

15 Truški

G L A S N I K

2021/01

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



Strategija družbene
odgovornosti in
trajnostnega razvoja

4 Strategija družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja

Zaradi lege Luke Koper že vrsto let skrbimo za izboljšanje kakovosti življenja in zmanjševanje vplivov na okolje, pri čemer skrbimo tudi za poslovno uspešnost družbe in zadovoljstvo naših zaposlenih.

6 V leto 2021 z manj negotovosti

Glede na ugodnejšo napoved gospodarske rasti na ključnih zalednih trgih in na podlagi ocen globalnih logistov, bomo v letu 2021, glede na oceno za leto 2020, dosegli za 5 % večji skupni ladijski pretovor.

8 Naši tuji trgi – Madžarska

Luka Koper je za madžarsko gospodarstvo že vrsto let eno najpomembnejših pristanišč.

9 Za predstavnika moraš biti univerzalec

Pogovor z Borutom Šemrlom, predstavnikom Luke Koper na Madžarskem, ki to funkcijo opravlja že pet let, s 1. decembrom pa je mandat podaljšal še za dve leti.

10 En korak pred nalezljivimi boleznimi

Izdela smo Celovit načrt ukrepanja ob pojavu nalezljive bolezni pri ljudeh v Luki Koper, d. d., ki temelji na oceni ogroženosti oz. tveganja delovnih mest za primer epidemije.

13 Pretovarjamo tudi sol za varne zimske ceste

Pretovor soli za posipanje cest je že tradicionalen tovar na našem terminalu za sipke tovore, ki je vezan na zimsko sezono in zato odvisen od vremenskih razmer.

14 Ponosno nosijo ime Luke Koper doma in po svetu

Pogovor z Aleksandrom Žvinom, predsednikom Teniškega kluba Luka Koper.



© SASA DRLJIĆ

Trendi: premalo kontejnerjev, voznine pa v nebo

 MATEJA DOMINKO

Kontejnerski transport se v globalnem merilu sooča s precej resnimi težavami, na kar sta s pritožbo na Direktorat za konkurenco EU opozorili dve združenji evropskih špediterjev, uvoznikov in izvoznikov. Po svetu namreč zmanjkuje praznih kontejnerjev, to pa še ni vse.

Ladjarji, ki so tudi lastniki kontejnerjev, želijo zaradi visokih voznin čim hitreje pozicionirati svojo opremo na Daljni Vzhod, še posebej na Kitajsko, ki je velika izvoznica blaga v Evropo in ZDA. Ladijske voznine na relaciji Daljni Vzhod–EU in Daljni Vzhod–ZDA so zrasle do visokih vrednosti, rekordnih v zadnjih 10 letih. Ladjarji zato želijo čim večji obrat svoje opreme, zato njihovi kontejnerji v Evropi ne čakajo na tovor (še posebej ne na tovor z nižjo vrednostjo, ki ne prenese visokih voznin), ampak izpraznjeni takoj potujejo nazaj na Kitajsko.

Vremenske razmere in zasičenost v nekaterih ključnih lukah (zaradi okužb delavcev s COVID-19, porušenja urnikov ladij in povečanega uvoza iz Daljnega Vzhoda) so povzročile velike zamude v ladijskih servisih. Ladje v pristanišča pogosto prihajajo izven določenih časovnih oken, kar

terminalom povzroča operativne težave. Izrazite probleme imajo zato npr. v Angliji in na Severu Evrope (Hamburg).

Evropski špediterji, izvozniki in uvozniki dvignili glas

Trenutna situacija v kontejnerskih ladijskih prevozih tako jezi evropske špediterje, uvoznike in izvoznike evropskega tovora. Lloyd's Loading List poroča, da linijskim ladjarjem očitajo kršenje sklenjenih pogodb, vzpostavljanje nerazumnih pogojev pri sprejemanju rezervacij za prevoze ter enostransko določanje cen, ki presegajo pogodbene dogovore.

»Skrajni čas je, da se odpravi motnje v oskrbovalnih verigah zaradi velikega števila začasno ustavljenih plovb (ang. blank sailings) v kombinaciji s slabo zanesljivostjo prihodov ladij (leta 2020 jih je pravočasno prispelo na cilj le 50 %) in stalnim pomanjkanjem praznih kontejnerjev,« so sklenili špediterji. Opozorili so, da taka praksa ladijskih prevoznikov zlasti vpliva na manjša evropska podjetja, zaradi zamud in pomanjkanja prostora na ladjah ter rasti voznin so v nevarnosti številni proizvajalci, škodljive posledice pa čutijo tudi večje družbe (avtomobilizem, IT, moda, maloprodaja in druge).

Pravzaprav smo imeli kar srečo



Poslovili smo se od leta 2020, ki je bilo v marsičem zelo, zelo drugačno. Vprašanje, če se tega zavedamo, da smo namreč napisali list v zgodovini človeštva, ki ga bodo prebirale še mnoge generacije za nami. Priznati moram, da osebno nisem doživel skrajnih sprememb v življenju zaradi epidemije in posledično vseh omejitev, zato niti ne dojemam razsežnosti tega. Nisem delal od doma, nimam več majhnih otrok, ki namesto spremljanja učitelja preko zooma igrajo igrice na telefonu. Nisem več najstnik in izoliranost od svojih vrstnikov mi ne povzroča apatije. Nisem starostnik, osamljen tam nekje v sobici doma upokojencev. Nisem rizična skupina, da bi se moral bati za svoje zdravje. Pravzaprav sem lahko srečen, da me je epidemija, do zdaj, le oplazila. Se pa zavedam in s strahospoštovanjem sprejemam dejstvo, da se lahko to že jutri spremeni.

Tudi za poslovanje naše družbe bi lahko rekli, da smo imeli kar srečo. Glede na spomladanske strahove, kako bo svetovna pandemija vplivala na blagovne tokove, smo lahko s prvimi podatki poslovanja v lanskem letu zadovoljni. Še posebej na področju kontejnerjev. Odstotek manj kot predhodno leto je pravzaprav zanemarljiv. Pri avtomobilih smo vedeli, da bodo prvi na udaru in da bodo tudi prvi, ki bodo krivuljo ponovno potegnili navzgor. Kar se je tudi zgodilo. Ostalo je bilo pričakovano, za razliko od sipkih tovorov, ki so v pandemičnem letu celo zrasli. Večkrat v hecu rečem, če je to kriza, naj traja. Ampak napovedi za letos so ugodne, optimistične. Če nas ne bo presenetil kak trdovraten nov sev virusa ali kaka njegova grozovita mutacija, potem lahko pričakujemo rast pretovora pri vseh blagovnih skupinah. Tudi nekaj novosti nas čaka v tem letu, zaključek pomembnih naložb, dodatne zmogljivosti, ki bodo dodale vetra v jadra našega pristanišča. Ampak pozor, ohraniti moramo trezno glavo, ker, če verjamete ali ne astrologom, nas čaka še nekaj preizkušenj. Zato maske gor, zavijajmo rokave in gremo!

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Pogled naprej in malo tudi nazaj



V času omejenega gibanja na občine, ko ne moremo skočiti niti do Trsta na kavo, je vsakdanji pogled na pristanišče signal, da se svet vendarle ni ustavil. Je znak gibanja, premikanja, potovanja, skratka normalnosti, ki si je v letu 2021 tako zelo želimo. Pristanišče se vsak dan pokaže z drugačno veduto, z novo ladjo z drugega konca sveta, z novim tovorom in vsem, ki ga spremlja.

Pravzaprav so v delo za luško ograjo uprte oči javnosti že vse od prve ladje Gorice pred dobrimi 62 leti. Na luški strani lahko širša javnost in novinarji kdaj slišijo pripombe, da hočejo vse vedeti in se vtikujejo v poslovne stvari. A to zanimanje je razumljivo; pristanišče so zgradili ljudje in za številne je 'naša Luka Koper' še danes več kot le državno podjetje.

Prebivalci morajo resda ob pristaniški dejavnosti kdaj tudi malo potrpeti, a pristanišče v veliki meri soustvarja mesto in regijo. Brez njega bi živeli slabše. Zgovorna sta že samo podatka, da Luka polni 12 % proračuna kopske občine in 16 % ankaranske. S pristaniško dejavnostjo pa je povezana kar četrtnina prihodkov obalno-kraške regije.

Po koncu boja s pandemijo in okrevanju gospodarstva bodo izzivi svetovnih pristanišč – tudi kopskega – v novih tehnologijah, digitalizaciji, avtomatizaciji, robotih ... Lepo pa bi bilo, če bi ob načrtovanju prihodnosti našli nekaj prostora tudi za pogled nazaj – in bi Koper končno dobil pristaniški muzej. V sosednjem pristanišču se vselej radi pohvalijo s 300-letno zgodovino in z domala vsakim vlakom, ki ga napolnijo. Naj bo tudi pri nas vsem na ogled, kaj je nastalo iz nič v samo šestih desetletjih.

Katja Glešič,
novinarka Primorskih novic

Strategija družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja

Družba Luka Koper upravlja s pristaniščem, ki je z dveh strani obdano z naseljem – na eni strani s starim mestnim jedrom Kopra, na drugi z Ankaranom – v zaledju s Škocjanskim zatokom, ki je vključen v zaščitena območja pod Naturo 2000, navzven pa ga objema občutljiv morski ekosistem. Zaradi takšne lege že vrsto let skrbimo za izboljšanje kakovosti življenja in zmanjševanje vplivov na okolje, pri čemer skrbimo tudi za poslovno uspešnost družbe in zadovoljstvo naših zaposlenih.

 SEBASTJAN ŠIK

Vse aktivnosti na teh področjih smo združili v enoten dokument, Strategijo družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja, ter si zastavili merljive cilje, ki jih bomo zasledovali tudi v prihodnje.

Trajnostni razvoj ali družbena odgovornost?

Čprav mnogi koncepta trajnostnega razvoja in družbene odgovornosti zamenjujejo, saj je med njima tesna povezava, sta to različna koncepta. Pri trajnostnem razvoju gre za zadovoljevanje potreb družbe brez ogrožanja potreb prihodnjih generacij, medtem ko se družbena odgovornost nanaša na odgovornost do širšega okolja, njen cilj pa je prispevati k trajnostnemu razvoju. Gre za koncept delovanja podjetij, po katerem se ta prostovoljno in ne zgolj na podlagi predpisov zavedajo svojih vplivov na okolje in skupnost. Družbena odgovornost je zato širši pojem od trajnostnega razvoja in vključuje štiri ključna področja: odnos do **zaposlenih**, odnos do **okolja**, odnos do **skupnosti** in odnos na trgu do **kupcev** in **dobaviteljev**.

Trajnostni izzivi

V Luki Koper se srečujemo z vsemi trajnostnimi izzivi, ki so značilni za pristaniško dejavnost. Za ohranitev konkurenčnosti na trgu in zadovoljitev pričakovanja strank moramo zagotoviti dodatne pristaniške kapacitete zlasti za dve ključni blagovni skupini, kontejnerje in avtomobile, kar vključuje pravočasno pridobitev potrebnih soglasij in dovoljenj. Dolgoročen izziv je povezan s pomanjkanjem površin za odlaganje mulja, ki nastaja zaradi poglobljanja morskega dna (posledica vedno večjih ladij). Strateškega pomena je tudi vzpostavitev zaledne infrastrukture (železniška, avtocestna povezava), za kar je potreben širši družbeni konsenz. Na poti do statusa nizkoogljičnega pristanišča, ki je naš osrednji odgovor za blaženje in prilagajanje podnebnim spremembam, je potrebno aktivno sodelovanje širšega gospodarstva, države in pristanišča za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva za potrebe ladjarjev. Vse te izzive je treba reševati v sodelovanju z lokalnim in nacionalnim okoljem ob prenašanju najboljših mednarodnih praks. V ta sklop sodi tudi sodelovanje z drugimi pristanišči, zlasti evropskimi, saj je treba sprejeti določene predpise, s katerimi bi dogovorili mednarodno sprejemljive okoljske standarde (npr. ladijski hrup).

Kateri so naši ključni poudarki na tej poti?

- Pri določanju ključnih usmeritev trajnostnega razvoja izhajamo iz našega poslanstva in vrednot ter konkurenčnosti storitev, ki jih namenjamo kupcem. Samo zadovoljni kupci so porok našega uspešnega poslovanja in razvoja, kar bo vodilo v nadaljnjo krepitev tržne pozicije med pristanišči.
- Zaposleni so osrednji kapital Luke Koper. Usposobljeni in motivirani kadri so pogoj za uspešnost poslovanja in uresničevanje naših razvojnih načrtov. S svojim znanjem, energijo in delovno vnemo soustvarjajo prihodnost podjetja.
- Kot zeleno pristanišče si postavljamo ambiciozne cilje, ki na več področjih presegajo predpisano zakonodajo, in uvajamo primere dobre prakse, ki so prepoznavni v mednarodnem okolju kot naša konkurenčna prednost. Področje ravnanja z okoljem obravnavamo celovito. To pomeni, da je spremljanje in obvladovanje vplivov na okolje del naših rednih delovnih aktivnosti. Zaznane vplive spremljamo, merimo in ustrezno zmanjšujemo že pri izvoru.
- Družba se zaveda vplivov pristaniške dejavnosti na lokalno okolje. Zato družbeno odgovornost razumemo kot investicijo v dobre sosedske odnose, ki so temelj za nadaljnji razvoj družbe in pristanišča kot infrastrukture.
- Kot zeleno pristanišče si prizadevamo uravnotežiti gospodarsko povpraševanje z okoljsko odgovornostjo in socialno angažiranostjo. Družbeno odgovornost razumemo široko, kjer je mogoče tudi širše, kot to od nas zahteva zakonodaja. Naš cilj je doseči gospodarsko uspešnost, visoko zadovoljstvo strank, zaposlenih, družbenega okolja in drugih deležnikov ter ohranjati naravno ravnovesje.

Naši trajnostni koraki

Razvojne usmeritve
Republike Slovenije 2030

Cilji Združenih narodov
za trajnostni razvoj 2030

Trajnostne usmeritve
Skupine Luka Koper



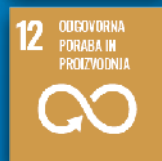
Vključujoča, zdrava,
varna in odgovorna
družba



- Varstvo dostojanstva ter enaka obravnava ne glede na spol, starost, rasno, versko, nacionalno, socialno, politično pripadnost, družinski status, premoženjsko stanje, spolno usmerjenost in druge osebne okoliščine.
- Spoštovanje človekovih pravic.
- Zdravo in varno delovno okolje.
- Dostojno plačilo za delo.
- Zdravo in aktivno življenje zaposlenih in širše skupnosti.
- Poslovanje, skladno z zakonodajo in visokimi etičnimi standardi.



Konkurenčno
gospodarstvo, ki
ustvarja dodano
vrednost za vse



- Doseganje uspešnih poslovnih rezultatov.
- Zagotavljanje konkurenčnih storitev z naprednimi tehnologijami.
- Spodbujanje znanja in spretnosti za kakovostno delo.
- Racionalna raba virov.
- Doseganje ugodnih vplivov na gospodarstvo.



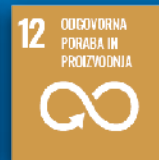
Učenje za in skozi
celo življenje



- Izobraževanje in usposabljanje zaposlenih.
- Podpora izobraževanju in zaposljivosti mladih (štipendije, delovna praksa) ter oseb z omejitvami in zagotavljanje kakovostnih delovnih mest.
- Spodbujanje vseživljenjskega učenja širše javnosti.



Ohranjeno zdravo
naravno okolje



- Skrb za naravno okolje.
- Trajnostno upravljanje naravnih virov.
- Promocija zdravja zaposlenih.
- Nizkoogljično krožno gospodarstvo.
- Trajnostni razvoj širše skupnosti.



Visoka stopnja
sodelovanja,
usposobljenosti in
učinkovitosti upravljanja



- Večdeležniški dialogi in sodelovanje.
- Družbeno odgovorni projekti in partnerstva.
- Transparentnost in učinkovitost poslovanja.

Kljub pandemiji kontejnerji stabilni

 ROK ŠTEMBERGER

Pandemija novega koronavirusa je imela v lanskem letu velik vpliv na globalne blagovne tokove, kar smo občutili tudi v Luki Koper.

Kljub pandemiji je pretovor strateške blagovne skupine kontejnerjev ostal relativno stabilen (-1,5 % merjeno v TEU glede na leto prej). Pri tekočih tovorih (-23 %) je bil vpliv pandemije neposreden, saj se je zmanjšala prodaja naftnih derivatov, predvsem v letalski industriji.

Manjši upad pri pretovoru avtomobilov kot drugje po Evropi

Upad proizvodnje avtomobilov je prizadel celotno dobavno verigo, kar se pozna na pretovoru generalnih tovorov (-26 %), predvsem pri jeklenih proizvodih in na terminalu za razsute tovore, kjer pretovarjamo surovine za jeklarsko industrijo. Del upada razsutih tovorov pripisujemo tudi splošnemu zmanjševanju uporabe termalnega premoga, ki je posledica čedalje višjih dajatev na izpuste. Pretovor sipkih in razsutih tovorov je sicer upadel za 24,6 %. Pri pretovoru avtomobilov (-12,5 %) smo v drugi polovici leta 2020 zaznali bolj vzpodbudne trende, predvsem na račun izvoza avtomobilov na Daljni vzhod, zato je bil upad veliko manjši kot v drugih primerljivih evropskih pristaniščih.

Leto 2020 smo zaključili s skupnim pretovorom 19,5 milijona ton blaga, kar predstavlja 14 % manj kot leto prej.



Skupaj ladijski pretovor 2020
19,5 mio ton



Generalni tovari
945.807 ton



Kontejnerji
945.051 TEU



Avtomobili
617.157 enot



Sipki in razsuti tovari
4.986.215 ton



Tekoči tovari
3.323.068 ton

V leto 2021 z manj negotovosti

 ROK ŠTEMBERGER

Glede na ugodnejšo napoved gospodarske rasti na ključnih zalednih trgih in na podlagi ocen globalnih logistov bomo v letu 2021, glede na oceno za leto 2020, dosegli za 5 % večji skupni ladijski pretovor.

Rast načrtujemo na vseh blagovnih skupinah. Na segmentu kontejnerjev smo predvideli 3% rast v primerjavi z letom 2020. Razlog tiči predvsem v napovedi ladjarjev, ki za območje severnega Jadrana napovedujejo postopno povečanje prometa na raven iz leta 2019, saj naj bi se blagovni tokovi ponovno preusmerili z letalskega tovornega prometa na pomorski promet. Normalizacijo stanja pa napovedujejo za leto 2022. Svetovna avtomobilarska industrija je bila zaradi pandemije lani ena najbolj prizadetih panog. Kljub temu je med evropskimi avtomobilskimi pristanišči Luka Koper zabeležila najmanjši padec pretovora avtomobilov. Glede na gospodarske napovedi pričakujemo nadaljevanje rasti pretovora avtomobilov, ki se je začela že v drugi polovici lanskega leta.

Naši poslovni cilji za leto 2021

V letošnjem letu načrtujemo rast prihodkov, ki bodo presegle 216 milijonov evrov. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) in čisti poslovni izid bosta na podobni ravni kot

znaša ocena za leto 2020, torej 25,8 oz. 24,4 milijona evrov.

Kam bomo vlagali?

Nadaljevali bomo z začetimi naložbami v pristaniško infrastrukturo. V prvi vrsti gre za povečevanje zmogljivosti kontejnerskega terminala. V prvem polletju letošnjega leta bomo zaključili prvo fazo podaljševanja prvega pomola in sicer podaljšanje operativne obale za 100 metrov. Dela se bodo nadaljevala z izgradnjo druge faze, ki bo zaključena konec leta 2022 in predvideva dodatne skladiščne površine na pomolu I, velike skoraj 25.000 m². V prvem trimesečju pa bomo dokončali garažno hišo za avtomobile s 6.000 parkirnimi mesti ter nov, tretji kamionski vhod v pristanišče. V poslovnem načrtu smo predvideli tudi gradnjo novih skladiščnih zmogljivosti za generalne tovore.

V letu 2021 bomo nadaljevali z začetimi naložbami v pristaniško infrastrukturo. V prvi vrsti gre za povečevanje zmogljivosti kontejnerskega terminala.

Člani transportno-logistične verige o letu 2020 in 2021

 VIR FINANCE, 29. 12. 2020  KRISTJAN STOJAKOVIĆ

Gregor Glušič, Maersk Adria:

»Leta 2020 je naraščal predvsem obseg izdelkov, ki so jih ljudje potrebovali med bivanjem na domu. Zrasli smo za 3 do 4 % in prihodnje leto pričakujemo podobno rast pretovora prek Luke Koper. Naše ladje so vse od začetka epidemije vsak teden redno priplule v Luko Koper z Daljnega vzhoda in nismo imeli niti ene odpovedi oziroma 'blank sailinga'. Zadnje čase ladje nekoliko zamujajo, ker so tako polne, da so v posameznih pristaniščih privezane dlje časa, zamude se seštevajo, umiki pa podirajo. Dejstvo je, da je zabožnikov premalo, to čutimo že od konca avgusta in z različnimi prijemi poskušamo razmere izboljšati. Obseg pretovora v svetovni trgovini je v 2020 res nekoliko upadel, v prednovoletnem času pa je močno zrasel. Verjetno tudi zato, ker se koronakriza od drugih kriz razlikuje po tem, da kupci trošijo z lažjim srcem, ker jim države jamčijo nadomestilo izpada prihodka.«

Rok Svetek, Adria Kombi:

»Letos (2020) imamo približno 20% izpad tovora, prihodnje leto pa načrtujemo ponoviti rezultate iz leta 2019.«

Viktor Kastelic, Cargopartner:

»Leto 2020 bo za cargopartner daleč najuspešnejše tako lokalno v Sloveniji kot tudi za celotno skupino. V Sloveniji bomo leto predvidoma končali s približno 56 milijoni evrov prihodkov, kar je skoraj 30% več kot lani. Zato smo tudi glede leta 2021 optimistični. Naš največji projekt bo načrtovanje in začetek gradnje druge faze logističnega centra.«

Marko Cegnar, Intereuropa:

»... Pri logističnih rešitvah smo dosegli zmerno, 6% rast, s tem nam je uspelo zapolniti naše skladiščne zmogljivosti. Kumulativno je sicer prodaja upadla, na kar je najbolj vplivalo krčenje prometa na cestnih transportih, ki so najbolj odvisni od avtomobilske industrije in pri nas pomenijo največji delež skupne prodaje. Za leto 2021 smo optimistični, načrtujemo rast v vseh segmentih, predvsem na podlagi naložb v kadre, IT in infrastrukturo. V ospredju bosta e-trgovina ter krepitev mreže, ki nam bo omogočala nadaljnji razvoj zbirskih linij ter medcelinskih transportov.«



Zagrebska obala še brez koncesionarja

 TATJANA JAZBEC

Upravni odbor Luške uprave Reka je razveljavil postopek podelitve koncesije za razvoj, poslovanje in upravljanje novega kontejnerskega terminala na Zagrebski obali. Kandidata za koncesijo sta bila sicer dva. Kitajski konzorcij v sestavi Ningbo Zhoushan Port Company, Tianjin Port Overseas Holding in China Road and Bridge Corporation ter nizozemsko podjetje APM Terminal, ki je v lasti ladjarja A.P. Moller - Maersk skupaj s hrvaškim podjetjem Enna Logic.

Kitajski konzorcij je ponudil dva milijona evrov letne koncesnine in izgradnjo nadaljnjih 280 m obale v roku petih let, nizozemski ponudnik pa milijon evrov letne koncesnine z desetletnim rokom izgradnje druge faze obale. Oba ponudnika sta se skladno z razpisno

dokumentacijo zavezala, da bosta v dveh letih in pol v celoti opremila obstoječo 400 m dolgo operativno obalo s kontejnerskimi dvigali, nabavila skladiščno mehanizacijo in drugo opremo ter zgradila potrebne objekte ter infrastrukturo na 5 hektarjev veliki površini v zaledju obale.

Projektu Zagrebske obale tako ni videti konca. Za izgradnjo 400 m obale, ki je bila zaključena maja 2019, so potrebovali kar sedem let, kmalu pa bo minilo tudi leto dni, odkar traja sedaj že razveljavljen postopek za izbor koncesionarja. Reška pristaniška uprava naj bi v kratkem objavila nov mednarodni natečaj, potencialni ponudniki pa bodo imeli za prijavo le 35 dni.

Naši tuji trgi – Madžarska

Luka Koper je za madžarsko gospodarstvo že vrsto let eno najpomembnejših pristanišč. Zaradi ugodne geografske lege, razvejane mreže intermodalnih železniških povezav in visoke kakovosti pristaniških storitev ima Luka Koper prevladujoči tržni delež v madžarskem prekomorskem kontejnerskem prometu.

 BORUT ŠEMRL

Prevladujoč tržni delež Luka Koper razmeroma uspešno brani pred vedno močnejšo konkurenco pristanišč, predvsem na južni transportni poti v in iz Sredozemlja, na in z Bližnjega ter Daljnega vzhoda. Lani smo za Madžarsko pretovorili približno 2 milijona ton blaga, vključno s 160.000 kontejnerji (TEU) in 50.000 vozili.

Prednost geografske bližine in boljše storitve

Madžarski trg je za Luka Koper zrel trg, na katerem imamo prevladujoč tržni delež pri pretovoru kontejnerjev. V preteklih letih, še posebej po vstopu Slovenije in Madžarske v EU leta 2004 in po uvedbi direktnih pomorskih povezav med jadranskimi pristanišči in Daljnim vzhodom, so na Koper preusmerili veliko število kontejnerjev, ki so jih za madžarski trg pretovarjala severnoevropska pristanišča (večinoma Hamburg). To se je zgodilo zaradi prednosti geografske bližine trgu in boljše ponudbe storitev v primerjavi z našo konkurenco.

Polovica vsega madžarskega prekomorskega kontejnerskega prometa preko Kopra

Madžarska se je v tem času s pomočjo tujih naložb – predvsem v avtomobilsko, pa tudi v elektronsko in druge industrije – zelo razvila. Madžarski kontejnerski trg je do nedavnega rasel s stopnjo 10 % letno, lani se je rast nekoliko ustavila. Na trgu se je ostri konkurenci severnojadranskih pristanišč pridružil še novi igralec, grški Pirej. Kljub temu je Luka Koper uspela zadržati prevladujoč tržni delež – polovico vsega madžarskega prekomorskega kontejnerskega prometa, kar v trenutnih razmerah na trgu štejejo za uspeh. V prihodnje bo treba računati s še ostrejšo konkurenco med pristanišči. Spreminjajo se tudi strategije čedalje močnejših ladjarjev, pomembno vlogo pa imajo tudi želje pošiljateljev in prejemnikov blaga, ki svoj tovor usmerjajo v več pristanišč in s tem zmanjšujejo tveganje pri izbiri samo enega.

Soja, umetno gnojilo in avti

Prevladujoč delež imamo tudi na področju pretovora sojinih tropin za madžarsko živinorejo, nakazuje pa se povečanje pri pretovoru umetnih gnojil. Klasičnih masovnih generalnih tovorov v madžarskem prekomorskem blagovnem prometu ni veliko, razen papirja iz madžarskih papirnic, ki že prihaja v Koper in ga polnimo v kontejnerje.

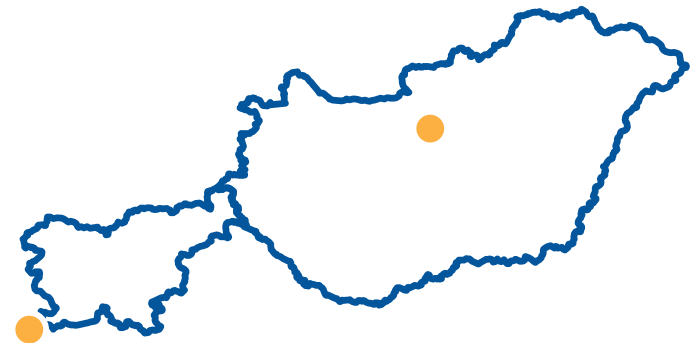
Pretovarjamo tudi avtomobile Mercedesove in Suzukijeve tovarne na Madžarskem v izvozu, v prihodnjih letih pa upamo na nove posle pretovora vozil BMW, ko bo zgrajena nova tovarna v Debrecenu.

Ohranjanje konkurenčnosti

Z nenehnim razvojem in izboljšavo naših storitev, predvsem pa z izgradnjo 2. tira med Koprom in Divačo bo Luka Koper lahko tudi v bodoče konkurenčna in kakovostna izbira za pretovor madžarskega blaga v mednarodni prekomorski trgovini.

Lani smo za Madžarsko pretovorili približno 2 milijona ton blaga, vključno s 160.000 kontejnerji (TEU) in 50.000 vozili.

Konkurenčnost na madžarskem kontejnerskem trgu nam zagotavljajo tudi redni železniški servisi:



23 tedenskih železniških povezav z Madžarsko



Redni servisi do treh intermodalnih terminalov v Budimpešti: Rail Cargo Terminal BILK, Metrans BUCS in Mahart



Razmerje cesta/železnica pri kontejnerjih:
18 % cesta, 82 % železnica

Za predstavnika moraš biti univerzalec

Pogovor z Borutom Šemrlom, predstavnikom Luke Koper na Madžarskem, ki to funkcijo opravlja že pet let, s 1. decembrom pa je mandat podaljšal še za dve leti.

  MATEJA DOMINKO



Od kdaj imamo svojega predstavnika na Madžarskem?

Predstavnništvo Luke Koper tukaj deluje od leta 1972. Nekoč je imelo večjo komercialno vlogo, predstavnik je prejemal povpraševanja in pošiljal ponudbe za konkretne posle. Vloga predstavnika danes je predvsem trženje in promocija naših storitev, ob tem pa je predstavnik po mojih izkušnjah še malo diplomat, PR-ovec, oglaševalska agencija, obveščevalec, pa tudi lobist.

Dodana vrednost predstavnika na tujem trgu je ...

... neposredni, osebni stik s stranko, vzpostavitev in gradnja iskrenih ter poglobljenih (prijateljskih) odnosov z njenimi zaposlenimi. S tem predstavniki ustvarjamo ugodne razmere za uspešno poslovno sodelovanje. Prisotnost na trgu nudi boljše poznavanje trga in udeležencev ter učinkovitejšo izmenjavo koristnih poslovnih informacij med Luko in strankami.

Ugled Luke Koper je na Madžarskem zelo velik, k čemur so pripomogli tudi moji predhodniki na tem mestu. Odgovornost vsakega aktualnega predstavnika je, da ta ugled ohranja, neguje odnose in jih s svojim delovanjem razvija.

Kako izgleda tvoj delovnik?

Srečo imam, da ima večina strank sedež v Budimpešti ali v njeni okolici in so službene poti krajše, zaradi velikosti mesta in prometa pa mi prav potovanja vzamejo precej časa. Kot tržnik in promotor luških storitev sem osredotočen na stranke, zato veliko časa namenjam obiskom madžarskih špediterjev, domačih in globalnih logistov ter ladjarjev, železniških prevoznikov, intermodalnih terminalov, pa tudi končnih strank – trgovcev, uvoznikov/izvoznikov in proizvajalcev. Vzdržujem stike s predstavniki strokovnih združenj, zbornic, specializiranih medijev, po potrebi tudi z ministrstvi, slovenskim veleposlaništvom in drugimi deležniki na

trgu. Pripravljam poročila in analize, spremljam medije, komuniciram s kolegi in strankami iz Kopra. Občasno pišem tudi članke in oglase za strokovne medije, pristanišče pa zastopam še na konferencah in poslovno-družabnih dogodkih.

Kaj ti je pri delu najbolj všeč?

Dinamika dogajanja in dela, raznovrstnost poslov in s tem povezanih nalog in opravil. Rad spoznavam nova okolja, kulturo, posebnosti države in naroda kot celote ter posameznih ljudi. Uživam v pridobivanju novih znanj in izkušenj, ki jih nato uporabim pri delu.

Kdo je lahko predstavnik v tujini?

Predstavnik mora biti radoveden in se mora biti pripravljen učiti ter prilagajati. Vedeti mora vsaj nekaj o vsem, biti univerzalen. V pogovoru moraš vedeti tako nekaj o poslu, o trgu, o udeležencih, pa tudi na splošno o zgodovini, kulturi, politiki, geografiji, da lahko z vsako osebo kramljaš in se ne izgubiš. Hkrati moraš biti malo psihologa, čutiti sogovornika. Paziti moraš, da nisi preveč vsiljiv, vedeti, kaj in kako vprašati, ter znati moraš poslušati. Predvsem moraš biti pri stikih z ljudmi stalno pozitiven – »the nice guy«, tudi če nisi razpoložen. Vsekakor to delo ni pisarniška rutina, ki mi tudi ni pisana na kožo.

Vloga predstavnika danes je predvsem trženje in promocija naših storitev, ob tem pa je predstavnik še malo diplomat, PR-ovec, oglaševalska agencija, obveščevalec, pa tudi lobist.

Vse pohvale, da si se naučil tudi precej jezika. Govoriš s strankami madžarsko?

Madžarščino do neke mere razumem in berem, nekoliko slabše govorim. Se pa prav zdaj udeležujem on-line tečaja madžarščine, a mi manjka pogovora. Poslovneži v povprečju govorijo dobro angleščino, nekateri izvrstno, zato potrebe po znanju madžarščine tukaj skoraj ni in to te poleni. Težava je v tem, da če povem prvi stavek, dva v pravilni madžarščini in s pravim naglasom, se nazaj vsuje plaz hitro izgovorjenih besed, ki jih ne zmorem predelati in razumeti. Če pa se že v prvem stavku ali dveh zmotim tako pri slovnici kot pri pravilni izgovorjavi, sogovornik ignorira moj trud in mi odgovori v angleščini. Največ znanja jezika uporabim v pogovoru z osebami, ki angleščine sploh ne znajo, in se preprosto moram sporazumeti, tudi s pomočjo mimike. So pa Madžari že nad to ravni znanja navdušeni.

En korak pred nalezljivimi boleznimi

Na srečo v preteklosti delovanja našega pristanišča ni prišlo do večjega pojava nevarnih oz. nalezljivih bolezni. Praktično nihče niti pomislil ni, kaj vse se lahko zgodi v takem primeru. A zgodilo se je nepričakovano, žal tudi pri nas.

 JURE BAROVIČ

Ob množičnem pojavu nalezljive koronavirusne bolezni COVID-19, ki jo povzroča virus SARS-CoV-2, in razglašeni epidemiji oz. pandemiji, so leta 2020 na podlagi zakonskih zahtev na državni, regijski in občinski ravni izdelali načrte zaščite in reševanja ob pojavu epidemije oz. pandemije nalezljive bolezni pri ljudeh. Ne glede na to, da zakonodaja od podjetij tega ne zahteva, smo se v Luki Koper vseeno odločili, da pripravimo svoj načrt in tako zaščitimo zaposlene ob pojavu katerekoli okužbe.

V Luki Koper imamo celovit načrt ukrepanja

Izdelali smo Celovit načrt ukrepanja ob pojavu nalezljive bolezni pri ljudeh v Luki Koper, d. d. (v nadaljevanju Celovit načrt), ki temelji na oceni ogroženosti oz. tveganja delovnih mest za primer epidemije – bolezni dihal. Pri izdelavi dokumenta smo upoštevali usmeritve državnega, regijskega ter občinskega načrta in usmeritve NIJZ. Celovit načrt ni vezan le na trenutno epidemijo koronavirusa, ampak ga lahko uporabimo tudi ob morebitnem pojavu drugih nalezljivih bolezni.

Protokoli preprečevanja in omejevanja širjenja nalezljivih bolezni

Poleg redno zaposlenih v skupini Luka Koper na območje pristanišča vstopajo še agencijski in drugi pristaniški delavci, najemniki prostorov, agenti ladij, špediterji, vozniki kamionov, mornarji idr. Načrt zajema protokole ukrepanja za preprečevanje oz. omejevanje širjenja nalezljive bolezni na območju pristanišča. Treba je namreč zagotavljati predpisano medsebojno razdaljo, uporabo zaščitnih mask, ustrezen prevoz, menjavo izmen zaposlenih brez srečanja itd.

Celovit načrt ureja:

- pripravo in izvajanje zaščitnih ukrepov;
- pripravo in izvajanje nalog zaščite, reševanja in pomoči ob nalezljivih boleznih;
- vodenje sil za izvajanje ukrepov ter usklajevanje;
- sodelovanje z občinskimi, regijskimi ter državnimi organi.

Načrt aktivira uprava

Celovit načrt ali njegov del aktivira uprava družbe, ko je razglašena epidemija/pandemija nalezljive bolezni pri ljudeh na območju Mestne občine Koper, v Obalni regiji ali na celotnem območju države ter ko je potrebno uporabiti sile in sredstva Luke Koper. Do aktivacije lahko pride tudi prej; ob samem pojavu nalezljive bolezni ali ob potrebi po izvajanju preventivnih ukrepov.

Glavni cilj je preprečevanje oz. omejitev širjenja nalezljive bolezni znotraj pristanišča. Za izvajanje preventivnih in drugih nalog v Luki Koper je odgovorna Operativna skupina, ki jo imenuje uprava. Skupini so neposredno podrejene vse sile, ki se glede na stanje in potrebe vključujejo v izvajanje nalog. Podpore in pomoč ji nudijo tudi druge podporne službe in organizacijske enote.

Celovit načrt ni vezan le na trenutno epidemijo koronavirusa, ampak ga lahko uporabljamo tudi ob morebitnem pojavu drugih nalezljivih bolezni.

Operativna skupina

Operativna skupina obvešča pristojna področja oz. pristojne zaposlene o načrtovanih zaščitnih ukrepih in nalogah, njihovem poteku, izvedbi ter vključenih silah. V izvajanje nalog sta neposredno vključeni Področje varovanja zdravja in ekologije ter področje Pristaniške varnosti, poleg njiju pa tudi Področje operative, Kadrovsko področje, Področje nabave, Področje odnosov z javnostmi idr. Uprava lahko aktivira tudi Civilno zaščito Luke Koper, ki izvaja pomembne naloge za zmanjšanje širjenja nalezljive bolezni, skladno z Operativnim načrtom štaba.

Uprava na predlog Operativne skupine odobri tudi materialno-tehnična sredstva za izvajanje nalog.

V načrtu je podrobno razdelana še organizacija in izvedba opazovanja, obveščanja in alarmiranja ter sistem postopnega aktiviranja sil in sredstev za ukrepanje.



Dokument je v celoti objavljen na Lukanetu: zavihek Okolje, zdravje > COVID 19.



Bodoči logistični tehniki

 MATEJA DOMINKO  BOŠTJAN NOVAK

V šolskem letu 2021–2022 bodo na Gimnaziji, elektro in pomorski šoli Piran (GEPŠ) pričeli s prenovljenim programom Logistični tehnik.

Program bo edini v Sloveniji v sodelovanju z delodajalci izobraževal kandidate za pomorskega agenta in ladijskega posrednika (ang. *ship brokerja*). 4-letni program srednjega strokovnega izobraževanja bo dijake učil, kako organizirati različne vrste prevozov ljudi in blaga.

Najhitreje rastoča panoga

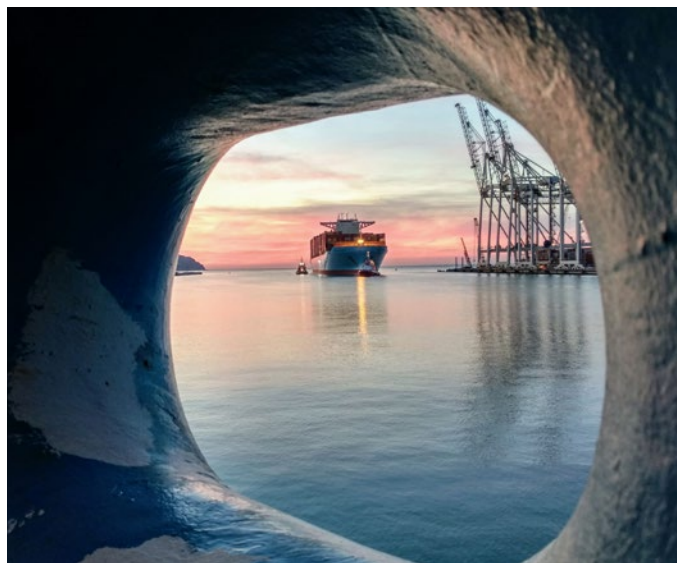
Logistika je med najhitreje rastočimi gospodarskimi panogami. Ponuja možnost zaposlitve v domačih zasebnih in državnih kot tudi v tujih podjetjih. Logistika se še posebej v Kopru hitro razvija, najbolj iskano je znanje za načrtovanje in izvedbo transporta, špedicijo, carinjenje, skladiščenje, poznavanje prometnih tokov in sorodno. Šola obljublja dobro povezovanje z relevantnimi podjetji, možnost opravljanja prakse, nekateri delodajalci pa bodo dijakom ponudili tudi štipendije.

Programi na GEPŠ

Poleg novega programa Logistični tehnik, GEPŠ izvaja še srednješolske strokovne programe Plovni tehnik,

Ladijski strojni tehnik in Elektrotehnik, pouk izvajajo v Portorožu.

Program bo edini v Sloveniji v sodelovanju z delodajalci izobraževal kandidate za pomorskega agenta in ladijskega posrednika.



Upravljaivec podvodnih dronov

 MATEJA DOMINKO

V prejšnji številki Luškega glasnika smo pisali o letečih dronih, ki jih bomo v Luki Koper uporabljali za varovanje ljudi in premoženja v pristanišču, v intervencijah, še posebej na težko dostopnih krajih, za pregled opreme na višini ipd.

Da imajo brezpilotni letalniki velik potencial za pomorstvo, je potrdil evropski projekt Erasmus plus, ki je Fakulteti za pomorstvo in promet iz Portoroža (FPP) namenil sredstva za oblikovanje programa upravljalcev podvodnih in letečih dronov. Ti naj bi v prihodnosti nadzirali vplutje ladij v pristanišča, pomagali pri intervencijah na morju in opravljali druge naloge v pomorstvu. »Cilj projekta je izdelati študijski program 2. stopnje, ki bo prek teoretičnih in praktičnih znanj oblikoval upravljalce sodobnih tehnologij predvsem podvodnih in letečih dronov,« je povedal **Aleksander Grm** s FPP. Kot pravi, so taki kadri danes kar iskani, saj gre za vse vrste operaterjev, npr. v luški varnosti, tehničnih in klasičnih zavodih ter drugje. V začetni del projekta naj bi se že to študijsko leto vključilo 20 študentov.

Razvoj in razcvet dronov "pod gladino"

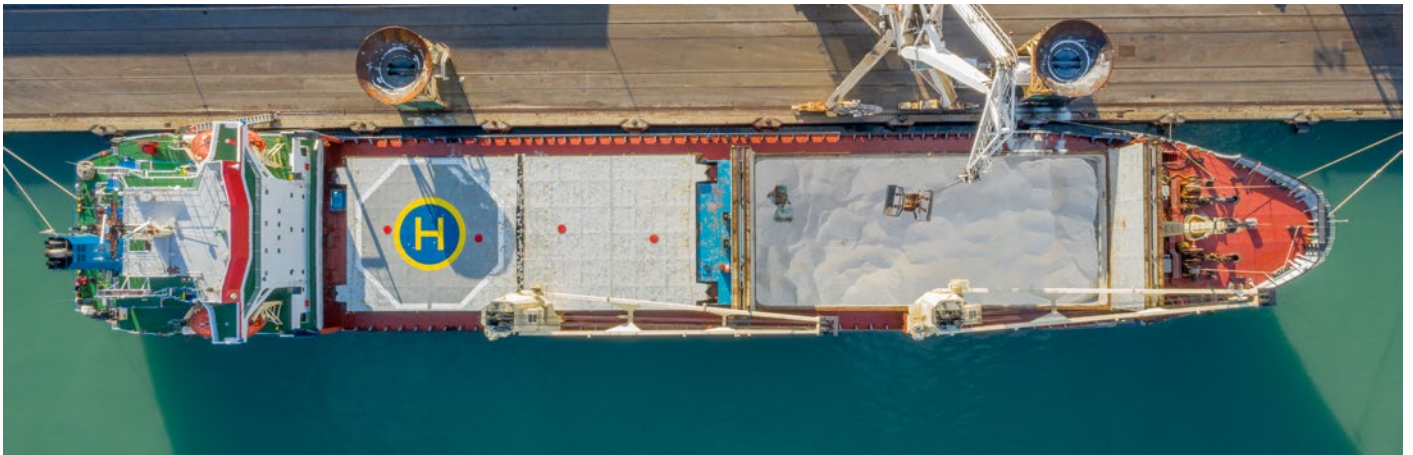
Podvodni droni so v uporabi že od leta 1950, kmalu pa jih je začela uporabljati ameriška mornarica za preiskovanje razbitin v morju in iskanje izgubljene opreme. Razvoj dronov cveti od leta 2000 dalje, postali so manjši in lažji, z novimi baterijami je čas leta oz. potopa daljši. Do danes je tehnologija napredovala do neslutnih zmognosti.

Podvodne drone danes že uporabljajo v industriji in mornarici pri iskanju in reševanju ponesrečencev na morju, preiskovanju razbitin, monitoringu podvodnega okolja, celo deaktivaciji podvodnih min, testirali so jih že pri plovbi ladij in izogibanju oviram v morju, z njimi si pomagajo pri sledenju pod vodo, iskanju tihotapcev in podobno.

Nekatera pristanišča pri nadzoru vplutja ladij in pregledu plovnih kanalov že uporabljajo podvodne drone, z njimi pa pregledujejo tudi podvodne dele ladij (npr. pred popravili), bazene in pomole, nadzorujejo gradnjo infrastrukture pod vodo in podobno. V kratkem bomo s podvodnimi droni opremljeni tudi v Luki Koper.

Pretovarjamo tudi sol za varne zimske ceste

NEVIJO FRANK KRISTJAN STOJAKOVIČ



Preovor soli za posipanje cest je že tradicionalen tovor na našem terminalu za sipke tovore, ki je vezan na zimsko sezono in zato odvisen od vremenskih razmer.

Zadnja leta zaradi več zaporednih 'zelenih zim' tovara ni bilo v takih količinah kot prej. V povprečju na sezono pretovorimo od 100.000 do več kot 200.000 ton soli.

Turška, egiptovska in tunizijska

Eden prvih trgovcev s soljo na našem območju je bil Macot, so se mu pa po zaprtju Droginega skladišča soli v Portorožu v zadnjem desetletju pridružili še drugi (Pelot, Soltis, Bistrade, Portval), ki uvažajo sol iz Turčije, Egipta ali Tunizije. Sol k nam prihaja z manjšimi ladjami, ki nosijo od 5.000 do 8.000 ton tega sipkega tovara. Del soli pretovorimo v direktni manipulaciji z ladje na tovornjake, ki tovor takoj odpeljejo v prosta skladišča (cestne baze) kupcev. Preostalo sol skladiščimo v pristanišču, stranke pa jo nato postopoma odpremljajo s tovornjaki, odvisno od razmer in potreb na terenu.

Dve vrsti soli

Pretovarjamo dve vrsti soli, morsko sol, ki je bolj vlažna in jo zato lahko skladiščimo tudi pod odprtimi nadstrešnicami, ter sipko kameno sol, ki je izredno suha (le do 1% vlage), zato jo moramo hraniti v zaprtih suhih skladiščih. Na odprtem ali v vlažnih prostorih namreč lahko veže nase vodo iz zraka in zelo hitro ne ustreza več zahtevanim parametrom. Zato kameno sol tudi prevažajo v tovornjakih s silos cisternami.

Sol iz Kopra potuje tudi v tujino

Večina soli je namenjena za Slovenijo, največji porabniki pa so Dars (avtoceste), cestna podjetja (državne ceste) in komunalna podjetja (občinske ceste). V zadnjih nekaj letih so naše stranke uspele prodreti na hrvaški trg, kljub temu da tudi na Reki pretovorijo veliko soli za ceste. Iz Kopra denimo redno dobavljajo sol za posipanje cest na zahodu Hrvaške in na območju Zagreba. Pred dvema letoma so sol iz Kopra vozili celo za posipanje cest na zahodu Madžarske.

Srminske vpadnice ne bo še (vsaj) dve leti

MATEJA DOMINKO KRISTJAN STOJAKOVIČ

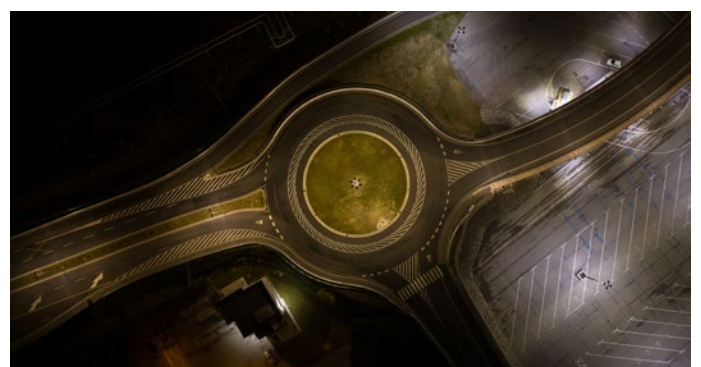
Na skoraj 1,4 km dolgem odseku srminske vpadnice še vedno poteka arheološko raziskovanje terena. Nova cesta bo v upravljanju DARS, vinjeto bodo morala na tem odseku imeti le tovorna vozila, nova povezava z avtoceste do Luke Koper pa bo bistveno razbremenila mestni koprski promet. **Marjan Koler** z DARS-a nam je pojasnil časovnico in vrednost del.

Kdaj se bo začela gradnja težko pričakovane srminske vpadnice?

Javni razpis za izvedbo del pričakujemo po pridobitvi gradbenega dovoljenja, kar bo predvidoma v drugi polovici letošnjega leta. Če ne bo pritožb pri izbiri izvajalca, bo gradnja dvopasovnice lahko stekla predvidoma konec leta 2021 ali v začetku leta 2022. Dela bodo trajala 12 do 14 mesecev.

Kakšna je vrednost projekta?

Vrednost del znaša 10,23 milijona evrov, od tega gradbena dela 4,38 milijona evrov (vse brez DDV), ostalo so stroški odkupov zemljišč, projektne in investicijske dokumentacije, nadzora in preiskav ter arheoloških izkopavanj.



Ponosno nosijo ime Luke Koper doma in po svetu

Pogovor z Aleksandrom Živinom, predsednikom Teniškega kluba Luka Koper.

MATEJA CLARICI ARHIV TENIŠKI KLUB LUKA KOPER

Koliko teniških 'kilometrov' imate?

S tenisom sem se začel ukvarjati pri 15 letih, tekmoval sem na državni in mednarodni ravni. Med študijem sem opravil tečaj za trenerja in se preizkusil v tej vlogi. Treniral sem tudi vrhunsko teniško igralko **Andrejo Klepač**, kasneje **Dalilo Jakupovič**, danes članico TK Luka Koper, ki se je, tako kot Klepač, v svoji kategoriji zavihtela med 100 najboljših igralk na svetu. Z mladimi teniški upi z Obale sem obiskal vse najpomembnejše svetovne turnirje in se hkrati ogromno izobraževal. Po vrnitvi v Koper sem želel svoje izkušnje prenašati na mlade v domačem klubu – najprej kot trener, kasneje kot organizator tekmovanj in sodnik. Leta 2009 je klub potreboval teniškega funkcionarja in delo sem hitro sprejel.

Kam vse usmerjate ta šport?

V prvi vrsti skrbimo za množično udeležbo mladih in razvoj mladih teniških upov v odlične tekmovalce na državni in mednarodni ravni. Hkrati skrbimo za razvoj domačih trenerjev in sodnikov. Podpiramo tiste, ki si želijo s pomočjo tenisa študirati v tujini, prepoznavni pa smo tudi po odlični organizaciji številnih slovenskih in mednarodnih teniških dogodkov. Vsako leto organiziramo poletne teniške kampe in poletno šolo tenisa, pa tudi družabne dogodke, npr. klubske večere, klubske tombolo, božično-novoletno rajanje, teniške delavnice, izlete na velika mednarodna teniška tekmovanja idr.

Že dolgo nismo videli toliko teniških navdušencev na Bonifiki; septembra smo imeli rekorden vpis v teniško šolo, kar pomeni, da delamo dobro.

Na kaj ste najbolj ponosni?

Na organizacijo mednarodnega teniškega dogodka Luka Koper Junior Open, ki je pred leti prav s pomočjo Luke Koper postal eden najbolje organiziranih in prepoznavnih teniških turnirjev za mlade do 12 let na pesku v Evropi. Udeležujejo se ga reprezentance iz vse Evrope in marsikateri zmagovalec tega turnirja je danes vrhunski teniški igralec v članski kategoriji. Ponosni smo tudi na številne osvojene državne naslove ter na rekordno število mladih, ki se vpisujejo v teniško šolo Luka Koper.

Tudi Luka ima kar nekaj tenisačev ...

Res je, odlično sodelujemo s Športnim društvom Luka Koper. Pomagamo jim pri organizaciji Luških iger ter

svetujemo pri nabavi teniške opreme. Lani smo prvič sodelovali na Igrah zaposlenih, kjer so bili uspešni tudi luški delavci, ki so zadnje čase pogosto na teniških igriščih.



Je bilo zanimanja za tenis v minulem letu torej več?

Ob zaprtju športnih objektov sredi marca smo bili zaskrbljeni, kako bomo izpeljali sezono. A smo se hitro prilagodili in več delali na promociji tenisa ter izvajali druge aktivnosti, ki so pripomogle, da smo lahko ob ponovnem odprtju izpeljali večino predvidenih poletnih teniških tekmovanj, šolo in kampe. Covid krizo smo na tak način obrnili v našo korist in na tenis privabili izjemno veliko otrok, mladine in rekreativnih teniških igralcev. Že dolgo nismo videli toliko teniških navdušencev na Bonifiki; septembra pa smo imeli rekorden vpis v teniško šolo, kar pomeni, da delamo dobro.

Luka Koper je vaš dolgoletni sponzor, pred nekaj leti je postala celo vaš generalni pokrovitelj ...

Luka Koper nam je pred 13 leti namenila finančna sredstva za organizacijo mednarodnega teniškega tekmovanja LK Junior Open do 12 let. Po večletni podpori je Luka prevzela generalno sponzorstvo in s tem omogočila organizacijo dodatnih turnirjev in boljše pogoje za vadbo članov, kakovostno preživljanje prostega časa rekreativcev in razvoj tenisa v Kopru. V ime kluba smo prvič dodali naziv generalnega sponzorja in se s tem obvezali, da bomo dolgoročno skrbeli za ugled pokrovitelja in kluba.

Upam, da smo se v prvih treh letih okrepljenega sodelovanja izkazali in da se bo partnerstvo nadaljevalo tudi v prihodnje.



www.teniskoper.com, www.jrkoperopen.com

Obdarovanje na daljavo in e-srečanje z Dedkom Mrazom

 MATEJA DOMINKO  JANA REMŠKAR, GORAN RADOVANOVIČ

Od vseh srečanj v živo, ki jih letos nismo smeli prirediti, je eno še posebej iskreno in prisrčno. Gre za luško tradicijo, ki v naša življenja vsakič vnese nekaj čarobnosti.

Dedek Mraz je imel na seznamu kar 651 pridnih otrok, starih od 1 do 7 let, iz Luke Koper, INPA, Adria Terminalov, TOC-a in otrok agencijskih delavcev.

Navihancev sicer ni mogel povabiti na druženje in razdeljevanje daril v živo, je pa kljub temu vsakemu 'poslal' darilo: vabilo, da mu kaj narišejo, in paket barvic. Okroglih 100 otrok se je njegovemu vabilu odzvalo in poslalo risbice, zato so dobili še presenečenje – ogled gledališke predstave in srečanje z Dedkom Mrazom, tokrat vse v on-line izvedbi, na daljavo.

Naj se v tem letu izpolnijo vse majhne in velike želje, predvsem pa naj se nam uresniči tista skupna ...



»V predstavi je bila zgodbica o sovici, ki so mislile kokoši, da je kokoš. Potem je šla stran in so živali naše njeno mamo in je bil srečen konec. Najbolj všeč mi je bilo, ko je prišel Dedek Mraz. Mi je pa bilo bolj všeč lani, ker sem ga lahko videla v živo.« **Mija, 7 let**



Vid je luškega Dedka Mraza in predstavo gledal pri prijateljici, tata Goran pa je naredil foto utrinek in ga delil z nami.



Darila tudi za otroke iz socialno šibkih družin

 MATEJA DOMINKO  JASNA FRANK

Konec decembra smo paket darilnih kartic za nakup igrač ali otroških oblačil in obutve podarili še eni skupini otrok. Vrednostni paket smo odnesli na Rdeči križ Koper, kjer so se ga prizadevni uslužbenci iskreno razveselili in povedali, da so na socialno dno padle številne nove družine iz našega lokalnega okolja. Vrednostne kartice so razdelili med najbolj pomoči potrebne. Tako smo za iskrico polepšali praznike tudi otrokom iz našega neposrednega okolja. Vrednostni paket sta prevzela sekretar Rdečega križa Koper **Iztok Jelačin** (levo) in **Matjaž Poniž**, strokovni sodelavec za javna pooblastila in delovanje v nesrečah, v imenu luškega Dedka Mraza pa ga je predala **Mateja Dominko** s Področja odnosov z javnostmi Luke Koper.



ABC cepljenja proti COVID-19

MOJCA BANDELJ

Cepljenje proti virusu, ki je življenje v minulem letu postavil na glavo, se je v Sloveniji pričelo zadnjo nedeljo v decembru 2020. Odmerki cepiv prihajajo postopoma in v omejenih količinah,

z odobritvijo cepiva različnih proizvajalcev naj bi se hitrost cepljenja kmalu povečala. Po trenutnih informacijah sta za učinkovito zaščito potrebna dva odmerka cepiva.

Na dan izida časopisa pa je znano tole:



VARNOST CEPIV

Dovoljenje za promet v EU dobijo samo varna in učinkovita cepiva.



STRANSKI UČINKI

Kratkoročni: bolečina in oteklina na mestu vboda, utrujenost, glavobol, mrzlica, mialgija, preobčutljivost ali anafilaktični šok.

Dolgoročni: še niso znani, jih ne pričakujejo.



PRECEPLJENOST PREBIVALSTVA

Za varen zagon gospodarstva in nemoteno delovanje vseh delov družbe je treba doseči vsaj 60% precepljenost prebivalcev EU.



PREDNOSTNE SKUPINE

Prednostno bodo k cepljenju povabljeni oskrbovanci v domovih za starejše in oskrbovanci v socialno varstvenih zavodih, zaposleni v teh zavodih, nato pa zdravstveni delavci. Sledili bodo ostali starejši občani, osebe s kroničnimi boleznimi ter zaposleni v kritični infrastrukturi. Ob prihodu novih odmerkov cepiv se cepljenje postopoma razširi na vse prebivalce.



LOKACIJE CEPLJENJA

V prvi fazi bo cepljenje potekalo v cepilnih centrih – v zdravstvenih domovih, ko bo na voljo večja količina cepiva, bo cepljenje možno na več mestih.



ZBIRANJE PRIJAV

Prijavo za cepljenje oddate svojemu osebnemu zdravniku.

Ob izraženem zadostnem interesu zaposlenih v Skupini Luka Koper bomo cepljenje skušali organizirati posebej za naš kolektiv. Svojo prijavo oddajte na e-naslov zdрави.smo@luka-kp.si.



PROSTOVOLJNO IN BREZPLAČNO

Cepljenje je prostovoljno in brezplačno za vse državljane Republike Slovenije.



Povzeto po navodilih NIJZ.

Luški glasnik je 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 Zlatanović, Suzana Zornada Vrabc, Mara Žerjal

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

Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1.900 izvodov
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luski.glasnik@luka-kp.si
Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

»Vsi potrebujemo zaveznike, da dosežemo enakost, a hkrati raznolikost in vključenost, ki jo iščemo v življenju.«
Jasna Hengovič, inženirka leta 2020