

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Tatjana Jazbec



Krizne
razmere
hujše
od
žleda

Pretovor
in
prihodki
v letu
2015

Širitev
vhoda
v
pristanišče

Vedno
več
prometa na
kamionskem
terminalu

Bili smo na sejmu Fruit Logistica

Februar je mesec, ko v Berlinu poteka že tradicionalni sejem **Fruit Logistica**. Gre se za največji svetovni specializirani sejem vseh udeležencev v pridelavi in prodaji sadja in zelenjave. Na sejmu, ki je letos potekal od 3. do 5. februarja, se je na stojnicah celotnega sejmišča v Berlinu predstavilo nad 2800 razstavljalcev iz 84 držav, sejem pa je obiskalo doslej rekordnih 70.000 obiskovalcev iz 130 držav.

Med razstavljalci so bili tudi partnerji evropskega projekta **Fresh Food Corridors (FFC)**, kjer je vodilni partner Luka Koper, ki v svojih rokah drži niti razvoja in sodelovanja med dvajsetimi partnerji iz Slovenija, Francije, Italije,



Predstavnica Luke Koper Maša Čertalič, vodja področja strateškega razvoja

Cipra in Izraela. Cilj projekta je razvoj in vzpostavitev nove transportne verige hitro pokvarljivega blaga iz vzhodnega Sredozemlja na evropska tržišča preko pristanišč Koper, Benetke in Marseille. Projekt poteka že dve leti.

Partnerji v projektu so na sejmu izpeljali tudi tehnični sestanek z vodji projektnih aktivnosti. Prevetrili so dosedanje aktivnosti, kot so priprava plana izvedbe celotne verige prevoza blaga od Izraela do Severne Evrope, določanje skupnih aktivnosti za promocijo železniškega prevoza hitro pokvarljivega blaga, tehnološki razvoj prenosa podatkov o stanju blaga v celotni transportni verigi na treh koridorjih in številne druge. Udeleženci so se dogovorili tudi za korake, ko bo poskusna pošiljka stekla po novi transportni poti. Prvi vlak naj bi odpeljal v roku enega meseca prav iz kopskega pristanišča. Na tehnični razpravi je Luka Koper kot vodilni partner predstavila sezonski plan prevoza novega blaga in seznanila projektne partnerje s splošnimi navodili in priporočili, ki jih je evropska agencija INEA konec januarja posredovala vodilnim partnerjem projektov. V tem primeru so bili za prihodnje

jasno definirani tako logistični, kot tudi administrativni koraki v projektu, kar je ključnega pomena za uspešen nadaljnji potek le-tega. V prvi fazi so namreč partnerji najprej sestavili plan prevoza blaga, definirali stroške, ki bodo nastali na koridorjih, ter analizirali ključne aktivnosti v logistični verigi. Sedaj je na vrsti operativna faza, ko bodo kontejnerji dejansko prepotovali vse tri koridorje.



Tehnični sestanek partnerjev v projektu



FRESH FOOD CORRIDORS



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Sejem si je ogledala tudi močna delegacija iz Kopra. **Branko Vodopija, Roman Božič, Milena Slobko Jerman in Borut Čok** so na sejmu obiskali poslovne partnerje, špediterje in ladjarje ter potencialne stranke, predvsem indijske izvoznike grozdja in poljske izvoznike jabolk.

Spremembe na tržišču kot so npr. ruska prepoved uvoza iz EU in Turčije ter večletni trend upadanja izvoza izraelske paprike v EU, vplivajo tudi na dobro utečeni pretovor sadja in zelenjave preko terminala za hlajene tovore v Kopru, zato v Luki Koper intenzivno preučujemo možnosti pretovora novih blagovnih skupin glede na izboljšane kontejnerske povezave z nekaterimi destinacijami. Sejma so se udeležili tudi vsi lokalni špediterji, ki opravljajo pretovor hlajenega blaga, kakor tudi nekaj ladijskih agentov.



Luški glasnik je interni časopis
Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastijan 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,
Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček,
Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana
Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan
Zlatanovič
Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
Kreativna zasnova in AD:
Studio Kernel, D. Brečko Poženele
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva:
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.



Vsaka veriga
je toliko trdna ...

Železnica je najšibkejši del slovenske logistične verige

Brez železnice ne gre, tako ali drugače. Niti v tej številki časopisa se ji ne morem izogniti. Tokrat sploh, saj smo se z železno cesto praktično ukvarjali cel mesec: zamude, zastoji, nedostavljeni vagoni, grožnje strank, preusmeritve tovora itd. Težko je bilo že slediti vsem dogodkom, kaj šele razlagati ljudem, ki ne poznajo logistične dejavnosti, kaj imata skupnega pristanišče in železnica. To, da železnica pripelje oziroma odpelje večino tovora v in iz pristanišča, ni težko razumeti. Vsakemu je tudi jasno, da manj vagonov pomeni več tovornjakov na cestah. Težava nastane že pri vprašanju, koliko tovora stoji izven luke, koliko ste ga izgubili, kje se blago kopiči v pristanišču, če ni prišlo dovolj vagonov? Popolnoma logična vprašanja. Kako naj nepoznavalcu razložim, da pristanišče ni proizvodnja po tekočem traku. Kako naj razume, da v Luki ne vemo, koliko blaga čaka v prihod, koliko je bilo preusmerjenega, če nam stranka tega ne sporoči. V Luki dobimo dnevno naročila, koliko vagonov katerega tovora moramo naložiti ali razložiti. Če se je stranka, zaradi takih ali drugačnih razlogov odločila, da bo svoj tovor preusmerila drugam, mi tega ne vemo, ker nam tega dela ni naročila. Razen, če nam »prijazno« ne da vedeti, da je slovenska logistična pot nezanesljiva in bo odšla raje v drugo pristanišče. Seveda nalašč poenostavljam procese dela zaradi lažjega razumevanja.

Logistika je zelo ne eksaktna veda. V tej panogi resnično velja tisti rek, ki pravi, da je vsaka veriga toliko trdna, kot je trden njen najšibkejši člen. In železniška povezava, predvsem pristanišča z zaledjem, je zagotovo najšibkejši člen, kar se je pokazalo ravno v minulih tednih. Dve zapori v Avstriji, nujna vzdrževalna dela v Sloveniji, nekaj operativnih težav, vmes še kakšna počena tirnica in dobimo eksplozivno mešanico zastojev ter zamud. Kdo je kriv? Država. Najlažje je sicer kazati s prstom na neko abstraktno tvorbo, kot je država, ampak v tem primeru drži kot pribito. Če ne bi država že 20 let obljubljala drugega tira med Koper in Divača, Luka Koper ne bi povečevala svojih kapacitet in pretovora, računajoč na dodatni tir, obstoječi tir pa se ne bi

šibil pod težo blaga iz pristanišča in na slovenskem železniškem omrežju bi vozili muzejski vlaki. Današnje stanje je dokaz, da je enojni tir med Koperom in Divačo izredno ranljiv in nezanesljiv. To je edini odsek v Sloveniji, na katerem tovor iz pristanišča nima druge alternative, nima druge poti. Če se karkoli zgodi na tem odseku, je pristanišče odrezano od sveta. Drži, da je celotno slovensko železniško omrežje potrebno prenove, vendar bi morala država vse resurse najprej usmeriti na odsek Koper – Divača, ki predstavlja daleč največje tveganje, in po katerem potuje več kot polovica tovora na železnici. Za modernizacijo posameznih odsekov bo vlada od leta 2015 do 2020 namenila proračunska in EU sredstva v vrednosti 2,1 milijarde evrov. V tem je všteta tudi gradnja drugega tira Koper – Divača. Ampak samo za ta odsek so predvidena tudi sredstva zasebnega kapitala, za ostale ne. Če seštejemo vrednosti ostalih predvidenih del (Zidani most – Celje: 225 mio; Poljčane – Slovenska Bistrica: 52 mio; postaja Pragersko: 194 mio; Maribor – Šentilj: 304 mio) dobimo vrednost 775 milijonov evrov, kar je že skoraj vrednost drugega tira (če odštejemo DDV in že porabljena sredstva in ne upoštevamo napovedane revizije). Zakaj teh sredstev ne namenimo torej za drugi tir Koper - Divača, ki je najbolj obremenjen, v najslabšem stanju in brez alternative? Priznam, vem da je slišati populistično, ampak kaj bodo sploh vozili po ostalih odsekih, če bi presahnila glavna žila tovarnega prometa v Sloveniji, torej blago iz pristanišča? Seveda se ne bo zgodilo nič tako dramatičnega, predvsem pa ne čez noč. So pa take razmere na železnici, kot smo jim priča v zadnjem obdobju, slaba referenca za Slovenijo naspluh. Veste, kako je eden večjih logistov komentiral preusmeritev enega dela vozil Mercedes z Madžarske na sever? »Vedno smo pripravljeni pomagati našim strankam v primeru, da inovativne logistične poti ne delujejo.« Inovativne! Daimler je z izbiro Kopra oziroma Slovenije tvegala. Na nas je, da jim dokažemo, da smo zaupanja vredni.

Sebastjan Šik

Krizne razmere hujše od žleda

V minulih mesecih smo se v Luki Koper soočali z velikimi izzivi na področju železniškega prevoza blaga. Težave smo imeli predvsem na področju dostave vagonov, kar se je odražalo tudi pri nezadovoljstvu nekaterih strank, ki niso pravočasno dobile naročenega tovora. Čeprav za tako stanje obstajajo objektivni razlogi, vendarle ne moremo mimo dejstva, da je slovensko železniško omrežje, predvsem odsek med Koprom in Divačo, izredno ranljiv in vsak nepredviden dogodek lahko povzroči resne zastoje.

Prve znake bližajočega izrednega stanja smo zaznali že konec novembra, ko je pretovor tudi sicer bolj povečan zaradi novoletnih praznikov. Potem je bila decembra za 14 dni zaprta

posledice, predvsem z vidika zanesljivosti logistične poti preko Kopra. Operativne težave z nepravočasno oz. nedostavljenimi vagoni so sicer otežile planiranje dela v pristanišču in prispevale k

v Sloveniji, na katerem tovar iz pristanišča nima druge alternative. Če se karkoli zgodi na tem odseku, je pristanišče odrezano od sveta. Vprašanje je tudi, kolikšna je dejansko

po železnici povečala še za 3 milijone ton letno. Zato je z vidika izrednih razmer, ki smo jim bili priča, na mestu vprašanje, ali je uradno objavljena kapaciteta tira Koper – Divača sploh realna

PRIMERJAVA (št. vagonov)	NAJAVLJENI	PLANIRANI	DOSTAVLJENI	NEPRAVOČASNO DOSTAVLJENI	NEDOSTAVLJENI
Januar 2015	23.217	19.279	17.488		571
November 2015	22.058	20.948	19.073	2.177	1.875
December 2015	23.890	22.055	19.759	737	2.253
Januar 2016	22.708	21.146	17.679	818	3.758

proga na avstrijski strani mejnega prehoda Jesenice, nato se je na avstrijski strani Šentilja zgodila nesreča in je bil za nekaj dni zaprt še ta mejni prehod. Svoje so prispevale tudi napovedane sedemdnevne zapore proge Koper – Divača zaradi obnovitvenih del konec decembra in v začetku januarja. Na tej enotirni progi so potekale tri dvodnevne zapore zaradi nujnih vzdrževalnih del, saj se je tir na dveh kilometrih posedel in so ga morali zamenjati. Dela sicer še niso končana, zato bodo morali progo za dva dni zapreti še za velikonočno nedeljo in ponedeljek.

Luka Koper je zaradi stanja na železnici utrpela resne

večjim stroškom, vendar so rdeči alarm prižgale najave nekaterih strank, da so morali zaradi zastojev na železniški povezavi do Kopra svoj tovar preusmeriti v druga pristanišča. Med temi je bil tudi proizvajalec prestižne znamke avtomobilov Mercedes, ki je na srečo le del izvoza preko Kopra začasno preusmeril na severna pristanišča. Šele srednjeročno, na koncu leta, bomo lahko realno ocenili, kakšne posledice je zares utrpela družba v smislu potencialne izgube tovora.

Stanje na železnici v minulih tednih je dokaz, da je enojni tir med Koprom in Divačo izredno ranljiv in nezanesljiv. To je edini odsek

kapaciteta tega tira. Iz oziroma v koprsko pristanišče je bilo v letu 2015 pripeljanih 11,4 milijona ton tovora. Kapaciteta enojnega tira med Koprom in Divačo je uradno 14,3 milijona ton. Teoretično bi se lahko količina tovora

oziroma ali smo že dosegli zgornjo mejo kapacitete tira, ko bo vsak nepredviden dogodek (počena tirnica, dela na progi, zapore v tujini) povzročil zastoje in nezadovoljstvo strank?

Sebastjan Šik

Nadzorni svet družbe Luka Koper je na izredni seji obravnaval problematiko zasičenosti železniških kapacitet na slovenskem železniškem omrežju in posledično zastojev pri prevozu tovora v oziroma iz koprskega pristanišča. Ugotovil je, da so razlog omejene kapacitete slovenskega železniškega omrežja in neoptimalna organizacija. Zato je sprejel odločitev, da ustanovi krizni štab. Ta vključuje vse akterje, ki so v Republiki Sloveniji udeleženi v železniškem prometu. Smisel kriznega štaba je v tem, da se vsi železniški prevozniki vključijo s svojimi kapacitetami v podporo povečanju prevoza blaga in odpravljanju zamud in zastojev.



Pismo predsedniku vlade RS

Zaradi izrednih razmer na železnici, ki vplivajo na poslovanje družbe in glede na izjave predstavnikov oblasti vezane na prihodnost koprskega pristanišča in Luke Koper kot koncesionarja, se je svet delavcev Luke Koper sestal na izredni seji. Sprejel je odločitev, da koalicijske stranke seznanijo z aktualnim stanjem in zahtevami zaposlenih glede podpore razvoju družbe. V nadaljevanju objavljamo celoten dopis, ki so ga predstavniki zaposlenih (svet delavcev, oba reprezentativna sindikata, predstavniki zaposlenih v nadzornem svetu in delavski direktor) naslovili na predsednika vlade RS Mira Cerarja ter predsednika koalicijskih strank Karla Erjavca in Dejana Židana.

Spoštovani!

Z razočaranjem in gnevom spremljamo nadaljevanje sage in zavajanja glede izgradnje 2. tira med Koprom in Divačo, čeprav strokovna javnost že dalj časa opozarja na nujnost projekta, mnenje pa deli tudi širša javnost, ki skoraj plebiscitarno podpira izgradnjo tega tira. Enotirna proga med Koprom in Divačo je ranljiva in vsak nepredviden dogodek povzroči kaos, čemur smo priča ravno v zadnjih mesecih. Lansko leto smo po tej proggi, ki naj bi imela uradno kapaciteto 14,3 milijona ton, pripeljali 12 milijonov ton in danes se soočamo s stanjem, ki je nekatere stranke Luke Koper prepričal, da svoj tovor že preusmerijo na druga pristanišča. Ali to pomeni, da je tir med Koprom in Divačo že zasičen? Bo vlada prevzela odgovornost, v kolikor bodo ogroženi strateški načrti Luke Koper?

Infrastrukturni minister Peter Gašperšič že od nastopa mandata želi prepričati širšo javnost, da je izgradnja dodatnega tira nepotrebna. Isti minister in njegovi ožji sodelavci skušajo ustvariti podobo slabega upravljanja pristanišča, javnost zavajajo z napihnjeno ceno projekta, ki je še do danes ni nihče od pristojnih revidiral, čeprav že obstajajo ocene strokovnjakov, ki znesek ocenjujejo na 700 milijonov €. Sodu

je dno izbila drago plačana študija OECD, ki so jo po meri ministra pripravili strokovnjaki, ki delajo za konkurenčna severnoevropska pristanišča. Prav od tam namreč slovensko pristanišče uspešno preusmerja blagovne tokove na Jadran. Zaključkov te študije ni vredno omenjati, saj se jim posmehuje tako domača kot tuja strokovna javnost. Izjave ministra, da opredelitev Luke Koper kot strateške naložbe države ovira izgradnjo 2. tira pa nakazuje na diametralno nasprotje razvojnim usmeritvam aktualne vlade in kaže na medresorsko neuskkljenost in neuskkljenost znotraj koalicije.

Izjave ministra v medijih so vredne vsega obsojanja in zgražanja, medtem pa tovor zaradi neposluha (in škodovanja) države že zapušča slovensko pristanišče!

Poziv predsedniku vlade in vodjem koalicijskih partnerjev:

ZAČNITE UPOŠTEVATI KORISTI SLOVENSKE LUKE ZA VSE SLOVENCE IN SLOVENCE.

OMOGOČITE RAZVOJ LUKE, POVEŽITE PRIMORSKO S SLOVENIJO, ZGRADITE DODATEN TIR!

Na podlagi zapisanega vas pozivamo, da:

- opustite mlahavo politiko odločanja o **razvojnih potencialih Republike Slovenije** in začnite z izgradnjo drugega tira – neizgradnja nas lahko v naslednjih desetletjih stane tudi do tri milijarde evrov izgube;
- **upoštevate korist pristanišča ZA VSE DRŽAVLJANE** – z obstojem pristanišča je povezanih več kot 4000 delovnih mest - in pozitivne učinke prometa skozi pristanišče na **CELOTNO SLOVENSKO GOSPODARSTVO** – vsak evro, ki ga zaslužimo v pristanišču pomeni še dodaten 1,2 evra zaslužka za slovensko gospodarstvo;
- **takoj nehate zavajati Slovence in Slovenke s prenapihnjeno številko za izgradnjo dodatnega tira v višini 1,4 milijarde €** in skrajšajte roke za revizijo vrednosti projekta;

- **nehajte zapravljati dragoceni čas in opustite idejo o javno-zasebnem partnerstvu** za izgradnjo dodatnega tira, saj so slovenski strokovnjaki dokazali, da bi ga lahko najceneje in najhitreje zgradili s financiranjem preko DARS, kar ne bi imelo vpliva na javni dolg države;
- resno pristopite k **črpanju evropskih sredstev in namenskem vlaganju sredstev tudi za izgradnjo drugega tira**, saj bo posodobljeno železniško omrežje brez drugega tira neizkoriščeno;
- da se (do)končno **javno opredelite do stališč, izjav in delovanja infrastrukturnega ministra v zvezi s projektom izgradnje dodatnega tira in spremembi lastniške strukture** edinega slovenskega tovornega pristanišča;
- da resorno ministrstvo preneha z zaviranjem razvoja pristanišča s tem, ko ne poskrbi za izdajo potrebnih soglasij in dovoljenj, ki so nujno potrebna za izvajanje načrtovanih investicij.

Na žalost ugotavljamo, da je večina vlad do danes tako ali drugače poskušala privatizirati Luko Koper, ki je po drugi strani z rezultati dokazala, da lahko tudi družba v pretežno državni lasti odlično posluje. Ideje o uvedbi pristaniške uprave niso nove, čeprav nam vsi poslovni partnerji po svetu in konkurenčna pristanišča zavidajo naš model upravljanja. Pristaniška uprava pa je, vemo, samo prvi korak do privatizacije Luke Koper. Smo edino pristanišče na svetu, kjer država ni vložila niti enega centa v pristaniško infrastrukturo, zato vladi ne priznavamo legitimne pravice do prodaje našega okna v svet!

Širšo javnost je svet delavcev seznanil z objavo na spletni strani družbe, kjer lahko vsi zainteresirani v rubriki Medijski center / 2. Tir oddajo elektronski podpis za podporo razvoju koprskega pristanišča. Prav tako je svet delavcev že in še bo izvedel številne aktivnosti, pri katerih računa na podporo celotne pristaniške skupnosti.

Pretovor in prihodki v letu 2015

PRETOVOR

Na ladje smo naložili in z ladij razložili 20,7 milijona ton blaga, kar je 9 odstotkov več kot leto poprej. Največje stopnje rasti smo dosegli pri kontejnerjih in avtomobilih. Delež kontejnerjev v skupnem pretovoru je porasel na 37 odstotkov.

PRIHODKI

Luka Koper, d. d. je v letu 2015 ustvarila 173,3 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje. V primerjavi z letom 2014 je bilo prihodkov za 12 odstotkov več.

LADJE

Privezali smo 154 ladij več (+ 8%) kot v letu 2014. Skupaj jih je bilo 2.032. Po strukturi je bila več kot tretjina kontejnerskih, drugi največji delež (17%) pa imajo ladje za prevoz avtomobilov. Najbolj bogat mesec po številu privezanih ladij je bil oktober.

VAGONI

Naložili in razložili smo 266.223 vagonov, kar je skoraj 6% več kot v letu 2014. Razmerje med naloženimi in razloženimi je bilo 57:43. Polovico vagonov je pripeljalo oziroma odpeljalo kontejnerje.

TOVORNJAKI

Kamionski promet je večji za 15%. Na območje pristanišča je vstopilo 259.183 tovornjakov, kar je 33 tisoč več kot v letu 2014.

Pretovor v severno-jadranskih pristaniščih

V primerjavi z letom 2014 so skupni ladijski pretovor in pretovor kontejnerjev z izjemo Trsta povečala vsa severno-jadranska pristanišča. Največje povečanje beleži pristanišče v Benetkah, in sicer za 3,3 milijona ton, od tega kar 2,1 milijona ton na račun naftnih derivatov. Na Reki so v letu 2015

Ladijski pretovor v tonah

	2015	2014	Index 15/14
Generalni tovari	1.475.076	1.643.552	90
Kontejnerji	7.741.976	6.760.204	115
Avtomobili	902.168	763.621	118
Tekoči tovari	3.297.225	3.073.620	107
Sipki in razsuti tovari	7.295.426	6.724.354	108
Skupaj	20.711.872	18.965.351	109

Ladijski pretovor v kosih

	2015	2014	Index 15/14
Kontejnerji (TEU)	790.736	674.033	117
Avtomobili (kos)	607.326	518.900	117

Čisti prihodki od prodaje - družba Luka Koper, d.d.*

v 000 EUR	2015	2014	Index 15/14
	173.315	154.464	112

*Nerevidirani in nedokončni podatki

	2015	2014	Index 15/14
--	------	------	----------------

ton

Koper	20.711.872	18.965.351	109
Trst	57.161.201	57.153.931	100
Reka	10.900.421	9.022.776	121
Benetke	25.104.217	21.765.590	115
Ravenna	24.738.989	24.460.154	101

TEU

Koper	790.736	674.033	117
Trst	501.276	506.011	99
Reka	161.883	149.838	108
Benetke	560.301	456.068	123
Ravenna	244.813	222.548	110

pretovorili več razsutih tovarov, lesa in blaga v kontejnerjih. Rekordno količino

kontejnerjev so tako kot v Kopru dosegli na Reki, v Benetkah in Ravenni.



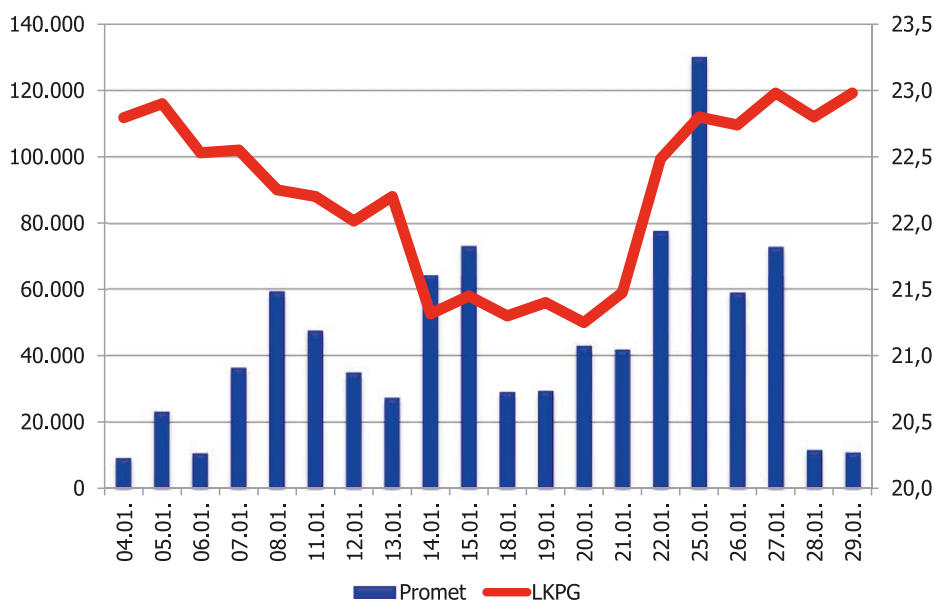
Uprava družbe Luka Koper, d.d. je prve podatke o poslovanju v letu 2015 predstavila javnosti na novinarski konferenci 21. januarja. Izpostavila je nekaj lanskoletnih rekordov v letni količini pretovora na področju zabojujnikov, avtomobilov in skupnega pretovora. Tema je bil tudi načrt za letošnje leto, ki predvideva nadaljnjo rast pretovora in prihodkov ter čisti dobiček, ki naj bi dosegel skoraj 35 milijonov evrov. Uprava je predstavila tudi nekatere ključne projekte, pridobivanje evropskih sredstev in tveganja pri realizaciji načrta za leto 2016.

Delnica Luke Koper v januarju

V januarju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,22 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 21,25 in 22,98 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 366 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 888.522 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 40.135 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,00 evra, najnižji pa 21,00 evrov. V primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015 je njegova vrednost ostala nespremenjena. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 321.720.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v januarju 2016

V Iranu o gospodarskem sodelovanju

9. januarja sem se kot predstavnik Luke Koper pridružil številčni slovenski delegaciji, ki je pod vodstvom ministra za gospodarski razvoj in tehnologijo **Zdravka Počivališka** obiskala Iran. Poleg Luke Koper je v Teheran odpotovalo še 30 slovenskih podjetij.

Obisk je bil zelo pomemben, saj si Slovenija ob odpravi več let trajajočih gospodarskih sankcij ZDA in EU proti Iranu želi ponovno oživiti gospodarsko sodelovanje med državama, ki je bilo v preteklosti zelo intenzivno. Iran je

zelo pomemben tudi za Luko Koper, saj je koprsko pristanišče z iranskimi še pred leti z redno kontejnersko linijo povezoval nacionalni ladijski prevoznik IRISL (Iranian Shipping Line) oziroma HDSL, kakor se imenuje danes. S pristaniščem Bandar Abbas pa imamo že od novembra 2007 podpisano pismo o nameri za sodelovanje. Potencial, ki ga na tem trgu vidimo, so predvsem kontejnerji in avtomobili.

Med obiskom v Iranu sem s predstavstvom Luke Koper sodeloval na

iransko – slovenskem poslovnem forumu in imel individualne sestanke z mnogimi transportno-logističnimi podjetji, obiskal pa sem tudi že omenjenega ladjarja HDSL. Njegovi predstavniki so izrazili interes za takojšnjo ponovno vzpostavitev redne kontejnerske linije med Koprom in iranskimi lukami.

Med obiskom slovenske delegacije v Iranu je Gorenje v Teheranu odprl svoj salon, skupno predstavništvo pa družbe Riko, Duol, Iskratel in Comita. Ministrstvo za zunanje zadeve namerava še letos v Teheranu ponovno odpreti slovensko veleposlaništvo.

Kot zanimivost naj omenim, da je v istem času kot mi Teheran obiskal bivši nemški kancler **Gerhard Schröder** (srečali smo ga v hotelu) in obiskal več visokih predstavnikov gospodarstva ter politike Irana ter vzpostavljaval oz. lobiral za ponovne gospodarske stike med Nemčijo in Iranom.

Mitja Dujc



Pogovori s predstavniki logistične družbe Maroos Iran in predstavnikom Združenja iranskih transportnih podjetij

DDD prvi v Sloveniji s prestižno evropsko akreditacijo

Koprsko družba DDD, dezinfekcija, dezinfekcija in deratizacija, d.o.o., ki izvaja storitve tudi v koprskem pristanišču, je prva v Sloveniji pridobila novo akreditacijo za spodbujanje strokovnih standardov pri izvajanju ukrepov na področju zatiranja škodljivcev.

Gre za **EN16636 Standard** in status **CEPA Certified®**,

ki označujeta najvišjo raven kakovosti storitev. Certifikat zagotavlja, da je njegov imetnik popolnoma usposobljen za izvedbo dezinfekcije, dezinfekcije in deratizacije, oziroma da je strokovnjak na področju celostne strategije zatiranja škodljivcev, uporabe kemikalij in na področjih, ki obsegajo varnost in zdravje.

Direktor družbe DDD **Zlatko Dakić** nam je ob tej pridobitvi povedal: »Pridobljena akreditacija nam veliko pomeni, saj smo s tem dobili potrditev, da svoje delo opravljamo visoko kakovostno. Tako smo sedaj tudi uradno dokazali, da spadamo med najboljše družbe na področju zatiranja škodljivcev v Evropi. Za naše



naročnike pa to pomeni, da bodo še naprej deležni naših vrhunskih in kakovostnih storitev.«

Tkanje vezi s Tijanjinom

22.januarja nas je obiskala delegacija iz kitajskega pristanišča Tijanjin na čelu s predsednico uprave **Zhang Li Li**. Luka Koper je poslovne stike s tem pristaniščem vzpostavila že ob organizaciji prvega promocijskega dogodka na Kitajskem leta 1995, jih nadaljevala ob ponovnem obisku leta 2008 in ob zadnjem obisku nadgradila z izmenjavo poslovnih praks ter izkušenj s področja upravljanja, razvoja in poslovnih priložnosti, predvsem na področju prometa s kontejnerji in potniki.

Pristanišče Tijanjin letno pretovori preko 540 milijonov ton in preko 130.000 potnikov. V segmentu kontejnerjev so s preko 14

milijoni TEU, 10. največje pristanišče na svetu, večje od največjega evropskega pristanišča Rotterdam. Njegova lokacija in razvoj na severovzhodu Kitajske v bližini Bejinga mu je v zadnjih šestdesetih letih omogočila, da je iz majhnega provincialnega pristanišča, ki je letno pretovorilo skromnih 740.000 ton letno, zrastle v moderno, dinamično in hitro razvijajoče se pristanišče, prepoznavno v svetu. V letu 2015 smo o tem pristanišču žal brali predvsem zaradi velike industrijske nesreče, ki se je pripetila v enem od distribucijskih skladišč privatnega operaterja na območju pristanišča, ko so zaradi nedovoljenega in nepravilnega skladiščenja



Dragomir Matič, predsednik uprave Luke Koper, ob izročanju priložnostnega darila predsednici pristanišča Tijanjin Zhang Li Li: »Tkanje poslovnih vezi med našima pristaniščema je podobno vztrajnemu tkanju slovenske čipke.« Foto: Andrej Cah



S predstavniki pristanišča Tijanjin so se o poslovnih priložnostih v segmentu kontejnerjev in potnikov ter povečani blagovni menjavi med pristaniščema pogovarjali predsednik uprave Dragomir Matič, Bojan Babič, Andrej Cah in Suzana Zornada-Vrabec.

Foto: Rok Štemberger

eksplodirale kemikalije ter povzročile hude eksplozije z ogromno gmotno škodo ter žal tudi z več hudo in smrtno poškodovanimi osebami.

Po ogledu pristanišča so gostje pohvalili našo urejenost in organiziranost ter kljub velikim razlikam v velikosti in pretovorjenih količinah v njihovem pristanišču videli zanimive podobnosti in priložnosti za nadaljnjo izmenjavo izkušenj, zlasti pri sodobnem načinu vodenja in izvajanja pristaniških storitev. Po obisku Luke Koper so gostje obiskali še pristanišče v Genovi.

Suzana Zornada-Vrabec

Letno srečanje z izvajalci storitev

15. januarja je potekalo tradicionalno srečanje s predstavniki podjetij, ki v luki izvajajo pristaniške storitve. Nagovoril jih je predsednik uprave **Dragomir Matič**, ki se jim je zahvalil za sodelovanje v preteklem letu, skupaj pa so nato še nazdravili letošnjemu letu, v katerem nas čaka vrsta poslovnih izzivov.



Za prave projekte se najde finančne vire

Z imenovanjem zdaj že bivše vodje področja financ in računovodstva v upravo družbe so na njeno delovno mesto izbrali novega vodjo. Aleš Markežič ima precej izkušenj na področju financ v velikem poslovnem sistemu, pa tudi na vodstvenih funkcijah.

NAJPREJ ŽELIMO IZVEDETI, KATERE SO VAŠE DELOVNE IZKUŠNJE?

Že v času študija na Ekonomski fakulteti v Ljubljani sem bil štipendist luškega sosedá Intereurope, kjer sem se po diplomi pred 22 leti tudi zaposlil kot pripravnik v Sektorju za finance in ostal vsa leta ter delal na različnih delovnih mestih, zadnjih osem let kot direktor Sektorja za finance.

ZAKAJ STE SE ODLOČILI ZA MENJAVO SLUŽBE?

Po vseh teh letih je očitno dozorela ideja, da je čas za spremembo delovnega okolja, za soočenje z novimi izzivi. In ker se je ponudila priložnost pridružiti se kolektivu Luke, sem to z veseljem sprejel.

ALI STE LUKO MORDA POZNALI POBLIŽE ŽE PREJ? KAKŠNI SO ZDAJ VAŠI PRVI VTISI?

Glede na to, da sem bil že prej v dejavnosti logistike, sem Luko seveda poznal tudi поблиže, predvsem kot Intereuropinega partnerja. Družbo sem poznal tudi, tako kot večina Slovencev, ki spremljajo gospodarska vprašanja, kot ugledno in uspešno družbo, ki pogosto preseneča z objavo pozitivnih trendov rasti, tako fizičnih kazalcev, kot finančnih rezultatov. In ne nazadnje je Luka družba, ki ima v očeh nas Primorcev in še posebej Koprčanov, prav posebno mesto, saj je na njeno delovanje vezan dosedanji in bodoči razvoj ožjega in širšega območja. Vse to je prav gotovo pripomoglo k moji odločitvi za zamenjavo službe.

Prvi vtisi so zelo dobri, čutiti je pozitivno energijo v kolektivu, bil sem zelo dobro sprejet. Gre za dobro organizirano in vodeno družbo. Seveda pa si popolno sliko šele sestavljam, saj je za seznanitev z delovanjem tako velike in kompleksne družbe ter celotne skupine potrebnega kar nekaj časa. A istočasno se že veselim novih izzivov, ki sem jih sprejel z novim delovnim mestom.

KATERE SO VAŠE AMBICIJE V LUKI?

Moja ambicije so predvsem vzpostaviti oz. ohraniti takšno delovanje področja financ in računovodstva, ki bo ustrezno podpiralo tako tekoče kot razvojno delovanje celotne skupine, družbe, posameznih profitnih centrov oz. strokovnih področij. Delovanje, ki bo prispevalo k finančni stabilnosti,

dobičkonosnosti, uspešnemu upravljanju finančnih virov in sredstev, obvladovanju finančnih in drugih tveganj, s katerimi se srečujemo pri našem poslovanju. To delovanje bo temeljilo predvsem na strokovnosti, kredibilnosti, odprti komunikaciji in vzpostavljenem zaupanju med vsemi deležniki. Prepričan sem, da skupaj zmoremo zelo veliko!

KATERE BODO VAŠE PRVE NALOGE, KI SE JIH BOSTE LOTILI?

V družbi sem sedaj že dobra dva meseca, prve aktivnosti so že za mano. Kot rečeno, najprej sem se lotil spoznavanja delovanja družbe, njenih procesov, temeljnih dokumentov za delovanje družbe, strateškega in poslovnega načrta ter ožjega in širšega kolektiva. Podrobneje sem se seznanil z osnovnimi izkazi družbe, preveril, kaj so tiste aktivnosti, ki smo jih morali v našem področju opraviti v času pred in ob samem zaključevanju poslovnega leta 2015. Prišel sem v času, ki je za področje financ in računovodstva še posebej aktivno. Zaključevanja leta, priprava vseh izkazov, razkritij, poročil ...

Istočasno smo že zelo usmerjeni v leto 2016, ki je v Luki zastavljeno tudi investicijsko zelo ambiciozno. Za planirane investicije moramo zagotoviti ustrezne finančne vire, zato se v mojem področju že aktivno pripravljamo na izvedbo postopkov zadolževanja, potrebnih za realizacijo poslovnega načrta 2016.

NAČRTUJETE KAKŠNE SPREMEMBE, MORDA NA KADROVSKEM ALI ORGANIZACIJSKEM PODROČJU?

Za sedaj lahko rečem, da kakšnih večjih sprememb ne načrtujem. Seveda pa so spremembe stalnica v vsakodnevem življenju, zato bomo redno spremljali, kaj je potrebno spremeniti, izboljšati, dopolniti, da bo naše delovanje še boljše in učinkovitejše.

KAKO SE BOSTE LOTILI "PROBLEMOV" - PLAČILNA NEDISCIPLINA, POMANJKANJE DENARJA NA TRŽIŠČU, INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI

...

Seveda bom pri svojem delu imel kar nekaj izzivov (ta izraz mi je ljubši od problemov), a zato smo tukaj. Kar se tiče plačilne nediscipline, sem se v vseh letih prepričal, da je najučinkovitejša preventiva. Skrbno preveriti, s kom poslujemo, se po potrebi ustrezno zavarovati, omejiti izpostavljenost, spremljati stanje terjatev, pravočasno pristopiti k aktivni izterjavi in po potrebi tudi prenehati opravljati storitve za določene problematične kupce. S temi aktivnostmi bomo poskušali tudi v Luko še naprej zmanjševati izpostavljenost kreditnemu tveganju.



Kar pa se pomanjkanja denarja na tržišču tiče, se z vami ne strinjam. Res je na trgu še vedno čutili kreditni krč. A ta ni posledica pomanjkanja denarja na tržišču, ampak pomanjkanja ustreznih investicijskih projektov in slabih izkušenj iz preteklosti, zaradi katerih kreditodajalci veliko bolj pozorno in kritično presojujejo kreditna povpraševanja. Prepričan pa sem, da uspešna družba, kot je Luka, za prave in dobro pripravljene investicijske projekte, vedno lahko najde ustrezne finančne vire, trenutno celo po zelo ugodnih obrestnih merah.

KAJ JE POMEMBNO, DA PODROČJE NEMOTENO DELUJE, KDO VSE SE MORA AKTIVIRATI ZA TO?

Za dobro in nemoteno delovanje področja so najpomembnejši strokovni, zavzeti in motivirani sodelavci. In prepričan sem, da te imam. Na drugem mestu bi izpostavil dobro medsebojno komunikacijo med vsemi organizacijskimi enotami in nivoji v družbi, saj le z ustreznim pretokom informacij in medsebojnim razumevanjem ter zaupanjem lahko zagotavljamo ustrezne rešitve.

KAJ VAS SICER V ŽIVLJENJU VESELI, ČEMU POSVEČATE SVOJ PROSTI ČAS?

V prostem času z ženo zelo rada obiščeva kakšno dobro gledališko predstavo ali koncert. Rad sem tudi v naravi. Na dolgih sprehodih ali pohodih, za katere si običajno vzameva več časa med vikendi, se sprostim in nadiham svežega zraka, kar mi daje energijo za soočanje z novimi izzivi v delovnem tednu. Posebej pa uživam na krajših in daljših potovanjih, na katerih ob spoznavanju novih, drugačnih krajev, ljudi, običajev ... pridobivam navdih in energijo za spopadanje z vsakodnevnimi izzivi po vrnitvi domov in v službeno okolje.

Sonja Kranjec

Preko 5.000 prijateljev na luškem facebooku!

12. januarja 2016 se nam je na facebooku pridružil **5000. prijatelj pristanišča**, kar je za pristanišče, ki v širši lokalni skupnosti nima končnih kupcev/ uporabnikov, svojevrsten komunikacijski uspeh. Luka uporablja družabno omrežje facebook kot enega svojih komunikacijskih kanalov za interakcijo s splošno javnostjo, preko katerega podajamo informacije in gradimo podobo našega pristanišča. Družbena omrežja danes predstavljajo hitro odzivna in pomembna

komunikacijska orodja podjetij, kar se prav v teh dneh odlično kaže na praktičnem primeru - iskanja konkretne podpore lokalno in po celi državi.

Čestitke vsem komunikatorjem Luke Koper, ki se trudijo širiti (dober) glas čim dlje in čim bolje, pa tudi vsem tistim, ki so prispevali zanimive informacije ali material za aktualne novice. **Pa še na mnogo všečnosti (in všečkov) za našo luko! :)**

Mateja Dominko



Profil urednikujemo sodelavci s Področja za odnose z javnostmi. Takole zgovorno smo sporočili 5.000 LAJK in torto razdelili med številne sodelavce, virtualno pa tudi vsem našim 5.000+ prijateljem.

Foto: Nataša Vežnaver

Luški promotor v Egiptu

Egipt ima eno najbolj razvitih gospodarstev na Bližnjem vzhodu, s panogami kot so turizem, poljedelstvo in industrija. Ima preko 87 milijonov prebivalcev, politična situacija se je umirila in gospodarski trendi se krepijo, predvsem izvoz kmetijskih izdelkov širom po svetu (približno tretjina aktivnega prebivalstva je zaposlena v kmetijstvu, ki prispeva 14,5 % BDP), na nedavnem sejmu Fruitlogistica v Berlinu se je Egipt z nad 80 izvozniki tokrat že tretjič predstavil kot država - partner na sejmu.

Izmenjava Egipta z EU se iz leta v leto povečuje, porast pretovora beležimo tudi v Luki Koper in na tem trgu vidimo svojo poslovno priložnost. Ta ima osnovo

v izboljšanih kontejnerskih ladijskih povezavah z egiptovskimi lukami, ki lahko pripomorejo k večjemu obsegu blagovnih tokov preko Kopra. Egipt je zelo specifično tržišče, zato smo predvsem za pomoč na področju promocijskih aktivnosti in pridobivanju tržnih kontaktov in informacij sklenili pogodbo o sodelovanju z dolgoletnim poslovnim partnerjem **Sherif Rashedom**. Za morebitne informacije o promotorju v Egiptu se obrnite na **Mileno Slobko Jerman** s področja trženja Luke Koper.

Konec marca pripravljamo v Egiptu ponovno predstavitev Luke Koper za naše partnerje.



Z leve: Sherif Rashed in vodja področja trženja Luke Koper Andrej Čah

Zagotavljamo prave kadre v najzgodnejši fazi

V potrjenem letnem načrtu 2016 je Luka Koper predvidela sredstva za tri kadrovske štipendije.

Ena strateških usmeritev na področju upravljanja s kadri je pridobivanje in ohranjanje najboljših kadrov. Le-to se začne v najzgodnejši fazi, to je s politiko kadrovskega štipendiranja in izbiro najperspektivnejših diplomantov. Že v lanskem letu smo podelili tri štipendije, in sicer dijaku Srednje tehniške šole Koper, študentu Fakultete za pomorstvo in promet Portorož FPP) in študentki Fakultete za matematiko, naravoslovje in informacijske tehnologije Univerze na Primorskem (UP). Študent FPP je študij medtem zaključil. Dijak Srednje tehniške šole Koper **Jernej Kocjančič** in študentka magistrskega študija **Vesna Volaš** na Fakulteti za matematiko, naravoslovje in informacijske tehnologije UP letos obiskujeta zadnji letnik šolanja. V poletnem času sta v Luki opravljala enomesečno prakso. Ker so bili v enotah z njunim poletnim delom in pristopom k delu zadovoljni, bosta prejela kadrovske štipendije Luke Koper tudi v šolskem letu 2015/2016.

Tudi v letošnjem letu se je Luka Koper prijavila na razpis 50% sofinanciranja kadrovske štipendije s strani Javnega sklada za razvoj kadrov in štipendije. Novega štipendista bomo izbrali v sodelovanju s Fakulteto za pomorstvo in promet.



Fotografija je nastala ob slavnostnem podpisu pogodbe o vlaganju namenskih sredstev v Štipendijski sklad UP in štipendiranju, ki je potekal 19. januarja 2016 v Pokrajinskem muzeju Koper. Luka Koper sodi med ustanoviteljice Štipendijskega sklada in vanj redno že osmo leto vlaga sredstva za kadrovske štipendije. Pogodbo sta podpisali Barbara Miklavec, vodja kadrovskega področja, in luška štipendistka Vesna Volaš.

Foto: Alen Ježovnik

Svet delavcev izbral nadzornika

Po imenovanju **Stojana Čeparja** za delavskega direktorja Luke Koper, d. d. je nadzorni svet družbe ostal brez člana iz vrst zaposlenih. Svet delavcev je o tem razpravljali na seji 18. januarja in za obdobje štirih let za člana nadzornega sveta izbral **Marka Grabljevc**a s področja varovanja.

Sol je stalen tovor, količine pa nihajo

Med raznovrstnimi tovari, ki jih pretovarjajo na terminalu za sipke tovore, zavzema že zaradi količine soja absolutno prvo mesto, sledita ji glinica in fosfati, takoj za njima pa je, sploh v ugodni sezoni, sol. Z ladjami prihajajo tako kamena kot morska sol, uporabljajo jo za večinoma posipanje cest ob poledici, pa tudi za industrijo, živilsko krmo in prehrano.

Operativni vodja terminala za sipke tovore **Korado Špeh** nam pove, da je sol stalen tovor. Problem je le, da nikoli ne moremo vedeti, koliko soli bomo odpremili svojim strankam. Vse je namreč odvisno od vremenskih razmer in zadnji dve zimi nista bili ugodni za promet s soljo. Tako smo lani imeli 79.044 ton soli, predlani 71.428 ton, leta 2013 ob ugodni sezoni pa dvakrat toliko, kar 146.972 ton. Tudi letošnja zima ni bila huda, vsaj do sedaj ne.

Sol je dober tovor tudi zato, ker ne zahteva posebnih prijemov glede razkladanja in tudi skladiščenja.

Korado: »Skladiščimo jo pod nadstrešnicami, saj zaprtih skladišč nimamo dovolj za vse naše tovore. Paziti moramo le, da ne pride do mešanja kupov soli pri odpremi, sicer pa je tehnološko lepo delati s tem tovorom.«

Izjema je podjetje MA.CO.T., ki ima v pristanišču 4000 kv. metrov pokritih prostorov za skladiščenje 11. 000 ton soli. Tu sol tudi predelajo, pakirajo in distribuirajo. Za vse to imajo ustrezno opremo, kakovost soli preverjajo v lastnem laboratoriju.

Korado pove, da prihaja morska sol večinoma iz Egipta in Tunizije: »Relacije so kratke, ladja se naloži in je v enem tednu pri nas. Imamo pet večjih strank, s katerimi pokrivamo pretežno slovensko, delno pa tudi hrvaško, avstrijsko in italijansko tržišče. Stranke že septembra pripeljejo prvo ladjo s soljo, potem pa je vse odvisno od zalog pri nas in po državi. Marca pa pride zadnja ladja s soljo.«

Ladje, ki vozijo sol, so manjše, vozijo od 2000 in največ do 7000 ton. Tehnologija razkladanja je vedno enaka, z grablcem sol natovarjajo preko bunkerja na kamione, ki jo vozijo na skladišča, ali pa jo natovorijo



Sol ni zahtevna za skladiščenje, zato jo lahko pospravijo pod nadstrešnice



Sol raztovarjajo z ladje z grablcem in jo preko bunkerja nalagajo v kamione za skladiščenje ali na zunanje kamione za kupce



Mujo Čatič, LTD delavec (na sliki levo) in delovodja Milivoj Čičič sta že vrsto let na terminalu in povesta, da je v zadnjih letih soli v luki več, ker je ne skladiščijo več v bivšem Droginem skladišču Monfort v Portorožu

direktno na zunanje kamione, ki sol odpeljejo do kupcev.

Naša sogovornika iz trženja oz. komerciale na terminalu **Špela Bertok** in **Nevijo Frank** potrdiva, da je sol tipičen sezonski tovor, odvisen od vremenskih razmer. Naši kupci so večinoma Dars in razna cestna podjetja, ki imajo svoje skladiščne kapacitete, tako da imajo sol pri roki, ko pride nenadoma do kritičnih razmer na cestah. Naše zmogljivosti so okoli 40 kamionov na dan oz. 1000 ton na izmeno, tako da odprema poteka relativno hitro.«

Od njiju izvemo še, da je na trgu kar precejšnja konkurenca za posle s soljo. »Javna podjetja morajo namreč trgovca

izbrati na javnem razpisu. Ponudnikov je vsako leto več, zato se stranke vsako sezono menjajo, določene so sicer stalne in uveljavljene, pridejo pa tudi nove. Luki v Monfalconu in na Reki sta tako naša neposredna konkurenta za ta tovor.«

S konkurenco se ubada tudi Macot, ki ima svoja skladišča in svoje zaposlene, konkurenca pa se večinoma poslužuje direktne manipulacije, kar je seveda ceneje. »Na razpisih se namreč v prvi vrsti gleda cena, ne pa kvaliteta, poleg tega se razpisi prilagajajo nekaterim ponudnikom,« povesta **Denis Bašič** in **Karmen Ličan**.

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Vrsto let ima podjetje MA.CO.T. v pristanišču lastne pokrite prostore za skladiščenje, predelavo, pakiranje in distribucijo soli; ob našem obisku so v skladišče vozili kameno sol z ladje

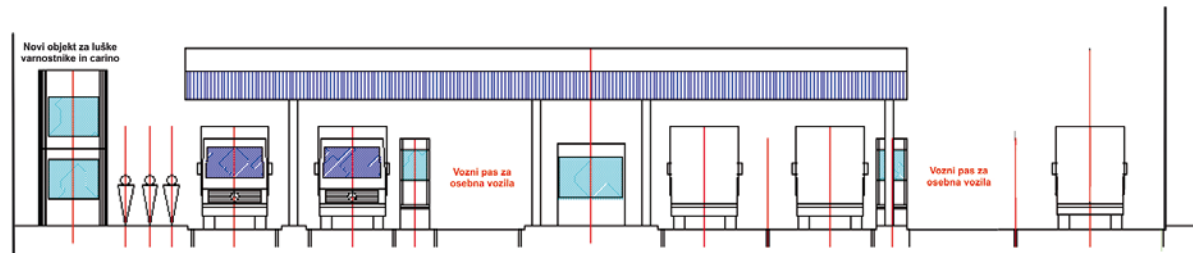
Širitev vhoda v pristanišče

V januarski številki Luškega glasnika smo pisali o gradnji novega dostopa na območje upravne stavbe Luke Koper, tokrat pa pišemo o širitvi vhoda v pristanišče. Oba projekta bosta pripomogla k večji pretočnosti na vstopu in izstopu iz pristanišča.

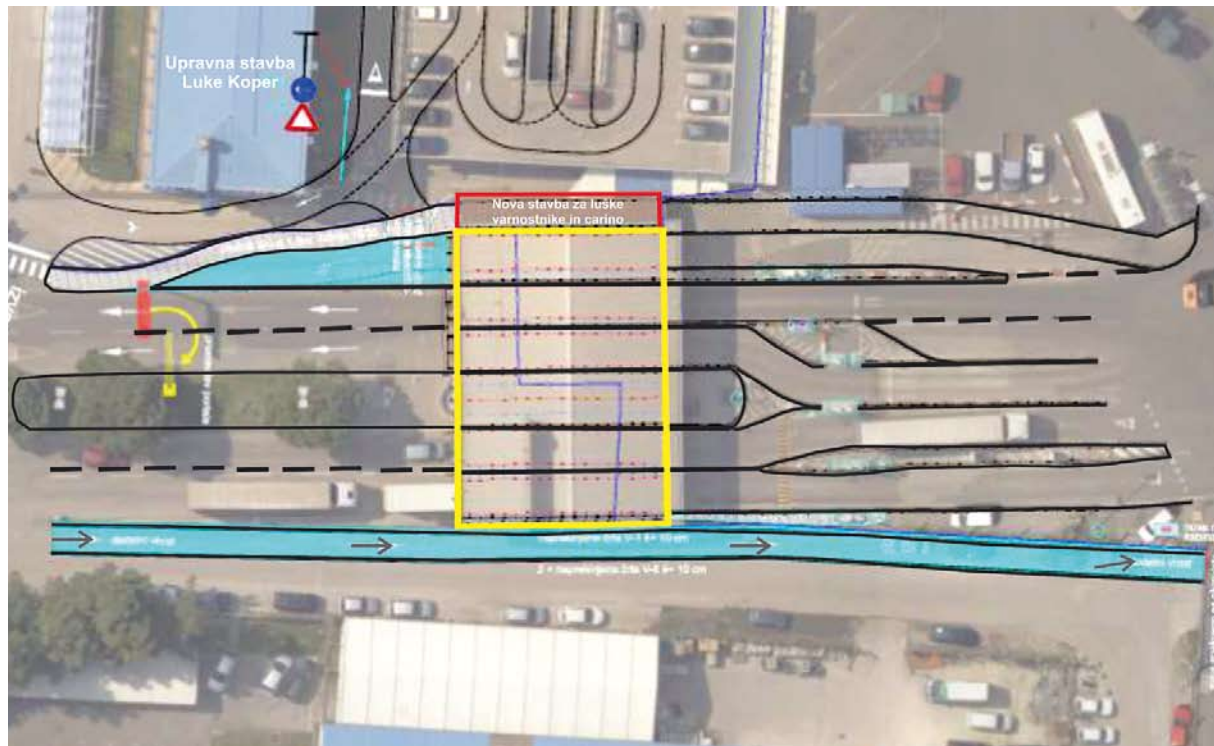
V okviru investicije v širitev vhoda v pristanišče bomo najprej med garažno hišo in sedanjim izhodnim pasom zgradili nov objekt, vzpostavili vzporedni varnostni sistem in nato odstranili obstoječe pisarne. Na mestu obstoječih pisarn bomo zgradili novi izhodni pas. Novozgrajeni objekt bo tako kot stare pisarne služil luškim varnostnikom in carinski službi, le da bo nova oprema v prostorih bistveno izboljšala njihove delovne pogoje.

Na vzhodni strani bomo dodali nov vozni pas, ki ga bomo navezali na obstoječa drsna vrata, ki jih uporabljamo za prehod izrednih tovorov. Ob drsnih vrat bomo umestili še pregledno kabino za varnostnika.

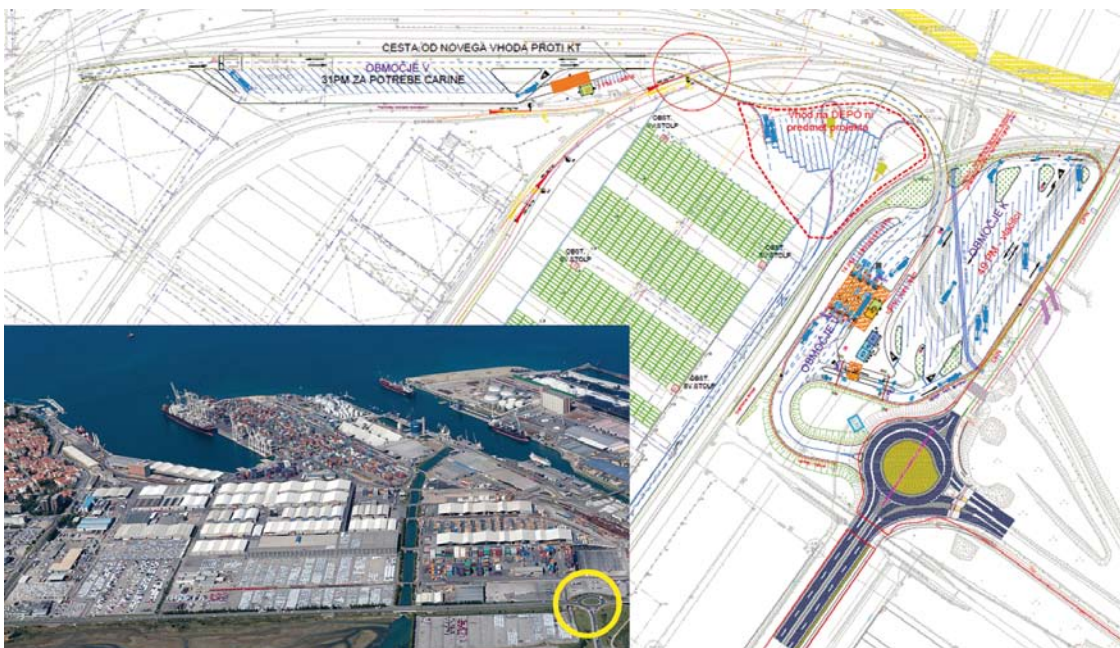
Po zaključenih delih, predvidoma aprila, bomo imeli na vstopnem delu dva pasova za tovornjake in enega za osebna vozila. Na izstopnem delu pa prav tako dva izstopna pasova za tovornjake in enega za osebna vozila. Star vhod na območje upravne stavbe bo zaprt in bo služil le za morebitne interventne situacije.



Prečni prerez razširjenega vhoda (pogled v smeri pristanišča)



Prometni režim na vhodu



Bertoški vhod

Za izgradnjo novega vhoda na bertoški stani pristanišča je potreben še podpis najemne pogodbe s pravico gradnje na treh parcelah na trasi novega bertoškega vhoda med Ministrstvom za infrastrukturo, Mestno občino Koper in Luko Koper d. d.

Vedno več prometa na kamionskem terminalu

V Sloveniji smo v skladu z začetkom veljave zakona o davčnem potrjevanju računov z 2. januarjem letos uvedli davčne blagajne.

Na uvedbo davčni blagajn pa so se morali seveda pripraviti tudi vsi, ki pri svojem poslovanju poslujejo z gotovino. Tudi na kamionskem terminalu, ki ga upravlja družba Luka Koper INPO, so se na novost začeli pripravljati že na začetku decembra. Potrebno je bilo namestiti ustrezen računalniški program, pridobiti ustrezno opremo in poskrbeti za nemoteno komunikacijo med finančno upravo in interno računalniško mrežo. Ob našem obisku smo vprašali pobiralca parkirnine **Branka Mladjenoviča**,

kako je potekalo privajanje na nov sistem izdajanja računov. »Na začetku smo imeli nekaj težav, ker je trajalo malo dlje, dokler blagajna ni izdala računa. Zdaj dela vse brez pripomb in trenutno ni nobene razlike s prejšnjim načinom. Niti za stranke novost ne predstavlja nobenih razlik, samo izpisek računa je za nekaj centimetrov daljši, tako da bomo porabili več papirja. Samo v eni izmeni izdamo v povprečju okoli sto računov, konec leta pa je bilo prometa še bistveno več.«

Kako je pravzaprav s prometom na kamionskem



Pobiralec parkirnine na kamionskem terminalu Branko Mladjenovič: »Z uvedbo novih davčnih blagajn niso imeli težav, pravočasno so se nanje pripravili in se hitro navadili na nov sistem, za stranke pa tudi ni nobenih posebnih sprememb.«



Zastoji kamionov pred vhomom v pristanišče so glede na povečevanje prometa in stanja na železnici postali skoraj stalnica. V torek, 9. februarja pa smo bili predvsem zaradi prazničnih dni priča zasičenosti celotne ankaranske vpadnice. Vsekakor pa se bo stanje izboljšalo z razširitvijo obstoječega vhoda in po izgradnji novih vhodov.

terminalu, ki že dolgo »poka po šivih«? Vodja terminala **Črtomir Gruden** pove, da so potem, ko so imeli rekorden november, pričakali še večje število kamionov v decembru: »Po rekordni številki 24.800 kamionov v novembru, smo jih v decembru sprejeli 25.500, v eni izmeni tudi po 2000 kamionov na dan. Vsak večer smo imeli polno parkirišče, nekajkrat smo morali celo zapreti terminal. Lani smo z novim vhomom na kamionski terminal povečali pretočnost, vendar pa v pristanišču nimajo več resursov za večji promet. Enostavno ni več prostora in čim prej bi morali zgraditi nov terminal. Zato se toliko bolj veselimo novega vhoda v pristanišče.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec



V zadnjih dveh mesecih preteklega leta so na kamionskem terminalu sprejeli več kot 50.000 kamionov

Sanacija nosilne konstrukcije dveh privezov na prvem pomolu



Sanacija 7.A in 7.B priveza



Pomično delovišče

Nosilno konstrukcijo obale pri privezih 7A in 7B na prvem pomolu je bilo potrebno sanirati zaradi poškodb, ki so nastale ob delovanju agresivnega in specifičnega okolja, ki ga povzroča morska voda in relativno dolga doba obratovanja objekta.

Sanacijo vodi **Bojana Kavrečič** s področja investicij, ki razloži, da je potrebno obnoviti korozijsko zaščito armature in na novo nanesti zaščitni sloj samozgoščevalnega betona na betonski konstrukciji. »Dela so zelo zahtevna, saj moramo upoštevati niz dejavnikov, od plime, do časovnih omejitev, delovni

proces na kontejnerskem terminalu, ki ga ne smemo motiti ali celo prekinjati, in še vrsto zahtev, ki jih dobimo od planerjev in drugih, ki so vpleteni v razna dela ob kontejnerski obali. V tem smislu pomeni ta sanacija specifično in izjemno zahtevno naročilo prav zaradi pogojev dela.

Sanacija naj bi potekala z morske strani, da pa bi bili kar najbolj učinkoviti, smo preučili še druge možnosti in razdelili sanacijska dela na več polj z dostopanjem iz zgornje strani preko odprtin. Tako smo si za kopenska dela uredili dostop v pomičnem delovišču.

Sanacija poteka fazno. Najprej je moral izvajalec del odstraniti poškodovane dele betonske zaščite nosilnih delov konstrukcije, očistiti in peskati armaturo ter jo zaščititi pred nadaljnjim rjavenjem ter na novo nanesti samozgoščevalni beton na elemente nosilne konstrukcije. Odpadni material se odvažna s pontoni in iz pristanišča na deponijo. Ta vrsta zaščite proti prodoru agresivnih snovi iz okolja je garancija, da bo obala kakovostno sanirana.

Pri projektu sanacije smo organizirali delovno skupino, v kateri sodeluje predstavnik iz področja varovanja zdravja

in ekologije, predstavnik kontejnerskega terminala, piloti, planerji in koordinator za varstvo ter zdravje pri delu. Zagotoviti smo morali tudi zunanji strokovni in projektantski nadzor. Za eventualna nepredvidena dela oz. situacije smo vključili projektanta PZI sanacije, ki sproti strokovno rešuje probleme,« poudari Bojana in doda, da lahko samo na ta način in s skupnimi močmi delo sproti koordinirajo in učinkovito vodijo.

Z deli so pričeli konec novembra, predvidoma se bodo dela zaključila konec maja 2016.

Sonja Kranjec

Bodi varen – ustavi se na nivojskem prehodu!

Cestni in železniški promet v pristanišču je iz dneva v dan večji, udeleženci v prometu pa vse bolj izpostavljeni nevarnostim, predvsem med prečkanjem nivojskih prehodov. Problema se zavedamo tako v Luki Koper kot pri Slovenskih železnicah, zato smo v januarju sklicali skupni sestanek, na katerem smo analizirali varnostno problematiko in tudi sprejeli nekaj ukrepov. Prvi je zagotoviti doslednega upoštevanje predpisov, kar bo v bodoče spremljala mešana delovna skupina z nadzori na nivojskih prehodih.

Cesta, ki prečka železniško progo, je običajno označena s prometnimi znakom, ki ga imenujemo Andrejev križ in znakom STOP.



Vsi udeleženci se moramo pred tem znakom **obvezno ustaviti** in se dobro prepričati, da z nobene strani ne prihajajo železniška vozila. Ustaviti moramo tudi, če nam izvršilni železniški delavec na nivojskem prehodu daje znak z **dvignjeno iztegnjeno roko ali rdečo svetilko**. Takrat namreč daje prednost železniškim vozilom.

Nekateri najbolj obremenjeni nivojski prehodi so dodatno označeni z rumenimi prečnimi križastimi črtami, kar pomeni, da je na tem območju prepovedano ustavljanje ali parkiranje vozila tudi v primeru, če je prehod prost.

Bodi torej varen in upoštevaj cestno-železniške predpise.

Z defibrilatorjem lahko rešimo življenje

V svetu so najpogostejša med vsemi obolenji srčno-žilna, ki lahko povzročijo tudi zastoj srca. V tem primeru so nam lahko v veliko pomoč avtomatski električni defibrilatorji. V Luki Koper imamo tri. Dva se nahajata na stalnih mestih, eden v pritličju upravne stavbe, drugi na Troplesu v garderobi notranjega železniškega transporta. Tretji pa se nahaja v vozilu varnostne službe Luke Koper, tako da je vedno na razpolago.

Do srčnih zastojev najpogosteje prihaja zaradi bolezni žil v srcu, ko se v srčnih žilah naberejo nezaželjene snovi, ki privedejo do nepravilnega delovanja srca (aritmija) ali popolnega zastoja srca (srčni infarkt). Vsak posameznik lahko s pravilno prehrano v veliki meri pripomore k zmanjšanju nevarnosti za nastanek srčno-žilnih obolenj.

Posledica nepravilnega delovanja ali nedelovanja srca je pomanjkanje kisika v možganih. Že po nekaj minutah 3-4 nedelovanja srca lahko privede do trajne okvare možganov, kljub uspešnemu oživljanju bolnika. Dolgotrajnejše nedelovanje srca in posledično pomanjkanje kisika (10min), zato je zelo pomembna pravilna in takojšnja prva pomoč z oživljanjem ter uporabo defibrilatorja.

Uporaba defibrilatorja je precej preprosta

Če nastopi ena od hudih aritmij, je ne prekine nič drugega kot električni sunek, ki prekine neorganizirano krčenje. Zato potrebujemo močan električni sunek, ki srce »resetira« in spravi nazaj v normalni ritem.

Četudi se z defibrilatorjem še nismo srečali, ga lahko uporabimo, saj ob vklopu aparat sam daje navodila v slovenskem jeziku. Najpomembnejše je, da napravo vklopimo, če se ni že sama, iz embalaže vzamemo nalepki - elektrodi, odstranimo zaščitno folijo in ju nalepimo na gol prsni koš prizadetega tako, kot je narisano – eno pod desno ključnico in drugo na levo spodnjo stran prsnega koša. V trenutku, ko sta elektrodi na svojem mestu, prične



Defibrilator, nameščen ob omarici prve pomoči

naprava analizirati dogajanje v srcu. V primeru, da oceni, da je električni sunek potreben, nas na to jasno in glasno opozori. Preden pritisnemo na gumb za elektrošok, pa je zelo pomembno, da se nihče ne dotika prizadetega, tudi mi ne! Zato pogledamo okoli, da preverimo, da se ga nihče ne dotika, zakričimo »Vsi stran!« in pritisnemo na osvetljeni gumb. Telo osebe bo trznilo, mi pa moramo takoj nadaljevati z masažo srca in umetnim dihanjem. Če opazimo življenjske znake, npr. dihanje, osebo prevrnemo na bok in

pusimo elektrode na prsnem košu, saj aparat še naprej nadzoruje delovanje srca. Če aparat oceni, da električni sunek ni potreben, ponovno preverimo življenjske znake in če jih ni, oživljamo s stiski prsnega koša in umetnim dihanjem, brez električnega sunka. Aparat bo kasneje ponovno preveril srčni ritem.

V primeru, da električni sunek ni potreben, mi pa vseeno pritisnemo na gumb, se sunek ne bo sprožil, saj ima aparat varovalo. Tako z aparatom nikakor ne moremo škoditi, edino pomagamo lahko.

POMNIMO!

- Prilepimo elektrodi na gol prsni koš in sledimo navodilom!
- Ob električnem sunku se prizadetega ne sme dotikati nihče!
- Z defibrilatorjem ne moremo škoditi!

V Luki Koper posvečamo prvi pomoči veliko pozornost. Skrbimo, da je vedno zadostno število ljudi v delovnem procesu, ki imajo izpit iz prve pomoči, s čimer izpolnjujemo tudi zakonske zahteve po minimalnem številu takšnih oseb na deloviščih.

Medcruise v Kopru



Upravni odbor združenja Medcruise šteje 13 članov, med katerimi je tudi Bojan Babič, vodja potniškega terminala Luke Koper (z desne proti levi: Karmen Novarlič, Slovenska turistična organizacija, Bojan Babič, Carla Salvado' in drugi člani in članice upravnega odbora)

21. januarja je Luka Koper gostila srečanje članov upravnega odbora sredozemskega združenja potniških pristanišč MedCruise.

Združenje, ki letos praznuje 20-letnico, je bilo ustanovljeno v Rimu s ciljem promocije

industrije križarjenja, ki je predvsem v Sredozemskem bazenu v naglem porastu. Poleg tega združenje skrbi tudi za zastopanje interesov vseh članic, za izmenjevanje primerov dobrih praks in nasvetov s področja razvoja potniškega pomorskega turizma

ter za sodelovanje s sorodnimi združenji po svetu.

MedCruise ima danes 71 članic, ki predstavljajo več kot 100 turističnih pristanišč. Luka Koper se je v združenje včlanila leta 2006. Upravni odbor trenutno vodi predsednica **Carla Salvado'** iz Barcelone, ki se je

na srečanju uvodoma zahvalila Luki Koper za gostoljubnost in ob tem dodala, da je koprski potniški terminal primer dobre poslovne prakse, kjer zgodbo o uspehu gradimo na dobrem sodelovanju Luke Koper, Mestne občine Koper in Slovenske turistične organizacije.

Potniška sezona štarta 7. marca

V letu 2016 na potniškem terminalu pričakujemo 65 ladij s preko 70.000 turisti. Letošnjo sezono bo 7. marca odprla tako kot lani ladja Berlin, zaključila pa ladja Minerva, ki jo bomo privezali 7. decembra.

Največkrat bomo v Kopru videli ladjo Thomson Dream ladjarja Thomson Cruises. Največja ladja po kapaciteti potnikov bo Norwegian Spirit ladjarja Prestige Cruise Holdings, ki jo bomo v Kopru privezali prvič in to 31. julija. Ladja lahko sprejme 2.639 turistov in 965 članov posadke. Tretjina najavljenih

ladij bo v Koper prišla v nedeljo, skoraj petina pa v soboto. Tri ladje naenkrat bomo imeli v pristanišču privezane 2. oktobra, dve hkrati pa 6-krat v sezoni. Večina ladij bo v Koper prispela zjutraj in se tu zadržala tja do noči. Na seznamu pristanišč, iz katerih bodo ladje odpule v Koper, najdemo Benetke,

Dubrovnik, Hvar, Krf, Opatijo, Ravenna, Reko, Split, Šibenik in Zadar, kot namembna luka pa so kar v dveh tretjinah zapisane Benetke. Ravno zaradi še vedno trajajoče omejitve vplutja v Benetke vsem ladjam nad 96.000 BRT je posledično tudi Koper deležen obiska ladij z manjšo kapaciteto potnikov.

Prihod	Ladja	Ladjar	Dolžina (m)	Potniki
7. 3.	Berlin	FTI Cruises	139,3	450
17. 3.	Berlin	FTI Cruises	139,3	450
25. 3.	MSC Magnifica	MSC Cruises	293,8	2.550
1. 5.	Seven Seas Navigator	Prestige Cruise Holdings	172,5	490
4. 5.	Rhapsody of the Seas	RCCL	279	2.435
9. 5.	Sirena	Prestige Cruise Holdings	180,5	684
10. 5.	Celebrity Constellation	RCCL - Celebrity Cruises	295	2.300
15. 5.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
21. 5.	Thomson Celebration	Thomson Cruises	215	1.350
21. 5.	Celebrity Constellation	RCCL - Celebrity Cruises	295	2.300
22. 5.	Azamara Journey	RCCL - Azamara Club Cruises	180	694
29. 5.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
3. 6.	MSC Sinfonia	MSC Cruises	274,9	2.087
12. 6.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
13. 6.	Celebrity Constellation	RCCL - Celebrity Cruises	295	2.300
18. 6.	Thomson Celebration	Thomson Cruises	215	1.350
23. 6.	Seven seas Navigator	Prestige Cruise Holdings	172,5	490
26. 6.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
9. 7.	Silver Spirit	Silversea Cruises	195,7	540
10. 7.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
14. 7.	Norwegian Jade	Prestige Cruise Holdings	294	2.450
16. 7.	Silver Cloud	Silversea Cruises	156	300
17. 7.	Thomson Celebration	Thomson Cruises	215	1.350
24. 7.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
26. 7.	Riviera	Prestige Cruise Holdings	240	1.250
30. 7.	Riviera	Prestige Cruise Holdings	240	1.250
31. 7.	Norwegian Spirit	Prestige Cruise Holdings	268	2.639
31. 7.	Azamara Journey	RCCL - Azamara Club Cruises	180	694
1. 8.	Seven seas Explorer	Prestige Cruise Holdings	224	818
4. 8.	Seven seas Navigator	Prestige Cruise Holdings	172,5	490
4. 8.	Seven seas Explorer	Prestige Cruise Holdings	224	818
7. 8.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
13. 8.	Thomson Celebration	Thomson Cruises	215	1.350

Prihod	Ladja	Ladjar	Dolžina (m)	Potniki
21. 8.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
23. 8.	Silver Spirit	Silversea Cruises	195,7	490
30. 8.	Celebrity Constellation	RCCL - Celebrity Cruises	295	2.300
30. 8.	Riviera	Prestige Cruise Holdings	240	1.250
31. 8.	Silver Cloud	Silversea Cruises	156	300
2. 9.	Riviera	Prestige Cruise Holdings	240	1.250
4. 9.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
5. 9.	Sirena	Prestige Cruise Holdings	180,5	684
10. 9.	Thomson Celebration	Thomson Cruises	215	1.350
16. 9.	Crystal Symphony	Crystal Cruises	238	960
17. 9.	Voyager	Voyages of Discovery	152,5	600
18. 9.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
18. 9.	Celebrity Constellation	RCCL - Celebrity Cruises	295	2.300
21. 9.	Seven seas Explorer	Prestige Cruise Holdings	224	818
25. 9.	Braemar	Fred Olsen Cruise Line	196	916
2. 10.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
2. 10.	Pacific Princess	Princess Cruises	180,4	670
2. 10.	Minerva	Swan Hellenic	135	350
8. 10.	Thomson Celebration	Thomson Cruises	215	1.350
8. 10.	Silver Wind	Silversea Cruises	156	300
12. 10.	Silver Wind	Silversea Cruises	156	300
16. 10.	Thomson Dream	Thomson Cruises	243,23	1.650
18. 10.	Rhapsody of the Seas	RCCL	279	2.435
20. 10.	Seven seas Explorer	Prestige Cruise Holdings	224	818
24. 10.	Berlin	FTI Cruises	139,3	450
30. 10.	Marina	Prestige Cruise Holdings	239,3	1.258
1. 11.	Albatros	Phoenix Reisen	205	800
2. 11.	Marina	Prestige Cruise Holdings	239,3	1.258
7. 11.	Pacific Princess	Princess Cruises	180,4	670
8. 11.	Riviera	Prestige Cruise Holdings	240	1.250
23. 11.	Pacific Princess	Princess Cruises	180,4	670
7. 12.	Minerva	Swan Hellenic	135	350