

15 Tuški

G L A S N I K

022020

Interni časopis Luke Koper
TISKOVINA
Poštnina plačana pri pošti
6104 Koper – Capodistria

V središču:

**V letu 2020 bomo povečali
kapacitete pristanišča**



- 4 V letu 2020 bomo povečali kapacitete pristanišča**
V okviru sedmih investicijskih projektov bomo občutno povečali kapacitete pristanišča, kar bo še dodatno prispevalo k uresničevanju strateških ciljev.
- 6 Železnica ostaja transportna arterija pristanišča**
Z investicijami smo izboljšali zanesljivost železniških povezav med pristaniščem in trgi v zaledju.
- 7 Na Fruitlogistici promovirali Luko Koper**
Obiskovalcem in razstavljavcem sejma Fruitlogistica v Berlinu smo predstavili storitve in logistično pot preko Luke Koper.
- 8 Dve tretjini drugega tira bosta pod zemljo**
Pogovor z vodilnim strokovnjakom za predore v Sloveniji Dragom Dvanajščakom o gradnji predorov na drugem tiru.
- 9 2,8 km novih tirov**
Dokončali smo izgradnjo VI. skupine tirov, ki vodijo do središča drugega največjega skladišča avtomobilov v pristanišču.
- 12 Katamaran ameriške vojske na obisku**
Luka Koper je gostila ameriški katamaran USNS Carson City, ki ga uporabljajo za hitri transport oseb in tovara.
- 14 Povratne informacije nas pomagajo izboljševati**
Povratne informacije so eno najkoristnejših orodij, ko želimo v nečem napredovati. So sporočila o tem, kako nekaj, kar je bilo izrečeno ali narejeno, učinkuje na prejemnike.



Koronavirus vpliva tudi na pomorstvo

 MATEJA DOMINKO

31. januarja 2020 je Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) koronavirus razglasila za globalno zdravstveno grožnjo, kar vpliva tudi na blagovne tokove.

Zloglasni virus je dodobra stresel kitajsko proizvodnjo, transportne tokove, ladijski tovorni promet, na udaru je tudi industrija križarjenj. Royal Caribbean International, največji svetovni operater križarjenj, je odpovedal itinerarije po Šanghaju, ladjar Carnival je do sedaj odpovedal že štiri načrtovana potovanja. Kot poroča Delo, naj bi podjetja z vsakim odpovedanim potovanjem izgubila od tri do štiri milijone dolarjev prihodka.

NIJZ intenzivno spremlja razmere glede pojava koronavirusa, navodila in obvestila WHO in priporočila Evropskega centra za spremljanje bolezni (ECDC) ter pripravlja ocene tveganja za našo državo.

Skoraj 40 % kitajskih razstavljavcev letošnjega največjega sejma Fruitlogistica je odpovedalo prisotnost, pišejo v spletnem mediju Freshplaza, saj azijski poslovneži

zaradi odpovedi letov ne najdejo prevoza v Evropo. Na dogodek so nekateri poslali svoje predstavnike iz Evrope, saj je Rusija za prišleke s Kitajske zaprla še kopensko mejo. Prisotnost je iz previdnosti odpovedalo tudi nekaj evropskih razstavljavcev in obiskovalcev.

Kitajske razmere bodo vplivale na količino pretovora

Epidemija na Kitajskem je močno prizadela tamkajšnjo proizvodnjo in ohromila storitve, tudi v logistiki – kar bomo slej kot prej občutili tudi v Kopru. Trenutno je sicer nemogoče biti bolj konkreten, a nekateri globalni logisti so že zaprli svoje distribucijske centre na Kitajskem. Kar nekaj ladjarjev že napoveduje odpovedi prihodov ladij na nekaterih rednih linijah. Pri nas zaenkrat še ne, jasno pa je, da bodo razmere vplivale na količino pretovora. Ocenjujemo, da bodo posledice verjetno najbolj občutne na področju kontejnerjev in vozil.

Kako nadzorujemo ladje, ki prihajajo z ogroženih območij?

Dr. Boris Kopilovič, vodja delovnega področja nalezljive bolezni pri NIJZ, pojasnjuje: »Uprava za pomorstvo strogo nadzoruje oz. spremlja zdravstveno stanje posadk, še posebej če kdo kaže kakršnekoli znake bolezni. Pri nas je v zvezi s tem še vedno nizko tveganje, saj ni predvidenih prihodov potniških ladij, ki prinašajo maso ljudi.«

Koronavirus bo oklestil pretovor kontejnerjev



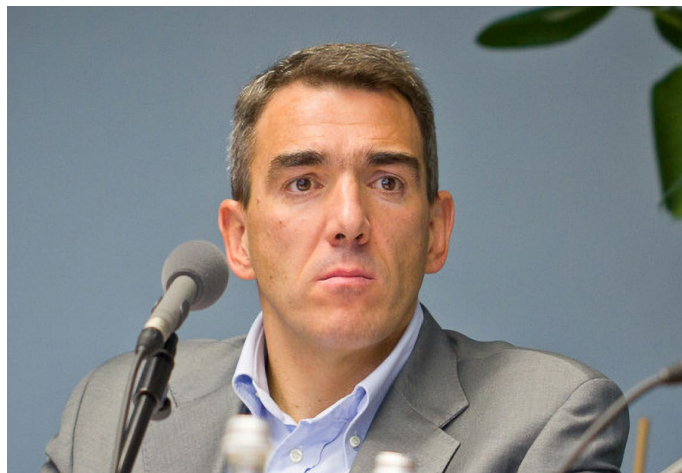
Kako globalen je postal svet, lahko opazujemo v teh dneh ob pojavu koronavirusa. Kitajska se je morala dobesedno izolirati od sveta, da ne bi bolezen postala pandemija. Ne glede na to, da po mojem mnenju vlada v javnosti prevelika panika glede zdravstvenih posledic te bolezni, ki ni bistveno bolj nevarna od navadne sezonske gripe, je dejstvo, da je hitra širitev okužbe na Kitajskem zaprla predelovalne obrate, spraznila mesta in okrnila blagovno menjavo s svetom. Problem je, za razliko od sezonske gripe, da cepiva ni in ga verjetno še dolgo ne bo, pravijo strokovnjaki. Zato je prisilna karantena Kitajcev zaenkrat edini način preprečevanja širjenja bolezni tudi v ostale dele sveta.

Kakšne posledice bo to imelo za gospodarstvo in konkretno Luko Koper pišemo tudi v tej številki Luškega glasnika. Zaenkrat obstajajo samo ugibanja. Je pa priznana specializirana agencija s področja pomorstva Alphaliner že izračunala, da naj bi samo v prvih treh mesecih leta koronavirus povzročil upad pretovora kontejnerjev za 6 milijonov TEU, kar pomeni približno 0,7 odstotkov manj kontejnerjev na globalnem nivoju.

Slovenska tla pa v teh dneh bolj kot koronavirus pretresa padec vlade. Moja prva misel pri tem gre k projektu drugega tira. Načeloma ima projekt začrtano pot, ki ni odvisna od vlade, ampak nikoli se ne ve. Ko si bil že tolikokrat razočaran in izigran, kot smo bili v pristaniški skupnosti zaradi zavlačevanja in neodločnosti pri izgradnji dodatnega tira med Koprom in Divačo, si upravičeno skeptičen in nejeveren vse do konca.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Med prožnostjo in blaginjo



Pristanišče in pristaniška skupnost sta živa sistema, ki se neprenehoma razvijata in prilagajata potrebam sodobne logistike. Nепrestano se soočata s pritiski na cene, hitrost in kakovost storitev ter preglednost postopkov. Naši partnerji od nas pričakujejo najboljše, zato še kako držijo besede iz prejšnje kolumne, da so zaposleni v koprskem pristanišču heroji. Kaj heroji, marsikdaj čarovniki.

Nemalokrat se od vseh pričakujejo rešitve, ki morajo nadoknaditi vse izgubljeno v logistični verigi do Kopra. Umetnosti zavlačevanja neodločnih odločevalcev se pristaniška skupnost upira z zagotavljanjem visoke ravni storitev s posebnim poudarkom na prožnosti oziroma prilagodljivosti.

Dokazano je, da je prav prožnost tisti faktor, ki našim partnerjem pomeni največ in zaradi česar se odločajo za koprsko pristanišče. Prožnost je tista, ki zagotavlja blaginjo v regiji in širše.

Lahko rečem, da je blaginja v slovenski Istri v veliki meri povezana s prožnostjo pristanišča in njegove skupnosti, zato je naloga vseh nas, da zagotovimo blaginjo v okolju, v katerem živimo, in pustimo zanamcem konkurenčno pristanišče, ki bo še naprej oblikovalo trende v evropski logistiki.

Prepričan sem, da bomo s svojimi prizadevanji za ohranitev prožnosti dokazali odločevalskim neodločnežem, da si zaslužimo spoštovanje za opravljeno delo in podporo za prihodnji razvoj.

Victor Hugo je dejal: *»Upati si, to je cena napredka.«*
Mi si upamo.

Čedomir Bojanić,
predsednik sekcije pristaniških špediterjev pri združenju za promet GZS

V letu 2020 bomo povečali kapacitete pristanišča

 SEBASTJAN ŠIK

V Luki Koper smo se že pred več kot 10 leti odločili, da so kontejnerji in vozila naše strateške blagovne skupine. Letos bomo v okviru sedmih investicijskih projektov občutno povečali kapacitete pristanišča, kar bo še dodatno prispevalo k uresničevanju naših strateških ciljev.

Odločitev, da so kontejnerji in vozila naše strateške blagovne skupine, smo v minulem desetletju uspešno uresničevali, kar je razvidno iz strukture pretovora. Kontejnerji in avtomobili v tonaži danes predstavljajo že polovico celotnega ladijskega pretovora. V obeh primerih gre za blagovne skupine z višjo dodano vrednostjo in manjšim okoljskim vplivom.

V letu 2009 smo v Luki Koper podaljšali prvi pomol. Takrat se je začel strm vzpon števila kontejnerjev, s čimer je Luka Koper prevzela primat v severnem Jadranu. To je nazoren primer, kako investicije v pristaniško infrastrukturo vplivajo na rast pretovora. S tega vidika bo leto 2020 zelo pomembno, saj bomo predali v uporabo kar nekaj naložb.

Zaključena izgradnja šeste skupina tirov in novo privezno mesto

Prvi v vrsti je projekt izgradnje t. i. **šeste skupine tirov** v zaledju tretjega bazena, kjer so gradbena dela že zaključena. Gre za pomembno pridobitev, predvsem za potrebe avtomobilskega terminala. V okviru projekta smo zgradili štiri tire, vsak je dolžine 700 metrov.

Naslednji je nov **RO-RO privez** v tretjem bazenu. Z gradbenimi deli naj bi zaključili marca. Dodatni privez bo skrajšal transportno pot vozil od ladje do skladišč na desnem bregu Rižane, predvsem pa bomo po 10 letih pridobili novo privezno mesto. V drugi fazi projekta bomo na severni strani uredili tudi stalni privez za plovila Slovenske vojske, ki so trenutno vezana pred ustjem reke Rižane v drugem bazenu. Tako novi privez kot železniški tiri sodijo med naložbe, ki jih v okviru projekta CarEsmatic sofinancira EU.

Še eno garažno hišo bomo postavili do konca leta

Avtomobili so ena od strateških blagovnih skupin v Luki Koper, kar nas uvršča v vrh avtomobilskih terminalov v Sredozemlju. S tega vidika bo letos pomembna tudi pridobitev nove **garažne hiše**, ki naj bi bila zgrajena do konca leta. V njej bo 6.000 parkirnih mest, kar bo omogočilo povečanje letnega pretovora za okoli 162.000 avtomobilov. V letu 2020 se nam obetajo tudi

dodatne odprte skladiščne površine za avtomobile, in sicer na t. i. **parceli 5A** – država je v fazi pridobivanja lastništva nad zemljiščem, ki ga bo nato vključila v koncesijsko območje.

Pripravljeni na prihod vse večjih kontejnerskih ladij

Z načrtovanim podaljšanjem prvega pomola in s povečanjem kapacitete kontejnerskega terminala bomo v Luki Koper odgovorili na pričakovanja ladjarjev, ki napovedujejo prihod vse večjih kontejnerskih ladij. Projekt v prvi fazi predvideva izgradnjo operativne obale dolžine 98,5 m in širine 34,4 m. Zaključek del je predviden v zadnjem delu leta. V nadaljevanju bomo zgradili še zaledne površine na južni strani pomola v velikosti 24.830 m² (predviden zaključek del je konec leta 2021). Dolžina prvega pomola na južni strani bo tako znašala 695 m. Daljši pomol bo omogočil tudi postavitev dveh dodatnih obalnih dvigal tipa super post-panamax, zato bomo že letos pričeli postopek izbire in naročila. Do poletja naj bi za potrebe kontejnerskega terminala pridobili še eno tirno dvigalo (**RMG**).

Junija letos pričakujemo prihod novega **obalnega dvigala** na terminal za razsute tovore, ki bo prevzelo mesto nekdanjega dvigala, poškodovanega leta 2017. Septembra naj bi prevzeli še novo **skladiščno halo** za potrebe generalnih tovorov. Do konca leta pa naj bi zgradili nov **kamionski vhod** v povezavi z bertoško vpadnico.

Kontejnerji in avtomobili v tonaži predstavljajo že polovico celotnega ladijskega pretovora. Blagovni skupini sta za nas pomembni, ker imata višjo dodano vrednostjo in manjši okoljski vpliv.

Pozorno spremljamo dogajanje z drugim tirom

V letu 2020 bomo prav tako pozorno spremljali izvajanje projekta dodatne železniške povezave pristanišča z zaledjem, t. i. drugi tir. Gre za projekt, ki bo ključen pri nadaljnjem razvoju in rasti pretovora v pristanišču. Investitor, 2TDK, naj bi do poletja zgradil dostopne poti, jeseni pa pričakujemo podpis pogodb za izvedbo glavnih del, ki naj bi se zaključila do konca leta 2025.

Večji projekti na slovenskem železniškem omrežju



Železnica ostaja transportna arterija pristanišča

MATEJA DOMINKO

Koprsko pristanišče je lani ponovno zabeležilo visok odstotek prevoza tovora po železnici, kar ga uvršča v vrh med evropskimi pristanišči. Z investicijami smo izboljšali tudi zanesljivost železniških povezav med pristaniščem in trgi v zaledju.

V celotnem lanskem pretovoru v pristanišču je razmerje med cestnim in železniškim prevozom znašalo 41 % proti 59 % v korist železnice. Enako razmerje je bilo tudi v letu 2018.

Zaradi investicij v minulih letih, kot na primer novi tiri in RMG dvigala na kontejnerskem terminalu ter uvedenih izboljšav v procesih dela, smo skrajšali zadrževalne čase vlakov na območju pristanišča. S tem smo skrajšali čas in izboljšali zanesljivost železniških povezav med koprskim pristaniščem in zalednimi trgi.

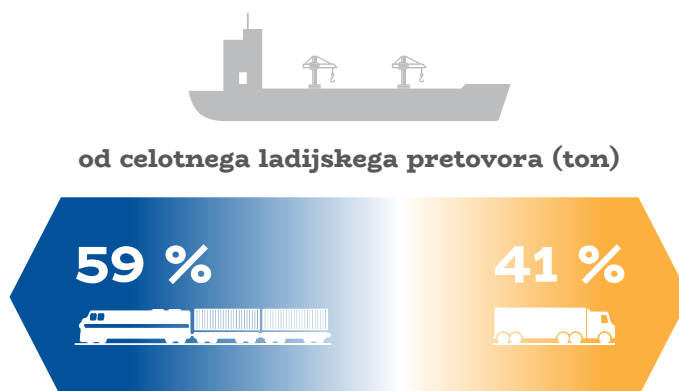
Koprsko pristanišče se po odstotku prevoza tovora po železnici uvršča v sam vrh med evropskimi pristanišči.



Kljub modernizaciji omrežja brez težav

Čeprav se je na slovenskem železniškem omrežju tudi v lanskem letu izvajala obsežna modernizacija železniške infrastrukture, nismo zabeležili večjih težav – z izjemo nesreče pri Hrastovljah. Samo na področju modernizacije obstoječe proge Koper–Divača sta bili v lanskem letu zaključeni dve pomembni naložbi: izgradnja izvlečnega tira v dolžini 1,2 km med tovorno postajo Koper in Dekani in elektro–napajalna postaja v Hrastovljah. S tem znaša sedaj uradna prepustna zmogljivost proge 94 vlakov/dan.

Razmerje cesta–železnica v celotnem pretovoru (2019):



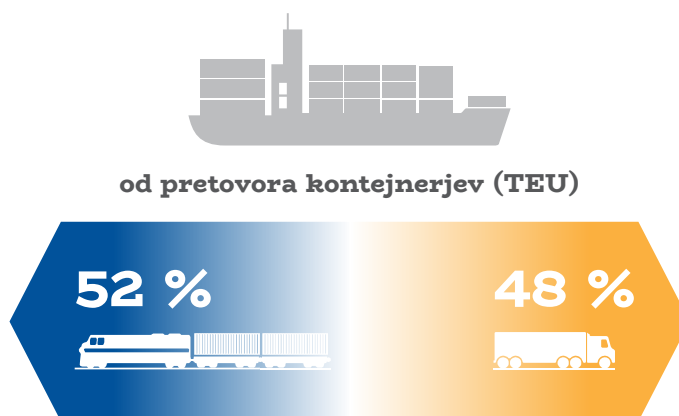
Povprečno dnevno število **tovornih vlakov**, ki je pripeljalo/odpeljalo iz pristanišča (2019): **61**

Trenutna dnevna prepustnost **tovornih vlakov** na progi Koper–Divača: **71–75**

Trenutna dnevna prepustnost proge Koper–Divača: **94 vlakov** (poleg tovornih vlakov je potrebno upoštevati lokomotive brez vagonov in potniške vlake)*

*Vir: SŽ Infrastruktura

Razmerje cesta–železnica na kontejnerskem terminalu:



Število **kontejnerskih vlakov**, ki je pripeljalo/odpeljalo iz pristanišča v 2019: **> 8.000**

Dnevno povprečje prihodov/odhodov kontejnerskih vlakov: **22–24 vlakov**

Dnevna zmogljivost kontejnerskega terminala: **30–32 vlakov**

Število destinacij, s katerimi je redno povezan kontejnerski terminal: **>25**

Intereuropa v rokah Pošte Slovenija

 TATJANA JAZBEC

Pošta Slovenija je sredi januarja postala največja lastnica Intereurope, saj ima v lasti skoraj 81 % družbe. Deleža, ki jih imata v Intereuropi Luka Koper in Luka Koper Inpo, sicer nista bila predmet prevzema.

Naša soseda Intereuropa, ki je tudi naš pomemben poslovni partner, je prešla v večinsko lastništvo Pošte Slovenija. Postopek prodaje se je pričel že lani, ko je Pošta Slovenija od konzorcija bank (SID banka, NLB, Gorenjska banka, Nova KBM, SKB banka in Banka Intesa Sanpaolo) odkupila 72,13 % delnic Intereurope. Po objavi sporočila Agencije za varstvo konkurence, da je koncentracija Pošte Slovenija in Intereurope skladna s pravili konkurence, je Pošta Slovenija za zaključek posla objavila še prevzemno ponudbo. Ponudbo, ki se je iztekla 13. januarja letos, je sprejelo 990 delničarjev. S tem se je lastništvo Pošte Slovenija povečalo za 8,76 %, na 80,89 % vseh izdanih delnic.

Spremembe v upravi Intereurope

Deleža, ki jih imata v Intereuropi družbi Luka Koper (4,89 %) in Luka Koper Inpo (2,24 %), zaradi določil prevzemne zakonodaje nista bila predmet prevzema. V času lastniških sprememb je prišlo tudi do sprememb v upravi družbe,

ki jo danes sestavljajo predsednik uprave **Marko Cegnar** in dva člana uprave **Marko Rems** ter **Matija Vojsk**. Na skupščini Intereurope 30. 12. 2019 so imenovali tudi nove člane nadzornega sveta družbe.

Skupina Pošta Slovenija bo združena postala eno največjih logističnih podjetij v Sloveniji s ciljem postati vodilni ponudnik celovitih logističnih rešitev v širši regiji jugovzhodne Evrope.

Največja akvizicija Pošte Slovenija doslej

Predsednik uprave Pošte Slovenija, **Boris Novak**, je po prvem nakupu v uradni izjavi zapisal: »Pošta Slovenija je z nakupom večinskega deleža Intereurope storila enega najpomembnejših korakov v svoji zgodovini, saj gre za njeno največjo akvizicijo doslej. Sedaj se bo pričela načrtovana integracija Skupine Intereuropa v Skupino Pošta Slovenija, s čimer bo združena skupina postala eno največjih logističnih podjetij v Sloveniji s ciljem postati vodilni ponudnik celovitih logističnih rešitev v širši regiji jugovzhodne Evrope.«

Na Fruitlogistici promovirali Luko Koper

 MILENA SLOBKO JERMAN  MESSE BERLIN GMBH

Udeležili smo se največjega strokovnega sejma s področja sadja in zelenjave Fruitlogistica v Berlinu in obiskovalcem ter drugim razstavljalcem predstavili storitve in logistično pot preko Luke Koper.

Sejma smo se iz Luke Koper letos udeležili **Roman Božič** in **Nensi Muženič** z Generalnih tovorov, **Marko Gabrijelčič** s Kontejnerskega terminala ter **Milena Slobko Jerman** s Področja komerciale in ob tej priložnosti obiskali nekaj večjih strank iz Izraela in Egipta ter ladjarjev. Pri potencialnih strankah smo združili moči z domačimi špediterji in skupaj promovirali naše storitve ter logistično pot preko Luke Koper.

Šteje samo brežhibno opravljena storitev

Poleg naše storitve pretovora in takojšnje odpreme oz. čimprejše dostave blaga do prejemnika so ključnega pomena direktna kontejnerske povezave in čim krajši tranzitni čas do Luke Koper. Le s celotnim odličnim produktom lahko ohranjamo obstoječe in pridobivamo nove tovore, zato na koncu šteje le brežhibno opravljena storitev vseh udeležencev v logistični verigi preko Luke Koper.



Dobra sezona za pretovor krompirja

Zgodnji pričetek sezone krompirja in slabša lanska letina v EU tudi letos nakazujeta dobro sezono za pretovor krompirja, v Luki Koper se nadejamo tudi običajnih količin citrusov in grozdja iz Egipta. Prizadevamo si pritegniti nove količine in vrste blaga, kar pa je v največji meri odvisno od odzivnosti ladjarjev in naročnikov blaga.

Na največji strokovni svetovni sejmi s področja sadja in zelenjave se je prijaviło več kot 3.200 razstavljalcev (od ponudnikov semen in pridelovalcev do prodajalcev, logistov, ladjarjev, pakirnih linij in embalaže), v treh dneh pa prizorišče obišče okrog 80.000 obiskovalcev iz več kot 130 držav.

Dve tretjini drugega tira bosta pod zemljo

Pogovor z vodilnim strokovnjakom za predore v Sloveniji, Dragom Dvanajščakom, o gradnji predorov na drugem tiru, enem največjih infrastrukturnih projektov v Sloveniji.

 NATAŠA PELKO, 2TDK  OSEBNI ARHIV



Mag. **Drago Dvanajščak** je eden vodilnih strokovnjakov za predore v Sloveniji. Dela kot namestnik vodje projekta Drugi tir na 2TDK. V svoji dolgoletni karieri je sodeloval pri gradnji večine predorov na slovenskih avtocestah, med drugim tudi Kastelec in Dekani. Z njim smo se pogovarjali o gradnji predorov na drugem tiru, ki ga bodo predvidoma začel graditi konec letošnjega leta in velja za največji infrastrukturni projekt železniške in predorske gradnje v Sloveniji.

Na drugem tiru bo zgrajenih osem predorov s tremi servisnimi in tremi izstopnimi predorskimi cevmi v skupni dolžini 37 km. Kakšen izziv je to za strokovnjaka za predore in za gradbeno stroko?

Zelo velik, saj je drugi tir predorska in tudi gorska proga, ki bo na relativno kratki razdalji (27 km) premagala višinsko razliko 430 m. Proga je moderna in sledi globalnemu trendu »going underground«, usmerjenosti v predorsko gradnjo.

Koliko časa bo trajala gradnja predorov?

Predvidoma 43 mesecev. Trenutno pripravljamo projektno dokumentacijo za izvedbo PZI, v kateri bodo tudi podrobni terminski plani.

Tri servisne cevi v najdaljših predorih bodo zgrajene v polnem profilu, kar pomeni, da bo 61 % proge že pripravljene za prihodnjo dvotirno progo. Bo to zahtevalo dodatni čas?

Ne. Glavne in servisne predorske cevi bomo gradili vzporedno, 24 ur na dan, vse dni v tednu.

Med gradnjo bodo izvajali še hidrogeološki, krasoslovni in geotehnični monitoring. Lahko monitoringi zmanjšajo nepredvidljive situacije v času gradnje?

Monitoringe izvajajo izključno zato, da sproti ugotavljamo geološke razmere in tako prilagajamo podporne ukrepe

pri gradnji predorskih cevi. S tem bistveno zmanjšamo tveganja.

V sklopu raziskave v okviru pripravljanih del ste spremljali tudi stanje nekaterih stanovanjskih objektov in infrastrukture na površini, ki bo v vplivnem območju gradnje, predvsem na območjih osmega predora in nekaterih delih trase ...

Leta 2018 smo izvedli meritve in posnetek obstoječega stanja na vseh vplivnih območjih načrtovane gradnje. Zaradi časovne oddaljenosti bomo vse meritve obstoječega stanja pred pričetkom gradnje ponovili. Načrtujemo, da bo to letos. Izvajalci gradbenih del bodo s pogodbo obvezani, da izvajajo vse predpisane monitoringe vpliva gradnje na okolico (hrup, prašni delci, površinske vode, vibracije, izkopni materiali).

Drugi tir je specifična proga osmih predorov, kjer je 75 % proge pod zemljo. Na 27 km bo premagala višinsko razliko 430 m.

Drugi tir bo varna proga, zgrajena po evropskih standardih. Kako bo poskrbljeno za varnost v predorih?

Vsi predori, daljši od enega km, bodo imeli vzporedne servisne cevi ali izstopne cevi, to je standard na TEN-T omrežju, katerega del je proga drugega tira. Glavne in servisne cevi bodo vsakih 500 m povezane s prečniki, prehodi iz ene cevi v drugo. V primeru požara v glavni cevi se bodo potniki lahko umaknili na varno v servisno cev prek prečnikov, ki bodo opremljeni z neprodušnimi vrati. Na sredini proge bo zgrajen reševalni plato, ki bo namenjen aktivnostim reševanja v primeru nesreče v predorih.

Katero progo v EU lahko po vašem mnenju primerjamo z drugim tirom?

Drugi tir je specifična proga osmih predorov, kjer je 75 % proge pod zemljo. V Nemčiji blizu Ulma gradijo primerljiv odsek dvotirne proge, ki je prav tako kot drugi tir gorska proga in premaguje višinsko razliko več kot 400 m. Je enako dolga, ima približno enako skupno dolžino predorov, je pa gradnja tega odseka ocenjena na dve milijardi evrov. V naši soseščini trenutno gradijo proge, ki imajo največkrat po en zelo dolg predor, tudi do 50 km.

2,8 km novih tirov

 ALEKSANDER GLAVINA  KRISTJAN STOJAKOVIČ, ALEKSANDER GLAVINA



Novozgrajena skupina tirov sega v središče drugega največjega skladišča za vozila.

22. januarja smo uspešno opravili tehnični pregled pomembne investicije na Terminalu za avtomobile. Dokončali smo namreč izgradnjo VI. skupine tirov, ki vodijo do središča drugega največjega skladišča avtomobilov v pristanišču. S tem smo pridobili hitrejši in optimalen vlakovski dostop za pretovor vozil.

Novo skupino tirov sestavljajo štirje tiri dolžine cca 700 metrov vsak. Velika prednost nove investicije je, da bo lahko vsak tir sprejel celoten vlak, ne da bi ga pri tem morali deliti. Novi tiri imajo posebno razsvetlavo zgornjega in spodnjega dela platforme vagona, kar nam omogoča pretovarjanje tudi ponoči. Na tirne zaključke bomo namestili hidravlične večnivojske prekladalne jeklene ploščadi, skladne z novimi standardi in zahtevami proizvajalcev, za lažje pretovarjanje avtomobilov z vagonov. Nova harfa ima 5 kretnic in je že pripravljena na gradnjo novih skupin tirov.

Krajša transportna pot

Vodja Terminala za avtomobile **Gregor Belič**: »*Novi železniški tiri so za nas pomembna pridobitev, ki bo povečala vagonsko produktivnost terminala, saj se transportna pot do skladišč tako bistveno skrajšuje. Dodatne kapacitete omogočajo večjo fleksibilnost terminala in posledično hitrejši obrat avtomobilskih vlakov, kar je nedvomno velika prednost za naše kupce.*«

V sklopu vzdrževanja luške železniške infrastrukture smo obnovili tudi dva pomembna mostova: tistega preko preliva (Škocjanski zatok–morje), ki z železnico povezuje območje generalnih tovorov, in stari most čez Rižano, ki je bil dolgo edina železniška vez z drugim pomolom, danes pa služi kot dostavni tir za novo skupino tirov.

Vlada RS je 23. januarja sprejela Sklep o izvedbi sprememb in dopolnitev državnega lokacijskega načrta za drugi tir, ki bo na odseku Divača–Koper omogočila izgradnjo dodatnega tira. Da bo proga lahko dvotirna, bodo morali prostorski načrtovalci umestiti tri krajše predore, most, tri galerije, dva viadukta in tri dostopne poti ter delno prestaviti dve cesti, ki sta že umeščeni v veljavnem državnem lokacijskem načrtu. Kot je znano, že v sedanji fazi izgradnje izvajajo nekatere ukrepe, ki bodo kasneje, ko bodo spremenili prostorski akt in izdali gradbeno dovoljenje, omogočili izvedbo vzporednega tira.

 TATJANA JAZBEC

Novi železniški tiri so pomembna pridobitev, ki bo povečala vagonsko produktivnost terminala, saj je transportna pot do skladišča krajša.



Saniran most čez Rižano.

Za boljši pretok “kontejnerskih” informacij

 BORIS ŠUŠMAK  TADEJ TOMC

V prostorih Primorske gospodarske zbornice je 6. februarja potekala delavnica za člane pristaniške skupnosti. Na njej smo predstavili prihajajoče spremembe procesov na kontejnerskem terminalu v sklopu projekta Edifact center 2.

Prva faza projekta Edifact center 2 je zajemala pokritje sprostitev kontejnerjev s strani ladjarjev po standardu Edifact za potrebe procesa polnjenja kontejnerjev v Luki Koper. Druga faza je posegla v urejanje področja vhoda praznih zabojnikov na področje Luke Koper. Slednja je bila tudi ključnega pomena, da smo se v nadaljevanju posvetili celoviti uvedbi Edifact povezav z ladjarji ter povezavi sistema Edifact center 2 s sistemom za najave kamionov in železniških razvagov. Posledično smo ukinili potrebo po uporabi dispozicij za prazne kontejnerje. Tretja, zaključna faza projekta pa bo predvidoma predana v produkcijo v začetku drugega četrtertletja letos.

Edifact center 2: hitrejši in natančnejši pretok informacij

Uvedba celotnega sistema Edifact center 2 predstavlja večjo spremembo procesov med deležniki pristaniške



skupnosti, zato je udeležence zanimalo predvsem, kakšen bo vpliv na njihovo vsakdanje delo. v konstruktivni razpravi so izpostavili spremembe glede na trenutno stanje, ki bodo prinesle hitrejši in natančnejši pretok informacij ter jasnejšo razmejitev odgovornosti med deležniki. Omogočale bodo tudi nekatere druge izboljšave na področju brezpapirnatega poslovanja in same digitalizacije procesov skladno s strateškimi usmeritvami družbe in pričakovanji celotne pristaniške skupnosti.

Delavnica je potekala v sklopu aktivnosti EU projekta ADRI PASS, pod okriljem Programa Interreg ADRIION.

Dobro prakso Luke Koper predstavili na SecureIT20

 GORAN RADIN  PRIMOŽ PIČULIN

Na največji konferenci za informacijsko varnost SecureIT20 smo predstavili primer dobre prakse skrbnega upravljanja komunikacijskega omrežja v Luki Koper.

V zadnjem desetletju smo priča rasti pretovora blaga v našem pristanišču. Ta zahteva tudi stalen razvoj informacijsko-komunikacijskega sistema, ki podpira pristaniško delovanje. Živimo v času, ko so informacijsko-komunikacijske rešitve ključne za vsak delovni proces. Še več: lahko bi dejali, da je komunikacijsko omrežje živčni sistem vsakega delovnega procesa. Brez ustreznega sistema, ki zagotavlja ažurnost in varnost poslovanja, zagotovo ne bi dosegli zavidljivih rezultatov.

O tem, kako zelo pomembno je v podjetju komunikacijsko omrežje ter kako obvarovati omrežje pred kibernetскими napadi, so domači in tuji strokovnjaki razpravljali 20. januarja na največji konferenci za informacijsko varnost SecureIT20.

Za nemoteno poslovanje je ključna stabilnost omrežja

Na povabilo organizatorja konference sem predstavil primer dobre prakse skrbnega upravljanja

komunikacijskega omrežja v Luki Koper, ki ga izvajamo v našem oddelku za elektroniko. S pomočjo programske opreme elektronike Luke Koper namreč skrbimo za nadzor nad napakami in zakasnitvami v omrežju. S spremljanjem nemotenega poteka delovnega procesa v pristanišču moramo nenehno nadzirati tudi omrežje in pravočasno zaznati anomalije, ki se utegnejo pojaviti. Poleg tega je ob vsej kompleksnosti omrežja treba zagotoviti celovito preglednost za lažje upravljanje in zaznavanje nepravilnega delovanja omrežnih naprav, saj je stabilnost omrežja ključnega pomena za nemoteno poslovanje pristanišča.



TPG doniral ultrazvok

 MATEJA DOMINKO  VALTER LEBAN

Postojnski radio Radio 94 v tradicionalni akciji »Ona ali on leta« išče posebne ljudi, ki spreminjajo svet na bolje in dajejo navdih. Akcijo vsako leto sponzorsko podpira tudi naša družba. V sodelovanju z Gospodarsko in obrtno-podjetniško zbornico Slovenije so za gospodarske uspehe leta nagradili podjetja Unika TTI, Pet Pak in EVMA Logatec, osebnost leta pa je po izboru poslušalcev postala ustanoviteljica Društva za zaščito živali **Silva Bajc**.

Nam pa je po dogodku na uho prišla novica, da so se izkazali člani pristaniške skupnosti. Na letošnjem dogodku, ki je bil 11. januarja v Postojni, je naš poslovni partner, podjetje TPG Logistika iz Kopra, doniralo nov ultrazvočni aparat, ki so ga hvaležno sprejeli v Bolnišnici za ženske bolezni in porodništvo Postojna.



Drugi o nas

V prejšnji številki smo pisali o rekordnem letu na Terminalu tekočih tovorov, na kar sta se odzvali dve pomembnejši stranki, katerih izjavi z veseljem delimo z vami.

 DRAGAN ZLATANOVIĆ, BOJAN TOMIŠIČ



»V Kuwait Petroleum smo ponosni na strateško partnerstvo z Luko Koper, saj z njo pretovarjamo in skladiščimo gorivo že več kot 15 let. Preko koprskega pristanišča Q8Aviation redno dobavljamo letalsko gorivo letališčem v Sloveniji, Avstriji, Nemčiji in širše.

Kopraska luka se je izkazala za vzoren primer varnosti, kakovosti in učinkovitosti, zato se nadejamo in veselimo partnerstva ter dobrega sodelovanja tudi v prihodnjih letih.«

Julian Amesbury (desno),
direktor za načrtovanje in razvoj poslovanja,
Q8, Kuwait Petroleum International Aviation Company



»Veseli nas, da z Luko Koper sodelujemo že več kot 15 let. V tem času smo bili priča velikemu razvoju terminala za tekoče tovore, kar nam je omogočilo, da smo tudi količine našega tovora nenehno povečevali. Za prihodnost vidimo še velik potencial, hkrati pa bo kritičen faktor za nadaljnjo rast predvsem razvoj železniških povezav Luke Koper z zaledjem.«

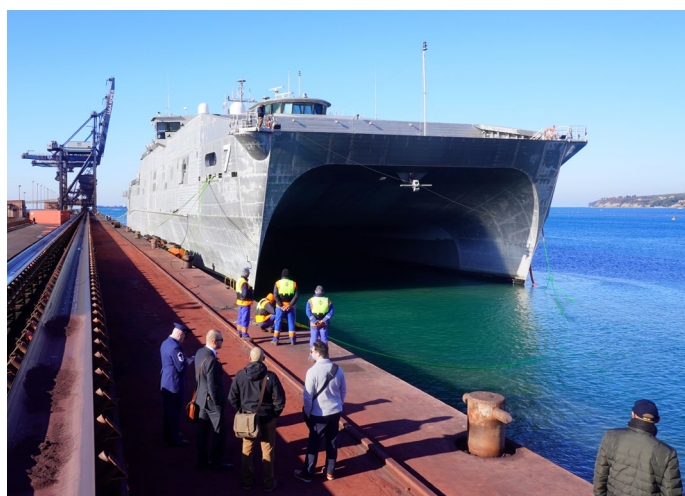
Markus Letiner,
direktor in lastnik, Leitner

Katamaran ameriške vojske na obisku

  MATEJA DOMINKO

Luka Koper je gostila ameriški katamaran USNS Carson City, ki ga uporabljajo za hitri transport oseb in tovora. 103 metre dolgo aluminijasto plovilo ima le 4 metre ugreza in pluje s hitrostjo 40 vozlov.

Ameriški katamaran USNS Carson City smo 23. 1. privezali v tretji bazen, kjer je bil nekoliko umaknjen pred radovednimi pogledi zunanje javnosti. Carson City ni bojno plovilo, saj ga zaradi velike prostornine v trupu ter tehničnih lastnosti ladje uporabljajo za hitri transport oseb in tovora, zato je tudi pol posadke vojaške, pol pa je civilistov.



Evakuacije, humanitarna pomoč, posebne misije

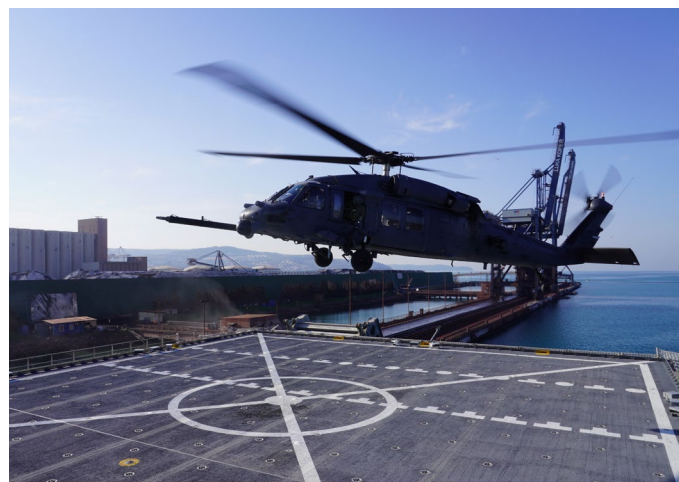
Hitro ekspedicijsko plovilo (tip EPF) so krstili januarja 2016 in je sedmo od desetih tovrstnih plovil ameriške mornarice. Opremljeno je z dviznimi rampami za hitro izkrcanje, v svojem trupu lahko prevaža do 600 ton vojaškega tovora, prepelje pa 312 vojakov z bojno opremo, orožjem in vozili vred. Poleg transporta plovilo uporabljajo za evakuacije, humanitarno pomoč in druge posebne misije.

Na tovrstnih prijateljskih obiskih in na poti jih vedno spremljajo predstavniki NCIS (Naval Criminal Investigative Service), ki pred prihodom ocenijo stopnjo (ne)varnosti in morebitne posebnosti države, v katero plujejo.

Carson City v svojem trupu lahko prevaža do 600 ton vojaškega tovora ter 312 vojakov z bojno opremo, orožjem in vozili.

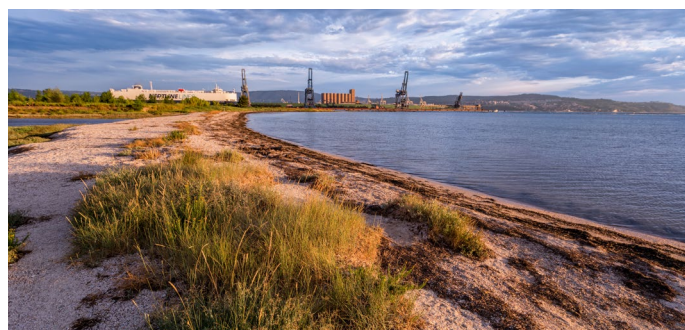
Vaja s helikopterjem

Ladja ima na krovu helikoptersko ploščad, kjer sta si ameriška veleposlanica **Lynda Blanchard** ter predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** ogledala vajo pristanka in vzleta helikopterja, nato pa še notranjost katamarana. Po nekaj dneh v pristanišču se je Carson City podal na odprto morje, kjer so piloti helikopterjev vadili pristanek na ploščadi. Ob povratku v Luko Koper so sprejeli še nekaj skupin gostov, nato pa se podali naprej na širo morje.



Novi merilniki hrupa

 MATEJA CLARICI  JAKA IVANČIČ



Luka Koper je prvo podjetje v Sloveniji, ki je pričelo s kontinuiranimi meritvami hrupa. Podatke že več kot 10 let prikazujemo na našem spletnem mestu Živeti s pristaniščem (www.zivetispristaniscem.si). Dostopni so širši javnosti, ki lahko v vsakem trenutku preveri vrednosti hrupa na treh lokacijah: v smeri Kopra, Ankarana in Bertokov.

»Že od samega začetka uporabljamo najsodobnejše tehnike merjenja. Zato smo z Zavodom za varstvo pri delu in s podjetjem IMS merilni sistemi pred kratkim zamenjali merilnike za hrup na vseh treh postajah. Nova tehnologija omogoča enostavnejše prikazovanje in spremljanje podatkov ter več funkcij, ki nam pomagajo ob dogodkih, povezanih s hrupom,« je povedal **Andrej Pučko** s Področja varovanja zdravja in ekologije.

Poleg podatkov za hrup prikazujemo tudi meritve kakovosti zraka in morja. Od lanskega leta, ko smo spletno mesto Živeti s pristaniščem grafično prenovili, podatke prikazujemo na zanimivejši in za uporabnika bolj prijazen način. V prihodnjih mesecih bomo dodali še prikaz podvodne kamere, meritve delcev PM 2,5 in meritev površinskega morskega toka.

Na morju nas brani 120 vojakov in vojakinj

Ob praznovanju 27-letnice 430. mornariškega diviziona (MOD) smo se o njihovi vlogi v Slovenski vojski pogovarjali z **Andrejem Pečarjem**, namestnikom poveljnika 430. MOD.

  MATEJA DOMINKO

Rod pomorstvo je eden od devetih rodov Slovenske vojske, v okviru katerega deluje 430. mornariški divizion (MOD). Njihovo poslanstvo je obramba suverenosti države in varovanje slovenskega morja ter obale, zagotavljanje in krepitev mednarodne pomorske varnosti ter prispevanje k mednarodnemu miru in stabilnosti. Sedež imajo v vojašnici Slovenski pomorščaki v Ankaranu, le streljaj od Luke Koper, na območju pristanišča pa domujejo tudi slovenska vojaška plovila.

Skupaj je v Ankaranu okrog 120 vojakov in vojakinj. Na slavnostnem dogodku 30. januarja smo se pogovarjali z **Andrejem Pečarjem**, namestnikom poveljnika 430. MOD.

Kako sta Luka Koper in mornariški divizion povezana?

Z Luko sodelujemo od leta 1996, ko smo dobili prvo ladjo Ankaran. V pristanišču imamo vojaški privez, kjer je stacionirana ladja Ankaran, in od leta 2010, ko smo dobili še Triglav, Luka zagotavlja privez tudi zanj. Stalnega priveza še nimamo. Z Luko Koper skladno s potrebami našega divizion sicer zgledno sodelujemo, se pa nadamo, da bo čimprej zgrajen novi RO-RO privez v tretjem bazenu, ob katerem bomo dobili svoj stalnejši privez.

Za pristanišče so zanimivi tudi vaši potapljači ...

Imamo okrog 30 potapljačev, ki so usposobljeni za protiminsko delovanje na dnu morja. Luka Koper je za Slovenijo strateškega pomena, prav tako je pomembna tudi za marsikatero zaledno državo (Avstrijo recimo), ogromno industrije in gospodarstva je vezano na koprsko luko. Naši potapljači so usposobljeni za lokalizacijo in nevtralizacijo vsake podvodne mine, zato je ta enota izjemnega pomena tudi za varnost plovni poti. Mine lahko uničimo (aktiviramo) v morju, lahko pa jih iznesemo na kopno in odpeljemo na mesto uničenja.

Kakšno je zanimanje za poklic mornarja v slovenski vojski?

Včasih je bilo težje priti v našo enoto, ker se je najprej polnilo enote prve brigade. Danes imamo izoblikovano lastno enoto in prav zdaj smo sprejeli nekaj novih mornarjev, si jih pa želimo še več. V Vipavi za novince najprej izvajamo temeljno usposabljanje, potem pa pridejo k nam in se začnejo specialistično usposabljanje (da postanejo mornarji). Na žalost trenutno nismo konkurenčni s plačami, zato se nekateri izkušeni mornarji selijo v privatni ali gospodarski sektor, kjer imajo podobne delovne naloge.



Je večina članov mornariškega divizion z Obale, domačinov, ki so odraščali z morjem?

(smeh) Ne, poveljniki ladij so prav vsi od drugod, že kar nekaj časa ne prihajajo s pomorske šole ampak z drugih šol. Tudi sicer je večina mornarjev iz našega voda iz bolj oddaljenih krajev.

So misije sanje vsakega vojaka mornarja?

Misije so najboljša izkušnja, da prideš do realne asociacije na dogodek, za katerega se uriš, torej bojno stanje. Ne želimo si vojne, ampak le na misijah se lahko realno primerjaš z drugimi in na operaciji ugotoviš, kaj si se naučil in kje si lahko še boljši. Je pa sodelovanje na misiji tudi dodaten zaslužek za vojaka, kar je seveda še dodatna motivacija za udeležbo.

Naši potapljači so usposobljeni za lokalizacijo in nevtralizacijo vsake podvodne mine, zato je ta enota izjemnega pomena tudi za varnost plovni poti.

Kaj mornariškemu divizionu prinaša prihodnost?

Izzivov je kar nekaj, predvsem pri kadrovanju in usposabljanju našega kadra, pri vzdrževanju naših delovnih sredstev, ki niso poceni. Ker smo del javne uprave, smo podvrženi javnim naročilom, vedno več pa je tudi nalog, poleg tistih na morju, kot na primer pomoč policiji pri varovanju meje in podobno.

Vsem članom 430. MOD želimo veliko delovnih uspehov in da bi se vsakič varno vračali v domači pristan. Za koga? Za Slovenijo!

Povratne informacije nas pomagajo izboljševati

Povratne informacije so eno daleč najkoristnejših orodij, ko želimo v nečem napredovati. So sporočila o tem, kako nekaj, kar je bilo izrečeno ali narejeno, učinkuje na okolico – na prejemnike. Na ta način omogočajo, da pošiljatelj lahko naredi ustrezne izboljšave v komunikaciji, hkrati pa znižuje možnost, da bi prišlo do nesporazumov in konfliktov.

 MEDIADÉ  PIXABAY



Vsak odziv, ki ga prejmemo (ali pokažemo), pa še ni uporabna povratna informacija. Vodja tima na primer lahko verjame, da vselej daje dovolj povratnih informacij, medtem ko vsi ostali v timu menijo, da jih ne dobijo dovolj. Šteje tudi vsebina: v grobem ločimo pozitivne in negativne povratne informacije. Ko nekdo pohvali naše delo ali dejanje, je to izrazit primer pozitivne povratne informacije. In obratno: ko nas nekdo skritizira, govorimo o negativni povratni informaciji. Za najučinkovitejšo pa velja konstruktivna povratna informacija, ki vsebuje iskren celosten odziv: sporočilo, kaj je bilo narejeno dobro, hkrati pa, kaj se da še izboljšati (kar je tudi prijetneje izreči in slišati kot negativno kritiko). Najslabša možna oblika povratne informacije pa je – da te sploh ni.

Ne samo podajanje, tudi sprejemanje je umetnost

Namen konstruktivne povratne informacije, ki vključuje torej tudi pohvalo, ni 'dajanje obliža'. Pomembno namreč vpliva na to, kako bo sprejeta. Ljudje smo po večini pač takšni, da na zgolj negativno kritiko odreagiramo z neprijetnimi čustvi in smo praviloma občutno manj dovzetni za to, da bi prejeta sporočila upoštevali. Poleg

tega kdaj potrebujemo ali moramo podati tudi primer, kako nekaj narediti bolje. Povratne informacije pa moramo podajati pravočasno. Je že komu od nas zares koristila pohvala (ali kritika) več mesecev po tem, ko smo nekaj naredili?

Ko povratno informacijo prejemamo, moramo znati poslušati. Sproti lahko preverjamo razumljivost: prosimo za dodatna pojasnila, če je to potrebno. Preden reagiramo na morebitno kritiko, zberimo čim več informacij o tem, zakaj je do nje prišlo. V naravi nam je tudi, da včasih reagiramo preveč na prvo žogo in se po nepotrebnem počutimo slabo. Namen povratne informacije pa je ravno obraten: da bi se (s svojimi dejanji in v sodelovanju z drugimi) lahko počutili bolje.

Najslabša možna oblika povratne informacije je – da te sploh ni.

Vprašajmo tiste, ki nas poznajo

Ko se je pred leti s slovenskega trga umaknila velika konkurenca, je eno od telekomunikacijskih podjetij nenadoma postalo preplavljeno z novimi strankami. Nenadni porast poslovanja je na prodajne agente seveda vplival zelo obremenjujoče. Da bi vodjem pomagali bolje usmerjati in motivirati njihove ekipe, so se odločili za pristop 360-stopinjske povratne informacije, priljubljene tehnike v številnih uspešnih podjetjih širom po svetu. Gre za sistematičen način zbiranja povratnih informacij s strani izbrane skupine ljudi, ki vas dobro poznajo. To pripomore k celovitejši sliki samega sebe skozi oči drugih.

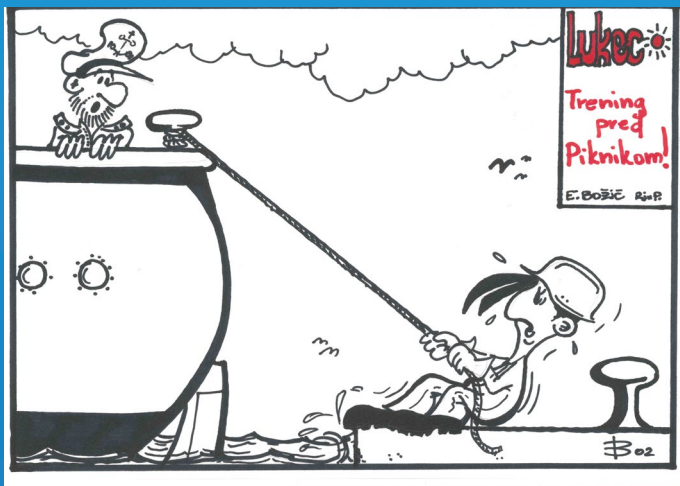
»Ali si lahko predstavljate kaj boljšega, kot je okolje, v katerem se vsi zavedajo, da je vsak posameznik edinstven, kjer razlike spoštujejo in uporabljajo za vzpostavljanje močnejših in boljših odnosov? Do tega nam je pomagal tudi postopek 360-stopinjske povratne informacije. Investicija, ki smo jo vložili v ta postopek, je popolnoma zanemarljiva v primerjavi z rezultati,« je med drugim povedala njihova vodja Centra za pomoč uporabnikom.

Do uporabne in celovite slike pa lahko pridete tudi brez omenjenega pristopa. Sklenite s sodelavci, ki so vam najbližji, dogovor, da si boste redno podajali konstruktivne povratne informacije.



Luka skozi Lukčeve oči

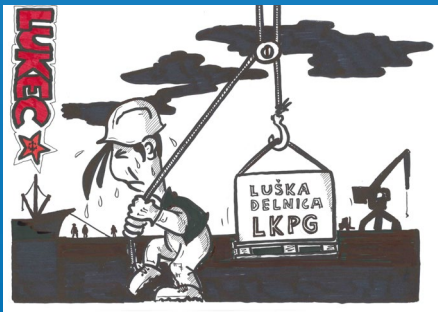
Karikature so skoraj ves čas spremljale Luški glasnik. Risali so jih luški delavci, ki so na hudomušen način prikazovali aktualna dogajanja in opozarjali na pomanjkljivosti v podjetju. Med luškimi karikaturisti so bili **Egon Godina, Janez Janežič, Alenka Šik in Elvis Božič**. Slednji je ustvaril luško maskoto – Lukca, ki nas je zabaval polnih 19 let. Zdaj pa je čas za nove izzive in druge pojavnosti za potrebe Luke Koper.



Leto 2002: Vlečenje vrvi je tradicionalna luška športna panoga. Brez nje na pikniku ne gre, zato se je potrebno nanjo pripraviti.



Leto 2004: Po štiriletnem obdobju Luka Koper zaključil zgodbo o upravljanju kontejnerskega terminala v Trstu. Politični pritiski so bili preveliki.



Leto 2005: Dobri poslovni rezultati ne vplivajo na vrednost luške delnice. Lukec je vedno pripravljen priskočiti na pomoč.



Leto 2006: Rojstni dan je vedno priložnost za spomine, zasluge in zabavo.



Leto 2008: Tečaji, usposabljanja, predavanja ... Lukec nima miru!



Leto 2009: V demokraciji ima tudi Lukec pravico govora.



Leto 2010: Po krizi se pretovor povečuje in pristanišče postaja premajhno.

Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.

Izdajatelj: Luka Koper, d. d.
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Izvršna urednica: Mateja Dominko
Redakcija: Mediade d. o. o.

Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Tina Bizjak, Kristjan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Maja Gverič, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Cok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Mirko Slosar, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanovič, Suzana Zornada Vrabc, Mara Žerjal

Kreativna zasnova in oblikovanje: Igor Lennasi, ID14 za Mediade d. o. o.

Foto naslovnica in 2. stran: Kristjan Stojakovič
Foto Čedomirja Bojaniča na 3. strani: Vojko Rotar
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 2.400 izvodov
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si
Casopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

"Ne gre za to, kar si zaslužimo. Gre za to, v kar verjamemo." W. W.