

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

Pristaniški dan



Foto: Iztok Presl

Ostajamo
najbolj
pomembna
luka
za Avstrijo

Poslovanje
v
prvem
četrletju

Luški
dan
na
Japonskem

Celovita
servisna
storitev
vozil

Zadnji dogodki

Predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić** in oba direktorja družbe Cargo Center Gradec (CCG) **Christian Steindl** in **Franz Glanz** so 10. junija v Gradcu podpisali sporazum o poglobitvi sodelovanja, ki med družbama uspešno deluje že vrsto let. CCG je ne nazadnje pobudnik obstoječe redne blok-vlak povezave s centrom in je naš pomemben avstrijski partner. CCG je eden večjih in pomembnejših distribucijskih centrov v Avstriji, ki ga uporabljajo mednarodno pomembni logisti, s pomočjo katerega si obetamo razširiti oziroma še okrepiti našo prisotnost na avstrijskem trgu.



Na sliki z leve: Christian Steindl, Dragomir Matić in Franz Glanz

Že peto leto zapored ostajamo najpomembnejša avstrijska luka

Vsakoletna analiza časopisa Verkehr o pretovoru avstrijskega blaga preko morskih pristanišč je pokazala, da Koper ostaja trdno na prvem mestu. S skoraj šestimi milijoni ton je bil tržni delež Kopra v letu 2014 na avstrijskem trgu ocenjen na 30 odstotkov. Analiza tudi razkriva, da je avstrijski prekomorski uvoz in izvoz porazdeljen dokaj enakomerno med severno in južnoevropskimi pristanišči. V lanskem letu je preko severnih pristanišč potovalo 56 odstotkov, preko južnih pa 44 odstotkov blaga.

Avstrija je že tradicionalno najpomembnejše tranzitno tržišče kopskega pristanišča. Blago za ali iz

	Izvoz 2014	Uvoz 2014	Skupaj 2014	delež v 2014	Skupaj 2013	delež v 2013	+ - 14/13 v %
1. Koper (1)	2.005.318	3.946.815	5.952.133	30	5.635.043	29	+5,6
2. Rotterdam (2)	615.000	3.335.000	3.950.000	20	3.445.000	18	+14,6
3. Hamburg (4)	1.612.996	1.352.665	2.965.661	15	2.988.065	15	-0,7
4. Antwerpen (5)	1.265.913	1.285.031	2.550.944	13	2.198.285	11	+16,4
5. Constantza	69.825	2.324.959	2.394.784	12	2.993.927	16	-20
6. Bremenhaven (6)	1.372.239	107.814	1.480.053	7	1.448.400	8	+2,1
7. Rijeka (7)	276.039	201.315	477.354	2	306.677	2	+56
8. Pristanišča dežele Spodnje Saške (8)	64.900	208.459	273.359	1	281.500	1	-3
SKUPAJ	7.282.230	12.762.058	20.044.288	100	19.296.897	100	

Avstrijski prekomorski promet preko evropskih morskih pristanišč (v tonah; številka v oklepaju pomeni mesto na lestvici v leti 2013)

	Izvoz 2014	Uvoz 2014	Skupaj 2014	delež v 2014	Skupaj 2013	delež v 2013
Severna pristanišča	4.931.048	6.288.969	11.220.017	56	10.361.250	54
Južna pristanišča	2.351.182	6.473.089	8.824.271	44	8.935.647	46
SKUPAJ	7.282.230	12.762.058	20.044.288	100	19.296.897	100

Avstrijski prekomorski promet preko severnoevropskih in južnoevropskih morskih pristanišč (v tonah)

Avstrije pretovarjamo skoraj na vseh naših terminalih, glede na blagovne skupine

pa prednjačijo generalni tovari, predvsem les in papir, razsuti, sipki in tekoči tovari

ter kontejnerji. Slednjih je bilo v lanskem letu za skoraj 145.000 TEU.



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, Miran Petrinja, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič
Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Časopis je brezplačen.
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1600 izvodov
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Lahko smo ponosni
na našo luko

Foto: Marjan Kranjc

Luka ponovno očarala

Maj je za koprsko pristanišče poseben mesec, ker praznuje svoj rojstni dan, letos že 58., in ker na stežaj odpremo slovensko morsko okno v svet vsem tistim, ki si želijo od blizu spoznati delo v pristanišču, njegove posebnosti in ključne terminale. Tudi letos smo zabeležili izjemno zanimanje, več kot 2800 obiskovalcev, ki so si pristanišče ogledali z avtobusom, ladjo ali na kolesu, tisti najbolj zagrizeni pa so celo izbrali vse tri možnosti. Nekateri so izkoristili priložnost, da smo ta dan gostili kar dve potniški ladji in so si nabirali ideje morebiti za enega od bodočih dopustov. Tisti, ki so bolj tehnični entuziasti, pa so se odpeljali na kontejnerski terminal, kjer so jim sodelavci prikazali opremo, vrste kontejnerjev ter stroje za pretovarjanja. V vseh primerih so zagotovo najbolj uživali otroci, ki se kar niso mogli načuditi nenavadnim dvigalom in delovnim vozilom, ki jih lahko vidijo le v pristanišču. Sicer pa so bili tudi odzivi med starejšimi obiskovalci več kot pozitivni. Veliko so spraševali, tudi o aktualnih in političnih temah. Mnogi se vračajo vsako leto, nekateri so bili prvič. Veliko naših sodelavcev pripelje svoje družine, sorodnike in prijatelje, saj so zaposleni najbolj hvaležni ambasadorki pristanišča. Veliko je bilo obiskovalcev z drugih koncev Slovenije, čeprav dogodka sploh ne oglašujemo izven Primorske, kar pomeni, da dober glas seže res v vsako vas. Skratka, prav vsi so bili navdušeni nad velikostjo, urejenostjo in čistočo pristanišča. Da ne bo pomote, takega poskušamo ohraniti vse dni v letu.

Lepo je poslušati pohvale, gledati nasmejane obraze, opazovati iskreno otroško radovednost. V zraku je čutiti neko posebno, pozitivno energijo, ki ti daje dodatno motivacijo in potrditev, da smo na pravi poti. Izkušnja v pristanišču

nedvomno odtehta veliko bolj kot vsaka izrečena beseda, vsak objavljen oglas ali prispevek v medijih. Nekateri, ki se vsak dan vozijo mimo pristanišča v službo, ali ga celo gledajo z okoliških hribov, mislijo, da so videli že vse. Vendar ti so po navadi še najbolj presenečeni in navdušeni, ko vstopijo v to malo »državico«, s svojimi 70 km cest in 30 km železniških tirov, s kontrolo na meji (carinski nadzor na kamionskem vhodu v sicer ograjeno in skrbno varovano carinsko območje), s policijsko postajo (Schengensko vstopno točko), z lastnimi redarji (varnostniki), gasilsko brigado, fitosanitarno inšpekcijo, ekološko floto plovil, vlačilci in še bi lahko naštevali. Da ne pozabimo »velikega brata«, Upravo za pomorstvo, ki od daleč opazuje in z nevidno roko poskrbi za varno vplutje in izplutje ladij. Vse teče kot dobro naoljen mehanizem. Vsak zobnik je na svojem mestu. Kot je dejal eden od obiskovalcev, lahko smo ponosni na našo luko, ki se je od svojega, ne najbolj enostavnega rojstva prelevila v pravi biser med jadranskimi lukami.

Najbolje, da se ustavim na tej točki, da ne bi pokvaril vzdušja s vsakodnevnimi težavami in prihodnjimi izzivi. Za to bo še veliko priložnosti v prihajajočih mesecih, ko bomo morali vsi skupaj odgovoriti na nekaj ključnih vprašanj, vezanih na razvoj pristanišča. Ko bomo o tem razmišljali in se odločali, predlagam, da za trenutek zapremo oči in se za trenutek preselimo na Pristaniški dan in poskušamo na prihodnost našega edinega tovrstnega pristanišča pogledati skozi oči teh ljudi, obiskovalcev, ki so v njem videli lepoto, ponos in navdih.

Sebastjan Šik

Kako smo poslovali v prvem četrtletju leta 2015

V prvem četrtletju letošnjega leta je **ladijski pretovor** dosegel 5.019.717 ton, kar je tri odstotke več kot v istem obdobju preteklega leta. Večji kot v preteklem letu je bil pretovor kontejnerjev, avtomobilov in tekočih tovorov. Kot rezultat večjega pretovora in skladiščenja smo s prodajo storitev v Skupni Luka Koper ustvarili za 4,9 milijona evrov več **poslovnih prihodkov** kot v preteklem letu (+ 12%) oz. skupaj 44,8 milijona evrov. Poslovni odhodki so naraščali počasneje kot poslovni prihodki. Skupaj jih je bilo za 34,2 milijona evrov, kar je devet odstotkov več kot lanskem prvem četrtletju. Za material smo porabili 3,8 milijona evrov, za storitve 10,8 milijona evrov, stroški dela so znašali 11,3 milijona evrov, amortizacije smo obračunali za 6,8 milijona evrov, drugi stroški pa so nanесли 1,6 milijona evrov. Delež **poslovnih odhodkov** v čistih prihodkih od prodaje je dosegel 76 odstotkov, kar je za dve odstotni točki manj kot v prvem trimesečju preteklega leta.

Poslovni izid iz poslovanja (razlika med poslovnimi prihodki in poslovnimi odhodki) Skupine Luka Koper je v prvem četrtletju leta 2015

znašal 12,8 milijona evrov, **čisti poslovni izid** pa 10,5 milijona evrov, kar je 39 odstotkov več od čistega poslovnega izida v prvem četrtletju leta 2014.

Na dan 31. marec 2015 je **bilančna vsota** Skupine Luka Koper znašala 464,4 milijona evrov. 88,5 odstotka bilančne vsote so predstavljala nekratkoročna sredstva. V pasivi izkaza finančnega položaja je 64 odstotkov bilančne vsote oz. 297,3 milijona evrov zavzemal **kapital**, 27 odstotkov **nekratkoročne obveznosti** in devet odstotkov **kratkoročne obveznosti**. Finančna moč Skupine Luka Koper še nadalje narašča. Delež finančnih obveznosti v kapitalu je na zadnji dan meseca marca 2015 znašal 42,3 odstotka, kar je za 2,5 odstotnih točk manj glede na stanje 31. december 2014. Konec marca 2015 je imela Luka Koper, d. d., 11.941 delničarjev oziroma 1,9 odstotka manj kot leto prej. Povprečni enotni dnevni tečaj delnice LKPG je v prvih treh mesecih letošnjega leta znašal 24,00 evrov. Najvišja tržna cena, po kateri so bili sklenjeni posli, je znašala 27,11 evra, najnižja pa 22,50 evra.

	1 - 3/2015	1 - 3/2014	Indeks 2015/2014
Iz izkaza poslovnega izida (v evrih)			
Čisti prihodki od prodaje	44.848.943	39.976.290	112
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	12.788.621	9.257.938	138
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	19.597.443	16.075.905	122
Poslovni izid iz financiranja	-652.288	-955.653	68
Poslovni izid pred davki	12.478.082	8.516.892	147
Čisti poslovni izid	10.483.923	7.552.165	139
Iz izkaza denarnih tokov (v evrih)			
Naložbe v nepremičnine, naprave in opremo, naložbene nepremičnine in neopredmetena sredstva	3.255.646	8.583.852	38
Ladijski pretovor (v tonah)			
Ladijski pretovor	5.019.717	4.881.043	103

V letošnjem prvem četrtletju je Skupina Luka Koper za naložbe namenila 3,3 milijona evrov. Med večje sodijo nabava terminalskih vlačilcev, začetek izgradnje zaledne skladiščne površine 7. C veza na prvem pomolu in asfaltiranje površin.

Na zadnji dan v mesecu marcu je Skupina štela 1.016 zaposlenih, kar je sedem več kot konec marca preteklega leta. Z novimi zaposlitvami in uspešno zaključenem študiju zaposlenih ob delu se je izboljšala izobrazbena struktura zaposlenih. Obseg

izobraževanja v prvih treh mesecih ostaja podoben kot pretekla leta - povprečno 4,8 ure izobraževanja na zaposlenega.

Celotno poročilo o poslovanju v prvem kvartalu si lahko preberete na korporativni spletni strani www.luka-kp.si, v poglavju Za vlagatelje / Poslovna poročila, zaposleni pa tudi na interni spletni strani LUKANET (poglavje Upravljanje družbe / Rezultati poslovanja / Letna in medletna poročila).

Sklic skupščine

Uprava družbe in nadzorni svet sta za 8. julij sklicala 26. skupščino delničarjev Luke Koper, d. d. Potekala bo v prostorih Primorske gospodarske zbornice, pričela pa ob 13. uri. Na dnevnem redu skupščine je letno poročilo 2014, uporaba bilančnega dobička za leto 2014 s predlogom, da se za leto 2014 izplača dividenda v višini bruto vrednosti 0,61 evrov na navadno delnico, podelitev razrešnice upravi in nadzornemu svetu za leto 2014, imenovanje revizorske hiše za leto 2015, določitev višine plačila za opravljanje funkcije in sejnine članom nadzornega sveta ter članom komisij nadzornega sveta, spremembe statuta in ob izteku

mandata ponovno imenovanje **Sabine Mozetič** za članico nadzornega sveta.

Pravico do udeležbe na skupščini in uresničevanja glasovalne pravice na skupščini bodo imeli delničarji, ki bodo vpisani v delniško knjigo družbe, ki jo vodi Klirinško depotna družba, do 3. 7. 2015 in bodo pisno prijavili svojo udeležbo na skupščini, najpozneje konec četrtega dne pred dnevom zasedanja skupščine, to je 4. 7. 2015. Vzorca prijave na skupščino in pooblastila sta dostopna na spletni strani družbe www.luka-kp.si, kjer je v poglavju Za vlagatelje objavljen tudi celoten sklic skupščine z obrazložitvami.

Zapis s seje nadzornega sveta

22. maja so se na redni seji sestali nadzorniki Luke Koper, d.d. Obravnavali so nerevidirano poročilo o poslovanju Skupine in družbe Luka Koper in ob tem pohvalili rezultate poslovanja v prvih treh mesecih. Zelena luč so podali predlaganim naložbam, ki bodo služile predvsem pretovoru avtomobilov. Te so novo privezno mesto za car-carrier ladje ob robu tretjega bazena, ureditev skladiščnih površin in voznih poti, izgradnjo dodatne skupine

železniških tirov, cestno navezavo na novi vhod in kamionski terminal ter ureditev zalednih kaset za skladiščenje v zaledju in na čelu drugega pomola. Skupna vrednost naložb, ki bodo potekale fazno, znaša 25,2 milijona evrov.

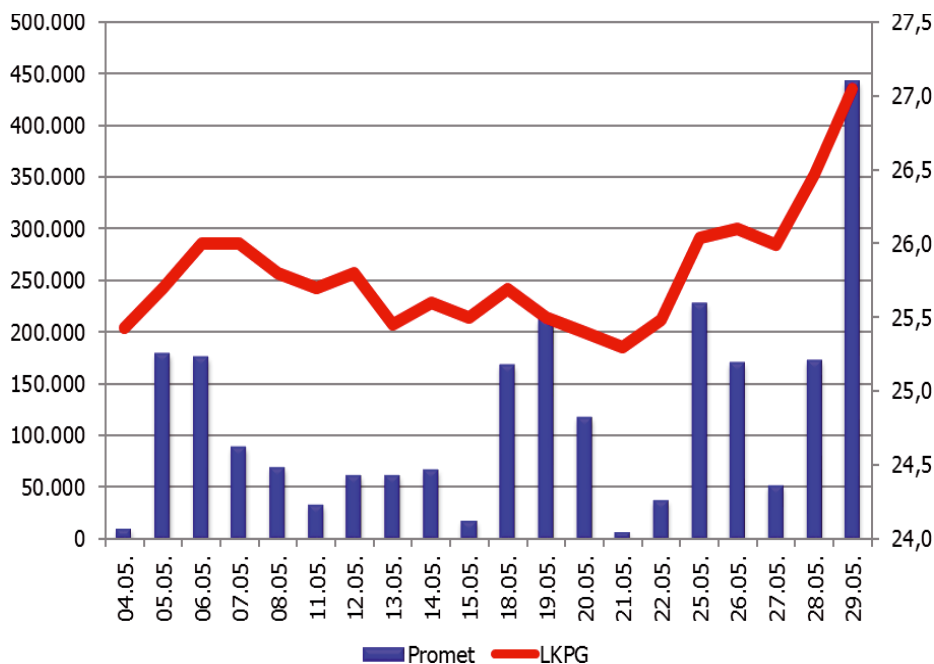
Nadzorni svet je obravnaval in sprejel odstopno izjavo člana uprave za področje financ in računovodstva **Tineta Svolfšaka**, ki bo funkcijo opravljal do 30. junija 2015.

Delnica Luke Koper v maju

V maju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 25,80 evrov, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 25,30 in 27,05 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 368 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.369.681 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 91.129 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 27,30 evra, najnižji pa 25,20 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 28 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za 20 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 378.700.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v maju 2015

Madžari si želijo še tesnejšega sodelovanja

27. maja je Luko Koper obiskala madžarska delegacija na čelu z **Laszлом Szabo**, namestnikom ministra za zunanje zadeve in trgovino, novo veleposlanico Madžarske v Sloveniji **Edit S. Batorfi** in predsednikom madžarskega logističnega grozda **Miklosom Horvathom** skupaj s sodelavci in predstavniki HIPA (Hungarian Investment Promotion Agency). Poleg predstavnikov Luke Koper na čelu s članom uprave **Andražem Novakom**, se je o nadaljnjem sodelovanju s tem, za Luko Koper pomembnim tržiščem, pogovarjal še predstavnik sekcije pristaniških špediterjev **Fabio Hrvatini**.

Madžarska s pomorskim uvozom in izvozom preko Kopra ustvari 10 odstotkov luškega letnega pretovora. Luka Koper pa je na Madžarskem trgu številka ena v segmentu prekomorskega



Foto: Tatjana Jazbec

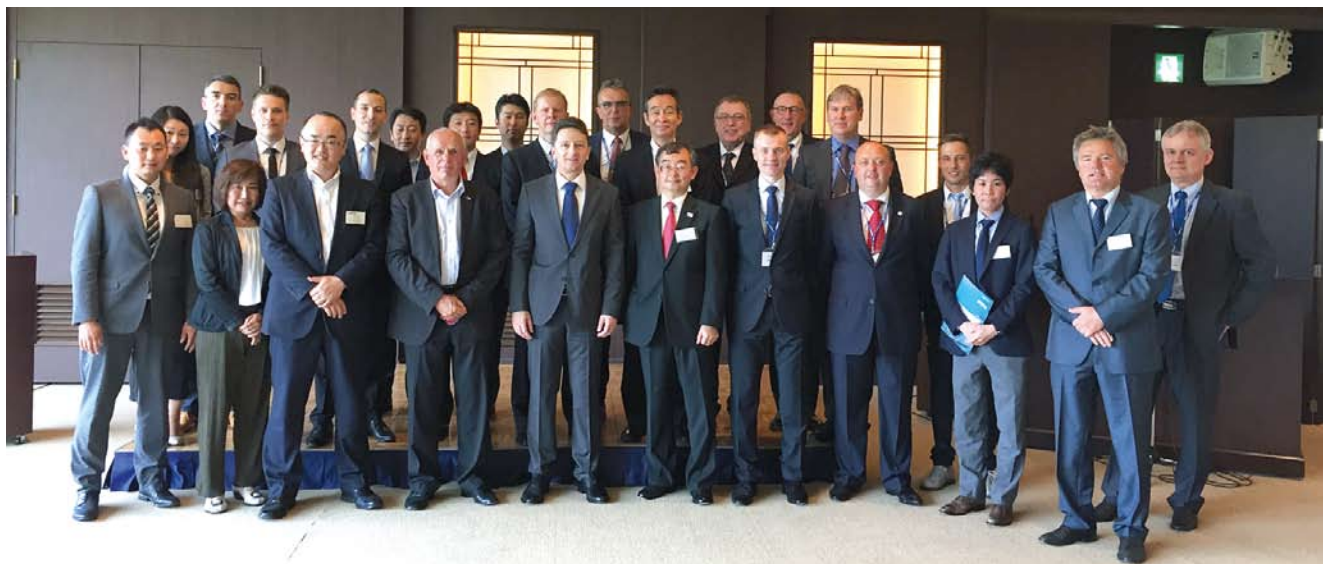
pretovora s kontejnerji. V pogovorih je madžarska delegacija izrazila

pripravljenost in podala predloge za še tesnejše sodelovanje.



Foto: Sebastjan Šik

11. maja je Obalo obiskala predsednica stranke Nova Slovenija (NSi) **Ljudmila Novak** s sodelavci. Spoznavali so lokalno problematiko na različnih področjih in med drugim obiskali tudi našo družbo. Sogovornika sta jim bila član uprave **Andraž Novak** in vodja področja strateškega razvoja **Maša Čertalič**, ki sta jim predstavila poslovanje in razvojne načrte družbe.



Luški dan na Japonskem

27. maja je Luka Koper v Tokiu organizirala luški dan, ki se ga je udeležilo več kot 60 predstavnikov tamkajšnjih logističnih podjetij in ladjarjev. V delegaciji iz Kopra, ki jo je vodil predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**, so bili tudi predstavniki sedmih lokalnih špediterjev, na čelu s predsednikom sekcije pristaniških špediterjev **Čedomirjem Bojaničem**.

Japonska predstavlja trg z velikim potencialom za koprsko pristanišče, ki pa še ni izkoriščen. Je namreč pomembna partnerica za države Evropske unije oziroma druga največja trgovinska partnerica v Aziji, hkrati pa so japonska podjetja med večjimi investitorji v EU. V trgovinski izmenjavi med Japonsko in EU prevladujejo stroji in transportna oprema, kemični

in kmetijski proizvodi. Podpis prihodnjega sporazuma o prosti trgovini, ki naj bi bil dosežen do konca letošnjega leta, bo še okrepil to sodelovanje.

Japonsko prekomorsko trgovino skozi koprsko pristanišče predstavljajo predvsem avtomobili in zabojniki (večinoma les, zamrznjeno meso, stroji, iverne plošče itd.). Količine so zelo omejene v primerjavi z možnostmi, ki jih je pred časom preverjal japonski raziskovalni inštitut. Ta namreč pripravlja analizo, ki so jo naročila osrednja japonska podjetja in japonsko ministrstvo za nepremičnine, infrastrukturo, promet in turizem, o potencialih pristanišč severnega Jadrana za izvoz blaga z Japonske na trge srednje in vzhodne Evrope.



Luški dan je močno odmeval tudi v japonskih logističnih medijih



Naše izkušnje delili z drugimi

Boštjan Pavlič in **Franka Cepak** s področja varovanja zdravja in ekologije sta se na povabilo združenja evropskih pristanišč ESPO udeležila letne konference, ki je bila 21. in 22. maja v Atenah. Posebnega povabila smo bili deležni predvsem po zaslugi našega projekta No waste, just resources, ki mu je prav to združenje v lanskem letu podelilo prvo nagrado. Konference pod naslovom No ports, no energy; No energy, no ports! se je udeležilo več kot 300 predstavnikov pristanišč in druga zainteresirana javnost. Predstavili smo jim nagrajeni projekt in rezultate evropskega projekta Greenberth s pilotno vzpostavljenim SCADA sistemom nadzora porabe električne energije na terminalu za sadje.

Pristaniška skupnost o novem carinskem zakoniku

3. junija je v Garni hotelu Pristan potekala predstavitev novega carinskega zakonika Skupnosti (EU), ki je bil sprejet z uredbo št. 925/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o carinskem zakoniku Unije. Določbe zakonika bodo pričele veljati 1. maja 2016, vendar bo uvajanje postopno in zaključeno najkasneje do konca leta 2020. Nov carinski zakonik se prilagaja sodobnemu načinu poslovanja in uvaja novosti, kot so popolno brezpapirno poslovanje, dodatni pogoji za pridobitev statusa pooblaščenega gospodarskega subjekta

(AEO) in druge. Ob tem velja tudi omeniti, da bodo do maja 2019 vsi obstoječi imetniki certifikata AEO ponovno ocenjeni.

Z novim zakonikom je želela EU olajšati in poenotiti trgovanje ob zagotavljanju visoke varnosti na mejah EU.

Luka je certifikat AEO prejela leta 2011. Certifikat AEO dokazuje, da je prosta carinska cona Luka Koper varno območje z najnižjo stopnjo tveganja za blago, ki potuje preko koprskega pristanišča. Priznanje, da je Luka Koper zaupanja vreden ter varen in zanesljiv poslovni



Nov carinski zakonik je udeležencem dogodka predstavila **Selena Rauter Razboršek**, vodja oddelka za carinske postopke na Upravi za carine. Dogodek je organizirala Sekcija pristaniških špediterjev pri Združenju za promet Gospodarske zbornice Slovenije.

Foto: Tatjana Jazbec

partner, smo si prislužili z učinkovitim varnostnim sistemom v pristanišču ter

spoštovanjem carinskih predpisov in standardov.

Nesreča nikoli ne počiva

24. maja je bila sončna nedelja, pihal je dokaj močan severozahodni veter. Nič posebnega se ta dan ni dogajalo v pristanišču. Mirno nedeljsko jutro je ob 9.43 prekinil klic na urgentno številko 950. **Goran Radakovič** iz podjetja Meol je dežurnemu v varnostno nadzornem centru Luke Koper sporočil slabo novico: pod viaduktom bodočega novega vhoda v pristanišče gori traktor. Po prejemu obvestila o požaru so bile aktivirane intervencijske ekipe, ki so pričele izvajati postopke in ukrepe za obvladovanje in gašenje požara ter preprečevanje in omejevanje okoljskih posledic. Najbližji lokaciji požara, ki sicer služi parkiranju delovnih vozil, so bili luški varnostniki, ki so kljub nevarnosti uspeli z rokami delno premakniti goreči traktor, da bi preprečili širitev ognja na preostala



Foto: VNC

vozila. Žal je veter opravil svoje. Ob prihodu gasilskega vozila so plameni zajeli še nekaj vozil. Kljub eksplozijam, letečim predmetom in gostemu dimu so luški gasilci požar obvladali še pred prihodom koprške gasilske brigade. Skupaj so nato požar dokončno pogasili in pregledali pogorišče. Vodja intervencije je zaradi odtekanje goriva iz vozil v meteorne jaške odredil postavitve zaščitnega pasu v reki Rižani ter pripravo plovil in zaščitnih sredstev

za primer morebitnega onesnaženja. Sledil je še pregled nivoja olja v lovilnem jašku, ob odhodu gasilcev pa je na pogorišču ostala gasilska straža.

V požaru ni bilo poškodovanih. Povzročena je bila materialna škoda, posledic za okolje pa ni bilo.

Vsem, ki so s svojim nesebičnim in profesionalnim pristopom pri požaru preprečili najhujše, je predsednik uprave **Dragomir Matić** podelil posebna priznanja in ob tem dejal: »Upam, da bo takih dogodkov, kot je današnji, čim manj oziroma, da se bomo srečevali ob drugačnih priložnostih. Nekateri med vami ste tvegali tudi svoja

življenja oziroma zdravje, kar kaže na visoko stopnjo pripadnosti družbi in svojemu poklicu.«

Priznanja za požrtvovalnost ob izrednem dogodku so prejeli (na fotografiji skupaj z nekaj ostalimi sodelavci s področja pristaniške varnosti): **Marko Gojkovič, Andrej Šestan, Denis Burič, Marko Rutar, Ivica Hreorešen, Marko Marancin, Damjan Novak, Zvonimir Zupanc, Bogdan Obštetar, Peter Maglica in Damjan Kocjančič**. Srečanje s predsednikom uprave je bila tudi priložnost za analizo dogodka in oceno priložnosti za izboljšanje požarne varnosti, tako s področja kadrovskega resursov kot opreme. Profesionalno izurjena, dobro opremljena in hitro odzivna skupina gasilcev Luke Koper je tudi sicer že nekajkrat preprečila hujše posledice, zato o teh dogodkih nismo poročali. Požar na traktorjih je tako bil le povod, da se zavemo pomena preventive in odgovornosti, ki jo nosimo vsi tisti, ki vstopamo na območje pristanišča.



Foto: Sebastjan Šik

V primeru nesreče ali požara pokličite:
Emergency call:
+386 5 6656 950



Pristaniški dan z rekordnim obiskom

V soboto, 30. maja je Luka Koper že deveto leto zapored odprla svoja vrata. Pristanišče si je ta dan bodisi z avtobusom, s kolesom ali turistično ladjo ogledalo kar 2.800 obiskovalcev iz vse Slovenije. Nekateri so se odločili tudi za ogled potniških lepotic Celebrity Constellation in Thomson Celebration, številni pa v živo spoznali vse skrivnosti prekladanja kontejnerjev.

Za glasno otvoritev je poskrbel Pihalni orkester Koper, ki je z mažoretkami zarisal pot vse od tržnice pa do Ukmarjevega trga. Tam so na info točki obiskovalci lahko izvedeli več o naših okoljskih prizadevanjih, spoznali vozila in opremo profesionalnih gasilcev Luke Koper ter si ogledali razstavo lesenih skulptur, ki jih izdeluje luški delavec Josip Krajačič. Za zabavo otrok je poskrbelo društvo FulKul, člani društva Morigenos pa so pripravili zanimivo razstavo o delfinih v

slovenskem morju. Vsi, ki ste nas ta dan obiskali ste lahko občudovali pokal Slovenije, ki so ga to sezono osvojili nogometaši FC Luka Koper. Za dobro glasbo je poskrbel Radio Koper, ki je z vklopi v živo popestril prizorišče in dnevni radijski program.

Pristaniški dan je potekal skupaj s prireditvijo Koper na dlani. Vzdolž Pristaniške ulice so obiskovalci na stojnicah s kulinaričnimi dobrotami, razstavnimi eksponati in predstavitevami spoznali posebnosti krajevnih skupnosti in turističnih društev Kopra. Odmeven zaključek dnevnega dogajanja je priredila vokalna skupina Perpetuum Jazzile z večernim koncertom na Titovem trgu.

Hvala vsem, ki ste bili z nami.

Da pa ne bo ostalo samo pri naših besedah, kot vedno dajemo glas tudi naključno izbranim obiskovalcem.

Anita Smodiš



Super, lepo, odlično! Z nevesto in hčerko smo bile na ogledu prvič, s seboj pa smo pripeljale še vse vnučke.

Sonja Rušnjak



Najprej sem obiskala »moje« Golidarice s Čenturja, ki so imele stojnico na Pristaniški ulici. Najstarejšo Golidarico, gospo **Rozalijo Krmac** sem nato peljala na ogled luke, kjer tudi jaz že dolgo nisem bila. Šli sva na ladjo in avtobus. Rozalija si v svojih 86. letih še ni ogledala pristanišča, zato je bila kot prava domačinka nad luko navdušena in je to večkrat povedala tudi ostalim na avtobusu.

Manuela Repek

Ogled pristanišča je bil, kot običajno, zelo dobro organiziran. Sodelavec Elvis



nam je posredoval veliko zanimivih tudi zgodovinskih podatkov o našem pristanišču. Najbolj navdušena nad ogledom je bila sestrična **Lorenza** iz Trsta. Presenetila jo je čistoča našega pristanišča, urejenost, »pospravljenost«, »morje pločevine/avtomobilov« in na koncu še ameriška bojna ladja in labod, ki je mirno plaval med ladjami ... »Veteran« sin **Maj** ji je veselo razkazoval dvigala, ji razlagal, kako raztovarjamo sojo, kako kontejnerje. Jaz sem se trudila simultano prevajati v italijanščino, vendar je bilo Elvisu težko slediti.

Rudolf Verzel iz Kopra: »Vsako leto pridem na Pristaniški dan. Spominjam se leta 1957, imel sem 17 let, ko je



Luka nastala. Ratala je ogromna. Ogled z ladje je lepo doživetje, lepo je videti potniške ladje, pa kontejnerske, manj vseč sta mi razsuti in tekoči tovari. Vodič je bil zelo v redu, dela v Luki, zato se spozna. Kot zaposlen na Elektro Koper smo delali trafopostaje in kablovode po pristanišču.«

Družina Đurin iz Trseka: »Na ogledu smo drugič, odlično ste ga organizirali. Luka je urejena, zanimive so vse te



ladje, videli smo tudi vojaško ladjo, potniške ladje in veliko kontejnerjev, ki jih pretovarjajo na ladje.«

Skupina iz Strunjana: »Midva (na sliki na desni) sva iz Cerknice in sva na obisku pri sorodnikih iz Strunjana. V pristanišču sva bila prvič. Čudovito, vodička Mateja si zasluži pohvalo. Neverjetna je zgodba o najdenem sidru. Ne vem, če smo si zapomnili eno desetino, ko pa je luka tako ogromna. Bomo pa še prišli. Zelo pohvalno je, da se luka odpre javnosti, da vidimo, kaj se dogaja. Vse je urejeno in čisto, to ni za



verjeti. Luka je ponos Kopra in zaposluje dosti ljudi.« Zaposleni radi pripeljejo na Pristaniški dan tudi svoje prijatelje in sorodnike, iz te skupine dela na kontejnerskem terminalu **Marino Trani** (drugi z leve).

Družina Novak iz koprskega zaledja:

»Zelo lepo je, da nam omogočijo brezplačen ogled z ladje, drugo leto bomo šli z avtobusom. Prav je, da Luka organizira ogled, da se ljudje seznanijo, kaj se v njej dogaja, saj mi živimo s tem pristaniščem.«

Sodelavke iz špedicije Box line iz Sežane:

»Ene smo že bile v Luki, ena ne, z ladjo pa je bilo za vse prvič. Bilo je zelo lepo, žal smo slabo slišale vodiča, ker smo sedele zadaj in spodaj. Videti



pa je bilo super. Bila sem par let nazaj na kontejnerskem terminalu in neverjetno je, kako se je razširil. Prav je, da vsi vidijo, kaj se v Luki dogaja. Nisem si predstavljala, da je tako velika. Zdaj gremo še na kontejnerski terminal in s kolesi v luko. Ja, vzele smo si soboto kot športni dan za Luko Koper!«

Družina Jere iz Ljubljane: »Prvič smo bili v luki, zato smo prišli, da bi поблиže videli, kako točno izgleda. Za Pristaniški dan smo izvedeli z interneta in iz govoric. Zanimivo je, da se tu opravlja toliko različnih funkcij, veliko je poklicev in pri tem vse štima, ta logistika je neverjetna. Najbolj nas je presenetilo, da v pristanišču rastejo oljke. In to, da je tam vse »huge« (ogromno, velikansko). Naša Luka je ena boljših v tem prostoru in dobro je, da zelo dobro posluje tudi v kriznih časih. Na kontejnerskem terminalu smo se ustavili in posebej za nas so prikazali delo z različnimi stroji.«

Družina Lapajne Blažević iz Kopra:

»Za Pristaniški dan smo izvedeli od prijateljev, podrobnejše informacije smo



dobili na internetu. Bilo je super, z ladje je drugačen pogled na Luko. Za nas je bilo to prvič in zelo lepo je bilo. Super, da Luka to organizira.«

Majda Valenčič Dodič (iz Kopra) s soprogom:

»V dveh skupinah naenkrat smo si ogledali potniško ladjo. Imeli smo zamudo, saj nas niso takoj spustili gor. Ogled je bil kar izčrpen, lahko bi se



dalj časa zadržali, da bi začutili pravo vzdušje. Tako da je bilo malo prehitro. Če bi imeli vzorčno sobo, bi lahko dobili pravi vtis, kako izgleda križarjenje. Sicer je bilo meni osebno najlepše na vrhu, kjer se vse odpre v prečudovit razgled. Poznam luko, sin in nevesta delata v Luki. Prav je, da Luka odpre svoja vrata, lahko bi pripravila Pristaniški dan dvakrat na leto, še enkrat jeseni, saj si ljudje ne predstavljajo, kako velika in pomembna je, sploh zato, ker prihajajo iz vse Slovenije. Dogodek je lep tudi za družine.«

Na info točki je prostor namenili tudi izdelkom **Josipa Krajačiča** iz INPA. Razstavil je deset svojih ladij, narejenih



iz naplavin in kamnov, med njimi je bila tudi njegova prva ladja (na sliki ob Josipu), ob njej pa vila Lavandina, ki jo je naredila Josipova soproga. Ljudje so si te čudovite izdelke z zanimanjem ogledovali in občudovali.



Za vodenje po luki in uspešno izvedbo letošnjega Pristaniškega dne je poskrbela ekipa zaposlenih iz Luke Koper: **Sara Morato, Elvis Belac, Boštjan Pavlič, Irena Kramar, Tamara Šimunaci Boškin, Andrej Pučko, Irena Bečaj, Goran Matešič, Borut Umer, Vesna Živković, Borut Šemrl, Miha Kalčič, Rok Štemberger, Sebastjan Šik, Katja Štercin Madruša, Tonja Drinovec, Tatjana Jazbec, Mateja Dominko, Kristjan Valenčič, Martina Lovrečič, Ivan Lovrič, Leon Zidar in Mojca Bandelj.** Upokojenec **Viktor Udovič** nam je priskočil na pomoč pri vodenju na ladji.

Poleg naštetih so za odličen dogodek zaslužni še operativci: **Gianni Miglioranza, Marko Gojkovič, Damjan Kocjančič, Bojan Dodič, Marjan Barba, Aleksandar Jelić, Marko Djurić, Dalibor Pranič, Aleš Derenčin,** v »zaodrju« pa še **Sergej Dodič, Marko Grabljevec, Gregor Mislej, Mirna Muženič, Jasmin Omanović in Silvo Vrbanič,** vsi s svojimi ekipami seveda.

V imenu Luke Koper prav vsem iskrena hvala, da so tako srčno in zavzeto opravljali vsak svojo nalogo, predvsem pa, da smo pristanišče predstavili tako velikemu številu obiskovalcem, ki so dobro ime in podobo Luke odnesli na vse strani Slovenije.

Mateja Dominko, Sonja Kranjec

Foto: Mateja Dominko, Sonja Kranjec, FPA

Uspešno testiranje novih vagonov

Na Evropskem energetske terminalu nadaljujejo z nizom naložb. Poleg ekoloških so tu še naložbe v povečevanje kapacitet.

Na terminalu so vložili velike komercialne napore za zmanjševanje sezonskega nihanja tovora. Poleti so navadno imeli dosti manj tovora kot sicer, zdaj pa prihaja tovor kontinuirano preko celega leta. Seveda pa so morali zato uvesti hitreje procese nakladanja in razkladanja ter se prilagajati inovacijam njihovih strank in logistov. **Mario Buzuk**, tehnolog na terminalu: »Tako smo 21. maja dobili prvič na testiranje 'pisane' vagona. Gre za novost in posebnost teh vagonov je, da bodo krožili v redni liniji med Koprom in Linzem. Na njih smo naložili železovo rudo. Prednosti teh vagonov

je več. Ker imajo nižjo lastno težo, lahko nanje naložimo več tovora, kar je vsekakor dobro. Prilagajajo se lahko tudi raznim vrstam tovora. Za lažjo predstavo naj povem, da so narejeni iz nekakšnega platoja oz. podnožja, ki je fiksni del vagona, in dveh kontejnerjev, ki jih postavijo na ta plato. V oba kontejnerja naložijo tovor. Kontejnerje lahko dajo dol in naložijo druge razsute tovore. Tudi Voest Alpine spreminja svojo tehnologijo pretovora tako, da bodo lahko tudi premog vozili s temi vagoni.

Stranka nam je poslala zahvalo za dobro opravljeno delo in pohvalo vsem, ki



Sistem nakladanja na nove vagona je bilo potrebno tako rekoč čez noč prilagoditi novim »pisanim« vagonom



Na terminalu redno čistijo in izpirajo površine in s tem preprečujejo onesnaževanje cestišč in drugih površin. Prejšnji mesec so dobili novo vozilo za pranje cest in močenje površin. Za razliko od drugih, ki jih že imajo, ima nov kamion močan vrtljiv top dometa okoli 65 metrov, tako da bodo dosegli še bolj oddaljene površine.

so sodelovali pri prvem nakladanju.

Ta unikatni sistem so razvili v podjetju Innofreight, ki daje vagona tudi v najem, zanimivo pa je to, da kontejnerje za nadgradnjo vagonov izdeluje podjetje Kontejner iz Celja, torej so slovenski izdelek. Seveda smo se morali novemu sistemu nakladanja in razkladanja prilagoditi. V enem tednu smo spremenili sistem avtomatskega nakladanja, ki je bil prej prilagojen za daljše vagona. Novi kontejnerji so namreč manjši od navadnega vagona, zato smo morali

počakati na prihod vlaka. Šele ko so prišli vagoni, smo lahko »predelali« sistem, zato je prvo nakladanje trajalo dlje kot po navadi. Za drugi prihod je bil sistem že pripravljen,« z zadovoljstvom pove Buzuk.

V zvezi z zadovoljstvom pa naj omenimo še novico, da je bila na nedavnem ocenjevanju zadovoljstva zaposlenih na tem terminalu izkazana zelo visoka ocena. Ta se kaže tudi v inovativnosti oz. izboljševanju ter nadgrajevanju delovnih procesov vseh zaposlenih na terminalu.

Sonja Kranjec

Oblačimo skladišča

V zaprtih talnih skladiščih, kjer skladiščimo tovor na tleh, ne sme priti do zamakanja. Zato smo se odločili, da bomo zaradi pogostega dežja z vetrom, kakršnemu smo bili priča posebno v lanskem letu, »oblekli« skladišča, ki so dežju in vetru še posebej izpostavljena. To so skladišča terminala za sipke tovore 51 D, E in F. Najprej smo že lani vzhodno steno zaščitili s pločvino,

letos pa še severno. S tem smo preprečili pronicanje vode med betonskimi zidaki. Hitro in učinkovito rešitev sta predstavila **Silvo Urbanič** in **Boris Kranjac**. Vzporedno smo se lotili še preurejanja skladišča za primernejše skladiščenje sipkih tovorov z dvojno armiranobetonsko steno med skladišči, s čimer smo ojačali celotno konstrukcijo skladišča.

Sonja Kranjec



Foto: Tatjana Jazbec

Butični železniški prevoznik

Adria Transport, ki je kot hčerinska družba v polovični lasti Luke Koper, se je v desetih letih svojega obstoja lepo zasidrala med evropske železniške prevoznike, bila je celo prvi privatni prevoznik na področju Slovenije. Njen razvoj in poslovanje nam je predstavil njen direktor **Matjaž Mesec**.

KAJ JE OMEMBE VREDNEGA, KO POTEGNEMO ČRTO PO DESETIH LETIH OBSTOJA DRUŽBE ADRIA TRANSPORT?

Podjetje je bilo ustanovljeno leta 2005, vendar prva tri leta ni delovalo. S prvimi aktivnostmi se je pričelo v letu 2008. Začetno obdobje je bil zelo težavno. Potrebno je bilo pridobiti licenco in varnostno spričevalo za prevoznika v železniškem prometu. Bili smo prvi privatni prevoznik v Sloveniji. Vsi postopki za pridobivanje dovoljenj, prihod na trg ... so bili unikatni, poleg tega smo imeli dokaj zaprt železniški sistem. Naslednja prelomnica je bila nakup lokomotiv, najprej 3 električnih in kasneje še 2 dizelskih. Gre za investicijo v vrednosti okoli 20 milijonov evrov, ki jo financiramo v celoti sami. Zdaj smo v tretjem obdobju, ko so aktivnosti povezane predvsem s ciljem, da storitve opravljamo na najboljši možen način in v zadovoljstvo uporabnikov.

Prvo leto (2008) smo zaključili s tremi zaposlenimi, danes imamo 20 redno zaposlenih, hkrati sodelujemo še z 12 zunanjimi sodelavci. Lani smo izvedli usposabljanje za poklic strojevodja in pridobili 6 mladih strojevodij. Verjetno bomo takšno usposabljanje ponovili, saj se obseg dela povečuje. Imamo 5 lokomotiv, ki so vključene v »lokomotivski pool« v okviru LTE group (LTE Avstrija je hčerinsko podjetje našega drugega solastnika GKB Graz). V tem poolu je preko 30 lokomotiv različnih tipov. Na ta način so lokomotive bolj izkoriščene. Električne lokomotive Adria Transporta so redno na progah v Avstriji, Nemčiji, na Češkem in

Cargo Center Graz, direktor **Franz Glanz**: »Za Cargo Center Graz ima redna povezava z Luko Koper zelo velik pomen. Veseli smo, da smo podpisali večletno pogodbo z Adria Transport, ki nam zagotavlja ustrezno železniško prevozno storitev. Načrtujemo, da se bo v naslednjih letih število vlakovnih povezav še povečevalo. Prepričani smo, da skupaj razvijamo storitev, ki bo zadovoljevala naše kupce, hkrati pa izboljšujemo ekonomske odnose ne samo med Luko Koper in našim terminalom, temveč tudi na meddržavni ravni.«



Operativna pisarna v Sežani

Madžarskem, hkrati pa lahko v Sloveniji opazite tudi lokomotive LTE, ki so vključene v naše vlake.

V letih 2013 in 2014 smo prepeljali že preko 800 vlakov na letnem nivoju, plan za leto 2015 pa je preseči številko 900 vlakov letno.

KATERE SO VAŠE PREDNOSTI V PRIMERJAVI S KONKURENCO?

Največja referenca je vsekakor dnevna povezava med Kopro in Cargo Centrom Graz. V zadnjih 4 letih smo ta projekt razvili iz nič do povprečja 5,5 vlakov na teden v posamezno smer. S ponosom lahko potrdimo, da smo podpisali pogodbo o izvajanju prevozov vse do konca leta 2021. Redna povezava v izvedbi Adria Transport je vključena v strategijo podjetja Lidl, ki je najemnik skladiščnih površin v Gradcu. Poleg kontejnerskih vlakov vozimo na tej relaciji tudi vlake z avtomobili za logista Hodlmayr, na relaciji Koper - Wrocław pa se pojavljamo kot izbrani prevoznik za Baltic Rail. V primerjavi s konkurenco imamo drugačno organizacijo dela, saj so pri nas vlaki praviloma v enaki sestavi od nakladalnega do razkladalnega mesta, na mejnih prehodih se menjajo samo strojevodje. Ta način dela je bistveno manj tvegan za morebitne zamude in ostale težave, ki motijo naročnike, vendar pa na drugi strani zahteva uporabo sodobnih in dražjih več sistemskih lokomotiv in prisotnost 24/7 na vseh nivojih. Zelo pomembno se nam zdi, da smo vse povezave razvijali z naročniki in skupaj iskali ustrezne transportne rešitve. Ni skrivnost, da so se ustvarili izredno dobri osebni odnosi med osebjem Adria Transporta in vsemi večjimi naročniki.

KAJ SE DOGAJA NA TRGU ŽELEZNIŠKIH PREVOZOV?

V Sloveniji smo malo blokirani zaradi stanja infrastrukture. Na primorski progji še traja obnova in ponovna elektrifikacija, proga proti Mariboru ima majhen maksimalen osni pritisk,

proga proti Kopro bo počasi na meji zmogljivosti ... Zelo težko je razvijati nove projekte in privabljati nove naročnike, če jim ne moreš dati garancije za ustrezno kvaliteto prevoza.

KAKO POSLUJETE V LETOŠNJEM LETU?

Poslovni načrt je bil zasnovan na osnovi dejstev glede vseh ovir zaradi naše železniške infrastrukture. Obnova prog se je močno podaljšala od lani načrtovane. Poslovni načrt smo ustrezno korigirali, smo pa še vedno optimistični in imamo za cilj preseči številko 900 vlakov letno. Osnovni cilj za letošnje leto je v največji meri zadovoljevati transportne potrebe naročnikov in jim slediti pri povečanih obsegih. Za lastnika bo verjetno najbolj pomembna donosnost in pri tem se lahko pohvalimo, da smo med najuspešnejšimi podjetji v naši panogi.

PO ČEM SI BOSTE V DRUŽBI ZAPOMNILI PRETEKLO IN TEKOČE LETO?

Najbolj po žledu, ki je popolnoma spremenil poslovanje. Kar naenkrat je bilo potrebno podvojiti število strojevodij, najeti dodatne dizelske lokomotive. Na drugi strani smo preusmerili električne lokomotive na druge trge, določene prevoze na obvozne poti. Nove razmere so pripomogle tudi k zares dobremu sodelovanju s Slovenskimi železnicami, saj se dejansko kaže, da znamo sodelovati in si med seboj tudi pomagati. Seveda je ogromno stvari, ki ostanejo v spominu. Meni osebno veliko pomeni, da je kolektiv zdrav, da se zares dobro razumemo in da ni nikoli težava, če je potrebno reševati kakšne probleme tudi izven običajnega delovnega časa. Zelo veliko pomeni tudi dejstvo, da smo se lepo zasidrali med evropske železniške prevoznike, da stranke želijo sodelovati z nami in smo tudi navzven prepoznani kot majhen, butičen železniški prevoznik, ki pa dobro pozna in opravlja svoje delo.

Sonja Kranjec

Celovita servisna storitev vozil na enem mestu

Pretekli dve leti sta bili za družbo Avtoservis Koper, že ime izdaja njeno dejavnost, spodbudni, celo več kot to. Poslovanje je bilo dobro, pridobili so dodatne stranke in posle, na vidiku so še drugi.

Družbo vodi od oktobra leta 2013 **Gregor Belič**, sicer tudi vodja avtomobilskega terminala v Luki.

KAJ VSE ZAJEMA VAŠA PONUDBA, JE BILO NAŠE PRVO VPRAŠANJE.

Avtoservis ponuja vse storitve, ki jih zahtevajo proizvajalci. To so vse dodatne storitve na avtomobilih. Pri teh sta pomembna predvsem pregled PDI (PreDelivery Inspection) in servis PDS (Preelivery Service), oba sta nujna in ju opravimo, preden gredo avtomobili na trg. Dodatne storitve so še pranje vozil in servisi ter razna popravila in dodelave. Popravljamo tudi transportne poškodbe, pri čemer gre običajno za manjša popravila, med našimi novjšimi storitvami so tudi popravila kontejnerjev. Kontejnerje tudi prodajamo, pri nas lahko popravljene kontejner kupite. Sodelujemo z večino proizvajalcev vozil na evropskem trgu, zato imamo dostop do sistemskih in tehničnih informacij o vozilih, ki so potrebne za kakovostno servisiranje in popravila. Pridobili smo tudi nekaj dodatnih poslov, v fazi pridobivanja so še drugi.

SO VAŠE CENE KONKURENČNE?

Morajo biti konkurenčne. Smo aktivni, to je pomembno. Popravljamo avtomobile za zavarovalnice, za podizvajalcev dilerjev in za fizične osebe. Vzdržujemo tudi vozni park Luke.

ŽE PRED NEKAJ LETI STE ZAČELI PONUJATI SVOJE STORITVE TUDI ZA ZAPOSLENE ...

Vsak zaposleni v Luki lahko popravlja in servisira svoj avtomobil pri nas. Naše storitve so hitre in kvalitetne. Ljudje se

odzivajo, ker jim je to »komod«, zjutraj pridejo na delo, ob 14. uri, ko končajo, je avto končan in opran. Za vaš termin se lahko naročite na tel. 05 6116 756 ali 761.

STE VODJA AVTOSERVISA IN AVTOMOBILSKEGA TERMINALA. KAKŠNO JE SODELOVANJE MED OBEMA? ZDAJ, KO STE VI TUKAJ IN TAM, JE NAJBREŽ BOLJŠE?

Med obema je velika sinergija. Imamo skupne stranke, zmanjšali smo stroške, povečali optimizacijo procesov z večjo vključenostjo v terminal. Logično je, da en človek lahko boljše zastopa interese obeh subjektov na tržišču, torej poleg storitev terminala še storitve Avtoservisa. Tudi stranke so bolj zadovoljne, če lahko vse rešijo z eno osebo.

LETOS IMA AVTOSERVIS 20-LETNICO OBSTOJA IN POSLUJETE DOBRO. VENDAR NI BILO VEDNO TAKO, VČASIH SE JE PODVOMILO VANJ?

Avtoservis mora obstajati. Glede na velikost avtomobilskega terminala v Luki Koper, ki mora ponujati dodatne storitve za ta tovor, mora imeti te storitve tu, v luki. Poleg tega so v samem bazenu luke še rezerve zanj. V zadnjih dveh letih smo morali zaradi kriznih razmer na trgu malo zmanjšati število zaposlenih. Zaradi boljše fleksibilnosti naših storitev smo uporabili nekoliko več zunanjih izvajalcev storitev kot v preteklosti, seveda predvsem za pokrivanje špic. Ko pa bomo širili kapacitete, kar je odvisno od pridobivanja novih poslov, pa bomo lahko dodatno zaposlovali.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Servisirajo vse najpomembnejše stranke Luke Koper, pa tudi vozila za zunanja podjetja in fizične osebe, večši so tudi popravila tovarniških napak



Predelava avtomobilov na zahteve strank



Dodatna storitev je tudi zaščita podvozja vozila



Program Ford in Vokswagen predstavljata dve najpomembnejši predelavi vozil, v ta namen so uredili tudi delavnico za izdelavo in varjenje predelnih sten za kombije

Belič: »V Avtoservisu je 24 zaposlenih, ki so zelo motivirani. Zelo sem zadovoljen z ekipo, ki je strokovna, kar je konec koncev naša prednost.«

Vodja PC Terminal za avtomobile in direktor Avtoservisa Gregor Belič

Klub za promocijo pomorske dejavnosti

Pred desetimi leti je bil v Kopru po vzoru drugih pristanišč ustanovljen Propeler klub pristanišča Koper.

Prvi takšen klub je ustanovila skupina pomorskih podjetnikov v New Yorku leta 1923, postopoma so se mu pridružili tudi klubi iz evropskih pristanišč, dokler niso leta 1986 ustanovili mednarodni propeler klub v Genovi, ki ima 22 članov iz evropskih pristanišč, med katerimi je tudi Koper.

Prvi predsednik kopskega kluba je bil **Bruno Korelič**, po enem letu mu je nato šest let predsedoval **Valter Kobeja**, zadnja štiri leta pa je njegova predsednica odvetnica **Seli Mohorič Peršolja**, ki smo jo ob tej priložnosti povabili na pogovor.

»Naloge kluba so promocija, podpora in razvoj pomorske dejavnosti.

Gre za sodelovanje med člani, skoraj 30 nas je, ki so vodilni kadri podjetij pomorske dejavnosti in transportom sploh. Klub tako povezuje pomorsko pristaniško skupnost in nima nobenih pridobitniških ali političnih ambicij. Gre za obliko druženja ljudi, ki se profesionalno ukvarjamo s pomorstvom in smo povezani s pomorskim transportom ter z njim povezanimi dejavnostmi.

Klub je potreben zaradi zavedanja pomembnosti pomorstva v vsakdanjem življenju in v lokalnem okolju. Pomembno je, da se nosilci teh dejavnosti združujemo, si pomagamo, izmenjujemo ideje in izkušnje. V tej luči so osebni stiki zelo pomembni.

V desetih letih smo pripravili več kot 60 okroglih miz z



Na skupščini ob 10-letnici Propeler kluba pristanišča Koper sta zbrane nagovorila predsednik mednarodnega propeler kluba Umberto Masucci (na levi) in član uprave Luke Koper Andraž Novak, ki je predsednici kopskega kluba Seli Mohorič Peršolja izročil simbolno darilo

Foto: Sebastjan Šik

različnimi predstavniki. Vedno smo se dotikali aktualne tematike, pristojnemu ministru smo pošiljali predloge, zavzemali smo stališča o perečih vprašanjih in dilemah, nazadnje o pomorski pilotaži, o drugem tiru itn. Tudi Luka je imela veliko priložnosti, da pokaže svoje projekte in aktualne teme.«

Predsednica ima predvsem organizacijske naloge. Seli:

»Organiziram srečanja, pripravljam in vodim razprave, skrbim za sodelovanje z matičnim klubom. Z njim imamo redne stike, sodelujemo na

dela, ki bo namenjen predvsem izpostavljanju aktualne problematike, kot so okoljevarstvene teme, evropski projekti, pogovori z evropsko

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUB



Port of Koper

njihovih upravnih odborih in skupščinah, na našo deseto obletnico pa smo povabili tudi predsednika krovnega kluba **Umberta Masuccija**. Sodelujemo tudi s tržaškim propeler klubom, ki je bil boter našemu klubu.«

Slovesnost ob obletnici pa ni bila ovira, da ne bi tako kot vsako leto tudi za tekoče sprejeli program

komisarko za promet, z ministrom za infrastrukturo in prostor ter drugimi državnimi predstavniki in gospodarstveniki, organizacija strokovnih izletov in obiskov, sodelovanje z drugimi klubi in z Društvom za pomorsko pravo Slovenije idr.

Sonja Kranjec

Predsednica Propeler kluba pristanišča Koper Seli Mohorič Peršolja:

»Ob 10. obletnici kluba se Luki Koper zahvaljujemo za pomoč in podporo klubu.«

Nakladnica

Nakladnica je izrednega pomena za vse udeležene v pomorskih prevozi, zato jo bomo v nadaljevanju podrobneje predstavili. Pomorski prevozni listini sta nakladnica (Bill of Lading), ki jih je več vrst, in pomorski prevozni list (Ganway Bill).

To sta listini, ki ju mora ladjar oz. njegov pooblaščenec - agent izdati vkrcevalcu na njegovo zahtevo po končanem vkrcevanju, s katerim se prevoznik - ladjar zaveže izročiti blago upravičenemu prejemniku - imetniku te listine. Ker se večinoma uporablja nakladnica, se bomo posvetili predvsem.

Nakladnica ima tri glavne lastnosti:

- dokaz o sklenjeni prevozniški pogodbi,
- potrdilo o vkrcanem tovoru in
- je vrednostni papir, kar prevozni ali tovorni list ni.

Nakladnica je najprej potrdilo prevoznika - ladjarja o prevzemu tovora na prevoz, zato ga mora tudi podpisati sam ladjar ali poveljnik ali najpogosteje, posebno v linijskem poslovanju, njegov pooblaščenec agent. Preden ladjar oz. agent izstavi nakladnico, mora od vkrcevalca oz. njegovega zastopnika, to je največkrat špediter, dobiti t.im. triptih, ki je sestavljen iz prijave vkrcanja in naloga vkrcanja, ki ga agent dostavi skupaj z potrdilom vkrcanja poveljstvu ladje pred vkrcanjem tovora, ki je naveden, in potrdila vkrcanja. Na tej osnovi se ob plačilu voznine, če je plačljiva vnaprej, izda nakladnica, največkrat v treh originalih. Koliko izvodov je bilo izdanih, mora biti napisano na nakladnici v posebnem okencu. To je zelo pomembno pri prenosu lastništva in prevzemu blaga s strani prejemnika.

Večinoma se danes uporabljajo tipske nakladnice, ki jih je izdalo ladjarsko združenje BIMCO v sodelovanju s FONASBo, ki je svetovno združenje nacionalnih združenj agentov in ICC mednarodne trgovinske zbornice. V osnovi ločimo nakladnice, ki se uporabljajo v linijskem poslovanju imenovane

CONLINE, pri ladjarskih pogodbah pa nakladnice CONGEN. Nekateri linijski ladjarji imajo svoje nakladnice, ki pa se v bistvu ne razlikujejo od tipske nakladnice. Pri ladjarskih pogodbah, to je v prosti plovbi, v kateri se prevažata okrog 90 odstotkov vseh tovorov, pa se uporablja večinoma le Congen nakladnica, ki pa se sklicuje na ladjarsko pogodbo za določen tovor. Kot vemo, je cela vrsta ladjarskih pogodb odvisna od vrste tovora: NUYOY in GENCON, ki se uporabljata za vse vrste tovorov, NORGRAIN za žita iz ZDA, SYNACOMEX za žita iz Francije, AFRICANPHOS za fosfate, SUGAR C/P za sladkor, STEEL C/P za železo C OR 7 za železovo rudo, BALWOOD za ruski les, VEGOILVOY za rastlinska olja in še bi lahko naštevali. Vse ladjarske pogodbe, čeprav tipske, se precej spreminjajo, obenem pa se jim še dodajajo dodatne klavzule. Tako so pogodbe lahko zelo kratke, vsega nekaj strani, ali pa celo 15 in več strani dodatnih klavzul.

Pri linijskem poslovanju nakladnica ni samo potrdilo o sklenjeni prevozni pogodbi, temveč bi lahko rekli, da je sama tudi že prevozna pogodba, saj je identična z BIMCO *Liner Booking Note*, s katero se ponavadi zaključujejo linijski tovori in bi nakladnico lahko smatrali kot akceptno pogodbo, predvsem tudi zato, ker se pogoji ne morejo spreminjati.

Pri CONGEN nakladnici pa teh pogojev v nakladnici ni v celoti, temveč se ista sklicuje na ladjarsko pogodbo, t.j. na Charter Party, kjer so natančno določeni vsi pogoji prevoza.

Imetnika nakladnice zavezujejo vsi ti pogoji iz obeh vrst nakladnic. V obeh nakladnicah so naslednje klavzule:

- Paramount clause, ki govori o ladjarjevi



Foto: Nedo Radovanović

odgovornosti, t.j. Hague rules in Hague-Visby rules,

- General average – skupna havarija, ki je specifično reševanje škodnih dogodkov – samo v pomorstvu,
- Both- to-blame collision clause, ki določa, da pri trčenju ladij v stroških sodeluje tudi tovor, ne glede na razlog ali krivdo.

Kot potrdilo o vkrcanem tovoru na ladjo je s strani poveljnika podpisan izvod triptiha z naslovom potrdilo vkrcanja, na osnovi katerega se izpiše in izstavi nakladnica. Poveljnik ima namreč pravico vnesti v nakladnico pripombe glede na stanje tovora, kvaliteto ali števila, če ne odgovarjajo opisu v nakladnici. Vkolikor poveljnik vnese take pripombe, nakladnica ni več »čista«, temveč s pripombami, ki lahko pripeljejo do tega, da banka ne bo nakazala kupnine, ker ne odgovarjajo pogojem iz akreditiva ali kupoprodajne pogodbe.

Običajno se neskladja ali razhajanja razčistijo pred izdajo nakladnice, za manjše pripombe, ki jih poveljnik vseeno vnese v potrdilo vkrcanja, pa vkrcevalec izda garantno pismo, da bo, vkolikor bo prejemnik reklamiral pri ladjarju stanje tovora kot v poveljnikovih pripombah, povrnil ladjarju škodo, ki bi jo ladjar moral plačati prejemniku zaradi teh neskladij. To določajo tudi Hamburška pravila.

Nakladnice je vrednostni papir oz. listina, s katero se izdajatelj - ladjar zavezuje, da bo izpolnil na njej zapisane obveznosti njenemu zakonitemu imetniku. S prodajo ali prenosom originalne nakladnice se proda tudi na njej naveden tovor. Kot taka se nakladnica lahko glasi na:

- prinosnika, prinosniški papir, ki se prenaša z izročitvijo,
- na ime – imenski papir, ki se prenaša s posebnim pravnim poslom – cesijo,
- po odredbi – ordrski papir, ki se praviloma prenaša z indosamentom. To je posebna oblika prenosa z zapisom na sami nakladnici, da se ta prenese na novega pridobitelja. Polni indosament vsebuje: izjavo o prenosu, ime osebe, na katero se pravica iz vrednostnega papirja prenaša (indosatar) in podpis prenosnika (indosant), ter kraj in datum prenosa. Lahko se prenaša večkrat, takrat je pomemben vrstni red.

Ob prevzemu tovora od ladjarja mora vsak zakoniti prejemnik indosirati (podpisati) nakladnico, s čemer je izpolnjena obveznost ladjarja o predaji tovora.

Zlatan Čok

(se nadaljuje v naslednji številki Luškega glasnika)

Štartal je projekt RCMS ...

V evropskem projektu RCMS (Rethinking Container Management Solutions) Luka Koper sodeluje kot partner. Projekt preučuje možnosti za uvajanja inovativnih tehnoloških rešitev na področju pretovora in skladiščenja kontejnerjev. Gre za prototipno rešitev, ki obravnava nove možnosti avtomatizacije procesov dela ter rešitve za povečanje



Prvo srečanje partnerjev projekta, ki dejansko pomeni štart projekta, je bilo 21. in 22. maja v Genovi. V Luki Koper bo projekt vodil Jurij Mirnik s področja strateškega razvoja.

skladiščnih kapacitet. Trajal bo 21 mesecev, financiran pa je iz programa Obzorje 2020 (Horizon 2020). Koordinira ga italijansko podjetje Circle, poleg naše družbe pa v projektu sodeluje še 9 partnerjev iz Španije, Nemčije, Italije, Izraela in Poljske. Gre za logistična podjetja, raziskovalne ustanove ter priznana svetovalna, inženirska ter IT podjetja, ki bodo združila znanje in izkušnje na področju razvoja pristaniške in logistične industrije. Od pristanišč v projektu sodelujejo še kontejnerski terminal DCT Gdansk in pristaniška uprava pristanišča La Spezia.



... Greenberth zaključen

Evropski projekt Greenberth se zaključuje. Prav te dni v španski Valenciji poteka sklepna konferenca, ki sta se je udeležila **Boštjan Pavlič** in **Goran Matešič** s področja varovanja zdravja in ekologije. Projektu Greenberth preučimo možnosti nadgradnje sistema energetske učinkovitosti. Rezultat projekta je tudi pilotno vzpostavljen SCADA nadzorna sistema za nadzor porabe električne energije na terminalu za sadje. V transformatorsko postajo TP Skladišče 17 smo vgradili merilno in komunikacijsko opremo, na strežnik pa programsko opremo. Ta pilot bo primer prakse, ki jo bomo nadaljevali po celotnem pristanišču in s tem omogočili on-line nadzor nad porabo energentov. Povprečni prihranek električne energije v industriji po uvedbi takega sistema je 5 odstotkov, vračilna doba pa okrog 3,7 leta.



Projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)
Project cofinanced by the European Regional Development Fund (ERDF)

Kako poteka izmenjava podatkov

V okviru pilotne vzpostavitve EDIFACT centra, ki ga pripravljamo s pomočjo evropskega projekta B2MOS (program TEN-T) je 9. junija potekala predstavitev študije komunikacijskih procesov na štirih evropskih kontejnerskih terminalih. Predstavitvi gospoda **Finn W.Jensena** iz podjetja Vector Port and Transport Solutions je prisluhnilo preko 40 predstavnikov lokalnih pomorskih agencij in špedicij.



Foto: Mateja Dominko

Benchmarking je pokazal, da vsi obravnavani terminali uporabljajo sporočila UN/EDIFACT, pri tem so pa povsod prisotna tudi nekatera lokalna sporočila. Terminali prejemajo naročila izključno od pomorskih agentov. Analiza je tudi pokazala, da terminali uporabljajo sisteme za najave prihodov tovornjakov, kar omogoča obvladovanje tega prometa.

Promet na kontejnerskem terminalu Luke Koper je v zadnjem desetletju tako narasel, da se sooča s pomembnimi operativnimi izzivi, ki lahko zagotovijo pričakovan nivo kakovosti. Posebnost kontejnerskega terminala v Kopru je, da okolica s terminalom komunicira z uporabo lokalnega standarda. Ob tem terminal prejema naročila tako s strani agentov kot s strani špediterjev, kar pa ni praksa v svetu. Vzpostavitev UN/EDIFACT centra z upoštevanjem določenih lokalnih posebnosti bo približala Luko Koper najboljšim svetovnim praksam.



S sofinanciranjem Evropske unije
Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)

O pomorskih avtocestah tudi v Angliji

Na pobudo Evropske komisije, koordinatorja za pomorske avtoceste **Briana Simpsona**, se je **Maša Čertalič**, vodja področja strateškega razvoja udeležila konference o pomorskih avtocestah, ki je bila 20. in 21. maja v Liverpoolu. Udeležencev na konferenci je bilo kar 170 iz 21 evropskih držav, ZDA in Izraela. Na dogodku so poudarili pomen koncepta pomorskih avtocest (MOS) ter pripravljenost Evropske komisije, da s podporo MOS-u nadaljuje tudi v prihodnje, predvsem s ciljem vzpostavitve ustrezne infrastrukture.

Govorniki so predstavili dosedanje dobre prakse s podobnimi projekti, ki se nanašajo tako na informacijsko podporo in energetske učinkovitost kot tudi na infrastrukturne posodobitve v pristaniščih in njihovih povezavah vzdolž logističnih verig. Med govorniki je bila tudi Maša, ki je predstavila razvojne plane Luke Koper, izkušnje z EU projekti ter naše aktivnosti za črpanje EU sredstev v finančni perspektivi 2014-2020.

Športniki na krilih Luke Koper tudi letos uspešni

Znatna sredstva Luka Koper vsako leto nameni tudi športnikom v lokalnem in širšem okolju, zato smo preverili, kako je šlo v pravkar se iztekajoči sezoni tistim, ki bodisi nosijo naše ime ali pa jih podpiramo že več let.



Foto: FPA

Okrog 6.000 gledalcev je na koprski Bonifiki z glasnim navijanjem spremljalo napeto finalno tekmo nogometnega pokala Slovenije med **FC Luka Koper** in NK Celje. Ob zadnjem sodniškem žvižgu so se razlegli huronski aplavzi in kriki veselja, saj so »kanarčki« po štirih težkih letih spet zaslužili vidnejšo lovoriko in osvojili **naslov pokalnih zmagovalcev**.

Slogan *Bodi moder, navijaj za rumene* pa pod okriljem kluba ne združuje le članske ekipe. Poleg prve ekipe so zelo aktivni tudi pri delu z mladimi nogometaši, FC Luka Koper se namreč ponaša z nogometno šolo, ki združuje kar 14 selekcij vseh starosti in velja za eno najboljših v Sloveniji. Nogometašev je skupaj nekaj manj kot **400** in zanimivo - od tega so le tri deklice.



Foto: OK Luka Koper

Članice **Odbojarskega kluba Luka Koper** so sezono končale na 2. mestu v pokalu Slovenije in 3. mestu v državnem prvenstvu, s čimer se domačinke uvrščajo med najboljše ekipe Slovenije. Zadnji prijateljski mednarodni turnir se je odvil v Kopru, kjer so kadetkinje dosegle 1. mesto, starejše deklice pa 3. mesto.



Foto: OK Ankaran-Hrvatini

Vodstvo kluba si želi, da bi ekipa za naslednjo sezono ostala čimbolj podobna letošnji, saj želi klub narediti še korak naprej. Pogovori in dogovori z igralkami že potekajo. Kako dobre so koprške odbojkarice, pa priča tudi podatek, da ena od članic, **Sara Valenčič**, zastopa koprške barve tudi v slovenski reprezentanci, ki se je letos uvrstila celo na evropsko prvenstvo!

Članice **OK Ankaran-Hrvatini** tekmujejo v 2. državni odbojarski ligi, v letošnji pa so zasedle odlično 2. mesto. Mlajše selekcije so se prav tako uspešno uvrstile v državno A ligo. Še sveža informacija pa je, da so na mednarodnem zaključnem prijateljskem turnirju v Kopru starejše deklice osvojile 1. mesto, kadetkinje pa so bile srebrne. V naslednji sezoni bodo prav tako tekmovali z vsemi sedmimi selekcijami v državni ligi, saj želijo kakovostno delati tudi s podmladkom.



Foto: Balinarsko društvo Luka Koper

Balinarsko društvo Luka Koper se je letos uvrstilo na 4. mesto v super ligi državnega prvenstva, kjer se ta šport odvíja na najvišjem nivoju. V tej sezoni so naši balinarji uspešno izvedli tudi organizacijsko zahtevno evropsko prvenstvo v balinanju, kjer so gostili 22 klubov iz Evrope. Luki so se zahvalili za podporo in si zaželeli toliko in še več posluha tudi v prihodnji sezoni. Zanimanje za ta šport pa je živo tudi med zaposlenimi, saj je na luških športnih igrah letos v tej disciplini tekmovalo kar 16 ekip oz. 70 tekmovalcev.



Foto: Teniški klub Koper

Turnir za mlade tenisače **Luka Koper Junior Open (U12)** je skozi leta postal eden najmočnejših evropskih teniških turnirjev za to starostno kategorijo. Že 8. turnirja se je udeležilo preko 200 igralcev in igralk iz 18 držav, ki so prikazali zelo kvaliteten tenis. Pri dečkih je pokal Luke Koper zaslužen dvignil Srb **Hamad Medjedović**, pri deklicah pa Madžarka **Ammarisa Kiara Toth**.

Mateja Dominko