

# 15 Truški

G L A S N I K

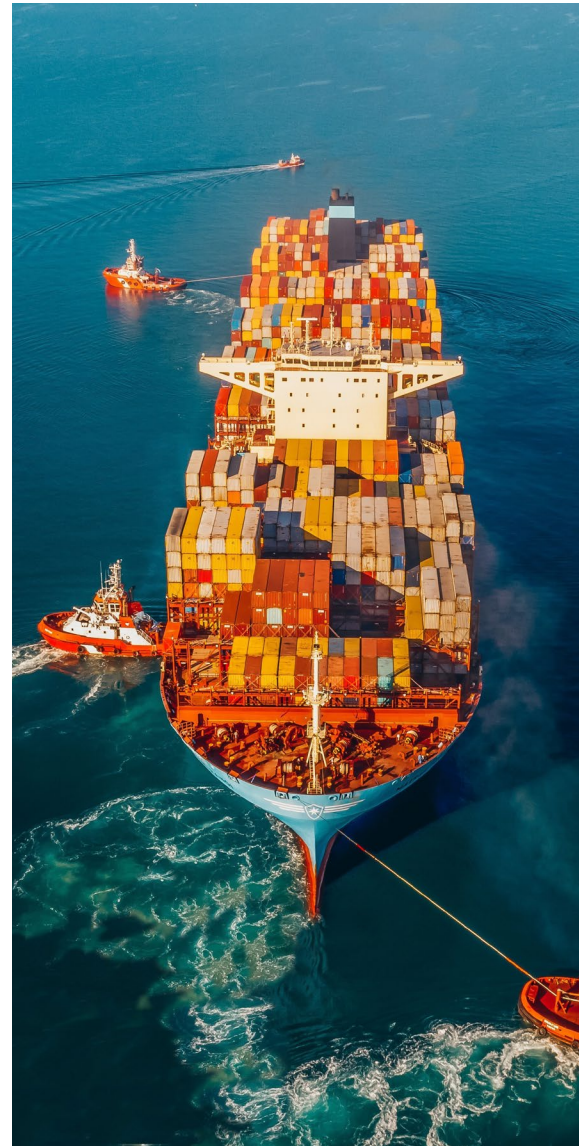
**06**2020

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



V središču:  
**Luka Koper obvladuje  
posledice pandemije**

- 4 Luka Koper obvladuje posledice pandemije**  
Skupina Luka Koper je v prvem trimesečju leta, kljub izbruhu pandemije, poslovala uspešno, smo pa zaradi negotovih gospodarskih napovedi pripravili več scenarijev.
- 6 V Kopru ponovno častni konzulat Turčije**  
Častni konzul Turčije je postal Borut Škabar, dolgoletni poslovni partner Luke Koper.
- 7 Tudi v letu 2019 prvo pristanišče Avstrije**  
Od dobrih 20 milijonov ton pretovora celotnega prekomorskega prometa Avstrije jih v Luki Koper pretovorimo skoraj tretjino.
- 8 Kontejnerski hibrid – Box in box**  
Konec maja smo na kontejnerskem terminalu testirali prototip nove oblike transportnega kontejnerja, ki ga razvija podjetje Innofreight v Avstriji.
- 10 Pomorska pilotaža v državne roke**  
10. maja je dejavnost pomorske pilotaže v našem pristanišču prevzelo Javno podjetje Kopraska pomorska pilotaža (KOPP).
- 11 2. junij: slovenski dan železničarjev**  
2. junij – dan železničarjev – vsako leto obeležimo tudi v Luki Koper, ki je začetna in končna točka največje količine po slovenskih tirih potujočega tovora.
- 12 Tehnologija 5G je lahko koristna tudi v logistiki**  
Evropska komisija je izbrala projekt 5G-LOGINNOV, v katerem med 15 partnerji iz več evropskih držav sodeluje tudi Luka Koper.



## Po enajstih letih nov privez

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 MATEJA DOMINKO

**V Luki Koper smo 10. junija svečano odprli nov privez v tretjem bazenu. Privez s formalno oznako RO4 je namenjen RO-RO ladjam, ki prevažajo vozila, in je prvi nov privez v koprskem pristanišču po letu 2009. Danes imamo v luki 26 privezov.**

Terminal avtomobilov Luke Koper je po številu pretovorjenih vozil letno eden največjih v Sredozemlju in tudi med večjimi v Evropi. Novi privez in ostale naložbe bodo omogočili ohranitev tega položaja in konkurenčnosti avtomobilskega terminala. Končali smo z gradnjo VI. skupine tirov v zaledju tretjega bazena, do konca marca 2021 bomo predvidoma zaključili gradnjo garažne hiše.

### Porok za razvoj slovenskega gospodarstva

Dodatne skladiščne površine za avtomobile so predvidene tudi v zaledju pristanišča na kaseti 5A. »Na ministrstvu se zavedamo, da je uspešno pristanišče tudi porok za razvoj slovenskega gospodarstva, zato si skupaj z Luko Koper prizadevamo, da bi v kratkem zaključili postopke pridobivanja celotnega zemljišča kasete 5A za namen širitve pristanišča. Sredstva za to so v državnem proračunu za letošnje leto zagotovljena,« je na otvoritveni slovesnosti dejal minister za infrastrukturo **Jernej Vrtovec**.

### Leto 2020 si bomo zapomnili tudi po naložbah

Brez investicij bi težko ohranili konkurenčnost in računali na nove posle, je povedal predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**. Dodal je: »Poleg novih »avtomobilskih« tirov in priveza bi omenil še nov vhod v pristanišče, t. i. Bertoški vhod, ter začetek podaljševanja prvega pomola, ki je po višini in pomenu investicije najpomembnejši projekt Luke Koper.«

Skupna vrednost investicije znaša dobrih šest milijonov evrov, za kar smo pridobili tudi evropska sredstva iz projekta CarEsmatic. V drugi fazi je na severni strani tega priveza predvidena postavitve pontona za potrebe Slovenske vojske. Njihova plovila so trenutno privezana v drugem bazenu.



## Vreme bo



V trenutku, ko to pišem, zunaj dežuje in nebo je temno sive barve. Sreda zjutraj, čakam na vajo za današnjo slovesno otvoritev novega RO-RO priveza. No, mogoče bi bilo v teh razmerah bolje reči uradno otvoritev, ker bo občutek slovesnosti zaradi dežja zagotovo bolj razredčen in bledečen. Ukvarjam se z mislijo, kako spremeniti scenarij. Že res, da smo sicer računali tudi na slabo vreme, ampak res je tudi, da smo na Obali razvajeni in se redkokdaj zgodi, da bi se prireditve »sfizila« zaradi slabega vremena. Kdor še ni organiziral dogodka, se mu ne sanja, kaj vse se dogaja v zakulisju. Koliko ljudi je angažiranih, koliko izmenjanih e-mailov, telefonskih klicev, iskanja izvajalcev, pa vabila, pogostitev, interno usklajevanje in še in še. Če si gost na dogodku, enostavno sedeš in uživaš. Pol ure, eno uro, spiješ kozarec vina in se zadovoljen odpraviš domov, medtem ko morajo izvajalci še pospraviti, organizator pa poskrbeti, da je prizorišče ponovno v prvotnem stanju. Skratka, pri organizaciji dogodka do zadnjega upaš, da bo šlo vse tako, kot si načrtoval, ampak vseeno si pripravljen tudi na plan B.

Razmišljam, da je organizacija dogodkov pravzaprav zrcalna slika življenja. Začrtamo si neko pot, izberemo nek študij, zaljubimo se v neko osebo in potem nas tok včasih odnese v čisto drugo smer. Lahko se upiramo, borimo, plavamo proti toku, ampak s tem samo izčrpavamo energijo in pravzaprav škodujemo le sami sebi. To seveda ne pomeni, da sedimo križem rok in čakamo, da nam življenje pade v naročje. Ne, to pomeni le, da lažje shajamo oz. se lažje ognemo čerem, če plavamo s tokom. O tem obstajajo knjige, s tem se ukvarjajo filozofi, misleci, tudi religija, zato si ne drznem razmišljati dalje, pa vendar se mi zdi, da je v tem spoznanju nekaj osvobajajočega.

Zakaj bi se sekiral za stvari, na katere nimaš vpliva?

**Sebastjan Šik,**  
odgovorni urednik

## Ambiciozna strategija razvoja je nujna



Ministrstvo za infrastrukturo je septembra 2019 imenovalo delovno skupino za pripravo vizije razvoja železniške infrastrukture pod mojim vodstvom. Vizija vsebuje enakovredno zastopnost železniškega potniškega in tovornega prometa. Samo izgradnja 2. tira vsekakor še ne pomeni, da bo železniška infrastruktura pripravljena na mednarodne logistične izzive in s tem še ne bo zagotavljala dolgoročnega konkurenčnega okolja za logistična podjetja. Okoliške države sledijo svojim 50- ali še večletnim strategijam vlaganja v infrastrukturo, ki so zelo ambiciozne. Absolutno mora tudi Slovenija čimprej sprejeti operativni načrt, predvsem pa si zagotoviti stalne vire financiranja takšnih projektov, ki so večinoma precejšen zalogaj za tekoče proračune. V delovni skupini smo izhajali predvsem iz realnih problemov in potreb ter iskali najbolj racionalne možnosti. Infrastrukturni skladi so danes v razvitih državah dejstvo, ker so z vlaganji v infrastrukturo nekaj deset let pred nami, prakse polnjenja takih skladov pa so različne.

Glavni cilji v železniškem tovornem prometu do leta 2050 so: podvojiti prepeljani tovor po železnici na 46 milijonov ton (neto), povečati delež železniškega tovornega prometa na 40 %, dvigniti povprečne komercialne hitrosti tovornim vlakom in zmanjšati zamude v tovornem prometu. Investicije zahtevajo stabilne in dolgoročne vire financiranja, zato podpiramo ustanovitev Infrastrukturnega sklada, ki bo iz različnih finančnih virov (bencinski cent, eko takse, EU sofinanciranje ...) pridobival do okoli 500 milijonov evrov na leto, različno po letih in glede na realne potrebe. Vsekakor bo to velika in zahtevna politična odločitev.

Verjetno brez zelo ambiciozne strategije za naslednjih 30 let, ki bo nujno podprta s finančnimi sredstvi, nikoli ne bomo prišli do tega, kar ves čas vsi ponavljamo – dolgoročno konkurenčna logistika in okolju prijazen konkurenčni javni prevoz.

**Dušan Mes,**  
generalni direktor Slovenskih železnic

# Luka Koper obvladuje posledice pandemije

**Skupina Luka Koper je v prvem trimesečju leta, kljub izbruhu pandemije, poslovala uspešno. Zaradi negotovih gospodarskih napovedi smo pripravili več scenarijev s ciljem zagotavljanja zadostne likvidnosti in omejevanja negativnih učinkov globalne gospodarske krize.**

 SEBASTJAN ŠIK

»Ob izbruhu epidemije koronavirusa na Kitajskem se je Skupina pravočasno odzvala in sprožila vrsto ukrepov na področju optimizacije poslovanja ter s tem zagotovila uresničevanje ciljev iz poslovnega načrta za leto 2020,« je rezultate poslovanja v prvih treh mesecih leta komentiral predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

Čeprav so bili čisti prihodki od prodaje, ki so v obdobju januar–marec znašali 55 milijonov evrov, za 6 % nižji od načrtovanih, je poslovni izid iz poslovanja (EBIT) znašal 9 milijonov evrov oz. 9 % več od načrtovanega. Tudi čisti poslovni izid v prvem četrtletju (7 milijonov evrov) presega načrt za 3 %.

## V prvem tromesečju pretovorili 5,2 milijona ton blaga

Zaradi pandemije koronavirusa so bili prizadeti vsi ključni trgi Luke Koper in praktično vse industrijske panoge, kar je razvidno tudi iz statistike pretovora v koprskem pristanišču v prvih treh mesecih leta. V tem obdobju smo kljub temu pretovorili 5,2 milijona ton blaga, kar pa je sicer za 12 % manj kot v enakem obdobju lani. S podobnimi razmerami so se soočali tudi v drugih pristaniščih v regiji in širše, kjer so večinoma zabeležili upad pretovora.

## Ključni razvojni projekti s polno paro naprej

V prvih treh mesecih letošnjega leta je Skupina nadaljevala z izgradnjo ključnih razvojnih naložb, kot so izgradnja RO–RO priveza v tretjem bazenu, dokončanje projekta šeste skupine tirov in gradnja garažne hiše za avtomobile. Poleg tega smo izbrali izvajalca za podaljšanje prvega pomola oz. operativne obale in skladiščnih površin na kontejnerskem terminalu.

Ocenjujemo, da bo pandemija koronavirusa bolj občutno vplivala na poslovanje Skupine Luka Koper tudi v prihodnjih mesecih. V kolikšni meri, je težko napovedati zaradi negotovosti, povezanih s samim virusom, in vpliva, ki ga bo imela zaustavitev gospodarskih aktivnosti v državah

na celotno svetovno gospodarstvo. »V Luki Koper ves čas spremljamo vse dogodke, povezane tudi z državnimi intervencijami, in z ukrepi zagotavljamo dostop do zadostnega obsega likvidnih sredstev za premostitev vplivov pandemije. Kljub temu bomo nadaljevali z izvajanjem ključnih razvojnih projektov družbe, saj je tudi aktualna kriza izpostavila prednosti večnamenski pristanišča,« še dodaja Zadel.

**Kljub nižjim čistim prihodkom od prodaje sta poslovni izid iz poslovanja (EBIT) in čisti poslovni izid v prvem četrtletju letos preseгла plan.**

## Najbolj občuten upad pretovora, vezanega na avtomobilsko industrijo

Upad pretovora zaradi pandemije smo v Luki Koper v aprilu najbolj občutili pri blagovnih skupinah, ki so povezane s proizvodnjo avtomobilov: surovine za jeklarsko industrijo, pločevina za proizvodnjo vozil, rezervni in sestavni deli ter končni izdelki.

Na drugi strani smo zabeležili porast pretovora sipkih tovorov, pri kontejnerjih pa je dosežen rezultat celo nekoliko nad načrtom. Statistika pretovora po blagovnih skupinah zelo niha iz meseca v mesec, kar je posledica ne le negotovih gospodarskih razmer, ampak tudi spremenjenih logističnih tokov in nabavnih verig. Na zalednih in prekomorskih trgih Luke Koper se razmere sicer počasi stabilizirajo. Proizvodni obrati, predvsem na področju avtomobilske industrije, ponovno delujejo, zato pričakujemo, da bomo lahko v prihodnjih mesecih lažje predvideli trend pretovora.

Aprila smo zabeležili porast pretovora sipkih tovorov, pri kontejnerjih pa je dosežen rezultat celo nekoliko nad načrtovanim.

(v EUR)	Luka Koper, d. d.			Skupina Luka Koper		
	jan–mar 2020	jan–mar 2019	indeks 20/19	jan–mar 2020	jan–mar 2019	indeks 20/19
Čisti prihodki od prodaje	54.222.182	59.628.749	91	55.210.544	60.650.655	91
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	8.323.118	16.672.762	50	8.550.031	17.147.053	50
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	15.078.504	23.779.397	63	15.507.807	24.427.222	63
Poslovni izid pred davki	8.269.838	16.626.972	50	8.881.047	17.554.677	51
Čisti poslovni izid	6.885.530	13.534.051	51	7.475.863	14.387.259	52
Naložbe	10.774.688	5.830.775	185	10.807.592	6.266.302	172
Število zaposlenih	1.535	1.404	109	1.699	1.558	109

# Rast/padec izbranih pristanišč v prvem četrletju 2020



Skupni pretovor Kontejnerji Avtomobili

Vir: spletne strani pristaniških uprav \*Luka Koper si s pristaniščema Barcelona in Valencia deli primat največjih avtomobilskih luk v Sredozemlju.

# V Kopru ponovno častni konzulat Turčije

TATJANA JAZBEC POLONA KREVATIN

**Častni konzul Turčije je postal Borut Škabar, dolgoletni poslovni partner Luke Koper, ki vodi pomorsko družbo Bluemarine in logistično družbo Conbulk.**

Njegova glavna skrb v funkciji častnega konzula bo razvijanje gospodarskih, kulturnih in prijateljskih odnosov med Slovenijo in Turčijo, promocija Turčije ter zaščita in skrb za turške državljane. V njegovi domeni pa niso konzularne in upravne storitve, te opravlja turški konzulat v Ljubljani.

## Koper je zaradi luke ena najpomembnejših točk v državi

Odločitev Turčije, da svoje konzularno predstavništvo odpre v Kopru, sega v leto 2004, ko je za prvega častnega konzula v Kopru imenovala **Vitomirja Mavriča**, takratnega namestnika predsednika uprave Luke Koper, ki je konzulsko funkcijo opravljal tri leta. Po besedah Škabarja je odločitvi Turčije botrovala pozicija mesta, ki je »po zaslugi kopskega pristanišča eno najpomembnejših strateških točk v državi«.

## Za Turčijo letno pretovorimo milijon ton tovora

V našem pristanišču letno pretovorimo okrog milijon ton tovora, ki za evropski trg prihaja iz Turčije oz. je v to državo namenjen. Prevladuje blago v kontejnerjih in avtomobili.

## Drugi tir – dogodki

TATJANA JAZBEC

### 2TDK izbral kandidate za gradnjo

Razpis, ki ga je novembra lani objavilo podjetje 2TDK za gradnjo glavnih objektov drugega tira na odseku Divača–Črni Kal in Črni Kal–Koper, smo zasnovali dvostopenjsko. V prvi fazi so ponudniki s predložitvijo dokumentacije dokazovali usposobljenost za gradnjo, v drugi pa bo o izboru odločala cena. V prvi fazi je 2TDK za gradnjo prvega odseka, Divača–Črni Kal, prejel 15 prijav, za drugi odsek, Črni Kal–Koper, pa 14. Strokovna komisija 2TDK je sposobnost gradnje prvega in drugega odseka priznala 10 kandidatom. Odločitev še ni pravomočna, saj so nekatera podjetja, ki so iz prve faze izpadla, vložila revizijske zahteve.

### Ustavno sodišče zavrnilo pobudo

Decembra 2019 je državni zbor potrdil Poroštveni zakon za projekt drugi tir in del tretje razvojne osi. Z njim država jamči, da če 2TDK ne bi zmozel kriti svojih finančnih obveznosti, bo upnikom izposojena sredstva vrnila država. Skupina državljanov je po sprejemu zakona na ustavno sodišče vložila pobudo za oceno njegove ustavnosti, vendar pri tem ni uspela. Ustavni sodniki so pobudo zavrnilo z utemeljitvijo, da zakon ne odpira pomembnih ustavnopravnih vprašanj.

Turčija je za Luko Koper zelo zanimivo tržišče. Priložnosti vidimo predvsem v blagovnih skupinah generalni in projektni tovari ter tovari v razsutem stanju, nenazadnje pa tudi v opremi, ki bo za turške izvajalce gradbenih projektov prihajala v Slovenijo.

## EU je bila lani šesti največji zunanjetrgovinski partner Turčije.

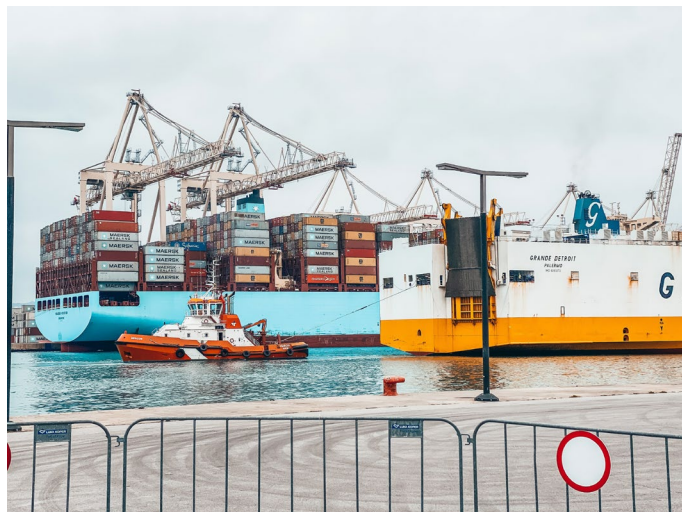
Veseli nas, da se s turškim ladjarjem Arkas pogovarjamo o vrnitvi v Koper, kar bo povezavo kopskega pristanišča s Turčijo še dodatno okrepilo.



## Začetek podaljšanja prvega pomola

SEBASTJAN ŠIK KRISTJAN STOJAKOVIČ

Predstavniki Luke Koper in Kolektor Kolinga so 4. junija podpisali pogodbo za izgradnjo podaljška prvega pomola in skladiščnih površin. Prvo fazo, ki zajema izgradnjo operativne obale dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra, bo izvajalec zaključil marca prihodnje leto, drugo fazo – izgradnjo zalednih skladiščnih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m<sup>2</sup> – pa v začetku leta 2022. Izvajalec Kolektor Koling bo s partnerjema, Grafist in Adriaing, z umeščanjem pilotov začel predvidoma septembra letos.



# Tudi v letu 2019 prvo pristanišče Avstrije

Avstrijski logistični časopis *Verkehr* je pred dnevi objavil že tradicionalno lestvico pristanišč, preko katerih Avstrija opravi večino svoje prekomorske blagovne menjave s svetom. Tudi v letu 2019 zaseda koprsko pristanišče prvo mesto. Od dobrih 20 milijonov ton pretovora celotnega prekomorskega prometa Avstrije jih v Luki Koper pretovorimo skoraj tretjino, torej sedem milijonov ton. Na drugem mestu je nemški Hamburg z nekaj več kot štirimi milijoni ton.

 SEBASTJAN ŠIK  JERNEJ LASIČ, FINANCE



Podrobneje smo o avstrijskem trgu, ki je največji zaledni trg Luke Koper, za katerega pretovorimo kar tretjino vsega blaga, pisali v prejšnji številki Luškega glasnika. Tokrat pa smo k pogovoru povabili **prof. dr. Bernda H. Kortschaka**, nemškega profesorja poslovedenja in logistike, ki trenutno dela na dunajskem Inštitutu za transport in logistiko. Beseda je seveda tekla tudi o najbolj aktualni zadevi, vplivu pandemije koronavirusa na logistiko. Na prvi pogled se zdi, da so severnoevropska pristanišča v primerjavi z jadranskimi bolj prizadeta zaradi pandemije. Prvič zato, ker so nekateri ladjarji odpovedovali linije na sever, medtem ko v Jadranu nismo imeli teh primerov. Poleg tega so severnoevropska pristanišča bolj odvisna od trgovinske menjave z Ameriko, predvsem Severno, ki jo je pandemija precej prizadela.

»Čeprav se je Koper na avstrijskem trgu pojavil kasneje kot ostala tradicionalno prisotna pristanišča, ste prevzeli primat in največji tržni delež. Ker so vaše storitve dobre.«

## Slika bo jasna v drugi polovici leta

Primerjava statistik prvih treh letošnjih mesecev tega sicer ne kaže, vendar vemo, da se je pandemija razbohotila šele v drugi polovici marca. »V tem trenutku je izredno težko napovedati, kakšne bodo posledice pandemije, saj je to v veliki meri odvisno od kupne moči ljudi, pa tudi od vzdušja

med potrošniki, saj se ljudje izogibajo nenujnim nakupom. Nekateri so ostali brez služb, drugi se bojijo, da bi jih ta usoda lahko doletela. Slika bo bolj jasna v drugi polovici leta, ki je tudi v logistiki v znamenju predpraznične potrošnje in prav božična darila predstavljajo velik del prekomorske blagovne menjave. Zaradi pomanjkanja povpraševanja po transportnih kapacitetah bi se lahko nekatera logistična podjetja znašla v likvidnostnih težavah,« se boji Kortschak in dodaja, da državna pomoč, ki se je zdaj za zagon gospodarstva poslužujejo vse države, ne bo mogla nadomestiti zaupanja potrošnikov.

»Slika bo bolj jasna v drugi polovici leta, ki je tudi v logistiki v znamenju predpraznične potrošnje.«

## Kortschak: Vaše storitve so dobre

Kortschak je že večkrat javno izrazil navdušenje nad Luko Koper, predvsem glede hitrosti oz. produktivnosti, tako z vidika pretovora kot delovne sile. Izpostavil je visoko produktivnost Luke Koper na kvadratni meter pristanišča in prednosti organizacijskega modela v Kopru, ki je veliko bolj fleksibilen kot v drugih pristaniščih, ki so razdeljena na terminale oz. zasebne pristaniške operaterje. »To je vaša primerjalna prednost in tudi ključni razlog, da ste postali tako dobri v regiji,« je prepričan naš sogovornik. Dodaja: »Čeprav se je Koper na avstrijskem trgu pojavil kasneje kot ostala tradicionalno prisotna pristanišča, npr. Hamburg ali Rotterdam, ste prevzeli primat in največji tržni delež. Ker so vaše storitve dobre.«

## Drugi tir je nujen

Avstrija veliko vlaga v železniško infrastrukturo. Trenutno sta dva največja projekta predor Semmering in predor Koralm na t. i. južni železnici. Rekonstrukcija te proge bo stala več kot osem milijard evrov, zaključili pa naj bi jo leta 2026. Nekateri v Sloveniji gledajo na ta projekt kot na obvoz okoli Slovenije, a se Kortschak s tem ne strinja. Spomni, da je ta progla zastarela in ima prevelik naklon, zato se je Avstrija odločila za prenovu, da bi s tem pomagala gospodarstvu in logistiki. Z enako logiko se je Slovenija lotila projekta izgradnje drugega tira med Koprom in Divačo, ki je za profesorja nujnost, če želi koprsko pristanišče ohraniti in nadgraditi prednosti, ki jih je v teh desetletjih osvojil.

## Kontejnarski hibrid – Box in box

  MATEJA DOMINKO

**Konec maja smo na kontejnerskem terminalu testirali prototip nove oblike transportnega kontejnerja, ki ga razvija podjetje Inno freight v Avstriji. Namen "Box in box" ali BIB kontejnerja je povečati uporabnost namenskega kontejnerja.**

V namenskem kontejnerju za eno največjih strank našega Evropskega energetskega terminala trenutno prevažamo premog in železovo rudo do Avstrije. Z inovativnimi predelavami tak kontejner lahko uporabimo kot ogrodje, v katerega vstavimo klasičen 20' kontejner. S tem ob povratku v Luko Koper vlak ne bo več vozil praznih kontejnerjev za razsute tovore, pač pa v eno smer premog ali rudo, v drugo pa v isto »transportno škatlo« vstavljen klasični kontejner.

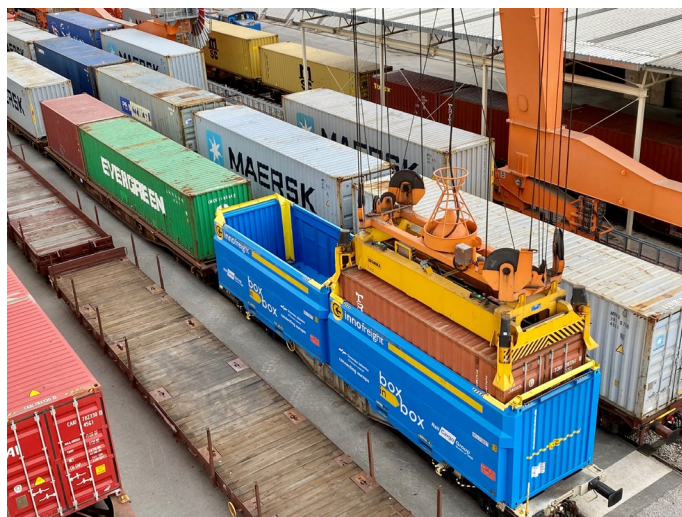


Inno freightovci ob testiranju BIB kontejnerja (z leve) Božo Kapun, Branko Pec in direktor podjetja Primož Rauter.

### Narejeno v Sloveniji

»Imamo še nekaj tehničnih izzivov, recimo pranje in čim hitrejši obrat BIB kontejnerja, a novost obeta enkrat večjo učinkovitost železniškega prevoza, zato z navdušenjem dodelujemo naš izdelek,« pojasni Božo Kapun, vodja tehničnih storitev v Inno freight. Direktor Primož Rauter dodaja: »Prototip smo razvili posebej za Voestalpine Linz,

ideja je prišla od njih. Za testiranje smo se odločali med Hamburgom in Koprom, na koncu pa izbrali Slovenijo. V podjetju imamo sicer 100 zaposlenih, a BIB kontejner je zasnovala in razvila naša ekipa v Celju, pa tudi izdelali smo ga v Sloveniji.« Ker ga testirajo pri nas, lahko rečemo, da gre za od začetka do (skorajšnjega) konca za produkt »Made in Slovenia«.



**Ob povratku v Luko Koper vlak ne bo več vozil praznih kontejnerjev za razsute tovore, pač pa v eno smer premog ali rudo, v drugo pa v isto »transportno škatlo« vstavljen klasični kontejner.**

Veliko inovativnih sodobnih vagonov različnih funkcionalnosti je sicer že v uporabi na Evropskem energetske terminalu in na Terminalu sipkih tovorov. Kaj pravijo na kontejnerskem terminalu? Po testiranju BIB vagona so bili jasni: »Brez problema. Ne morete vi toliko pripeljati, kot lahko mi razložimo – dobrodošli v Luki Koper.«

## Skoraj 500 kontejnerjev grozdja tedensko

 MILENA SLOBKO JERMAN  MATEJA DOMINKO

Terminal hlajenih tovorov dela s polno paro, smo se pa maja srečevali s posledicami novih razmer po epidemiji. Zaprtje restavracij je za izvoznike pomenilo nepredvideno upočasnjeno potrošnjo krompirja, za nas pa polna skladišča. Zaradi pomanjkanja povratnih tovorov bi pred prihodom večjih količin grozdja lahko prišlo tudi do pomanjkanja kamionov za takojšnjo odpremo prispelega grozdja. Sezona grozdja se je sredi maja po pričakovanjih pričela z zmernimi količinami in postopno rastjo (ob sočasnih prihodih pomaranč in izraelskega krompirja), kar smo skladno z zahtevami strank uspeli tudi odpremiti. Od konca maja do sredine junija pa k nam prihajajo večje količine grozdja, okrog 500 kontejnerjev tedensko. Uspešno izpeljana sezona je priložnost za okrepitev uvoza sadja in zelenjave iz Egipta z novo linijo enega od

ladjarjev, ki proučuje možnost uvedbe direktnega servisa, tudi od pozne jeseni naprej.





# Krkina zdravila iz Slovenije v svet

MATEJA CLARICI ARHIV DRUŽBE KRKA

**Novomeška tovarna zdravil Krka se je v 66 letih od svojega nastanka uvrstila med vodilna generična farmacevtska podjetja v svetu. Njihov ugled temelji na kakovostnih izdelkih in poslovni uspešnosti.**

Rast tržnih deležev in dobre poslovne rezultate dosegajo z inovativnimi izdelki, naložbami in širjenjem trgov. S Krkinimi zdravili se vsak dan zdravi 50 milijonov bolnikov. 95 % prihodkov od prodaje ustvarijo zunaj Slovenije, zato je pravočasna oskrba z izdelki ključna.

**S Krkinimi zdravili se vsak dan zdravi 50 milijonov bolnikov.**

**V petih letih podvojili prodajo na čezmorskih trgih**

»Preko Luke Koper izvajamo tako uvoz blaga kot tudi izvoz naših izdelkov. Z vse večjo prodajo izdelkov na čezmorske trge (Srednji in Daljni vzhod, Afrika in Srednja Amerika) smo količine v zadnjih petih letih podvojili. Letni promet tako predstavlja okoli 200 kontejnerjev. Letos, ko je bil zaradi epidemije močno ohromljen letalski promet, smo blago še intenzivneje uvažali in izvažali po morju,« nam je povedal **Andrej Lukan**, pomočnik direktorja Razvoja in proizvodnje učinkovin z oskrbo v Krki.

**Zahtevni pogoji za transport zdravil**

Proces distribucije zdravil je zahteven in mora biti nadzorovan skozi celotno oskrbovalno verigo. Začne se že v fazi proizvodnje in skladiščenja. Ustrezni temperaturni pogoji, sledljivost in zaščita izdelkov morajo biti zagotovljeni tudi med prevozom. »Poslujemo samo s partnerji, ki so usposobljeni in tehnološko opremljeni skladno s predpisi in zahtevami. Med njimi je tudi Luka Koper. V Krki smo zavezani k sodelovanju, ki temelji na medsebojnem zaupanju, poštenosti in korektnosti. Na tem gradimo zanesljiva in dolgoročna partnerstva in verjamemo, da bomo z Luko Koper tudi v prihodnje krepili dobre poslovne odnose,« je dodal Lukan.



## Ključna hiter odvoz in odprema

MATEJA CLARICI MATEJA DOMINKO

**Med tovari, ki smo jih nekoč pretovarjali na »klasičen način« kot generalni tovor, danes pa večinoma potujejo v kontejnerjih, je tudi hlodovina. K nam prihaja s Češke, Slovaške, iz Avstrije in Slovenije oz. iz držav, kjer imajo v zadnjih letih težave z lubadarji.**



Ti še posebej uničujejo gozdove, ki so jih v preteklosti poškodovale vremenske ujme. Edini učinkovit ukrep za preprečevanje širjenja lubadarja je pravočasen posek in odvoz iz gozda, posledično pa tudi odkup in hitra odprema. Največ zanimanja za odkup poškodovane hlodovine prihaja s Kitajske, ki je druga največja uvoznica hlodovine na svetu, takoj za ZDA.

**Tedensko pretovorimo 150–200 kontejnerjev hlodovine**

Preko kopskega pristanišča je lani potovalo približno 10.000 kontejnerjev (TEU) hlodovine, v prvih štirih mesecih letos pa okrog 4.300, tj. povprečno 150–200 kontejnerjev na teden. Hlodovina bo k nam prihajala tudi v naslednjih letih, saj lahko pričakujemo povečan obseg poškodb gozdov zaradi suše in posledično prenamnožitve smrekovih podlubnikov.

Po podatkih Zavoda za gozdove Slovenije smo pri nas do začetka maja 2020 zaradi lubadarja posekali 219.000 m<sup>3</sup> dreves (21 % več kot v enakem obdobju lani). Največ žarišč se nahaja na območju Bleda, Kočevja in Slovenj Gradca.

**Največ zanimanja za odkup poškodovane hlodovine prihaja s Kitajske, ki je za ZDA druga največja uvoznica hlodovine na svetu.**

# Pomorska pilotaža v državne roke

10. maja je dejavnost pomorske pilotaže v našem pristanišču prevzelo Javno podjetje Koprška pomorska pilotaža (KOPP).

TATJANA JAZBEC MATEJA CLARICI



Pravna podlaga za prehod pilotaže iz zasebnih v državne roke je Pomorski zakonik, ki to dejavnost uvršča med javne gospodarske službe. Obliko in način izvajanja javne službe pomorske pilotaže v koprskem pristanišču je država zapisala v Uredbo, ki jo je sprejela 20. februarja, 27. marca pa s podpisom pogodbe podjetju KOPP podelila izključno pravico izvajanja dejavnosti pomorske pilotaže.

## Obvezno pilotiranje ladij

V državnem podjetju KOPP, ki ga vodi **Radko Malačič**, je zaposlenih šest pilotov in trije voditelji pilotskega čolna. Pilotiranje ladje plačujejo ladjarji, cenik pa po novem potrjuje Vlada RS. Slednji je objavljen na spletni strani družbe KOPP. V Sloveniji pomorsko pilotažo ureja Pravilnik o pomorski pilotaži. Pilotiranje ladij je na območju koprškega tovornega pristanišča obvezno.

## Pilotažo doslej urejalo zasebno podjetje Piloti Koper

Pilotaža je bila od ustanovitve pristanišča pa do sredine 90. let pod okriljem Luke Koper. Leta 1996, ko so mnoge podpirne dejavnosti v pristanišču že prešle v zasebne roke, je pomorsko pilotažo prevzelo podjetje Piloti Koper, ki ga je ustanovilo pet takratnih luških pilotov. Piloti so nase opozorili lani, ko so za 3. april prek Sindikata žerjavistov pomorskih dejavnosti napovedali stavko. Zahtevali so podvojitve števila zaposlenih pilotov in čolnarjev, nakup ustrezne varnostne opreme in plovil ter dvig plač pilotov in voditeljev pilotin. Opozorili so tudi, da področje pomorske pilotaže na ravni države ni sistemsko urejeno. Z vodstvom so tik pred zdajci dosegli dogovor, stavko pa so odpovedali. Na ravni ministrstva za infrastrukturo so se takrat pričele aktivnosti, ki so jih zaključili maja letos s prehodom pomorske pilotaže v državne roke.

Trup pilotskega plovila mora biti pobarvan z modro barvo in imeti bel, 20 cm širok pas. Na premcu mora imeti na obeh straneh napisano belo črko P. Med pilotiranjem podnevi mora imeti na vrhu jambora pilotsko zastavo črke H.

## Vloga pomorskega pilota in pilotine

Pilot, kot dober poznavalec domačega terena, svetuje kapitanu ladje ter tako zagotavlja varno vplutje in izplutje iz pristanišča. Ladjo pričaka na določenem mestu pred pristaniščem in se med plovbo po strmih stopnicah povzpne na krov ter se pridruži kapitanu na komandnem mostu. Izmenjata si podatke o pristanišču in ladji, nato lahko pričneta manever. Pilot koordinira tudi delo vlačilcev in privezovalcev.

Pilot mora opraviti strokovni izpit, pogoj za pristop k izpitu pa je pridobljen naziv »prvi častnik krova na ladji z bruto tonažo 3.000 ali več« ter v tem nazivu opravljeno najmanj eno leto plovbe na ladji z bruto tonažo 3.000 ali več ter praktične izkušnje.

**Pilot, kot dober poznavalec domačega terena, svetuje kapitanu ladje za varno vplutje in izplutje iz pristanišča, koordinira pa tudi delo vlačilcev in privezovalcev.**

Trup pilotskega plovila (»pilotine«) mora biti pobarvan z modro barvo in mora imeti bel, 20 cm širok pas. Na premcu mora imeti na obeh straneh napisano belo črko P. Med pilotiranjem podnevi mora imeti na vrhu jambora pilotsko zastavo črke H, ponoči pa prižgane luči, ki jih za pilotsko plovilo predpisuje Konvencija o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju.

## 2. junij: slovenski dan železničarjev

2. junij – dan železničarjev – vsako leto obeležimo tudi v Luki, ki je začetna in končna točka največje količine po slovenskih tirih potujočega tovora. Več kot polovico ladijskega pretovora prihaja ali zapušča pristanišče po tirih, zanj skrbi ekipa 55 sodelavcev.

TATJANA JAZBEC IN MILANKO DRLJIČ MATEJA DOMINKO



Slovenija je 2. junij le nekaj let po osamosvojitvi razglasila za dan železničarjev. V spomin na prihod prvega vlaka iz Gradca na slovensko ozemlje – 2. junija 1846. Odsek od Gradca do Celja je bila tretja od skupno šestih etap gradnje t. i. Južne železnice – železniške proge, ki je povezovala avstrijsko prestolnico Dunaj s Trstom, najpomembnejšim pristaniščem takratne monarhije. 577 km dolgo progo – od tega 288 km po slovenskem ozemlju – so začeli graditi leta 1838 in jo dokončali v 18 letih. Prvi vlak s cesarjem Francem Jožefom, ministri in drugimi imenitnimi gosti je v Trst prisopihal 27. julija 1857. Leta 1876 je avstrijska monarhija za potrebe svojega mornariškega vojnega oporišča v Puli dogradila še odsek Divača–Pula. Prav na tem delu južne železnice, pri naselju Prešnica, je 91 let kasneje svoj železniški priključek dobil tudi Koper.

### Na območju pristanišča imamo 39 km železniških tirov

Za železniški transport v pristanišču in za povezavo s postajo Koper – tovorna, ki je na javni železniški infrastrukturi, skrbi ekipa 55 sodelavcev. Največ je strojevodij, imamo pa še premikače, vodje premikov, dispečerje in vodje izmen ter tiste, ki vodijo in odgovarjajo za delo celotne ekipe. Njihova glavna naloga je, da vagoni s postaje Koper – tovorna pravočasno prispejo v pristanišče, kjer jih razporedijo pred posamezna skladišča in manipulativne površine, ter sodelovanje v tehnoloških postopkih terminalov pri razkladanju in nakladanju vagonov. Na območju pristanišča imamo 60 tirov oz. skupno 39 km železniških industrijskih tirov.

### Vozni park luških železničarjev

Železničarji pri svojem delu uporabljajo tri lokomotive in šest kombiniranih cestno-tirnih vozil, od tega sta dve električni.

Lokomotive uporabljamo predvsem za prevoz vagonov med pristaniščem in tovorno postajo Koper, pri premiku vagonov pri nakladanju rude in premoga in za premik težjih vlakovnih kompozicij v pristanišču. Kombinirana vozila pa uporabljamo pri premikih vagonov pri nakladanju in razkladanju razsutih, tekočih in generalnih tovorov ter za premike vagonov na celem območju pristanišča.

### Od 900 do 1200 vlakov na dan

V pristanišče lahko sprejmemo od 900 do 1.200 vagonov na dan, tj. od 55 do 60 vlakov. Dnevno v povprečju naložimo 10 kontejnerskih vlakov, 10 vlakov rude in premoga, 2–3 vlake z naftnimi derivati, 6–7 vlakov z avtomobili, ostali vlaki pa pripeljejo oz. odpeljejo razne generalne tovore (proizvodi iz železa, papir) ter tovore v razsutem stanju (soja, fosfati, ilmenit, glinica ...). Dnevno v povprečju naložimo/razložimo med 800 in 900 vagonov. Tako kot luško delo se tudi delo železničarjev odvija 24 ur na dan, sedem dni v tednu.

V letu 2019 je v naše pristanišče pripeljalo in odpeljalo 22.329 vlakov z 412.785 vagoni. Največ jih je bilo v domeni Slovenskih železnic, drugi prevozniki, ki tovor prevažajo v naše pristanišče, pa so še Adria Transport, Rail Cargo in Primol. V letu 2019 smo v pristanišču naložili in razložili 288.705 vagonov, razmerje med naloženimi in razloženimi je bilo 61 : 39.

Čeprav je od Dneva železničarjev minilo že nekaj dni, vsem železničarjem iskreno čestitamo ter se jim ob tej priložnosti zahvaljujemo za ves vložen trud in predanost.

# Tehnologija 5G je lahko koristna tudi v logistiki

Evropska komisija je v okviru programa za raziskave in inovacije Obzorje 2020 (ang. Horizon 2020) izbrala projekt 5G-LOGINNOV, v katerem med 15 partnerji iz več evropskih držav sodelujejo tudi Luka Koper, Telekom Slovenije in start-up podjetje s področja mobilnih komunikacijskih sistemov INTERNET INSTITUT. Poleg kopskega pristanišča sta med evropskimi partnerji še dve pristanišči, Hamburg in Pirej.

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 EVROPSKI PARLAMENT, poročilo Effects of 5G wireless communication on human health

Projekt v Kopru določa, da bo Telekom Slovenije na območju kontejnerskega terminala vzpostavil testno omrežje 5G in v praksi preizkusil rešitve za optimizacijo pristaniških procesov ter njihovo večjo učinkovitost. Tehnologija 5G je v primerjavi s tehnologijo 4G veliko bolj zmogljiva in je zato uporabna za prenos večjih količin fotografij in posnetkov visoke resolucije, s čimer lahko ob razkladanju kontejnerjev z ladje sproti posnamemo stanje kontejnerja ter identificiramo morebitne poškodbe. S tehnologijo 5G lahko nadzorujemo tudi energetske učinkovitost dvigal in druge opreme na terminalu. Področij, kjer lahko testiramo tehnologijo, je precej in jih bomo z izvajalcem določili v nadaljevanju. Z izvajalcem se bomo dogovorili tudi glede izbora tehnologije, o čemer bomo vse zainteresirane sproti obveščali.

in akreditirana institucija opravil natančne meritve elektromagnetnih sevanj delovanja bazne postaje 5G. Rezultati so pokazali, da so bile sevalne obremenitve na vseh merilnih mestih daleč pod predpisanimi mejnimi vrednostmi, ki jih določa Uredba o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti elektromagnetnim sevanjem.

Tudi v Luki Koper bomo izvedli te meritve, tako na samem terminalu kot na obrobju pristanišča. Vse do sedaj izvedene in ovrednotene mednarodne raziskave sicer kažejo, da izpostavljenost sevanju pod vrednostmi, ki so določene v uredbah, ne povzroča negativnih vplivov na ljudi in okolje. Takšno je tudi stališče Uprave RS za varstvo pred sevanji, ki je organ v sestavi Ministrstva za zdravje.

## Zbir informacij o tehnologiji 5G na portalu

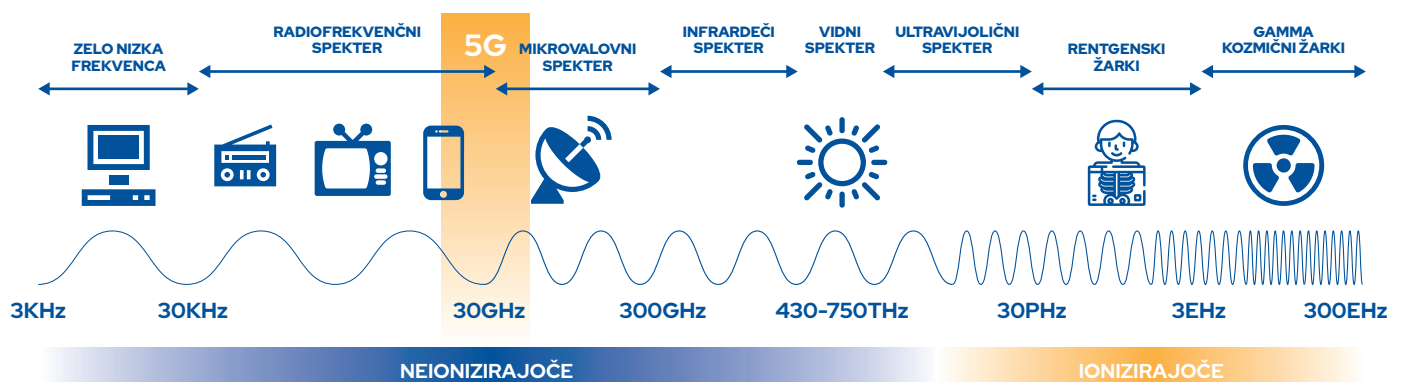
Verjetno ste zasledili, da je vest o projektu že odmevala tudi v lokalni skupnosti, kar smo sicer pričakovali glede na polemike, ki spremljajo tehnologijo 5G v zadnjem času. Prav zato smo se odločili, da bomo vsem, tako zaposlenim kot lokalni skupnosti, ponudili možnost, da se z novo tehnologijo bolje seznanijo. Na našem trajnostnem portalu Živeti s pristaniščem ([www.zivetispristaniscem.si](http://www.zivetispristaniscem.si)) bomo pripravili posebno rubriko, kjer bomo objavljali relevantne članke in druga strokovna in razlagalna gradiva, povezana s to tematiko.

## Meritve elektromagnetnih sevanj tudi v Luki

Telekom Slovenije ima z vzpostavitvijo testnih območij že izkušnje. Podobno testno polje so v začetku maja vzpostavili tudi v Iskratelovem proizvodnem obratu v Kranju. Tudi tam so se soočili z dvomi nekaterih zaposlenih, saj so oddajnike postavili v proizvodni hali. Zato je Inštitut za neionizirana sevanja kot neodvisna

## Evolucija, ne revolucija

Ko prebiramo članke o 5G tehnologiji v Sloveniji, pogosto naletimo na predavatelja s Fakultete za elektrotehniko Univerze v Ljubljani dr. Boštjana Batagelja, strokovnjaka za optične in radijske komunikacije, mikrovalovno tehniko in fotoniko, ki v prvi vrsti poudarja, da pri tehnologiji 5G ne gre za nikakršno tehnološko revolucijo, temveč le za naslednji korak v evoluciji mobilnega omrežja. »Pri 5G uporabljamo skorajda iste frekvence, moči se bodo celo znižale, stremimo k temu, da bomo porabili manj električne energije, da bomo manj izsevali in hkrati v krajšem času prenašali večjo količino informacij. Ampak ko prevladajo lažne novice, lahko to stokrat ponoviš, pa se ne bo prijelo,« je povedal v nedavnem intervjuju za revijo Mojmikro.



# Požarni alarm v skladišču za žitarice

  SILVO NUSDORFER

**Varnostno nadzorni center Luke Koper je 19. maja obvestil luško poklicno gasilsko enoto o požarnem alarmu v silosu na Terminalu sipkih tovorov.**

Ob pregledu lokacije smo gasilci z vzdrževalcem silosa ugotovili, da sta se v 10. nadstropju aktivirala požarna javljalnika v elektro omaricah, saj je v njih prišlo do kratkega stika, k sreči pa ne tudi do vžiga električne instalacije. Izključili smo električni tok, prezračili zadimljene omarice in se prepričali, da možnosti vžiga ni več. Vzdrževalci silosa so medtem našli vzrok nepravilnosti – v 2. nadstropju stavbe je prišlo do okvare elektromotorja, ki je povzročila kratek stik, kar so takoj začeli sanirati.

## Pravilno nameščeni javljalniki požara za hiter odziv

Stavbe, kot so silosi za žitarice, so še posebno »rizične« v primeru požara, zato je dobro, da je luški silos varovan z avtomatskim protipožarnim sistemom. Pravilno nameščeni javljalniki požara nam namreč omogočajo hitro odzivnost.

Takim stavbam namenjamo več pozornosti tudi ob vzdrževalnih vročih delih, saj ob zanemarjanju varnostnih ukrepov lahko pride do velike gospodarske škode. Tak dogodek se je žal pripetil pred tremi leti v luki Split, kjer je zaradi neustreznega prezračevanja in kratkega stika ter

požara prišlo do velike eksplozije v silosu za pšenico, resnih poškodb zaposlenih in znatne gmotne škode.

 [shorturl.at/fvC35](https://shorturl.at/fvC35)

**Vzrok se je »skrival« v 2. nadstropju stavbe: okvara elektromotorja je povzročila kratek stik v 10. nadstropju silosa.**



# Vžigi zaradi malomarnosti

 KLEMEN DOKIČ  ARHIV PGE

**Gasilci smo že večkrat prejeli obvestilo Varnostnega nadzornega centra zaradi dima iz smetnjakov, ki jih moramo, tako kot vse druge, obravnavati enako resno in se hitro odzvati. Tako je bilo tudi 20. marca, ko smo z dvema voziloma odhiteli na intervencijo pred upravno stavbo Kontejnerskega terminala.**



Ugotovili smo, da je prišlo do tlenja mešanih odpadkov v smetnjaku, kamor je nekdo odvrigel cigaretni ogorek. K sreči so bili v bližini delavci Luke Koper, ki so poklical interventno številko (950) in preprečili, da bi se požar polno razvil. Smetnjak smo izpraznili in tleče odpadke zalili

z vodo. Ob tej priložnosti bi se radi zahvalili prijavitelju in ostalim očividcem.

## Pravila kajenja na območju Luke Koper in pravilno odstranjevanje cigaretnih ogorkov

- Kajenje je dovoljeno samo na mestih za kajenje (dopolnilne table – PROSTOR ZA KADILCE);
- cigaretno ogorko zavržemo samo v pepelnike oz. zelene kovinske sode, ki so postavljeni na mestih za kadilce;
- v pepelnike in zelene kovinske sode ne mečemo ostalih smeti, saj to lahko povzroči požar;
- cigaretnih ogorkov ne mečemo na zelenice in v okolico;
- cigaretni ogorek vedno fizično ugasnemo, saj so cigaretni filtri vnetljivi, po možnosti ga zmočimo z vodo;
- posode za cigaretno odpadke je treba prazniti pogosteje kot ostale.

Vse zaposlene v Luki Koper prosimo, da se osnovnih pravil držijo, saj bomo tako povečali požarno varnost na območju Luke Koper in preprečili nastanke požarov, ki lahko povzročijo večjo gospodarsko škodo.

# Delo od doma – ni enako, lahko pa je enakovredno

V vsakem slabem je tudi nekaj dobrega, pravijo. In tudi v našem kolektivu smo med epidemijo dobili nekaj dobrega. Vsaj po mnenju tistih, ki so izkusili delo od doma. Od le nekaj dni pa do dveh mesecev je od doma delalo okrog 200 zaposlenih, delo od doma so odredili vodje oddelkov. Glavnina se jih je vrnila na delo v pisarne sredi maja, z 31. majem pa je bila ta oblika dela v Luki Koper preklicana.

 MATEJA DOMINKO

Z delom od doma smo se v Luki Koper tako množično srečali prvič. Po urejanju administrativnih zadev je steklo še opremljanje z računalniki. »Eden ključnih elementov za opravljanje dela od doma je ustrezna računalniška oprema z informacijskimi orodji, ki jih uporabljamo. Da bi zadostili potrebam zaposlenih za delo od doma, smo zagotovili dodatnih 47 prenosnih delovnih postaj, ki so omogočale delo preko varnega komunikacijskega kanala, nekateri pa so doma uporabljali svoje službene stacionarne računalnike. Z uporabo aplikacij Microsoft Teams in Skype for Business smo fizične sestanke nadomestili z digitalnimi. Je že res, da digitalen in fizičen sestanek ne bosta nikoli enaka. Lahko pa sta enakovredna,« je povedal **Rok Grdina**, vodja Področja za upravljanja in razvoj poslovnih procesov.

Pri nameščanju in uporabi službene informacijske tehnologije doma 81 % naših sodelavcev ni imelo težav, 11 % pa je delo grenila počasna internetna povezava, kar je tudi sicer najbolj zoprna tehnična težava pri delu na daljavo.

## Se od doma dela več ali manj?

Redki so bili, ki se jim za opravljanje dela ni bilo treba vsaj občasno povezati s sodelavci. Za skupinske »on-line« sestanke so bila zato zelo pomembna pravila komuniciranja, ki jih tim običajno določi na začetku. Prisotni se na začetku javijo, nekateri si pomahajo na video kameri, se pozdravijo, potem pa negovoreči ugasnejo mikrofona, pogosto tudi kamere, za manjše obremenjevanje omrežij. Kdor želi komentirati, se prijavi k debati, tako da vodja pogovora lahko dodeljuje besedo in skrbi za red v razpravi.

**Skoraj 70 % vprašanih je potrdilo, da si želijo, da bi lahko občasno oz. po potrebi izkoristili možnost dela od doma tudi v nekriznih razmerah.**

## Določiti pravila komunikacije

Menedžerji se bojijo, da bodo ljudje, ki delajo na daljavo, neproduktivni, a veljalo naj bi ravno obratno: pogosto se zaposleni doma bolje organizirajo in so bolj produktivni od kolegov v pisarnah. Pri delu na daljavo ni izziv neproduktivnost, temveč izgorelost zaradi nenehne prisotnosti in dosegljivosti.

Raziskave s področja organizacijske psihologije kažejo, da zaposleni, ki zaradi digitalne narave dela ne občutijo več povezanosti s sodelavci, ne morejo oblikovati tesnejših delovnih razmerij in prijateljstev. Takšni posamezniki se pogosto zapirajo vase, imajo težave z navezovanjem konstruktivnih odnosov izven digitalnega dela, kar lahko pripelje v asocialnost in psihične težave, odraža pa se tudi na ravni družbenih skupin in družbe kot celote.

## Luška mini anketa: Vaša izkušnja z delom od doma

V naši anketi je skoraj 70 % vprašanih potrdilo, da si želijo, da bi lahko **občasno oz. po potrebi** izkoristili možnost dela od doma tudi v nekriznih razmerah, več kot 60 % pa bi se strinjalo **s stalnim dnem** za delo od doma (npr. en dan v tednu). Petina tistih, ki so se sestajali na telekonferencah, bo v bodoče video raje zamenjala za sestanke v živo, ostali pa bodo to prakso uporabljali bodisi interno ali z zunanjimi partnerji tudi v prihodnje. Povprečna ocena izkušnje z delom od doma je visoka (**4,4**), pa tudi sicer so bili odzivi v večini pozitivni.

Kadrovsko področje je kmalu za našo anketo izvedlo še eno, bolj analitično. Izsledke bodo uporabili pri obravnavi možnosti dela od doma kot ene od oblik dela tudi izven izrednih razmer.

## Kaj zaposleni vidijo kot največje prednosti ali slabosti dela od doma?

- + samostojno razporejanje dela, večja učinkovitost
- + ni se mi bilo treba voziti na delo
- + večja zaščita – varnost (zdravstveno)
- pomanjkanje socialnega stika s sodelavci
- sodelavcem sem bil na voljo tudi izven svojih rednih delovnih ur
- motnje (domača opravila, družinski člani ...)

GT: 2.5(L) 5.2(U)



# Še nekaj prostih terminov v luških apartmajih

✍ SANJA PUCER 📷 PIXABAY, ARHIV LUKE KOPER

Konec maja smo zaključili interni razpis za najem apartmajev v letošnji glavni poletni sezoni, ki traja od 15. junija do konca septembra. Na razpis se je prijavilo skoraj 90 zaposlenih v Skupini Luka Koper, več kot 80 prijavljenih pa bo lahko počitnikovalo v izbranem terminu. Največji interes so zaposleni tudi letos pokazali za apartmaje v Kranjski Gori, in sicer za termin v drugi polovici julija ter v prvi polovici avgusta.

Za Pokljuko in Čezsočo so se večinoma odločali zaposleni, ki so tam že počitnikovali, kar potrjuje, da so bili z najemom naših apartmajev zadovoljni. Z zaključkom internega razpisa je sedaj možen najem apartmajev tudi za zunanje uporabnike ter vse tiste, ki bi želeli počitnikovati za krajše obdobje od tedenskih terminov.



## Proste počitniške kapacitete po končanem razpisu:

**ČEZSOČA:** Več prostih terminov na razpolago v juliju ter avgustu.

**KRANJSKA GORA:** Druga polovica junija ter termini po 29. avgustu.

**POKLJUKA:** Prva polovica julija, več prostih terminov za apartma št. 1 (apartma do 5 oseb, brez balkona) ter manjša apartmaja št. 5 in 6 (apartma do 3 osebe).

Razpoložljivost počitniških kapacitet in cenik najema lahko preverite:

- po telefonu na 05 66 56 900 ali po elektronski pošti ([sanja.pucer@luka-kp.si](mailto:sanja.pucer@luka-kp.si));
- zaposleni pa tudi na LukaNetu v rubriki "Počitnikovanje".

## Pozor: novost na Pokljuki

Zaradi zahtev Nacionalnega inštituta za javno zdravje v zvezi z omejevanjem širjenja koronavirusa smo kot najemodajalci dolžni poskrbeti za dosledno čiščenje prostorov, zato s 15. junijem 2020 uvajamo **strošek obveznega čiščenja tudi na Pokljuki**.

Želimo vam prijetno počitnikovanje!



### 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: Sebastijan 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, Mateja Dominko, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Čok, 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: Mateja Dominko  
Foto 2. stran: Kristjan Stojakovič  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 2.400 izvodov  
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: [luski.glasnik@luka-kp.si](mailto:luski.glasnik@luka-kp.si)

Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

»Ne poskušaj postati uspešen človek, ampak človek vrednot.«  
Albert Einstein