Po obisku Luke Koper se je komisarka srečala še s predsedniki pristaniških uprav Trsta, Benetk in Reke, ki skupaj z Luko Koper tvorijo združenje severno jadranskih pristanišč NAPA. Srečanju sta se pridružila tudi direktorja pristanišč Tržič (Monfalcone) in Chiggia, ki želijo postati člani združenja NAPA.

Tekst in foto: Sebastjan Šik



Na srečanju (na sliki od leve) direktor pristanišča Tržič Sergio Signore, direktor pristanišča Chioggia Pietro Buscolo, predsednik uprave Luke Koper Dragomir Matič, evropska komisarka Violeta Bulc, komisar pristaniške uprave Trst Zeno D'Agostino, predsednik pristaniške uprave Benetke Paolo Costa in namestnik izvršnega direktorja pristaniške uprave Reka Goran Lajnert

## Debata o drugem tiru in privatizaciji Luke Koper

V okviru Tedna Univerze na Primorskem je 19. marca potekala okrogla miza o drugem tiru in privatizaciji Luke Koper. O teh aktualnih temah so razpravljali **Metod Dragonja**, državni sekretar na finančnem ministrstvu, **Klemen Grebenšek**, državni sekretar na ministrstvu za infrastrukturo, **Matej Tašner Vatovec**, poslanec stranke Zdržena levica, **Dragan Marušič**, rektor Univerze na Primorskem in **Matjaž Stare**, delavski direktor in član uprave Luke Koper. Okroglo mizo je vodila novinarka Radia Koper **Nataša Ugrin Tomšič**. Sogovorniki so se vsi strinjali, da je drugi tir potreben. Na vladi se trenutno ukvarjajo s

prilagojenimi različnimi modeli financiranja in z iskanjem partnerjev, ki bi vstopili v javno-zasebno partnerstvo. Grebenšek obljublja, da bodo ti modeli znani do poletja. Medtem ko je Dragonja dejal, da bo država pri tujih, neodvisnih strokovnjakih naročilo revizijo projekta, tako z vidika cene izgradnje kot z vidika tehničnih rešitev. Dejal je še, da mora biti država pripravljena tudi na možnost financiranja tega projekta iz državnega proračuna. Vatovec je odločno nastopil proti prodaji Luke Koper v zameno za izgradnjo drugega tira in izrazil bojazen, da tuji lastnik ne bi imel poslušne za potrebe delavcev, kakor tudi ne za odnos



Z leve: Matjaž Stare, Klemen Grebenšek, Dragan Marušič, Nataša Ugrin Tomšič, Metod Dragonja, in Matej Tašner Vatovec

do lokalnih skupnosti, ki so podvržene vplivom pristaniške dejavnosti. Stare je k temu dodal, da se vladi ni treba ukvarjati z iskanjem zasebnega partnerja, saj lahko to vlogo prevzame Luka Koper. Spomnil je tudi, da je zgodba okoli gradnje drugega tira na las podobna

zgodbi izgradnje prvega tira, ki tudi ni imel podpore takratnih državnih oblasti. Da bi se iz zgodovine lahko tudi česa naučili, je obema državnima sekretarjema podaril knjigo **Danila Petrinje** Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper – Prešnica.

# Naj dobavitelji v letu 2014

26. marca smo podelili priznanja najboljšim dobaviteljem v letu 2014. Pred tem so imele polne roke dela komisije, ki so ocenjevanje številnih dobaviteljev opravile po posebnem postopku in strogih kriterijih.

Za preteklo leto so si za dobro delo in sodelovanje z Luko Koper priznanje priskrbeli podjetja **Adriaing** za gradbena dela, **Volkat** za tehnične storitve, **R-Group** za dobavo proizvodov in **Eurodvig** za pristaniške storitve. Predstavnike podjetij smo vprašali, kaj jim nagrada pomeni.

Adriaing, d.o.o., **Jože Andrejašič**, direktor:

»To je potrditev, da smo z Luko dobro sodelovali, saj smo se vsem zahtevam naročnika in rokom prilagodili. Še več, obe večji investiciji smo končali predčasno, za okrog mesec prej, kvaliteta opravljenega dela pa je bila več kot zadovoljiva. Priznanje smo zato potihem



Z leve: Nebojša Topič, vodja področja nabave in vzdrževanja Luke Koper, Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, Zdenko Piciga, direktor podjetja Volkat

bistveno boljših pogojih, kot smo jih imeli v preteklosti.«

R-Group, **Peter Tomšič**, direktor:

»Ta nagrada za nas pomeni, da delamo dobro, da smo uspešni, da smo na pravi poti. Nagrada Luke Koper za naj dobavitelja je v Sloveniji verjetno eno boljših in večjih priznanj. Luki Koper večinoma dobavljamo barvo za barvanje lesa. Letno je tega preko 400 ton. Drugi del programa pa je čistilna tehnika oziroma čistilne naprave, lovilci olja. Imamo kar širok program.«

Eurodvig d.o.o, **Plavšič Darko**, direktor:

»Veseli smo nagrade in se zahvaljujemo Luki za



Z leve: Robert Rožac, vodja področja investicij Luke Koper, Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, Matjaž in Jože Adrejašič iz podjetja Adiaing.



Z leve: Boštjan Brlek, vodja področja operative Luke Koper in Darko Spasojevič ter Darko Plavšič iz podjetja Eurodvig

pričakovali. Ob tej priliki se zahvaljujem predlagateljem in komisiji, predvsem pa Luki, da je kakovost specializiranih del našega podjetja prepoznala in nagradila.«

Volkat, d.o.o., **Zdenko Piciga**, direktor:

»Veseli smo, da nas je Luka, tokrat že tretjič, izbrala za najboljšega dobavitelja tehničnih storitev. Priznanje pomeni, da delamo v skladu s pričakovanji naših naročnikov. Luki bi se rad zahvalil ne le za priznanje in medsebojno dobro sodelovanje, ampak tudi za to, da lahko danes delamo v



Z leve: Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, Nebojša Topič, vodja področja nabave in vzdrževanja Luke Koper, Peter Tomšič in Mojca Šekoranja iz podjetja R-Group

zaupanje. V pristanišču delamo že devet let. Smo srednje veliko podjetje s približno 25 zaposlenimi. Delamo predvsem na terminalih za generalne tovore in les.«

Področje za odnose z javnostmi

Foto: Sebastjan Šik



# Industrija križarjenja v porastu

V Miami-ju na Floridi je od 16. do 19. marca potekal sejem turističnega križarjenja Cruise Shipping Miami 2015. Dogodek poteka vsako leto (letošnji je že 31 po vrsti) in sodi med največje na svetu, saj se ga udeležujejo vsi najpomembnejši deležniki v industriji križarjenja. Obiskovalci si na sejmu lahko ogledajo predstavitve posameznih pristanišč, destinacije križarjenj, ponudbo ladijskih storitev in opreme, informacijske in oblikovne rešitve, ponudbo pogostitev na ladjah, možnosti zabave in še veliko drugega. V razstavnem centru, kjer poteka sejem se sočasno odvija tudi konferenčni del s temami, povezanimi s križarjenjem.

Že enajsto leto zapored je bila na sejmu tudi slovenska stojnica, ki jo je pripravili in vodila Luka Koper. Sodelovali so še javna agencija SPIRIT in Mestna občina Koper ter podjetja Postojnska jama,



Na sliki z leve Janez Maček (Atlas Express), Mateja Bauman (SPIRIT), Bojan Babič (Luka Koper), Jana Tolja (MOK), Ivan Tratnik (Istranka), Taja Maček (Atlas Express)

Centralog turizem, Atlas Express, Istranka in Avrigo. Promocija potniškega

terminala Luke Koper in Slovenije kot zanimive turistične destinacije je tudi

tokrat na stojnico privabila številne ladjarje, turistične operaterje, organizatorje

Na površini v zaledju obale potniškega terminala, ki se nahaja izven carinskega območja pristanišča, ravnokar potekajo sanacijska dela. Še pred prihodom prve potniške ladje v letošnji sezoni, bo obnovljen predel na stiku med obalo in zaledno površino, kjer je zevala velika luknja. Vdor je povzročilo valovanje morja, ki je leta in leta

spiralo brežino, na katero je bila leta 1966 »naslonjena« operativna obala (t.i. 1.A vez). V okviru sanacijskih del so gradbinci na stiku obale in njenim zaledjem skopali 250 m2 veliko površino in na globini 3,5 m zgradili podporni zid z armirano betonskimi L profili, ki bo preprečil nadaljnje spiranje brežine.



Obala je široka 9 m, sanacijska dela pa potekajo takoj za njo

Foto: Mateja Dominko



Vgradnja L profilov

Foto: Tanja Vižintin



pomorskih križarjenj in ne nazadnje tudi potencialne turiste. Obeti so pozitivni.

**Bojan Babič**, vodja potniškega terminala v Luki Koper nam je po vrnitvi iz Miamija nanizal vrsto zanimivih podatkov, ki jih je izvedel na konferenci. Industrija križarjenja v svetu iz leta v leto narašča. V letu 2014 je po svetovnih morjih križarilo 22 milijonov turistov, kar je 2,7 odstotka več kot v letu 2013, za letošnje leto pa je napovedana 3,2 odstotna rast. Evropski trg križarjenj prav tako raste in je v letu 2014 dosegel 6,4 milijona potnikov. Zanimiv je tudi podatek, da industrija križarjenja prinese evropskemu gospodarstvu letno kar 16,2 milijard evrov.

Glavni izziv ladarjev v tem trenutku je pomanjkanje ladijskega prostora (premalo potniških ladij) in izbira globalnih destinacij za doseganje najboljših poslovnih rezultatov. Statistični podatki, ki jih je zbralo združenje MedCruise kažejo, da promet potnikov v Sredozemlju raste z najvišjimi indeksi in postaja najzanimivejša globalna destinacija. Znotraj Sredozemlja, pa je najuspešnejša destinacija prav Jadran. Sredozemlje ima v svetovnih destinacijah 19,9 odstotni delež. Sicer pa primat krepko v rokah držijo Karibi s 37,3 odstotnim deležem. Na konferenci je bilo veliko govora tudi o Kitajski in Kubi. Kitajska je zanimiva zaradi velikega trga, Kuba pa vse bolj zanima severno ameriške in evropske potrošnike.

Novogradnje ladij za križarjenje in nova naročila so prav tako pomemben kazalnik, ki kaže, da bo povpraševanje po križarjenjih še vedno naraščalo. V letu 2015 bodo ladjarji splovili 22 novih, do leta 2022 pa imajo naročenih preko 100 ladij.

Na našem potniškem terminalu v letošnjem letu pričakujemo 50 prihodov potniških ladij in približno 56.000 potnikov, s čimer bo sezona po številkah podobna lanski. Letošnjo sezono bo 18. aprila odprla ladja Berlin.

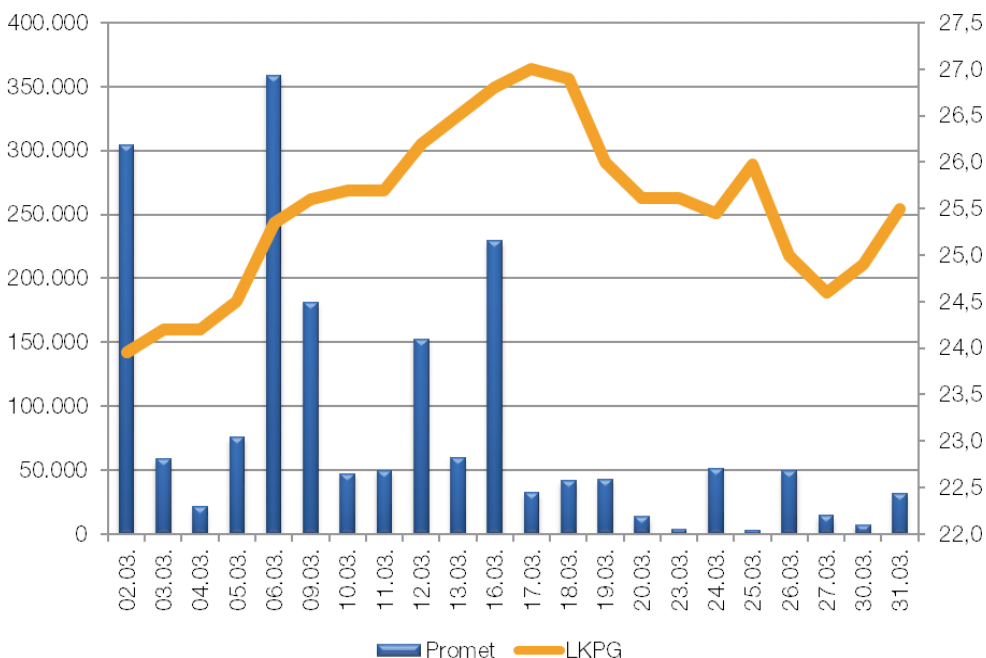
Tatjana Jazbec

## Delnica Luke Koper v marcu

V marcu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d. znašal 25,51 evrov, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 23,95 in 27,00 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 363 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.832.092 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 72.364 delnic. Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 27,11

evrov, najnižji pa 23,80 evrov. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 70 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za 13 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 357.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Prikaz gibanja vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v marcu 2015

## Evropska parlamentarca na konferenci s sindikalisti

13. marca je v Garni hotelu Pristan potekala enodnevna konferenca, kjer so udeleženci razpravljali o organizaciji dela v evropskih pristaniščih. Pripravila sta jo evropska parlamentarca **Knut W. Fleckenstein** in **Tanja Fajon**, udeležili pa so se je sindikalni predstavniki pristanišč Hamburg, Reka, Koper in Trst. Iz Kopra so na konferenci sodelovali **Mladen Jovičič**, **Davorin Petaros** in **Stojan Čepar**.

Evropska komisija bo po nekaj neuspešnih poskusih ponovno razpravljala o predlogu

pristaniške regulative, ki naj bi evropskim pristaniščem prinesla večjo konkurenčnost. Fleckenstein, ki bo na tej seji poročeval, se bo zavzel za to, da mora evropska regulativa poleg standardov, ki jih nalaga upravljavcem pristanišč, zagotoviti tudi pravice pristaniškim delavcem, v smislu varnosti zaposlitve, varstva in zdravja pri delu ter izobrazbe. Na konferenci je želel iz prve roke izvedeti, kako so ta področja urejena v Kopru, na Reki in v Trstu.

## Brez komentarja



## Gradimo novo interno fekalno omrežje

Na območju pristanišča imamo pretočne greznice, ki jih je potrebno po zahtevah zakonodaje opustiti. Zato moramo zgraditi novo interno fekalno omrežje od iztokov komunalnih vod iz stavb do javnega fekalnega omrežja, ki poteka na območju pristanišča. Uporaba pretočnih greznic pomeni okoljski prekršek.

V pristanišču imamo 27 lokacij, kjer se odvajajo komunalne vode, ki jih je potrebno ustrezno posodobiti oz. urediti. **Igor Bertok** s področja investicij: »V ta namen je bil izdelan projekt, ki zaradi obsežnega dela in stroškov posega, fazno rešuje problematiko odvajanja komunalnih vod v pristanišču. Prva faza je zaključena, kar pomeni, da smo ukinili vse pretočne greznice zraven glavnega kanalizacijskega kolektorja in jih vezali nanj. Druga faza pa je zajemala zamenjavo pretočnih greznic z nepretočnimi ali pa z malimi komunalnimi čistilnimi napravami. Konkretno je to pomenilo, da smo 16 pretočnih greznic zamenjali z osmimi nepretočnimi ter z osmimi malimi čistilnimi napravami. Postaviti moramo le še eno čistilno napravo v bližini skladišč za sadje, kjer



pa je zdaj sezona še v polnem teku, tako da bomo z zgradnjo zaključili pozneje. Na novo je bila postavljena tudi mala čistilna naprava ob novem sanitarnem

kontejnerju na terminalu za les. Izvajalec vgradnje malih komunalnih čistilnih naprav je bil Adriaing, naprave pa je dobavil R-Group.«

## Na lesnem imajo tri nove sanitarne kontejnerje

Na terminalu za les, ki se razteza na skoraj 26 ha površin, imajo zaposleni po novem boljše higienske pogoje. Na treh lokacijah terminala smo namreč postavili tri nove sanitarne kontejnerje. Eden se nahaja na skladiščni površini v zaledju prvega pomola, dva pa v zaledju drugega pomola. V kontejnerjih so sanitarije in umivalniki s toplo vodo. Do kontejnerja, ki

smo ga postavili med luško vpadnico in nadstrešnico N1, smo speljali električno in vodo, za priklop na zunanjo kanalizacijo pa smo morali pred tem pridobiti še soglasje Komunale Koper. V zaledju drugega pomola se en kontejner nahaja ob reki Rižani oziroma v bližini nastrešnice N32, drugi pa ob nadstrešnici N11A. Za prvega smo morali ob kontejnerju vgraditi povsem



novo manjšo čistilno napravo, drugega pa smo priklopili na obstoječo čistilno napravo, ki se nahaja na tem območju. Tudi v teh dveh primerih smo do kontejnerjev napeljali tako električno, kakor vodo. Sanitarne kontejnerje nam je dobavilo in vgradilo podjetje R-Group iz Hrušice.

Ob našem obisku na terminalu so nam **Robert Jerman, Denis Babić,**

**Slaviša Vukovič** in **Erik Morelj** povedali, da je to pomembna pridobitev. Prej so namreč imeli le ene sanitarije v garderobah, ki pa so precej oddaljene od delovišča. Zdaj so veseli, da so jih končno dobili na svojih skladiščih. Vse sodelavce in voznike so že obvestili, kje so sanitarni kontejnerji in kje dobijo ključke zanje.

Tatjana Jazbec



# Globlji glavni vhod v pristanišče

Da bi privabila več tovara in s tem večje kontejnerske ladje, je morala Luka investirati v povečanje zmogljivosti kontejnerskega terminala in poglobiti dno v prvem bazenu. Vplovni kanal, lahko bi mu dejali glavni vhod v pristanišče, ki leži izven koncesijskega območja, pa je poglobljala država oziroma Uprava RS za pomorstvo. Večino del na vplovnem kanalu je opravil bager Martin Krpan, ki je v lasti hčerinske družba Luka Koper Inpo. Oba projekta, tistega izven in tistega znotraj koncesijskega območja, je sofinancirala EU.

INPO je poglobljanje, ki se je začelo aprila lani, zaključil v desetih mesecih. Nato je sledilo še kup opravil, bager so seveda morali umakniti s pozicije poglobljanja, prav tako cevovod, nato so ga razstavili in počistili vse cevi ter jih shranili na varno mesto.

V INPU je dela vodil vodja maritimne enote **Ornelo Jerman**: »Glede na razpoložljivost kaset smo se poskušali čim bolj približati ciljni globini 15. Skopali smo 1.000 metrov dolg kanal, širine od 165 do 210 metrov, kar pomeni nekaj manj kot 20 hektarjev površine.«

Poglobljanje je bilo zelo zahtevno, tako s tehničnega in še bolj z varnostnega vidika. Kanal je namreč zelo ozek in v njem se odvija živahen ladijski promet, ki ne poteka po stalnem urniku, a mora potekati nemoteče. To je zahtevalo dnevno usklajevanje med URSP, piloti, vlačilci, privezovalci, Luko in bagrom, torej stalno koordinacijo, tempirano včasih tudi na minute.

Za projekt poglobljanja je imel Inpo nekaj podizvajalcev. Ornelo: »Izvajalec meritev je bilo podjetje Harpha Sea, ki je opravljalo mesečne kontrolne meritve globine oz. izkopenega materiala. Nizozemsko podjetje Van

Oord, ki je poglobljalo v prvem bazenu, nam je pomagalo pri poglobljanju na najbolj oddaljenem delu kanala. Naš podizvajalec je bilo tudi podjetje Sirio s podvodno brano.«

Zmogljivost bagra je od 150 do 180 m<sup>3</sup> izkopenega materiala na uro. Delo je potekalo po planu, imeli so le eno večje popravilo na osovini vitla konec aprila lani ter primer počene cevi. Samo poglobljanje bi lahko potekalo še hitreje, če se ne bi morali umikati in prilagajati ladijskemu prometu, včasih pa jih je ustavila tudi močna burja, ki bi lahko utrgala jeklenico ali poškodovala cevovod.



Na bagru je delala stalna posadka devetih Inpovcev, po potrebi so najeli dva pogodbenca delavca. Delali so, ko je bilo nujno, tudi od jutra do večera, ob sobotah in praznikih. Na sliki je ekipa bagra (od leve čepijo) Igor Zaič, Milan Vatovec in Zlatko Loborec. Od leve stojijo: Sandro Steffe, kapitan bagra Dorjan Jovanovič in Andrej Čerljenec. Ob našem fotografiranju so manjkali Radenko Bešir, Danjel Vuk in Omer Begić.



Cevovod so razstavili in vsako cev očistili ter oprali in pospravili na varno mesto na večnamenski terminal



Da bi bilo morsko dno brez grbin, ki bi lahko motile ladje, so izdelali brano, ki so jo z maono vlekli po dnu in tako ravnali površino

Z deli so pričeli v dveh izmenah, ker pa kaset ni zmogla več sprejemati materiala ob tako intenzivnem delu, so prešli na enozmzensko delo in po potrebi le podaljšali za kakšno uro ali več. Kapitan bagra **Dorjan Jovanovič** nam prijazno razloži, kako se je ekipa lotila tega projekta: »Vsako jutro nas je prišel s čolnom iskat sodelavec, ki je bil dežurni ponoči na bagru. Nekdo mora biti stalno na bagru, Lahko pride do trka,

lahko se odveže čoln, lahko počí kakšna jeklenica, kar bi lahko premaknilo bager. Ekipa je že izkušena, res pa je, da smo tokrat prvič poglobljali na tako globino. Vendar je vse potekalo gladko in brez večjih zapletov. Na koncu sicer malo počasneje, ker se je voda počasi izcejala iz kaset, a večjih zastojev ni bilo in 27. januarja smo bager odpeljali na njegov stalni privez na večnamenskem terminalu. Bager se je odlično odrezal, saj je razen manjših sprotih popravil brezhibno delal, kljub svojim letom, dotrajana osovina pa se lahko zgodi kateremukoli stroju.«

Fantje iz ekipe povedo, da je zaradi svoje starosti (bager je bil izdelan leta 1969) na krovu nekoliko bolj treslo, sicer pa so lepo delali skupaj. Našo trditev, da so zdaj po zaključku del veseli, pa presenetljivo zanikajo. Že res, da potrebujejo malo počitka, a delo na morju z bagrom bodo močno pogrešali, navadili smo se na bager, so nam zaupali.

Sonja Kranjec

# Dodatne storitve za prazne kontejnerje

Ko gre za kontejnerje, pomislimo na njihov pretovor in skladiščenje, ki sta temeljni operaciji zanje. Nič manj pa niso pomembne tudi druge, dodatne storitve na kontejnerjih, ki dopolnjujejo luško storitev oz. ponudbo.

Sredi januarja so začela veljati nova pravila pri skladiščenju praznih kontejnerjev saj smo uredili nov depo za njihovo skladiščenje. **Sandi Ražman**, operativni vodja kontejnerskega terminala, nam pove, da bodo tukaj v bodoče uredili tudi vse potrebno za izvajanje dodatnih storitev za prazne kontejnerje. Te so popravila, pregledi, pranje, čiščenje ... Dodatne storitve niso novost, nasprotno, to je standardna ponudba pristanišč po vsem svetu.

Sandi: »Že od nekdaj smo v Lukii kontejnerje tudi popravljali. Dodatne storitve so še pregledi kontejnerjev, opravljamo t.i. pretrip inspection (PTI), to je pregled delovanja frigo kontejnerjev, ki imajo motor in hladilno napravo za pretovor hitro pokvarljivega blaga oz. blaga, ki zahteva

določeno temperaturo od +5 do - 20°C. Kontejnerje tudi peremo, čistimo in pometamo. Dodatne storitve so tudi dostava in odvoz ter sortiranje določenih kontejnerjev za določeno blago. Vse te storitve danes opravljamo na različnih lokacijah v pristanišču. Za PTI na Troplesu, peremo jih v INPO-vi pralnici luške mehanizacije, popravljamo v popravilnici Avtoservisa in na drugih deloviščih. V prihodnosti pa bomo vse dodatne storitve opravljali na našem depou za prazne kontejnerje,« razloži Sandi in doda: »V tem letu je promet s popravljenimi kontejnerji dobesedno eksplodiral. Če smo prej popravljali po 50 kontejnerjev na teden, jih zdaj 150 in celo 200, torej štirikrat več.«

Povečalo se je tudi število PTI storitev, ki je s 100



Sandi Ražman, Nejc Bavcon, Orjano Ban in Ivan Čandek (od leve)

narastlo na 550 na mesec. Ladjarji naročajo PTI vedno, ko so kontejnerji prazni. Naročnik za dodatne storitve na kontejnerjih je vedno ladjar, ki ja tudi njihov lastnik. Luka namreč nima svojih kontejnerjev, kot morda kdo misli. Kakšno pot mora opraviti kontejner za PTI pregled, nam razloži disponent **Nejc Bavcon**, ki dela na »frigo oddelku«: »Po prihodu kontejnerja v Luko sledi prevzem in dostava na terminal, od tam na depo. Medtem jih vizualno pregledamo, če je vse v redu z njim. Nato ga naložimo v blok. Po naročilu ladjarja dostavimo kontejner na pozicijo za priklop. Tam ga lahko tudi podrobneje pregledamo in opravimo meritve upornosti hladilnega sistema. Nato zaženemo

testno PTI, ko program preveri delovanje celotnega hladilnega sistema. Pri dolgem pregledu testiramo delovanje na - 20°C, kratek pregled preveri samo splošno delovanje kontejnerja. Dolg pregled traja okoli štiri ure, kratek največ pol ure. Opravimo pa več kot 90% dolgih pregledov. Če je vse v redu, moramo kontejner še nastaviti po ladjarjevih zahtevah. Nastavimo temperaturo, ventilacijo in CO<sub>2</sub> ter dehumidifikacijo (razvlaževanje). Nato kontejner odpeljemo na pralnico, ga osušimo in odstavimo na depo, kjer počaka na novo blago. Če je prišlo do okvare, javimo podizvajalcu Contrepar, ki pripravi predračun, ki ga mora potrditi ladjar. Po večjem popravilu moramo

## Depoji za prazne kontejnerje so v svetu pogosta praksa

Da bi preverili podobne izkušnje na depojih, ki delujejo tudi v tujini, je ekipa s kontejnerskega terminala obiskala depoja v Italiji, v pristaniščih La Spezia in Genova.

Kontejnerski depo terminal Contrepar v pristanišču La Spezia so ustanovili sredi 70. let. Poslujejo z različnimi ladjarji, premorejo 40.000 m<sup>2</sup> površine z zmogljivostjo 8000 TEU. Na depou je zaposlenih okoli sto ljudi, ponujajo pa vse dodatne storitve za prazne kontejnerje od nakladanja in razkladanja zunanjih kamionov do pregledov, popravil ter pranja kontejnerjev.

Podobne storitve ponuja tudi depo terminal v Genovi, ki se razprostira na površini 50.000 m<sup>2</sup> s kapaciteto 10.000 TEU z do 11 višin zlaganja. Imajo tudi 40 priklopov za frigo kontejnerje in 3000 m<sup>2</sup> pokritega skladišča za popravila kontejnerjev. Organizacija dela je v obeh depojih podobna in razdeljena v tri sektorje, sektor skladišče/premiki, sektor frigo in sektor popravilo.

Naj kot zanimivost navedemo podatek, da jih v obeh depojih zlagajo tudi po 11 v višino, v Kopru največ 7. Kriva je burja, pred katero morajo prazne kontejnerje pričvrščevati, da jih ne prevrne.



Hala za popravilo kontejnerjev



## IZ ZGODOVINE:

Kontejnere smo najprej popravljali kar sami, v luških delavnicah. Leta 1985 je to delo prevzelo podjetje Zavarivač iz Vranja. Kontejnere so popravljali v objektu, v katerega se je leta 1996 vselil Avtovoservis, dejavnost popravila kontejnerjev pa smo premestili v bližino ranžirne grupe železniških tirov v zaledju prvega pomola.

## Popravilo kontejnerjev

Med Luko Koper in delovno organizacijo »Zavarivač« iz Vranja je bil prešnje leto podpisan Samoupravni sporazum o medsebojnem sodelovanju, konkretneje povedano o servisu kontejnerjev na luškem območju.

Delavci obračunske enote Celje, ki delajo v sestavi SZP Zavarivač Vranje, na območju luke že opravljajo popravila kontejnerjev.

Nekaj več o tem smo zvedeli od Antona Škrbana, vodilnega delavca Obračunske enote Celje SZP Zavarivač Vranje.

»Za sedaj popravila in barva v luki kontejnerje 14 naših delavcev (ključavničarsko — pleskarska dela). Servis opravljamo v sodelovanju z Luko Koper. V kratkem — do septembra letos — bomo tu zgradili halo velikosti

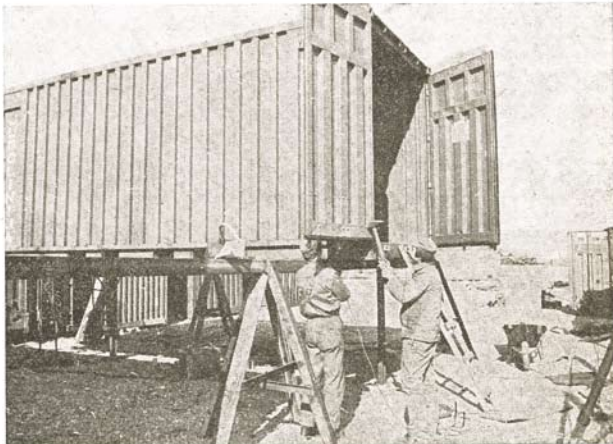
1800 m<sup>2</sup>. Tu bomo barvali in preizkušali (testirali) kontejnerje. Računamo, da bomo stalno zaposlili lahko okrog 30 do 40 ljudi, če bo potreba pa še koga začasno.«

Povejte nam še kaj o delovni organizaciji SZP Zavarivač iz Vranja.

»V naši delovni organizaciji je zaposleno 3 tisoč delavcev, od katerih je 1500 testiranih varilcev. Imamo največjo ekipo varilcev v Jugoslaviji, ki opravljajo tovrstna dela po vsej naši državi in tudi izven nje. V naši obračunski enoti v Celju pa je zaposlenih 140 delavcev,« pravi Škrban.

Našemu sogovorniku smo se za njegove besede lepo zahvalili in mu želeli uspešno delo ter dobro sodelovanje z Luko Koper.

Z. V.



Popravilo kontejnerjev

Vir: Luški glasnik, marec 1985

ponovno opraviti PTI, ki je v tem smislu kot tehnični pregled vozila. Na koncu izdamo potrdilo, da je vse tako, kot mora biti. Poročilo izdamo tudi, ko opravimo popravilo ohišja kontejnerja.«

Tudi disponent **Orjano Ban**, ki dela na skladišču praznih kontejnerjev, potrdi, da je tega dela dosti več: »Smo pa dobili večje površine za delo in boljše delovne pogoje. In če boste kdaj slišali, da delamo na »praznini«, to pomeni, da delamo s praznimi kontejnerji.«

Disponent **Ivan Čandek** pa dela na popravilu, tako da nam razloži, kako poteka ta storitev: »Luka ponuja popravila za vse poškodbe na praznini in tudi nujna popravila na polnih kontejnerjih. Poškodovan kontejner dostavimo v popravilnico, kjer ga natančno pregledamo in

na podlagi standardov oz. normativov, tako ladjarjevih kot luških, predlagamo popravilo. Trudimo se, da opravimo čim bolj kakovostno storitev.«

Kaj vse se lahko pokvari na kontejnerju, vprašamo Ivana. »Zaradi dotrajanosti se lahko pojavi rja na ohišju. Pogoste so tudi transportne poškodbe med samim transportom in manipuliranjem, pogosti so padci. Kontejner je kot pločevinka, lahko se poškodujejo tudi nosilci, pod. Niso tako redke niti prikrite poškodbe, bodisi zaradi slabega popravila ali česa drugega. Zato je natančen pregled naše vodilo pri popravilu, saj mora kontejner od nas v dobrem stanju. Prazen kontejner mora biti čist, nepoškodovan in pripravljen na poziciji.«

Sonja Kranjec

## Zanimivi tovari

Skozi koprsko pristanišče potujejo milijoni ton različnih tovorov.

### VZAMEJO TI SAPO: VELIKA PREKUCNIKA

Med njimi se znajdejo tudi taki, ki še vedno osupnejo. Tokrat gre za dva velika oz. orjaška prekucnika (ang. dumper), ki sta k nam z ladjo Neptune Thalassa pripotovala iz Anglije. Ta delovna vozila uporabljajo za prevoz velikih, robustnih in težkih tovorov, zelo pogosto npr. v kamnolomih, rudnikih in podobno.



Vsak orjaški prekucnik je težek 64 ton, dolg skoraj 9,8 metra, širok malo več kot 6 metrov in visok 5 metrov, zato se ob njem človek res počuti majhnega ...

Foto: Dimitrij Pucer

Velikana smo za pot k slovenskemu lastniku morali delno razstaviti, saj sta bila prevelika in pretežka za samostojen prevoz po cesti. Po temeljitem servisu in »lepotnim popravkom« pa sta se vrnila v Koper in po morju odpotovala v novo domovino, Črno goro.

Mateja Dominko

### NAJTEŽJI TOVOR NA KONTEJNERSKEM TERMINALU

23. marca smo na z ladje Gunvor Maersk razložili zaboj, teže 70 ton. V zaboji je bila hidravlična stiskalnica namenjena na Madžarsko. Dogodek je zanimiv zato, ker je bil to najtežji



tovor, ki smo kdajkoli razložili s kontejnerskim dvigalom. Kontejnerska dvigala namreč nimajo velike nosilnosti, saj so predvidena za kontinuirano delo s kontejnerji, ki imajo omejeno nosilnost.

Tekst in foto: Igor Milutinovič



Foto: Vojko Rotar

# Pomorstvo – barometer svetovne trgovine

Višina pomorskih voznin je odraz aktivnosti svetovne trgovine. Večje kot je povpraševanje po najrazličnejšem blagu na svetovnih tržiščih, večje je povpraševanje po ladijskem prostoru oz. po ladijskih prevozi in posledično se zvišajo voznine. Velja tudi obratno.

Pomorski agenti stalno spremljamo dogajanja na tržišču ladijskih prevozov saj je naše delo, razen sprejema in odpreme ladij v pristaniščih, tudi zaključevanje ladijskih prevozov. Tržišče ladijskih prevozov najenostavneje spremljamo preko indeksov voznin, ki jih objavlja Baltic Exchange v Londonu. Ta ustanova spremlja gibanje voznin in objavlja prijavljene zaključke prevozov, ki so osnova za izračun indeksov voznin.

Tržišče ladijskega prostora je izrazito spremenljivo in podvrženo dvigom in padcem, ki so lahko občutni ali pa komaj zaznavni. Največja nihanja dosegajo voznine v prosti plovbi (tramp), to je pri ladjarskih prevoznih pogodbah. Mnogo manjša pa so v linijskem poslovanju, kjer se prevozi opravljajo na osnovi prevoznih pogodb. Kot primer lahko navedemo,

da so voznine pri prevozu železove rude iz Brazilije za Kitajsko v prvi polovici leta 2008 dosegle vrtočglavih 108 dolarjev po toni na ladji s 170.000 tonami rude, konec istega leta pa le še 8,5 dolarjev po toni za enako količino. Pri linijskih prevozi, predvsem kontejnerskih, so ta nihanja občutno manjša in običajno ne presegajo 100 odstotkov višine voznin.

Na tržišče ladijskega prostora (poleg svetovne prekomorske trgovinske aktivnosti) vplivata tudi ponudba in povpraševanje po ladijskem prostoru. Če ponudba presega povpraševanje voznine padajo in obratno, če povpraševanje presega ponudbo voznine rastejo. V zadnjih letih ima velik vpliv na tržišče tudi posodobitev in specializacija ladijskih prevozov. Gradijo se namreč ladje za posamezne vrste tovorov, primernih velikosti za določeno tržišče (relacijo). Vse bolj specializirane ladje

prihajajo na tržišče ladijskega prostora istočasno, kar se najbolj odraža v prosti plovbi, medtem ko se v linijski plovbi vse več tovorov kontejnerizira in posledično zmanjšuje povpraševanje po klasičnih prevozi. Tudi tovore prilagajajo samemu prevozu, predvsem za njihovo kontejnerizacijo. Posledica povečanja količine kontejneriziranega tovora so vse večje in večje kontejnerske ladje (zmogljivosti celo preko 20.000 TEU), ki plujejo po svetovnih morjih.

Omenjeno pa ne pomeni, da klasičnih prevozov ne bo več. Blago, kot so razni stroji, konstrukcije, zelo dolgi tovari, tovari, neprimerni za kontejnerski prevoz, in drugi tovari, je rentabilneje prevažati s klasičnimi ladjami kot s specializiranimi.

Cena goriva je tudi ena izmed prvih dogajanja na ladijskem tržišču. Ta vpliv pa ni tako

močan, kot je bil v preteklosti. Razlog je gradnja ladij z vse manjšo porabo goriva na enoto prevozne zmogljivosti. Poleg tega današnja hitrost izgradnje uspe v kratkem času zadostiti povečanemu povpraševanju po prevozi.

Ladjarji, pa tudi pomorski agenti si želijo okrepitev tržišča, kar bi, drugače povedano, pomenilo občutno povečanje povpraševanja po pomorskih prevozi. Trenutno nič ne kaže na izboljšanje, kar je znak svetovne gospodarske stagnacije ali celo upada in zato zmanjševanja prekomorske trgovine surovin in blaga. Kdaj lahko pričakujemo oživetev gospodarstva, svetovne prekomorske trgovine in posledično rasti pomorskih prevozov, pa je nemogoče napovedati.

Zlatan Čok,  
ekonomist za pomorstvo



# Adria Terminali - luka v malem

Logistični center v Sežani leži na križišču pomembnih transportnih poti. Njegov industrijski tir se navezuje neposredno na Jadransko-Baltski in Mediteranski koridor, ki sta del evropskega TEN-T omrežja. S pristanišči od Kopra, Trsta do Benetk so povezani s cesto in železnico. Nedvomno bi veljalo ta izredni geostrateški položaj družbe Adria terminali še bolj izkoristiti.

Kako se je izteklo preteklo poslovno leto za to Lukino hčerinsko družbo, sta nam na kratko predstavila **Aleš Miklavc** in **Zdravko Jovič**: »Preteklo leto se je končalo dobro, prihodki so bili nad planiranimi, višji pa so bili tudi stroški. Vzroke gre iskati v organizaciji dela, ki ni ravno optimalna zaradi več dejavnikov. Mi ne delujemo v takem informacijskem sistemu kot Luka, odvisni smo od vsakega kamiona, najave so slabe. Tu so vsekakor rezerve za boljše kontrolo stroškov. Cena naših storitev je nižja kot v Luki, cena za izvajalce pristaniških storitev pa ista kot v matični družbi. Imamo standarde kakovosti ISO, vendar pa naše stranke tega ne zahtevajo in dejstvo je, da

višji standard v tem okolju težko tržimo.

Naši glavni tovari so zbirniki, železovi produkti, peleti in PVC granulati. Glede trženja smo uspeli z Luko vzpostaviti boljši odnos in v trženju je ena oseba odgovorna tudi za nas. Prepričani smo, da lahko

ta odnos še nadgradimo. Konec koncev imamo v Sežani še nekaj prostora, ki bi ga lahko Luka izkoristila.

Lani smo skladiščne površine povečali za še dodatnih 9.000 m<sup>2</sup>, tako da smo postavili dva šotora po 1.000 m<sup>2</sup>, 7.000 m<sup>2</sup> površin pa smo

pridobili, ko smo vzeli v najem halo Unifruita. Skupaj imamo 23.000 m<sup>2</sup> zaprtih površin, 13.000 m<sup>2</sup> parkirišč in 8.000 m<sup>2</sup> odprtih površin. Za razvoj, v smislu dodatnega dela na tovaru, je tukaj na voljo 30.000 m<sup>2</sup> zemlje.

Smo na pomembni točki, tu je idealna povezava med Trstom in Turčijo, mi smo vstopna distribucijska točka za Južno in Srednjo Evropo za blago, ki ni namenjeno po morski poti. Zanimivi smo za tržišča držav na Balkanu in za Avstrijo ter severno Italijo.

Družba ima 23 zaposlenih, od tega osem skladiščnikov, šest voznikov, tri redarje, dva manipulantna in štiri zaposlene v upravi družbe.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Logistični center ima tudi dve kondicionirani skladišči



Vse bolj zanimiv tovar postaja odpadna plastika, ki potuje za Indijo ter Kitajsko. Iz nje izdelujejo razno blago, igrače, embalažo, oblačila, opremo za dom ... Ena bala odpadne plastike tehta, verjeli ali ne, eno tono! Z odpadno plastiko so začeli delati lani, količine pa rastejo.



Standarden tovar v Sežani so zbirniki, tj. najrazličnejše blago za razne prejemnike, od igračk do delov za avtomobile, vijaki, olja ...



Les, peleti, kokosova moka, pločevina so dober in zaželen tovar



Opremljeni za vagonski pretovor



## Od delfinov do zmajev, za gasilce in rekreativce, med dobrimi deli in vrhunskimi dosežki – sklad Živeti s pristaniščem za eno leto izpraznjen



Pa je za nami – razpis za sponzorska sredstva in donacije Luke Koper, d. d., ki jih v okviru sklada Živeti s pristaniščem vsako leto razdelimo med prijavitelje najrazličnejših projektov.

Letos je povabilo k oddaji prijavnice veljalo od 15. januarja do 2. februarja, v tem času pa smo prejeli 201 predlog.

Sklad ŽSP 2015 Vsebinski sklop	Prijavljenih projektov	Izbranih projektov
Ekologija	8	6
Razno (turizem, r&r, ...)	19	8
Izobraževanje	20	9
Humanitarno delo	25	19
Kultura	54	36
Šport	75	53
<b>Skupaj</b>	<b>201</b>	<b>131</b>

Komisija je vse prejete prošnje ovrednotila glede na enotne kriterije. Skladno z usmeritvijo družbe v trajnostni razvoj in podporo v prvi vrsti širšega lokalnega okolja, je upravi predlagala 131 projektov, ki jim bo naša družba letos namenila sredstva v skupni vrednosti 50.000 evrov. Vsebinska projekta, ki bodo obogatili življenje v naši regiji in širše, je tudi letos pestra.

Koliko različnih idej se poraja v našem prostoru in koliko aktivnosti generira naše okolje, pa si lahko ogledate tudi sami. **Seznam** vseh izbranih projektov z denarnimi zneski, ki jih bodo prejeli kot sponzorstvo ali donacijo, je objavljen na portalu Živeti s pristaniščem (rubrika *Ljudje/Sponzorstva in donacije/Sklad ŽSP 2015*).  
Mateja Dominko

## Čisto veselje

Dobrodelnih aktivnosti je danes nešteto, kar bi bilo lahko super. Pa ni, ker to pomeni, da je socialno dno vedno globlje in požira vse večjo množico ljudi. Kadar lahko, se klicem na pomoč odzove tudi Luka Koper. Tokrat smo pomagali v akciji Čisto veselje.

V okviru programa Botrstvo, ki ga vodi Zveza prijateljev mladine, je Gorenje Surovina sprejelo odpadne surovine podjetij in posameznikov. Izkupiček odkupa so namesto prinesiteljem namenili za letovanje otrok s čustvenimi in vedenjskimi motnjami. Akciji Čisto veselje smo se pridružili tudi mi in darovali kar **15 ton** odpadnega železa in še **1.860 kg** odpadne elektronske opreme.

Tako bodo otroci tudi z našo pomočjo vključeni v organizirana letovanja, zimovanja in tabore ter dobili za potrebno strokovno pomoč na počitnicah.

### Res eno samo Čisto veselje!

Mateja Dominko

V Sloveniji je vedno več otrok, ki imajo težave kot so **hiperaktivnost, avtizem in motnje koncentracije**. Obiskujejo običajne osnovne šole, vendar potrebujejo dodatno pomoč.

Zaradi svoje posebnosti so pogosto izključeni iz organiziranih prostočasnih aktivnosti in druženja z vrstniki, saj njihove težave zahtevajo dodatnega vzgojitelja, ki ga navadno plačajo starši. Za družine, ki živijo v revščini, je to prevelik zalogaj, saj težko plačajo že osnovne življenjske stroške, zato so ti otroci odmaknjeni iz družbe.



Akcija je bila za nas tako dobro delo kot tudi priložnost, da smo pristanišče počistili odslužene elektronske opreme

Foto: Mateja Dominko



Za zbiranje in odvoz so poskrbeli naši elektroničari

Foto: Mateja Dominko



Glavnino »vrednosti« naše donacije je bilo odpadno železo

Foto: Silvo Vrbanič in Sandi Blažević