

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



*V rokah držite
interno glasilo Luke Koper,
Luški glasnik
ki je dobil*

***evropsko nagrado
FEIEA GRAND PRIX 2015
3. mesto v kategoriji
Best Internal Newspaper
(Najboljše interno glasilo)***

Poslovni
rezultati
januar –
september
2015

Luški
dnevi
v Bratislavi
in na
Dunaju

V Luki
gradimo
tire
za
bodočnost

Terminal
za
hitro
pokvarljivo
blago

Časopis Luke Koper 3. v evropski konkurenci

16. novembra je Združenje evropskih internih komunikatorjev FEIEA na svečanem dogodku v Rimu podelilo nagrade FEIEA Grand Prix 2015. Med 45. evropskimi nagrajenci je bila tudi Luka Koper za interni časopis Luški glasnik (3. mesto v kategoriji najboljše evropske prakse - najboljše interno glasilo). Letos je na evropsko tekmovanje internih komunikacij FEIEA Grand Prix 2015 sicer prispela 101 prijava (od tega le 7 slovenskih) iz 14 držav. Konkurenca je bila resna, saj so tekmovale tudi multinacionalke z več 10-tisoč zaposlenimi (Intesa SanPaolo, Vodafone, Siemens, Škoda Auto, Volkswagen, T-Mobile in drugi). Prijavljena dela so tekmovala za naslove najboljša evropska praksa v 14. kategorijah, odločali pa sta najprej nacionalna žirija, finalni izbor pa je določila še evropska komisija.

Luški glasnik sicer neprekinjeno izhaja že polnih 45 let. Za njim trenutno stoji uredniški odbor, ki šteje 20 članov, izdajamo pa ga v nakladi 1.600 izvodov. Časopis vsakega 12. v mesecu pride v roke vsem zaposlenim v Skupini Luke Koper, članom Društva upokojencev Luke Koper in članom pristaniške skupnosti.



Nagrado FEIEA GRAND PRIX 2015 je prevzel Sebastjan Šik, odgovorni urednik Luškega glasnika (Foto: FEIEA)

Ob prejemu tega častitljivega priznanja se iskreno zahvaljujemo vsem, ki z nami soustvarjate vsebine našega

časopisa, prispevate ideje, fotografije ali tekste in tudi vsem, ki nas že toliko let zvesto prebirate.

Skupaj smo ena najboljših evropskih praks!

Sodelavci s področja za odnose z javnostmi



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Mladen Banko, Jure Barovič, Elvis Božič, Tjaž Cedlinik, Mateja Dominko, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Sara Morato, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanović

Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

Kreativna zasnova in AD:

Studio Kernel, D. Brečko Poženek

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.



V šoli so nas vedno učili,
da se lahko iz zgodovine
veliko naučimo.



Foto: Denis Zupan

Dialog, strpnost, spoštovanje

Ta teden sem svoji mlajši hčerki, ki hodi v peti razred, pomagal izdelovati plakat o gospodarstvu v preteklosti v slovenskem primorju za predmet družba. V učbeniku sem zasledil zanimiv odstavek, ki veliko pove o tem, kako je gospodarstvo nekega kraja odvisno od prometne infrastrukture. Odstavek se nanaša na izgradnjo železniške proge med Trstom in Dunajem leta 1857 in piše nekako tako: z izgradnjo železnice je bilo slovensko primorje odrezano od trgovskih poti in temu je sledilo zamrtje gospodarstva. Ljudje so se začeli izseljevati in iskati zaposlitev na železnici in v tržaškem pristanišču.

V šoli so nas vedno učili, da se lahko iz zgodovine veliko naučimo. Vendar kaj, ko ima človeški spomin zelo kratek rok trajanja, zato vedno znova odkrivamo toplo vodo. Danes sicer živimo v drugačnih časih, v dobi digitalnega poslovanja, vendar tudi to potrebuje primerno infrastrukturo, da lahko funkcionira. Iz tega lahko zaključimo, da je infrastruktura, bodisi prometna, energetska, telekomunikacijska temelj razvoja nekega kraja oziroma države. Pri tej točki se verjetno vsi strinjamo, ko pa pride do podrobnosti zagotavljanja teh pogojev, ima medalja ne le dve, ampak nepregledno vrsto strani. Bolje rečeno interesov.

Nič novega ne bom povedal, da je Luka Koper na žalost že leta tarča oziroma talka različnih interesov, pogledov, načrtov, potreb. Zadnji udarec je priletel z Mestne občine Koper, kjer je občinski svet s sklepom odredel podporo podalšanju prvega pomola. Ko beremo obrazložitev sklepa, je jasno, da niso v bistvu sporni razvojni načrti pristanišča, ampak vprašanje delitve pristaniške koncesnine med Koprom in Ankaranom. Tudi v Ankaranu, kjer pregovorno podpirajo razvoj pristanišča, se pri konkretnih dovoljenjih ne premaknemo z mrtve točke. Mogoče bi bilo predstavnikom ljudstva dobro osvežiti spomin,

da prebivalci, ki živijo v neposredni bližini pristanišča, podpirajo naše razvojne načrte. Kar 70 odstotkov jih na primer podpira podaljšanje prvega pomola. To so rezultati ankete, ki jo na vzorcu 600 vprašanih delamo vsako leto le v krajevnih skupnostih, ki mejijo na pristanišče. Ti ljudje so očitno dobro poslušali učiteljico v petem razredu, ko jim je pojasnjevala pomen infrastrukture.

Svoje interese ima tudi država oziroma vsakokratna vlada. Eni bi Luko prodali, drugi bi jo razdelili na več terminalov in uvedli pristaniško upravo, da bi lahko svojim političnim prijateljem zagotovili ugledne funkcije. Tretji bi gradili ultramoderno in drago železniško povezavo pristanišča z zaledjem, četrti pravijo, da za to ni denarja. Peti bi strateškega partnerja, šesti logistični holding. Potem pa se vsi čudijo, da smo v Luki že vsi penasti. Velikokrat poslušam očitke, da je z nami težko sodelovati. Hm ... za dialog sta potrebni dve strani. Ne bom prav nič prizanesljiv do svojih sodelavcev. Tudi mene velikokrat zmoti brezkompromisna drža posameznikov in bi si želel več strpnosti in razumevanja. Absolutna resnica ne obstaja, čeprav vsak zase meni, da ima najbolj prav. Resnica je nekje v sredini, na točki, ko se oba sogovornika uspeta zediniti o skupnem cilju. In to je napredek, blaginja in sobivanje vseh, ki živimo z oziroma od pristanišča. Odnosi temeljijo na spoštovanju in ko tega ni, je komunikacija že v startu usojena na propad.

Zato si, dragi bralci Luškega glasnika, ob teh prihajajočih praznikih želim, da bi vsak pri sebi zmogel toliko modrosti, da bi novo leto začeli v duhu dialoga, strpnosti in spoštovanja. In ne pozabite, da je služba samo služba. Pomembnejše je, kaj nas čaka doma, zato si naredite praznike kar se da lepe v družbi vaših najdražjih.

Sebastjan Šik

Pomemben je konstruktivni pristop

Nadzorni svet Luke Koper je 30. novembra za člana uprave, delavskega direktorja za obdobje petih let imenoval Stojana Čeparja, ki smo ga povabili na pogovor.

ČEPRAV STE BILI SEDEM LET PREDSTAVNIK ZAPOSLENIH V NADZORNEM SVETU, JE PREHOD V UPRAVO VSEENO VERJETNO VELIK PRESKOK. KAKO SI PREDSTAVLJATE TO FUNKCIJO?

Sprememba je velika, to ni dvoma. Izhajam iz operative, kjer sta sistem dela in dinamika drugačna. Drugačna so tudi orodja, ki jih imam na razpolago. Prej sem upravljal z žerjavom, zdaj bom z računalnikom. Drugače pa ne pričakujem večjih težav. Prepričan sem, da lahko s komunikacijo rešimo večino izzivov. Zaradi narave dela, tempa in številnih obveznosti je komunikacije med vodstvom in zaposlenimi premalo in na tem področju bi rad stvari premaknil na višji nivo. Preveč komuniciramo na primer preko elektronske pošte in premalo osebno. Zavedam se, da je to zlo današnjega časa, ampak s tem izgubljam tisti pristni medčloveški stik. Ne govorim o tem, da bi morala samo uprava več komunicirati z zaposlenimi, ampak nasploh vsi na vodstvenem nivoju. Mogoče nam vsem manjka malo več čustvene inteligence.

V LUKI KOPER STE SICER ŽE 14 LET. VEDNO V OPERATIVI.

Tako je. Delal sem praktično že na vseh terminalih: premogovnem, na sipkih tovorih, generalnih in nazadnje na kontejnerskem terminalu. Z izkušnjo v nadzornem svetu sem v enem delu spoznal tudi delo podpornih služb, torej strokovnih področij.

STE SI V UPRAVI ŽE RAZDELILI DELO?

Trenutno pokrivam področje varovanja zdravlja zaposlenih in ekologije, za naprej pa bomo videli.

IMATE ŽE SEZNAM PRIORITET, KI BI SE JIH ŽELELI NAJPREJ LOTITI?

Malo sem neučakan, ker bi rad bil čim prej operativen in obvladal vse novosti, ki jih prinaša ta funkcija. Delo sem nastopil v času, ko se v družbi najbolj intenzivno ukvarjamo z načrti za prihodnje leto. Potem se bom lotil pregleda kadrovskih in socialnih vprašanj. Zanimajo me področja nagrajevanja zaposlenih, karierni razvoj zaposlenih, področje mobinga, ki je danes nekako splošno aktualen. Želim si, da tega v naši družbi ne bi bilo. Da ne bom napačno razumljen. S tem ne mislim, da so na naštetih področjih velike težave. Rad bi se le osebno prepričal o stanju. Nisem prevzetan in vem, da stvari potrebujejo svoj čas, ampak z voljo se da marsikaj narediti. In vse se da še izboljšati.

KAKO NA SPLOŠNO OCENJUJETE KLIMO V DRUŽBI?

Lahko ocenjujem le stanje v operativi, ker je še prezgodaj, da bi lahko ocenjeval tudi stanje v podpornih službah. V glavnem nisem najbolj zadovoljen. To je pokazala tudi nedavna anketa. Uprava je sicer že sprožila določene postopke za izboljšanje klime s čisto konkretnimi izboljšavami, vendar tukaj nas čaka še veliko dela.

MALO BOM PROVOKATIVEN IN TVEGAM ZAMERO SODELAVCEV, AMPAK ALI NISMO V DRUŽBI MORDA MALO RAZVAJENI? PODJETJU GRE DOBRO, IMAMO REDNE PLAČE, KAR NI SPLOŠNO SAMOUMEVNO.

Prepričan sem, da denar prinaša zadovoljstvo le omejen čas. Želim si, da bi ljudje hodili v službo dobre volje, polni zagona. Samo z denarjem tega ne moremo doseči.

TO DRŽI. LEPA BESEDA ALI POHVALA MARIKDAJ BOLJ ZALEŽE KOT DENARNA NAGRADA. IMAM PA ŠE ENO PROVOKATIVNO VPRAŠANJE. NA SEJI SVETA DELAVCEV, KO SO VAS PREDLAGALI ZA TO FUNKCIJO, JE BILO V RAZPRAVI VEČKRAT IZPOSTAVLJENO, DA MORA DELAVSKI DIREKTOR ZASTOPATI INTERESE VSEH ZAPOSLENIH. JE LAHKO TO, DA STE BILI VIDNI ČLAN ENEGA OD SINDIKATOV V DRUŽBI, PROBLEM?

Mislim, da ne. Upam si trditi, da znam gledati na stvari široko. Nikoli nisem deloval v škodo ljudi, ki niso bili del našega sindikata. Nasprotno. Naši dosežki so bili dosežki vseh zaposlenih. Imam že dovolj izkušenj in čustvene inteligence, da znam premostiti razlike.

SICER PA FUNKCIJA DELAVSKEGA DIREKTORJA NI ENOSTAVNA. ZASTOPATI INTERESE ZAPOSLENIH JE LAHKO VČASIH TUDI V NAVZKRIŽJU Z INTERESI MENEDŽMENTA.

Če izhajamo iz stališča, da so zaposleni največja vrednota podjetja, potem si ti dve funkciji nista tako zelo nasprotni. Logično je, da je zelo pomembno ustvarjanje prihodkov, dobička, sicer bi bili v nasprotnem primeru oškodovani tudi zaposleni. V slovenski družbi še vedno dajemo premalo pozornosti zaposlenim. Stroje lahko zamenjamo, kupimo nove, boljše, zmogljivejše. Zaposlenega ne moremo kar tako zamenjati. Hkrati je tisti, ki daje podjetju dodano vrednost. Ne pravim, da je tako tudi v Luki Koper. Za zdaj imamo kar dobro poskrbljeno. Je pa prav,



da se tega zavedamo in da zaščitimo pridobljeno.

SREDI LETA JE DRUŽBA SPREJELA NOV PETLETNI STRATEŠKI NAČRT. POSREDNO STE PRI TEM SODELOVALI KOT NADZORNIK. KAKO GA OCENJUJETE?

Strategija je uresničljiva. Mislim, da je delana na realnih temeljih. Če bomo k temu pritegnili še vse zaposlene, pa sploh ni dileme, da je ne bi uresničili. Seveda ni vse odvisno samo od nas, ampak tudi od zunanjih faktorjev: razmere v svetu, prometne povezave pristanišča z zaledjem, lokalne skupnosti. Na vse ne moremo vplivati, lahko pa spet marsikaj naredimo s konstruktivnim pristopom, dialogom in dobro voljo.

VIDIM, DA VAM OPTIMIZMA NE MANJKA. ZA KONEC ŠE MALO MANJ RESNA VPRAŠANJA. KAJ POČNETE V PROSTEM ČASU?

Veliko sem se ukvarjal s športom. Tek mi pomeni sprostitev in ko pridem s službe, čeprav je že tema, si nadenem svetilko na glavo in grem. Med vikendi rad zahajam v hribe. Poleti se potapljam na dah. Sem kar aktiven. Zaradi obveznosti tega tempa verjetno ne bom mogel več držati.

MOGOČE GA BO POTREBNO ŠE POVEČATI. ZDAJ BO DELO VELIKO BOLJ STRESNO. SICER PA SMO PRED PRAZNIKI. BI RADI KAJ SPOROČILI SVOJIM SODELAVCEM?

Da bi bilo prihodnje leto čim bolj mirno, brez večjih pretresov. Da bi izpolnili vse zastavljene načrte in cilje. Sodelavcem želim prijetne praznike ter veliko finančnega in duševnega zadovoljstva.

Tekst in foto: Sebastjan Šik

Z ministrom o odprtih vprašanjih

9. decembra se je v Luki Koper na delovnem obisku mudil minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič** s sodelavci. Na sestanku z upravo družbe so obravnavali odprta vprašanja, predvsem v povezavi s pridobivanjem dodatnih parcel v okviru državnega prostorskega načrta za pristanišče, kjer bi lahko Luka Koper širila svojo pristaniško dejavnost. Z naraščanjem tovora v pristanišču se namreč povečujejo potrebe po skladiščnih površinah, ki so na razpolago predvsem na območju ankaranske bonifike. Pri tem sogovorniki niso mogli mimo zadnjega sklepa mestnega sveta koprške občine, ki nasprotuje podaljšanju prvega pomola. Tudi ankaranska občina ima pomisleke do nekaterih načrtovanih investicij, zato je minister obljubil, da se



Direktor Uprave RS za pomorstvo Jadran Klinec je na slovesnosti ministru Gašperšiču predal stekleno posodo, v kateri je bil mulj od poglobljanja
Foto: Mateja Dominko

bo ministrstvo bolj aktivno vključilo v reševanje teh vprašanj. Vendar je opozoril, da morajo tudi lokalne skupnosti konstruktivno pristopiti k dialogu.

Na srečanju je bilo med drugim govora tudi o novem vhodu v pristanišče iz

bertoške vpadnice. Znano je, da je projekt blokiran zaradi lastniškega spora med koprsko občino in državo glede ene od parcel, ki leži na trasi vhoda. Rešitev tega problema je že pripravljena, in sicer v obliki večstranskega sporazuma, po katerem bi občina in država Luka Koper

podelili stavbno pravico, medtem ko bi lastniško vprašanje reševali na sodišču. Ministrstvo in Luka Koper s tako rešitvijo soglašata in pričakujeta, da je to tudi v interesu koprške občine, saj bi tako večji del kamionskega prometa preusmerili stran od mestnega jedra. Po delovnem sestanku se je minister udeležil tradicionalnega predprazničnega sprejema za pristaniško skupnost, na katerem sta Uprava RS za pomorstvo in Luka Koper tudi slavnostno zaključili projekta poglobljanja plovnega kanal in kontejnerske obale v prvem bazenu. Oba projekta sta bila sofinancirana s strani Evropske unije, in sicer plovni kanal iz kohezijskega sklada, prvi bazen pa iz vseevropskega prometnega omrežja TEN-T.

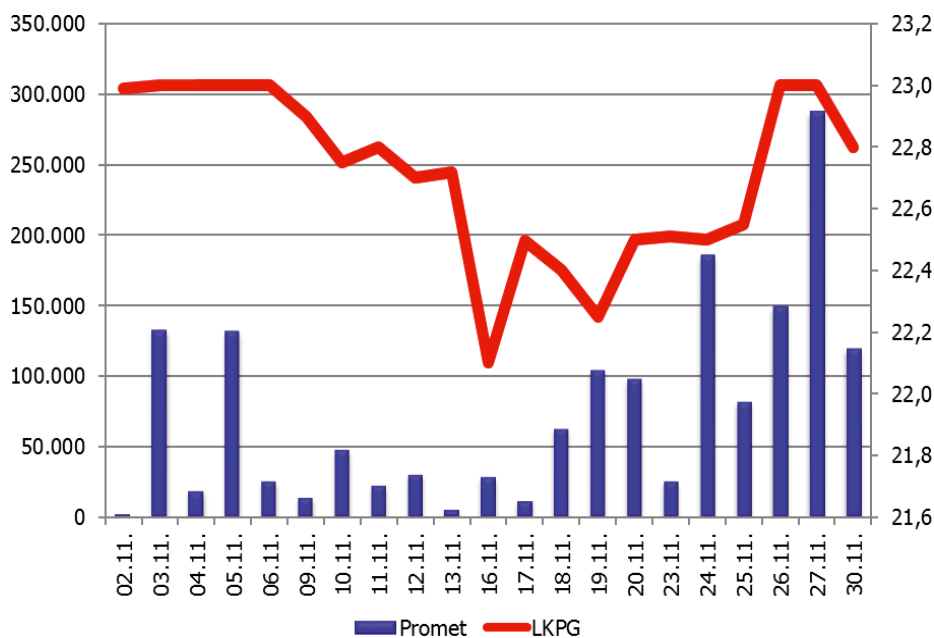
Sebastjan Šik

Delnica Luke Koper, d.d. v novembru

V novembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,71 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,10 in 23,00 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 357 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.582.210 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 69.502 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,49 evra, najnižji pa 22,10 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila sedem odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za odstotek. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 319.200.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v novembru 2015



Foto: Igor Novak

Luške oljke pobrane

V sredini novembra smo pobrali luške oljke z več kot 200 oljčnih dreves, ki rastejo v pristanišču. Pobiralce je oba dni oblegala megla, zato delo ni bilo nič kaj prijetno. Pobrali smo 1.098 kg oljk, najlepše so obrodile na terminalu tekočih tovorov okoli rezervoarjev. In kot nam je še povedal **Igor Novak**, vodja pobiranja in že nekaj let skrbnik luških oljk, zasebno pa zelo podjeten in uspešen oljkar:

»Izpljen je bil nizek, le 13-odstoten, tako je po filtraciji prišlo 130 litrov oljčnega olja. Je pa pomembna kvaliteta in ne količina,« je še dodal, saj je naše olje vsako leto zelo kakovostno. Olje bomo ustekleničili, podarjali pa ga bomo kot že nekaj let našim poslovnim strankam, ki jih steklenička rumenega zlata vsakič znova navduši.

Mateja Dominko

Padla je tudi številka 700.000 TEU

V noči med 21. in 22. novembrom smo z ladje Asia kitajskega ladjarja China Shipping pretovorili 700.000 TEU letos. »S tem smo dosegli nov zgodovinski mejnik, ki potrjuje pravilnost strateške odločitve družbe, da svojo prihodnost veže v veliki meri na segment kontejnerjev. Ob tej priložnosti se želim zahvaliti predvsem sodelavcem, ki so z vztrajnostjo, profesionalnostjo in kakovostjo dela dokazali, da je Koper vreden zaupanja ter seveda poslovnim partnerjem, ki so verjeli v nas in nam pomagali rasti,« je dosežek komentiral **Dragomir Matić**, predsednik uprave Luke Koper.



Foto: Jasmin Omanović

Poslovanje v obdobju januar – september 2015

Nadzorni svet družbe se je na svoji seji 30. novembra 2015 med drugim seznanil z nerevidiranim poročilom o poslovanju Skupine in družbe Luka Koper, d.d. v obdobju januar - september 2015.

Skupina Luka Koper še naprej beleži uspešno poslovanje. Ladijski pretovor je v prvih devetih mesecih dosegel 15,5 milijona ton blaga, s čimer je bil presežen načrtovan ladijski pretovor obdobja za šest odstotkov ter ladijski pretovor enakega

obdobja preteklega leta za 12 odstotkov.

Čisti prihodki od prodaje Skupine so v prvih devetih mesecih letošnjega leta dosegli 135,2 milijona evrov in so bili višji od načrtovanih za tri odstotke, od preteklega obdobja pa so bili višji za 13 odstotkov.

Poslovni odhodki Skupine so znašali 107 milijonov evrov in so se v primerjavi z enakim obdobjem leta 2014 povečali za 10,8 milijona evrov oziroma za 11 odstotkov. V okviru poslovnih odhodkov so se primerjalno enakemu obdobju preteklega leta

povečale vse vrste stroškov. Največji delež v strukturi stroškov predstavljajo stroški dela in stroški storitev.

Čisti poslovni izid Skupine je znašal 27 milijonov evrov in je bil za 5,2 milijona evrov oziroma za 24 odstotkov višji od doseženega čistega poslovnega izida v enakem obdobju preteklega leta ter višji od načrtovanega za 6,7 milijona evrov oziroma za 33 odstotkov.

Za **naložbe** je Skupina v obravnavanem obdobju namenila 16,6 milijona evrov. Izvedenih je bilo več manjših naložb, pričeli pa sta se

izvajati dve večji naložbi, in sicer pričela se je gradnja treh novih rezervoarjev za potrebe terminala tekočih tovorov ter sanacija transportnih skladiščnih površin za potrebe skladiščenja kontejnerjev.

Skupina Luka Koper je tudi v letu 2015 nadaljevala z odplačevanjem posojil in tako v prvih devetih mesecih leta 2015, glede na stanje 31. decembra 2014, znižala **zadolženost** pri bankah za 10 odstotkov.

Trend povečevanja števila zaposlenih v Skupini se je nadaljeval tudi v tretjem četrtletju leta 2015, predvsem kot posledica zaposlovanja v družbi Luka Koper, d. d., ter v manjši meri v družbi Adria Terminali. Tako se je število zaposlenih v Skupini Luka Koper na zadnji dan meseca septembra 2015 glede na stanje 30. september 2014 povečalo za tri odstotke na **1.032 zaposlenih**.

Celotno nerevidirano poročilo je dostopno na <http://www.luka-kp.si/slo/poslovna-porocila>

Rok Štemberger

	jan – sept 2015	jan – sept 2014	Indeks 15/14
Iz izkaza poslovnega izida (v evrih)			
Čisti prihodki od prodaje	135.196.253	119.419.613	113
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	31.880.860	26.317.081	121
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	52.458.610	46.767.066	112
Poslovni izid iz financiranja	-1.129.704	-1.853.160	61
Poslovni izid pred davki	31.676.791	25.139.646	126
Čisti poslovni izid	26.971.470	21.818.377	124
Iz izkaza denarnih tokov (v evrih)			
Naložbe	16.641.116	23.779.871	70

Novi kontejnerski servis za Egipt in Izrael

Kitajski ladjar **Cosco Container Lines** je vzpostavil novi redni kontejnerski servis IAS (Israel Adriatic Service), ki Koper povezuje z Egiptom in Izraelom. Ena izmed dveh ladij, ki bosta v Koper prihajali vsak petek, je v naše pristanišče prvič prispela 4.

decembra. Koper je na novi ladijski liniji prvo razkladalno pristanišče, zato se odpirajo nove možnosti tudi za lahko pokvarljivo blago (frigo tovor) v uvozu in izvozu. Več informacij o liniji dobite pri podjetju Dragon Maritime. Tatjana Jazbec



Koper je prvo razkladalno pristanišče

Luški dan v Bratislavi in na Dunaju

Luka Koper je izpeljala dva uspešna poslovna dogodka na tujih trgih. Dneva Luke Koper v Bratislavi, ki je potekal 23. novembra, se je udeležilo 170 poslovnih partnerjev in potencialnih strank, še 280 pa na Dunaju dan kasneje. Udeležba na tradicionalnih luških dogodkih je vsako leto večja, prav tako kot pretovor skozi koprsko pristanišče. Delegaciji Luke Koper so se pridružili tudi številni predstavniki slovenskih logistov, špediterjev in drugih članov pristaniške skupnosti, ki predstavljajo nepogrešljivi člen med luko in strankami.

Tujim partnerjem smo predstavili letošnje poslovne dosežke, tekoče investicijske projekte in ambiciozne

načrte za prihodnost. Avstrija in Slovaška sta med najpomembnejšimi tujimi trgi slovenske luke, Avstrija pa

že več let preferira Koper kot prvo pristanišče za prekomorski uvoz in izvoz blaga. »Lani smo za avstrijsko gospodarstvo pretovorili skoraj 6 milijonov ton, za Slovaško pa 1,5 milijona ton najrazličnejšega blaga. Letos statistika kaže, da bomo ti številki še preseгли, z novimi investicijami v kontejnerskimi terminal pa povečujemo priložnosti za večji obseg dela in še izboljšujemo konkurenčnost slovenskega pristanišča,« je povedal **Dragomir Matić**,

predsednik uprave Luke Koper.

Luka Koper namreč na obeh trgih beleži rast pretovora kontejnerjev, zato bomo ta segment pospešeno razvijali tudi v bodoče. V Avstriji največji delež pretovora sicer še vedno pripada razsutim tovorom, na Slovaškem pa nenehno povečujemo pretovor avtomobilov, pričeli pa smo tudi z novimi posli na področju sipkih tovorov.

Mateja Dominko



Bratislava

(foto: Sebastjan Šik)



Dunaj

(foto: Sebastjan Šik)

Ponosni na priznanje

Luka Koper je prejela zahvalno plaketo korejskega logista Hyundai Glovis, s katerim nas veže sodelovanje na področju kontejnerjev, avtomobilov in generalnih tovorov. **Suk-Yong, Kim**, predsednik podjetja Glovis Europe je povedal, da nam priznanje izročajo za izjemen prispevek k razvoju njihovega podjetja v minulih letih. Koprsko pristanišče je namreč eden od ključnih logističnih členov za oskrbovanje njihovih avtomobilskih tovarn v srednji Evropi že od leta 2006.



Luka Koper v Vietnamu, Indoneziji in Turčiji

Med 9. in 13. novembrom se je v Vietnamu in Indoneziji mudila slovenska transportno-logistična delegacija. V njej so bili Luka Koper, Adria Kombi, Europacific Logistika, Fining, Samer & Co. Shipping, Schenker, Trade Logistics, Trinet, Softnet, Sigr, Prigo, Aniper, 3Projekt in GZS - Združenje za promet. **Mitja Dujc** iz Luke Koper nam je povedal, da so potencialnim partnerjem v teh gospodarsko rastočih državah predstavili transportno pot preko Kopra in ponudbo našega pristanišča. Predstavitve so potekale na poslovnih konferencah v Ho Chi Minhu in Jakarti. Tem so sledila individualna srečanja z logisti, špediterji, prekomorskimi uvozniki in izvozniki ter predstavniki ladjarjev. Delegacija se je srečala tudi s predstavniki vietnamskega in indonezijskega združenja logistov in špediterjev ter si ogledala pristanišče v Jakarti.



Foto: Alen Kramberger

19. novembra se je predstavnik Luke Koper **Alen Kramberger** pridružil 20-članski gospodarski delegaciji, ki je bila 18. novembra na poslovnem obisku v Turčiji. Dogodek je v sodelovanju z agencijo SPIRIT in Odborom za zunanje ekonomske odnose Turčije (DEIK) organiziral Turško-slovenski poslovni svet pri Gospodarski zbornici Slovenije. Uspešni poslovni konferenci, ki jo je v Istanbulu za slovensko delegacijo pripravila Istanbulska industrijska zbornica, so sledila bilateralna srečanja. Luški predstavnik je obiskal tudi največji logistični sejem Logitrans, ki se je prav v tem času odvijal v Istanbulu ter opravil vrsto pogovorov s turškimi poslovneži.

Tatjana Jazbec

Varni tudi v primeru radioloških, kemijskih ali bioloških nevarnosti

V začetku decembra je šest naših sodelavcev iz različnih organizacijskih enot uspešno opravilo usposabljanje za zaščito pred radiološkimi, kemijskimi ali biološkimi nevarnimi snovmi. Po slovenski zakonodaji moramo namreč imeti enoto RKB, ki je dolžna v celoti obvladati nevarnosti, ki izhajajo iz delovnih procesov Luke Koper, kjer so prisotne nevarne snovi. Naši sodelavci so se naučili odkrivanja in prepoznavanja nevarnih snovi, spremljanja nevarnosti, povezanih z uporabo jedrskega, kemičnega ali biološkega orožja, določanja onesnaženih območij in ugotavljanja vrste ter stopnje nevarnosti in ogroženosti. Na podlagi novega znanja znajo ustrezno zaščititi sebe in druge ter prizadeto območje razkužiti in dekontaminirati. Usposabljanje sta vodila **Teodora Ivanuša** in **Zvone Čadež**, ki je ob koncu srečanja z izpitom preveril tudi osvojeno znanje naših kolegov.



Naš sodelavec s področja varovanja **Boris Marzi**, organizator usposabljanja in načelnik enote Civilne zaščite v Luki Koper, je ob zaključku pojasnil: »Gre za pomembno področje varnosti v pristanišču, novo usposobljena enota

za RKB zaščito iz operative pa služi kot dopolnitev k siceršnjemu delovanju luške gasilske enote pri sanaciji izrednih dogodkov.«

Tekst in foto: Mateja Dominko

Koprška proga včeraj – danes – jutri

2. decembra, na dan 48. obletnice slovesne otvoritve železniške proge od Kopra do Prešnice, so v Pokrajinskem muzeju v Kopru odprli zanimivo razstavo z naslovom Koprška proga včeraj – danes – jutri.

Širši javnosti so postavili na ogled slikovno in dokumentarno gradivo, iz katerega izvemo, kako se je načrtovalo in gradilo t.i. industrijski tir do Kopra.

tira. Razstavo dopolnjujejo zanimivi filmski posnetki o začetkih pristanišča, otvoritvi železniške proge in o gostem prometu, ki se danes odvija po progi.



Foto: Pokrajinski muzej Koper



Foto: Pokrajinski muzej Koper



Foto: Sebastjan Šik

Zahtevnost izgradnje najbolj nazorno povedo podatki, da je zračna razdalja od Prešnice do Kopra 16 kilometrov, višinska razlika 493 metrov, dolžina proge pa 31,4 kilometra. Proga sodi med zelo težke gorske proge, zato so mnoge težke in skrite naravne ovire pri gradnji takrat zahtevale hitre in strokovne organizacijske posege. Poleg gradnje se razstava dotakne tudi vpliva proge na razvoj pristanišča, sedanosti in načrtov za gradnjo drugega

Razstavo je pripravil kustos **Ivan Simič**, ki je gradivo zbral praktično po vsej Sloveniji. Ob odprtju razstave je povedal, da bi z zbranim materialom razstava lahko segala tja do Črnega Kala. Pri pripravi razstave ga je gnala predvsem želja, da bi iz preteklega časa zaznamoval sedanost, predvsem pa pustil sled za prihodnost. Recenzent razstave je bil **Josip Orbančič**, ki je Pokrajinskemu muzeju za razstavo odstopil veliko gradiva iz svojega bogatega

zbirateljskega arhiva. Na otvoritvi razstave se je zasluge za progo pripisal **Danilu Petrinji** in njegovi ekipi. Dodal pa je še, da so bile takrat težave gotovo večje kot danes, a imeli so cilj – narediti progo – in so jo.

Danes pa očitno ne vemo, kaj hočemo.

Razstava, ki jo je podprla Luka Koper iz sklada Živeti s pristaniščem, bo v Pokrajinskem muzeju na ogled do marca 2016.

Tatjana Jazbec

26. novembra je po celotni Sloveniji potekala akcija Dan odprtih vrat slovenskega gospodarstva za mladino in starše. Pobudnik akcije je bila Gospodarska zbornica Slovenije, pridružili pa so se ji Zavod RS za zaposlovanje, Zavod RS za šolstvo ter Center RS za poklicno izobraževanje. Namen dogodka je bil osnovnošolcem in srednješolcem predstaviti različne, zanimive in perspektivne poklice. Akciji se je z veseljem pridružila tudi Luka Koper, ki je na dan dogodka sprejela 18 devetošolcev in nekaj staršev, za njih pa sta poskrbeli **Tonja Drinovec** s kadrovskega področja in **Tatjana Jazbec** s področja odnosov z javnostmi. Pristaniške poklice sta jima predstavila v živo na ogledu pristanišča, kar je obiskovalce prijetno presenetilo.

V Luki gradimo tire za bodočnost

V teku je vrsta investicij v interno železniško infrastrukturo, ki bodo pomembno vplivale na pretočnost vagonov v pristanišču. Gradijo se dodatni tiri na kontejnerskem terminalu, dodaten tir ob novi garaži za kontejnersko mehanizacijo in pa še tiri preko mostu čez Rižano.

Glede na to, da gre za eno največjih tovrstnih gradenj doslej, nas je zanimalo, kaj bomo s tem pridobili? Odgovore smo poiskali pri treh sogovornikih, ki »najbolj od blizu« spremljajo gradnjo. To so **Milanko Drlić** s področja operative, operativni vodja kontejnerskega terminala **Jasmin Omanović** in **Aleksander Glavina** s področja investicij.

Milanko: »To je res vprašanje, zakaj to delamo. Bojimo se namreč, da bi lahko luška železniška infrastruktura postala skladišče oz. deponija za vagonne prevoznikov zaradi premajhne zmogljivosti proge Koper Divača,« malce ironično komentira naše vprašanje in pojasni: »Sama modernizacija proge bo sicer nekaj prinesla, ne bo pa zadostna za trenutno stanje oz. za večanje železniških prevozov. V Luki gradimo za bodočnost, ker pričakujemo večjo obremenitev predvsem kontejnerskih vlakov. Brez izgradnje drugega tira in ureditve ozkega grla med luko in tovarno postajo ter optimizacije dela izvajalcev pri dovozu in odvozu vlakov bomo v kratkem prišli do zasičenosti enotirne proge, čemur bi sledile odpovedi tovorov oz. preusmeritve tovorov v druga pristanišča. Posledično pa bi to pomenilo stagnacijo Luke Koper. Drugi tir bi moral biti zgrajen že včeraj, brez njega ni razvoja Luke.«

Zato so bili prisiljeni poiskati kakšno rešitev za čas, ko drugega tira (še) ni. Aleksander: »Glede na prostorske omejitve pristanišča in pravega »booma« kontejnerskega prometa, ki že nekaj let narašča, smo bili prisiljeni poiskati rešitev za vse večji promet s kontejnerji. Tako že nekaj let izvajamo aktivnosti na rekonstrukciji kontejnerskega terminala z njegovo širitvijo v zaledje prvega pomola, a to ni bilo zadosti. Pred nami je bil izziv, kako bi povečan promet obvladovali s povečanjem železniških zmogljivosti v pristanišču, upoštevajoč izkušnje velikih evropskih luk. Kar pomeni nabavo RMG žerjavov (Rail Mounted Gantry Cranes), ki delajo na tirih. Zato smo začeli graditi tire zanje, za zdaj pet. Vsak tir ima koristno dolžino 700 metrov, nameščeni bodo pod portalnimi žerjavi. Novi RMG bodo umeščeni na lastnih tirih. Ta vrsta tehnologije bo omogočala sočasno delo na vseh vagonških kompozicijah (neodvisnost tirov), ki bodo pripeljane na tire, kar bo pomenilo povečanje kapacitet na tem območju.

Načrtujemo pa tudi druge rešitve in že po novem letu bomo na novo uredili skladiščne bloke. Poškodovane

transportne skladiščne površine bomo na novo utrdili in jih na novo tudi zarisali, kar bo izboljšalo prekladanje. V ta namen smo preselili garažo za kontejnersko mehanizacijo, uredili smo depo za prazne kontejnerje, delamo tudi na selitvi terminala za les, tako da bi bil v prihodnjih letih prvi pomol v celoti od zahoda do vzhoda namenjen samo kontejnerjem.«

Zdaj poteka gradnja in rekonstrukcija tirov 22, 23 in 24, postavili bomo tudi dodatna dva tira 21 a in 21 b. Da ne bi ovirali operativnega dela, smo postavili začasne rampe, rezali tire, asfaltirali smo tire, da so povozni, tako da se operativnost kontejnerskega terminala ni zmanjšala.«

Jasmin mu pritrdi: »Gradbena dela so obsežna in zahtevna, v bistvu bi lahko trajala eno celo leto. Velik izziv za vse skupaj je bil, kako na novo zgraditi vse tire, ne da bi bilo operativno delo na teh tirih kakorkoli ovirano. Za zdaj nam gre odlično. V svetu se take vrste novogradenj samo zares izjemoma sočasno gradijo na že obstoječih tirih.

Zavedati se moramo, da ob vseh rekonstrukcijah in novogradnjah na terminalu postavljamo še rekorde v pretovoru kontejnerjev. Pri vsem tem je najbolj pomembno to, da stranke niso občutile te gradnje. Ko končamo s temi deli, predlagam, da kar nadaljujemo do Divače!« na pol v šali pove Jasmin.

Aleksander: »Po končani razširitvi železniške infrastrukture na kontejnerskem terminalu bomo še dodatno zagotovili dvotirnost proge med terminalom in javno železniško infrastrukturo. To pomeni, bomo kljub večji kapaciteti povečali še hitrost izmenjave vlakov. S pravo organizacijo smo z dodatnimi tiri namreč omogočili, da lahko sočasno vozimo dva vlaka.

Aleksander: »Tehnologijo gradnje smo usklajevali leto dni, predvideli smo različne scenarije. Zdaj smo v četrti etapi od sedmih, tako da se terminskega plana več kot držimo, smo pa do zdaj imeli kar srečo z vremenom.«

Kako so vodili dela, da operativno delo ni bilo moteno? Milanko in Jasmin: »Že na začetku smo postavili jasna pravila in pogoje izvedbe tako, da nismo dovolili spreminjanja kapacitet. Zelo pomembna pa je bila tudi stalna koordinacija. Tehnični prevzem načrtujemo za 10. februar in takrat bomo menda rezali torto?!«

Sonja Kranjec



Foto: Tatjana Jazbec

Skupaj bo kontejnerski terminal imel pet tirov, dolžine vsak po 700 metrov, od tega sta dva nova, tri pa so rekonstruirali in podaljšali; na sliki vidimo dvotirno povezavo s kontejnerskim terminalom in možnostjo kombinacije z drugimi terminali



Foto: Tatjana Jazbec

Prehodna rampa za dostavo vagonov na že rekonstruirano območje



Foto: Tatjana Jazbec

Gradnja novega mosta

Nova garaža z delavnico za kontejnersko mehanizacijo

PC Kontejnerskemu terminalu je bila 3. decembra predana v uporabo nova garaža z delavnico za kontejnersko mehanizacijo.

S širjenjem skladiščnega prostora za kontejnerje v zaledju prvega pomola in zaradi prostorske omejenosti same garaže je bilo potrebno umakniti obstoječo garažo terminala na drugo lokacijo. PC Kontejnerski terminal je pripravil predlog celovite rešitve, po katerem naj bi uredili garderobe za izvajalce pristaniških storitev na tem terminalu, preselili in na novo uredili garažo za kontejnersko mehanizacijo, delavnico z nadstreškom za izvajanje vzdrževalnih del na mehanizaciji in vstopno-izstopne točke za zunanje kamione.

Nova garaža, ki obsega okoli 4000 kv. metrov, se nahaja severno od preliva med progo na severu med tiro 25 c in 1 f ter površino les 6 na vzhodu, kjer urejajo površino za parkiranje terminalskih vlačilcev. Tu je bila prej garaža za lesni terminal, delno so jo uporabljali tudi za skladiščenje sipkih tovarov.

Gradbena dela za novo garažo so bila kar obsežna, zaupali so jih podjetju Makro 5 gradnje, nam je povedal vodja projekta **Boris Kranjac** s področja investicij: »Najprej

smo izvedli stabilizacijo terena, uredili meteorno, fekalno in oljno kanalizacijo z lovilcem olj, elektro instalacije in odvodnjavanje. Celotno površino smo utrdili in zvišali, zato da je poravnana s sosednjimi površinami, jo asphaltirali in izrisali nove talne oznake parkirišča mehanizacije. Površino smo utrdili tako, da bo možno po potrebi skladiščiti na njej po pet kontejnerjev v višino. Obstoječo nadstrešnico smo demontirali in jo predelali ter uporabili za potrebe nove delavnice, kjer smo uredili tudi podzemni jašek za pregled podvozja in preventivno vzdrževanje mehanizacije. Iz obstoječe garaže smo preselili bivalne kontejnerje in kontejnerje za orodja ter rezervne dele, nabavili smo še šest novih bivalnih kontejnerjev za zaposlene v garaži.«



Večja in funkcionalno urejena garaža za kontejnersko mehanizacijo z novimi bivalnimi kontejnerji za osebje garaže



Za boljšo predstavo: z rumeno barvo je označena površina obstoječe oz. zdaj že bivše garaže, z rdečo območje nove garaže, z modro pa površina les 6 kot bodoče parkirišče za terminalske vlačilce

Vsi novi delovni prostori so zelo lepo urejeni, svetli in klimatizirani ter opremljeni. Kaj pomeni ta pridobitev za terminal, smo vprašali tehničnega vodjo **Edvina Boškina**: »Končno smo uredili delovne pogoje

za zaposlene, ki so prej delali pod milim nebom sredi garaže, zdaj pa imajo nadstrešek, kanal za pregled mehanizacije, urejeno skladišče in primerno razsvetlavo. Novi so tudi bivalni kontejnerji zanje. Zdaj imajo urejena delovna mesta, ki jih bomo po potrebi brez težav širili. S selitvijo garaže na novo lokacijo pa smo pridobili tudi nove kapacitete za skladiščenje kontejnerjev, kar je ključnega pomena za povečevanje tovarov. To je bila prava rešitev, kjer smo z reorganizacijo pridobili dodatno večjo skladiščno površino blizu obale, dokler ne podaljšamo prvega pomola.«

Tekst in foto:
Sonja Kranjec

V novi garaži tudi novi stroji

Za pretovor kontejnerjev smo nabavili dva nova kontejnerska manipulatorja in tri viličarje. Vseh pet strojev nam je



Foto: Goran Kocjančič

dobavil finski proizvajalec Kalmar. Stroji imajo vgrajen pogonski agregat VI. F stopnje zmanjšanja emisij, kar je zadnja generacija vgrajenih ekoloških pogonskih agregatov na trgu delovnih strojev. Med razpoložljivimi opcijami smo izbrali stroje, ki imajo vgrajen nov varnostni sistem za vzvratno vožnjo ter za nadzor nad optimalnim delovanjem stroja. Sistem tudi kontrolira tlak v pnevmatikah, parameter »Smart fleet« omogoča avtomatsko ustavitve pogskega agregata ter centralno mazanje. Z novimi viličarji povečujemo tudi višino zlaganja kontejnerjev, in sicer na 8. Stroji so prijaznejši tudi do upravljalcev, saj imajo vgrajen sistem nagiba kabine za 10° nazaj.

Jadran Ivančič s kontejnerskega terminala, ki bdi nad delovnimi stroji nam je ob novem nakupu povedal: »Kalmarjeve stroje že dobro poznamo. Odlikuje jih vzdržljivost, kar je idealno za naš terminal, kjer stroji večinoma delajo 24 ur brez postanka. Stroje upravlja elektronika, kar nam z ene strani omogoča varnejše delo, z druge pa bo za nas to velik izziv pri njihovem vzdrževanju. Novost pri strojih je tudi ta, da lahko sedaj merimo delovanje stroja pri različnih obremenitvah in porabo goriva. Vgrajen ima GPS, tako da smo lahko ves čas na tekočem, kje se stroj nahaja in v kakšnem stanju je.«

Goran Kocjančič

Z nostalgijo po spominih: sadje v Luki Koper

Priložnost za razvoj pretovarjanja in skladiščenja lahko pokvarljivega blaga so naši predhodniki prepoznali že kmalu po nastanku pristanišča, v šestdesetih letih. Luški glasnik iz leta 1965 priča o potencialu: »V letu 1959 je bilo v Kopru pretovorjenega že 7.631 ton južnega sadja, to je več kot 26,3 odstotka vsega jugoslovanskega uvoza, ter 3.355 ton rib.«

Okrog leta 1960 je bila za rastoče potrebe terminala najprej zgrajena hladilnica, zaradi velike količine sadja, zelenjave in rib, ki je po morju prihajala v takratno Jugoslavijo, pa so k pristanišču 1962 priključili še hladilnico v Dekanih in pričeli pretovarjati tudi zmrznjeno meso. Leta 1965 smo v Kopru pretovorili več kot polovico vsega južnega sadja, ki ga je uvozila Jugoslavija.

Naše pristanišče je že takrat veljalo za eno bolje opremljenih jadranskih luk za promet s hitro pokvarljivim blagom, saj je imelo kondicionirano skladišče s kontrolirano temperaturo in vlago, hladilnico, celice za dozorevanje sadja in ob vsem tem tudi izkušene delavce.

Po osamosvojitvi Slovenije se je glavna blagovnih tokov za republike bivše Jugoslavije preusmerila iz Kopra na druge luke. Sicer živahen pretovor hitro pokvarljivega blaga se je zmanjšal tudi na račun Evropske unije, ki je s predpisi in zahtevami za nečlanice EU zaostriła pogoje poslovanja (dodatne dajatve, carinski postopki, inšpekcije in pregledi ...), zanimanje za pretovor preko Kopra pa se je na račun višjih stroškov občutno zmanjšalo.

Okrevanje in ponovno rast pretovora smo na terminalu



Zorilnica banan pred 40 leti, danes na tem mestu obratuje potniški terminal Luke Koper



Marsikatera primorska družina je bila deležna slastnih sadežev, ki so bili sicer le redko na slovenskih mizah, po sindikalni ceni pa se jih je nekaj dalo tudi odkupiti



Banane so prihajale v luko v 40 in več kilogramskih šopih, s katerih so trgali manjše šope in jih pakirali v lesene zabojčke



Pomaranče so prebirale tako ženske, moški kot mladina, v zaboje za nadaljnjo pot so romali le nepoškodovani in ustrezni sadeži

za sadje začeli beležiti šele po vstopu Slovenije v EU, veliko na račun poletnega pretovora sadja iz Južne Afrike, dobro se je uveljavil tudi izvoz mlečnih izdelkov s Češke za Libanon, po letu 1999 pa se je pričelo vračati sadje iz Izraela in Egipta.

V vsej zgodovini terminala za sadje se je spreminjal tako pomorski transport, kot tudi skladiščenje in delovni proces rokovanja s tem občutljivim blagom. Običajne ladje so najprej zamenjale sodobnejše ladje s hlajenimi skladišči. Palet, škatel, zabojev, vreč in šopov sadežev z ladij je bilo na terminalu za sadje vse manj, saj je velika večina tovora začela prihajati v posebnih hladilnih kontejnerjih na

kontejnerski terminal. Skozi čas smo skladno z večanjem pretovora hitro pokvarljivega blaga dograjevali skladišča, izboljševali delovni proces in investirali v sodobno opremo. Danes terminal za sadje velja za enega najbolj zanesljivih v tem delu Evrope. Glavna skrb vseh vpletenih v pot tega blaga ostaja, da od pakirnice v državi izvora pa vse do porabnika pride sveže in okusno. Tudi na naše police in jedilnike.

Mnogo je ljudi, ki v spominu še hranijo prizore s prebiranja banan, pomaranč, limon in drugega eksotičnega sadja iz tistih drugih časov, ki so jih v trajno zapuščino vtisnili črno-beli posnetki.

Mateja Dominko

Prihajajo stalne, a tudi nove blagovne skupine

Terminal za sadje je v svojem razvoju prešel vse razvojne faze, od skromnih začetkov do vrhuncev z določenim blagom, pa do zmanjšanja količin in vedno znova do prihoda novih in novih tovorov. Skozi njegova skladišča so tako šle neizmerne količine sadja in zelenjave ter hitro pokvarljivega blaga, pa zmrznjenih živil, v zadnjem času pa skladiščijo tudi pijače in farmacevtske proizvode.

Vodja izmene na terminalu **Simon Počkaj** nam ob našem obisku potrdi, da gre skozi njihove roke najrazličnejše blago. Poleg običajnega blaga, kot sta zelenjava in sadje, med katerimi prednjačijo banane, paprika in jabolka, je tu še cela vrsta hitro pokvarljivega blaga. **Mirella Poles Miklavčič**, ki je na terminalu nekakšen povezovalni člen s špediterji, skrbi za določanje pozicij za kontejnerje, pripravlja statistiko in še tisoč drugih opravil, nam našteje, kaj vse so pretovorili v zadnjih mesecih: »Poleg omenjenega imamo krompir,

arašide, avokado, grenivke, čebulo, korenje, grozdje, buče, čili, dateljne, artičoke, fižol, granatna jabolka, ingver, jagode, kaki, limone, mandarine, pomaranče, mango, melone, papriko, paradižnik, kumare, zeleno, redkvice, pa tudi cvetje, ribe, zmrznjeno meso, sir in farmacevtska sredstva. Vse to prihaja k nam čez vse leto, pozimi pa večinoma paprika in citrusi.«

Simon poudari, da ima vsaka vrsta blaga svoje specifikne in s tem zahteve po skladiščenju, ki se razlikuje po temperaturi in vlagi. »Še posebej moramo biti pazljivi pri manipulaciji s farmacevtskimi proizvodi zaradi hitre odpreme.«

V zadnjem obdobju pretovorijo veliko jabolk, poletje je bilo rekordno po pretovoru grozdja. Mirella: »Od 26. maja do 30. julija smo imeli 1150 kontejnerjev z grozdem iz Egipta,« Simon pa doda: »Sicer pa smo poleti, ko so skladišča manj obremenjena, pretovarjali tudi druge generalne tovore. Imeli smo tudi prvo testno pošiljko 20. kontejnerjev, ki smo jih napolnili s pijačo avstrijskega proizvajalca in jo odpremili na Bližnji Vzhod. Stranka je bila zadovoljna, tako da si obetamo večji posel. Do zdaj s pijačami nismo delali.«

Terminal za sadje ima 450 metrov obale in tri priveze, glede na to, da prihaja vse več blaga v kontejnerjih, pa so njegove zmogljivosti dosti večje. Ekipa na terminalu ni velika, v izmenih jih dela šest, delovodja in pet skladiščnikov. Ko pa pridejo ladje, morajo angažirati tudi po sto ljudi na izmeno, večinoma si pomagajo z zunanjimi izvajalci. Največ dela imajo prav ob vikendih, ko pridejo večje kontejnerske



Mirella Poles Miklavčič in Simon Počkaj, v ozadju so skladišča in rampe za nakladanje kamionov



Zelenjava je pogost gost skladišča na terminalu, ob našem obisku so nalagali v kamione mlado čebulo, novo blago je tudi svež ingver



Prva testna pošiljka pijače iz Avstrije, ki so jo v Kopru naložili v kontejnerje za Bližnji Vzhod

ladje, ki jih je potrebno razložiti v petek in soboto, saj stranke hočejo imeti blago že v ponedeljek pri sebi.

Skladiščne zmogljivosti na terminalu so 25.800kv. metrov kondicioniranih skladišč, velika hladilnica za zamrzovanje, zornilnica za banane in drugo sadje oz. zelenjavo, imajo pa tudi

več kot 300 priključkov za frigo kontejnerje in lastno strojnico. Poleg pretovora in skladiščenja ponujajo na terminalu tudi vse ostale storitve, namenjene temu blagu; to so sortiranje, zorenje, paletiranje, tehtanje, prebiranje, pakiranje, etiketiranje ...

Sonja Kranjec



Banane prihajajo na terminal že vsa leta redno in čeprav je en komitent ustavil prihode ladij z bananami, se zdaj počasi vrača, prihajajo pa tudi drugi, več je tudi banan v kontejnerjih



Na terminalu beležijo velik porast količin jabolk s Poljske, nekaj tudi iz Avstrije; namenjene so za izvoz. Količine naraščajo in od oktobra lani do zdaj so odpremili kar 550 kontejnerjev jabolk.

Štartala dva evropska projekta

NAPA4CORE

Februarja letos je Luka Koper v sodelovanju s pristaniškima upravama Trst in Benetke na razpis Connecting Europe Facility – Instrument za povezovanje Evrope prijavila projekt NAPA4CORE (Improving North Adriatic ports' maritime accessibility and hinterland connections to the Core Network). Projekt je evropska agencija INEA (Innovation and Networks Executive Agency - Izvajalska agencija za inovacije in omrežja) ocenila pozitivno, vendar pa sofinanciranja ni potrdila v celoti. Izločila je beneški projekt z utemeljitvijo, da še ni zrel za izvedbo. Benetke so sicer prijavile izgradnjo kontejnerskega terminala na kopnem, ki bi dopolnjeval aktivnosti bodočega off shore terminala.

Luka Koper je v sklopu NAPA4CORE prijavila načrtovane investicije v javno infrastrukturo za razvoj kontejnerskega prometa, in sicer izgradnjo priveza 7d,

rekonstrukcijo obstoječih privezov 7, 7a in 7b, izgradnjo novih železniških tirov 21a, b in c, žerjavno progo za RMG dvigala ter izgradnjo novega bertoškega vhoda, ki bo namenjen pretežno kontejnerskemu prometu. Pristaniška uprava Trst pa je v projekt vključila gradnjo nove logistične platforme, ki bo služila povečanju RO-RO prometa.

16. novembra smo v Kopru gostili prvi uradni sestanek partnerjev. Čeprav komunikacija med partnerji poteka dnevno, je bil sestanek priložnost, da se partnerji seznanijo z administrativnimi obveznostmi, ki spremljajo izvedbo projekta. Luka Koper je v vlogi koordinatorja projekta dolžna komunicirati z agencijo INEA, ob tem pa mora skrbeti tudi za pravočasno pripravo finančnih in tehničnih poročil skladno s pravili programa. Za vse to je v Luki zadolženo področje strateškega razvoja.



Foto: Tatjana Jazbec

Celoten proračun projekta NAPA4CORE znaša 109 milijonov evrov, delež sofinanciranja EU pa 20 odstotkov oziroma 21,95 milijona evrov. Luka Koper ima v proračunu 30,3 milijona evrov, pričakuje pa sofinanciranje v višini 6,06 milijona evrov. Za

izvedbo investicij bomo od EU prejeli delni avans, razliko do celotne vrednosti sofinanciranja pa po uspešno izvedenih delih.

Projekt bo trajal do 31. decembra 2018, kar sovпада z načrtovanim rokom zaključka investicij.



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

Fresh Food Corridors

Evropski projekt Fresh Food Corridors se je pričel 2. decembra z uvodnim sestankom v Kopru.

Projekt je bil izbran na letošnjem spomladanskem

razpisu programa CEF (Connecting Europe Facility). V njem sodeluje 20 partnerjev iz Italije, Francije, Cipra, Slovenije in Izraela, koordinira pa ga Luka Koper.

Partnerji v projektu bodo iskali inovativne rešitve v novih logističnih verigah pri prevozu frigo kontejnerjev in hitro pokvarljivega blaga z Bližnjega Vzhoda na evropsko tržišče preko pristanišč Marseille, Benetke in Koper. Prevoz po morju bo potekal po konceptu



pomorskih avtocest, za prevoz iz pristanišč do kupcev pa bodo uporabljali železnico. Predvidene so tudi nove informacijske rešitve za izboljšanje sledljivosti tovora in pospešitev postopkov pri inšpekcijskih pregledih blaga. V projekt so vključeni poleg pristanišč tudi ladjarji in njihovi agenti, železniški operaterji, špediterji, tehnološka podjetja, izvozniki in trgovci. Projekt podpira koridorsko politiko nove regulative TEN-T in si prizadeva razvijati okolju prijazne rešitve.

Vrednost celotnega projekta, ki bo trajal do oktobra 2017, je 21,4 milijona evrov, od tega skoraj 2 milijona za transportno pot preko Kopra. Polovico vrednosti projekta bo zagotovila EU.

Martina Gržančič



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility



Foto: Roberto Richter

Luka Koper skrbi za svoje zaposlene

11. novembra je v Portorožu potekala konferenca z naslovom Kineziologija v ergonomiji: celosten pristop k skrbi za zdravje delavca, ki sta jo organizirali Luka Koper in Inštitut Andrej Marušič Univerze na Primorskem (UP IAM). Obisk konference je bil zelo dober, saj se je udeležilo preko 110 slušateljev.

Po uvodnih besedah ob otvoritvi konference je **Boštjan Pavlič**, vodja področja za varovanje zdravja zaposlenih in ekologijo Luke Koper, izpostavil koristi sodelovanja med Luko Koper in Univerzo, medtem ko je prorektor za znanstveno-raziskovalno delo in razvoj **Štefko Miklavič** izpostavil pomen aplikativnega raziskovanja ter neposrednega prenosa znanja v gospodarstvo.

Mirko Slosar s področja za varovanje zdravja zaposlenih in ekologijo je slušateljem na kratko predstavil Luko Koper in povzel glavne razloge za odsotnost z dela. Izpostavil je potrebo po nadaljnjih ukrepih za izboljšanje zdravja zaposlenih in pomen strokovnega povezovanja pri tem. Sledila je predstavitev nekaterih aktivnosti s področja varovanja zdravja, ki se v Luki Koper že izvajajo. V ospredju so bili predvsem projekti v sodelovanju s skupino profesorja **Nejca Šarabona** z Oddelka za preučevanje zdravja IAM. Spomnimo, da se je v letu 2013 v Luki Koper izvajal projekt Bolečina v križu, v katerem je sodelovalo preko 140 zaposlenih z različnih delovnih mest. Na podlagi akutnih in kroničnih sprememb v gibalnem ustroju človeškega telesa se je ugotavljal vpliv različnih delovnih aktivnosti na možnost nastanka bolečine v križu. Sočasno so bile izvedene tudi meritve biomehanske in fiziološke obremenjenosti hrbteničnih struktur med nekaterimi delovnimi aktivnostmi, ki utegnejo kvarno vplivati na hrbet. Rezultati omenjene študije so pokazali na nekatere priložnosti za ergonomске izboljšave osnovnih delovnih sredstev, kot tudi na smiselnost izvajanja aktivnih odmorov s prilagojeno vsebino glede na delovno mesto. V Luki so s tem namenom potekale demonstracijske delavnice, na katerih so zaposleni dobili konkretne napotke za vadbene vsebine in se lahko naučili pravilnega izvajanja predstavljenih telesnih vaj. Šarabon je v nadaljevanju predstavil tudi aktualno študijo, katere pristop je izrazito celosten. Študija pokriva vsa področja, ki pomembno vplivajo na zdravje človeka in so hkrati povsem v njegovih rokah. To so zadostna količina gibanja, zdrava prehrana, zdrav spanec in izogibanje škodljivim razvadam, kot sta kajenje in prekomerno uživanje alkohola. Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) ocenjuje, da bi lahko kar 80 odstotkov



Okrogla miza (z desne sedijo) Boštjan Pavlič, Matej Voglar, Andrej Sever, Mirko Slosar, Stipo Kalem-M.

kroničnih nenalezljivih bolezni (t.j. bolezni srca in ožilja, rakasta obolenja, bolezni dihal, sladkorna bolezen tipa 2) preprečili zgolj z zdravim življenjskim slogom. Tem prizadevanjem sledi tudi Luka Koper, ki preko izvajanja takšnih in podobnih aktivnosti, skuša spodbuditi svoje zaposlene k višji samo-skrbi za zdrave življenjske navade, kot tudi delovati preventivno na osnovi objektivnih dejstev – izmerjenih podatkov.

Skladno z letošnjim naslovom konference o celostnem pristopu k skrbi za zdravje delavca so predavatelji osvetlili številna področja in predstavili strategije za zmanjševanje različnih kvarnih vplivov, ki so jim nekateri delavci izpostavljeni pri delu. Šarabon in **Matej Voglar** sta predstavila najpogostejše biomehanske dejavnike tveganja za pojav z delom povezane mišično-skeletne bolečine in standardizirana orodja za enostavno prepoznavo le-teh. Predstavila sta tudi rezultate lastnih raziskav o vplivih dela v sklonjenem položaju. **Kaja Kastelic** je opozorila na zdravstvena tveganja, povezana z dolgotrajnim sedenjem na delovnem mestu in predstavila nekatere praktične rešitve za zmanjševanje le-teh. Sledilo je izčrpno predavanje Mateja Voglarja o posledicah pomanjkanja spanja, motenega spanja zaradi izmenskega dela in nekaterih rešitvah. Luška psihologinja **Mojca Bandelj** je predstavila še psihosocialni vidik in povzela izsledke nedavne raziskave, ki jo je opravila med zaposlenimi v Luki Koper s pomočjo instrumenta IDTS. Predstavljeni so bili tudi izzivi osveščanja in motiviranja zaposlenih za samo-skrb za zdravje. **Simona Ažman**, ki sodeluje s številnimi slovenskimi podjetji na področju promocije zdravja,

je izpostavila, da imajo vlogo pri oblikovanju programov vsi v podjetju in pozvala k povezovanju različnih aktivnosti za promocijo zdravja v enovito celoto. Predstavljeni so bili tudi primeri dobrih praks iz drugih podjetij (**Martin Vrašec**, Slovenske železnice).

Konferenco so sklenili z okroglo mizo, na kateri je upravljavec dvigal iz Luke Koper **Stipo Kalem-M.** uvodoma predstavil zahtevne pogoje svojega dela. Delo žerjavista je tudi tisto, ki so mu raziskovalci iz UP namenili največjo pozornost, tako z vidika biomehanskih obremenitev med predklonjeno prisilno držo med upravljanjem dvigala, kot tudi z vidika fiziološke in psihološke obremenjenosti zaradi triizmenskega dela. Ena od ključnih tem okrogle mize je bila problematika relativno nizke motiviranosti zaposlenih pri trajni samo-skrbi za zdravje. Luka Koper v sodelovanju s skupino iz UP IAM tako že načrtuje nove inovativne pristope, s katerimi bi v programe promocije in varovanja zdravja pritegnila čim večje število zaposlenih. Tako se že načrtuje začetek razvoja posebne spletne aplikacije, ki bo dosegljiva preko računalnikov in preko pametnih telefonov. »Gre za spletno učilnico z osebnim zdravstvenim/vadbenim profilom zaposlenega, ki bo omogočala učinkovito informiranje, ozaveščanje in motiviranje zaposlenih ter sistematično spremljanje stopnje psihofizične obremenjenosti oz. pripravljenosti«, je pojasnil Šarabon.

Kaja Kastelic, Nejc Šarabon

Univerza na Primorskem, Inštitut Andrej Marušič, Oddelek za preučevanje zdravja

Novoletni sprejem

Tradicionalni novoletno sprejem za predstavnike pristaniške skupnosti, lokalnih inštitucij in medijskih hiš, ki ga je 9. decembra v restavraciji Capra pripravila Luka Koper, je potekal v prijetnem vzdušju. Slovesnost dogodku je s svojo prisotnostjo

dodal minister za infrastrukturo Peter Gašperšič. Predsednik uprave Dragomir Matič se je na sprejemu zahvalil našim poslovnim partnerjem, ki že skoraj šest desetletij skupaj z nami gradijo zgodbo o uspehu, in ob tem dodal »Luka Koper

je z vašim zaupanjem, s prizadevnostjo njenih zaposlenih, z vizionarstvom njenih ustanoviteljev postala najpomembnejši logistični akter v tem delu Evrope. Slovenija je lahko upravičeno ponosna na svoje morsko okno v svet.« Foto: Mateja Dominko

