

Tuški

G L A S N I K

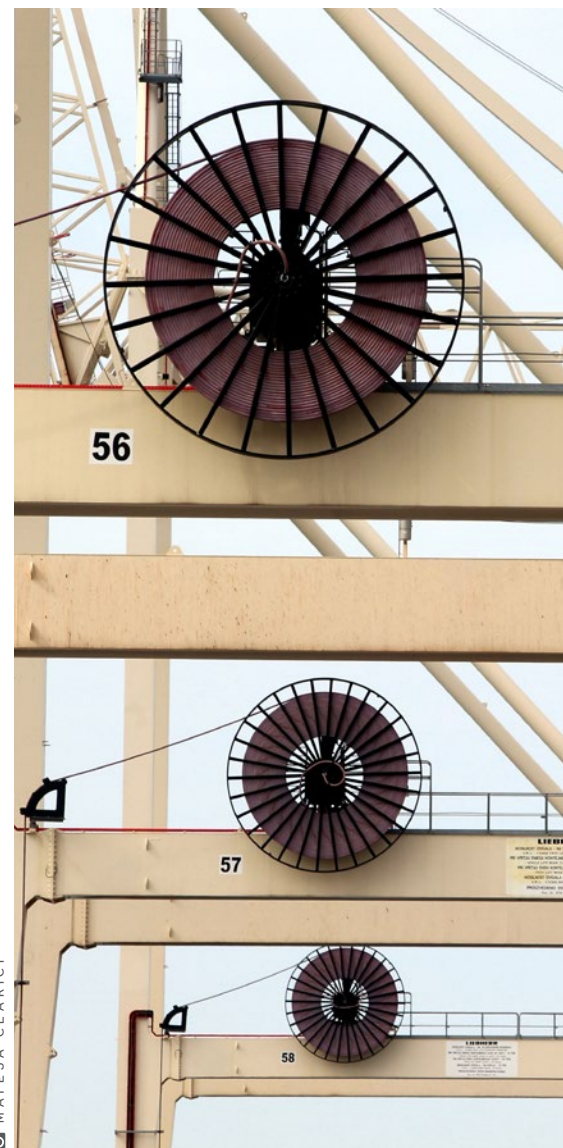
2021/03

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

Vsem Slovenkam in Slovencem
čestitamo ob dnevu pomorstva.



- 4 Poslovanje v letu 2020, kljub epidemiji, dobro**
Koprsko pristanišče kot strateška infrastruktura že ves čas epidemije normalno deluje in nemoteno zagotavlja vse storitve svojim strankam. Zato je bil vpliv epidemije na poslovanje manjši kot v nekaterih drugih pristaniščih.
- 7 Leto 2021 v znamenju železnic**
Leto 2021 je evropsko leto železnic, je odločil Evropski parlament. Evropske inštitucije bodo pripravile niz dogodkov s ciljem spodbujanja uporabe železnice kot trajnostnega, inovativnega in varnega načina prevoza.
- 8 Predstavljamo tuje trge: Avstrija**
Koprsko pristanišče je najpomembnejša vstopno-izstopna točka za prekomorski uvoz in izvoz avstrijskega blaga.
- 10 Ob dnevu pomorstva**
Minilo je 30 let, odkar je Republika Slovenija sprejela resolucijo o pomorski usmeritvi naše države.
- 11 Pristanišči Antwerpen in Zeebrugge bosta prihodnost gradili skupaj**
Sredi februarja sta belgijski mesti Antwerpen in Brugges dosegli dogovor o združitvi svojih pristanišč Antwerpen in Zeebrugge.
- 12 Kako diha naš kontejnerski terminal?**
Kljub negativnim trendom v nekaterih večjih pristaniščih po Evropi smo na Kontejnerskem terminalu v Luki Koper lani zabeležili le 1,5% upad pretovora v primerjavi z letom 2019.
- 14 Po morjih bo plul Neptune Koper**
V koprsko pristanišče je 14. februarja priplula specializirana ladja za vozila, ki jo je ladjar Neptune Lines le tri dni prej v Pireju preimenoval v Neptune Koper.



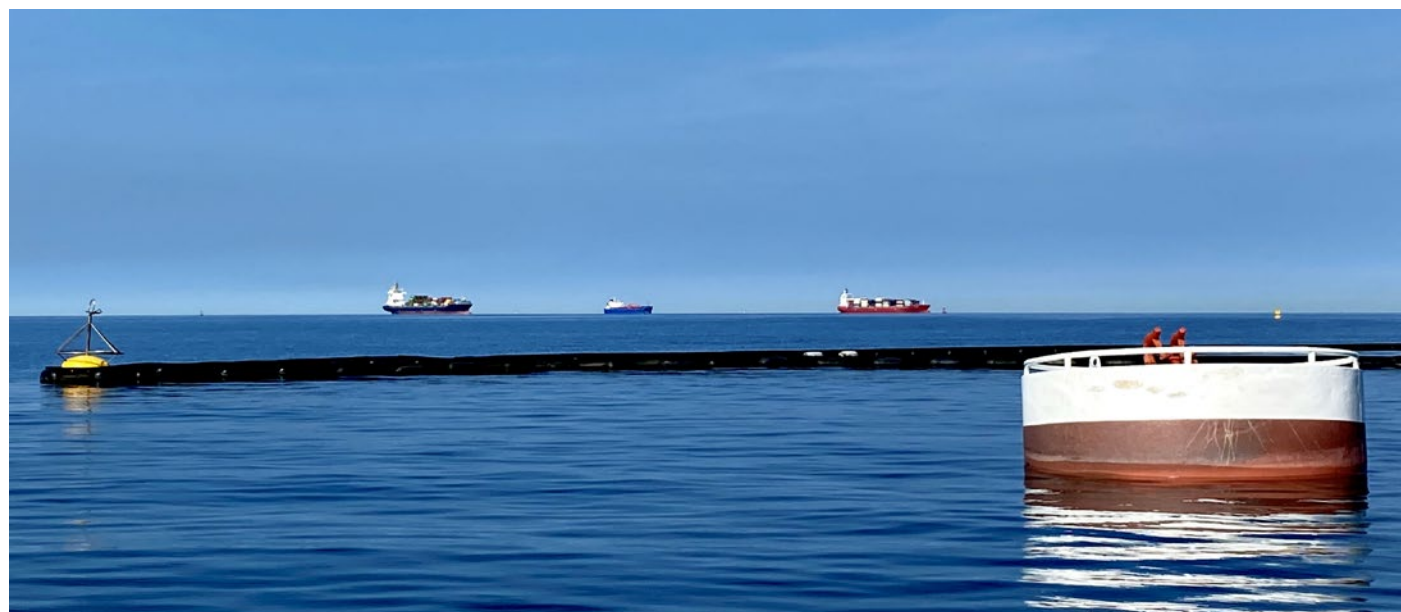
© MATEJA CLARICI

Svetovna flota tovornih ladij dosegla mejnik

ITJ MATEJA DOMINKO

Svetovna flota trgovskih ladij je v začetku letošnjega februarja preseгла prag 100.000 enot (s kapaciteto več kot 100 ton (GT), poroča International Transport Journal. Registriranih je bilo skupno 100.001 plovil s povprečno nosilnostjo 21.355 ton (DWT) in povprečno starostjo plovil 21,7 let. Evropski prevozniki nadzorujejo

približno tretjino svetovne flote, s 46 % pa vodijo azijske ladijske družbe. Zanimivo je, da je po raziskavi Clarksons Research celotna svetovna trgovska flota pred natanko 15 leti preseгла mejo 70.000 tovornih plovil. Od takrat do danes se je povprečna velikost ladij povečala za 57 %, so še zapisali.



2021: leto železnice



Čeprav je marec mesec pomorstva, prihaja najpomembnejša vest po železnici. Podjetje 2TDK, ki bo gradilo novo progo med Koprom in Divačo, je pred dnevi objavilo finančne ponudbe za oba odseka in pravijo, da če ne bo presenečenj, bi lahko prvo lopato zasadili že maja. To je sicer še en mesec, ki je obarvan pomorsko (Evropski dan pomorstva, rojstni dan Luke Koper), vendar z veseljem prepustimo pozornost železnici, saj je drugi tir brez vsakršnih dvomov ključni projekt, ki bo vplival na nadaljnji razvoj pristanišča.

Leto 2021 bo nasploh v znamenju železnice, so se odločili v Bruslju. Evropska unija želi namreč s tem spodbujati uporabo železnice kot trajnostnega, inovativnega in varnega načina prevoza. Trenutno le 11 % tovora v uniji potuje po železnici, čeprav ima ta način prevoza najmanjši vpliv na okolje. Prav zato bodo investicije v železnico v ospredju tudi v prihodnjih letih, ko bo Evropska unija uresničevala svoj zeleni dogovor oz. cilj doseči podnebno nevtralnost do leta 2050.

Ste vedeli, da imajo vse države članice Evropske unije skupaj skoraj 200 milijonov kilometrov železniških prog? V Sloveniji je skupna dolžina vseh prog 1,2 milijona kilometrov. Od tega jih je samo četrtnina dvotirnih. Če pa gledamo z vidika pristanišč oz. njihove povezanosti z železniškim omrežjem, ima pristanišče v Kopru enega najvišjih deležev blaga, ki potuje po železnici, skoraj 60 %. Redkokatero drugo pristanišče v Evropi presega 40% delež. Zato je železniška povezava kopskega pristanišča z zaledjem tako pomembna. Da lahko ohranimo ta primat, da lahko ta odstotek še povečamo in da lahko še naprej gradimo zgodbo zelenega pristanišča.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Pristanišče je steber pomorske usmeritve države



Pred dnevi smo praznovali 30. obletnico sprejetja Resolucije o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, s katero smo se med drugim zavezali, da bomo vodili gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena, ter skrbeli za pomorsko pravno ureditev, skladno z mednarodnimi predpisi. Vpetost Slovenije v prometne tokove z lastnim izhodom na morje je izjemna primerjalna prednost našega gospodarstva. Številne države nimajo lastnega dostopa do morja, ob tem pa je njihovo delovanje zelo odvisno od mednarodne blagovne menjave. Na Ministrstvu za infrastrukturo smo v prvem letu mandata naredili pomembne korake k hitrejšemu razvoju kopskega pristanišča. Zavedamo se, da je uspešno pristanišče pomembno za razvoj slovenskega gospodarstva. S podpisom petih pogodb za pridobitev zemljišč za razvoj pristanišča in pisma o nameri, s katerim sva se z županom Ankarana **Gregorjem Strmčnikom** zavezala k sodelovanju pri nadaljnjem razvoju pristanišča in lokalne skupnosti, smo naredili velik korak k dolgoročnemu razvoju kopskega pristanišča. Slovenija je pridobila nepremičnine na območju kasete 6A in 7A po državnem prostorskem načrtu za kopsko pristanišče, namenjene ureditvi parkirišč za avtomobile, kar je izrednega pomena predvsem v povezavi z izgradnjo drugega tira Koper–Divača. Po odprtju ponudb tako za prvi kot tudi za drugi del drugega tira smo še korak bliže začetku del na največjem infrastrukturnem projektu v zgodovini Slovenije, ki bo odpravil ozko grlo in zagotovil dolgoročno zmogljivost železniške infrastrukture v Sloveniji ter tako pomembno vplival ne le na Luko Koper in slovensko logistiko, temveč kar na celotno Slovenijo. Če želimo, da se bo kopsko pristanišče še naprej uspešno razvijalo in učinkovito odgovorilo na vse globalne izzive, ki so pred nami, bo potrebno v prihodnosti v polnosti izkoristiti vse potenciale. Hvala vsem, ki kakorkoli prispevate k uresničevanju naših skupnih ciljev.

Jernej Vrtovec,
Minister za infrastrukturo

Poslovanje v letu 2020, kljub epidemiji, dobro

Koprsko pristanišče kot strateška infrastruktura že ves čas epidemije normalno deluje in nemoteno zagotavlja vse storitve svojim strankam. Zato je bil vpliv epidemije na poslovanje manjši kot v nekaterih drugih pristaniščih.

 ROK ŠTEMBERGER  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Pretovor najpomembnejše blagovne skupine, kontejnerjev, je ostal stabilen, skoraj na ravni iz leta 2019. Padec pretovora vozil pa je bil občutno manjši kot v primerljivih sredozemskih pristaniščih, zaradi česar se je Luka Koper povzpela na prvo mesto med pristanišči v Sredozemlju in na peto mesto med največjimi pristanišči v Evropi na področju pretovora vozil. »Zaradi pravočasne uvedbe zaščitnih ukrepov in zahvaljujoč odgovornosti naših zaposlenih in vseh ostalih, ki delajo na območju pristanišča, smo v času epidemije zagotovili nemoteno delovanje pomorske oskrbovalne verige za potrebe Slovenije in številnih držav v našem zaledju. Z rezultati poslovanja smo lahko v takih razmerah več kot zadovoljni,« je poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

V času epidemije smo zagotovili nemoteno delovanje pomorske oskrbovalne verige za potrebe Slovenije in številnih držav v našem zaledju.

Uspešno smo obvladovali tudi stroške

Skupina Luka Koper je v letu 2020 dosegla čiste prihodke od prodaje iz naslova tržne dejavnosti v višini 203,6 milijona evrov, kar je 8 % manj kot leto prej. V lanskih zaostrenih poslovnih razmerah je Skupina uspešno obvladovala tudi vse kategorije stroškov poslovanja, tako tiste, ki se gibljejo skladno s spremembo pretovora in prihodkov, kot ostale kategorije stroškov, in dosegla za 10 % nižje stroške poslovanja od načrtovanih. Poslovni

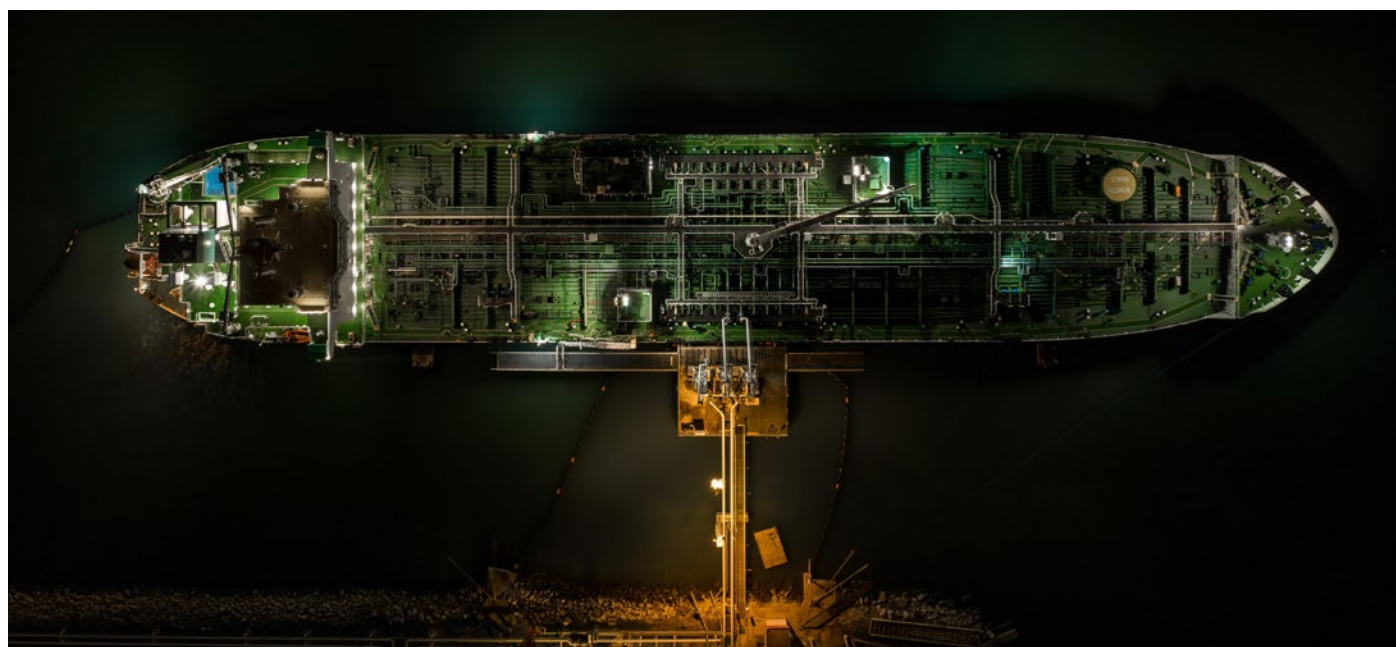
izid iz poslovanja (EBIT) je bil 33,5 milijona evrov oz. 1 % višji od načrtovanega, medtem ko je bil poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) za 2 % nižji od načrtovanega in je znašal 61,8 milijona evrov. Čisti poslovni izid Skupine je dosegel 32 milijonov evrov in je prav tako presegel načrt za en odstotek, v primerjavi z letom prej pa je bil 21 % nižji.

Leto 2020 v luči naložb v povečanje pristaniških zmogljivosti

Družba je pandemično leto 2020 izkoristila za nadaljevanje izvajanja naložb v povečanje pristaniških zmogljivosti, saj po izboljšanju zdravstvenih in gospodarskih razmer, povezanih s pandemijo, pričakujemo ponovno rast pretovora. V letu 2020 je Skupina za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo namenila 68,1 milijona evrov, kar je 74 % več kot v letu 2019. Zgradili smo nov RO-RO privez ter dodatne tire – oboje v zaledju tretjega bazena za potrebe avtomobilskega terminala. Nadaljujemo gradnjo garažne hiše, pri koncu so dela na novem, tretjem kamionskem vhodu z bertoške vpadnice. Najpomembnejša naložba v lanskem letu je pričetek gradnje podaljška kontejnerske obale, ki skupaj z ostalimi načrtovanimi dodatnimi površinami na čelu pomola I predstavlja ključno naložbo za ohranitev konkurenčnega položaja na segmentu kontejnerjev. Prvi del projekta, izgradnja operativne obale, bomo zaključili sredi leta, zaledne skladiščne površine za kontejnerje pa prihodnje leto.



Celotna informacija o lanskem poslovanju: <https://luka-kp.si/slo/poslovna-porocila>.



Primerjava pretovora izbranih evropskih pristanišč



Delnica LKPG v letu 2020

ANDREJA LIČEN ČOK

Konec leta 2020 je delnica Luke Koper, d. d., z oznako LKPG zaključila trgovanje ob 18,6 % nižji vrednosti kot leto prej. Zaključni tečaj delnice LKPG je na zadnji trgovanjski dan v letu 2020 znašal 18,40 evra za delnico. Lastniška struktura družbe Luka Koper, d. d., se tudi v letu 2020 ni bistveno spremenila. V delniški knjigi je bilo na zadnji dan leta 2020 vpisanih 9.161 delničarjev, kar je 143 manj kot leto prej. Največji lastnik družbe ostaja Republika Slovenija.

Deset največjih delničarjev na dan 31. decembra 2020

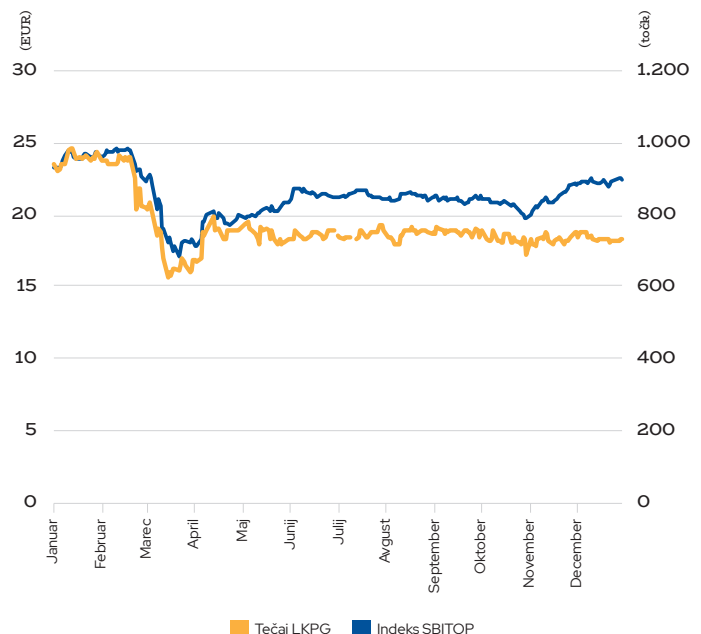
Delničar	Lastniški delež
Republika Slovenija	51,00 %
Slovenski državni holding, d. d.	11,13 %
Kapitalska družba, d. d.	4,98 %
Mestna občina Koper	3,14 %
Citibank N.A. - fiduciarni račun	2,77 %
Hrvatska poštanska banka d. d.	1,01 %
Raiffaisen Bank International AG	0,94 %
Zavarovalnica Triglav	0,81 %
NLB skaldi - Slovenija mešani	0,81 %
Zagrebačka banka d. d. - fiduciarni račun	0,72 %
Skupaj	77,30 %

Trgovanja z delnico

Povprečni enotni dnevni tečaj delnice družbe Luka Koper, d. d., je v letu 2020 znašal 19,32 evra, sicer pa se je njegova vrednost gibala med 15,70 in 24,70 evra. Najvišja tržna cena, po kateri so sklenili posel, je znašala 25,00 najnižja pa 15,10 evra. Tržna kapitalizacija delnic je na zadnji dan leta 2020 znašala 257.600.000 evrov.

V letu 2020 so z delnico LKPG sklenili 2.385 borznih poslov in poslov s svežnji. Skupni promet je v tem obdobju znašal 8.736.230 evrov. Ob tem je lastnika zamenjalo 447.570 delnic.

Prikaz gibanja vrednosti indeksa SBI TOP in zaključnega dnevnega tečaja LKPG v letu 2020



Vlada prižgala zeleno luč za Program razvoja pristanišča

TATJANA JAZBEC

Vlada RS je na 59. redni seji, ki se je odvijala pretekli teden, sprejela program razvoja pristanišča za mednarodni promet v Kopru za obdobje 2021–2025.

Ta korak vlade je za nas zelo pomemben, saj nam daje pravno podlago za začetek izvajanja posamezne naložbe oz. za pridobitev nadaljnjih soglasij za izvedbo investicij. Koncesijska pogodba nas namreč zavezuje, da lahko izvajamo le tiste naložbe v pristaniško infrastrukturo, ki so vključene v petletni program razvoja pristanišča, ki ga predhodno potrdi Vlada RS.

Program razvoja obsega tako investicije v obstoječo luško infrastrukturo z namenom izboljšanja, rekonstrukcije ali povečanja zmogljivosti, kakor tudi izgradnjo nove pristaniške infrastrukture ter določa dinamiko njihove izvedbe. Nosilec naložb, vključenih v razvojni program, je Luka Koper, d. d. Program razvoja pristanišča se glede na okoliščine lahko letno spreminja in dopolnjuje.

Leto 2021 v znamenju železnic

Leto 2021 je evropsko leto železnic, je odločil Evropski parlament. Evropske inštitucije bodo v tem letu pripravile niz dogodkov s ciljem spodbujanja uporabe železnice kot trajnostnega, inovativnega in varnega načina prevoza s poudarkom na koristih, ki jih prinaša ljudem, gospodarstvu in podnebnju.

 TATJANA JAZBEC

Medtem ko promet v EU povzroča 28 % emisij toplogrednih plinov, na prevoze po železnici odpade nekaj manj kot 0,5 % izpustov. Veliko vlakov je na električni pogon in železniški promet je edini, ki je od leta 1990 bistveno zmanjšal izpuste. Kljub prednostim se po železnicah prevaža le približno 7 % potnikov in 11 % blaga.

Spodbujanje k uporabi železnic

Namen evropskega leta železnic je vzpodbuditi posameznike in podjetja k uporabi železnice in s tem povečati delež potnikov ter tovora v železniškem prometu.

Adina Vălean, evropska komisarka za promet: »Naša mobilnost v prihodnosti mora biti trajnostna, varna, udobna in dostopna. Železnica ponuja vse to in še veliko več! Evropsko leto železnic nam daje priložnost, da spet odkrijemo to obliko prevoza. Z različnimi ukrepi bomo pomagali, da bo železniški promet izkoristil ves svoj potencial.«

V duhu evropskega zelenega dogovora

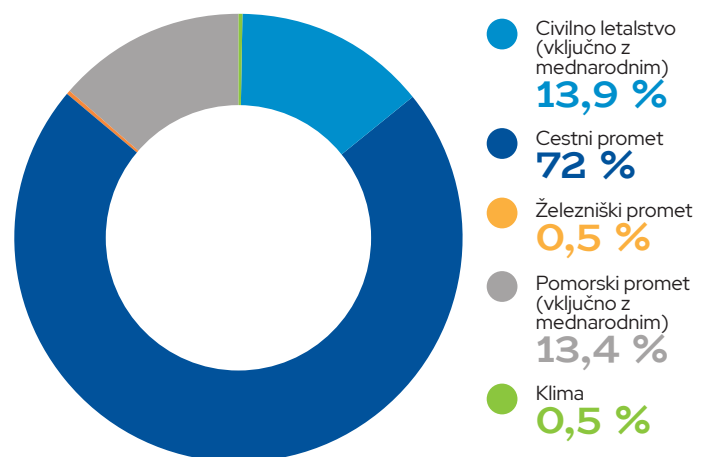
Z vzpodbujanjem uporabe železnice evropske države sledijo t. i. zelenemu dogovoru (*Green deal*), s katerim so se zavezale, da bo EU do leta 2050 dosegla podnebno nevtralnost z ničelnimi neto emisijami toplogrednih plinov. Prehod na podnebno nevtralno družbo je namreč izziv in priložnost za oblikovanje boljše prihodnosti za vse nas. V Sloveniji je dolgoročna podnebna strategija, ki predstavlja smernice, kako bomo Slovenijo do leta 2050 pripeljali do podnebne nevtralnosti, še v pripravi.

1.207-kilometrsko železniško omrežje

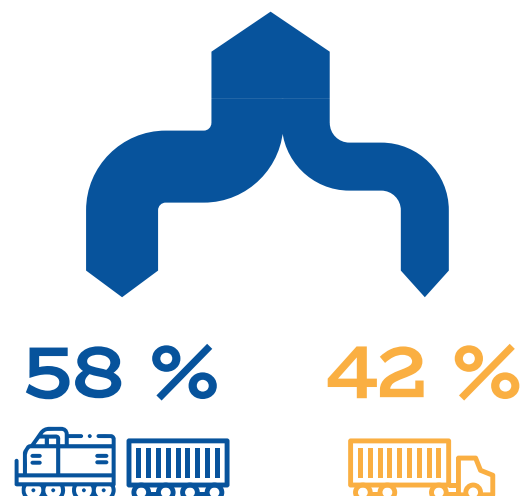
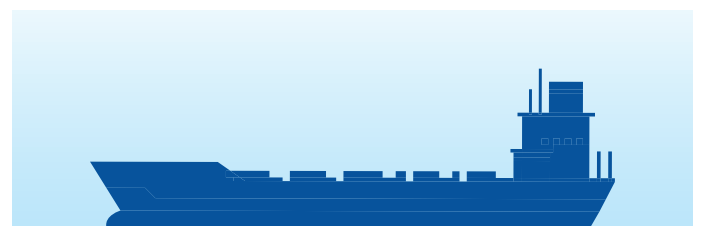
Slovensko javno železniško omrežje v dolžino meri 1.207 km. 27 % prog je dvotirnih, 73 % enotirnih. Elektrificiranih je 50 % železniških prog. Javna železniška infrastruktura je v lasti Republike Slovenije. Za njeno gradnjo, nadgradnjo, obnovo in vzdrževanje je pristojna Direkcija za infrastrukturo. Upravljaavec javne železniške infrastrukture je podjetje Slovenske železnice-Infrastruktura. Po slovenskem železniškem omrežju potekata dva jedrna koridorja: Baltsko-Jadranski in Sredozemski ter štiri železniški tovorni koridorji: Baltsko-Jadranski, Sredozemski, Jantarni in Alpsko-Zahodno balkanski koridor. Na območju kopskega pristanišča imamo 60 km železniških tirov v skupni dolžini 39 km. Njihov lastnik je Republika Slovenija, ki je družbi Luka Koper s koncesijsko pogodbo podelila pravico upravljanja, vodenja, vzdrževanja in razvoja.

Evropsko leto železnic nam daje priložnost, da spet odkrijemo to obliko prevoza. V Evropski komisiji obljublajo, da bodo z različnimi ukrepi pomagali, da bo železniški promet izkoristil ves svoj potencial.

Emisije toplogrednih plinov iz prometa (EU-28, 2017)



Razmerje cesta/železnica v skupnem pretovoru kopskega pristanišča (2020)



Predstavljamo tuje trge: Avstrija

 ROK ŠTEMBERGER  PETER KLEVA

Koprsko pristanišče je najpomembnejša vstopno-izstopna točka za prekomorski uvoz in izvoz avstrijskega blaga.

Luka Koper ima na tem trgu primat že od leta 2010, kar pomeni, da prav preko nje, med vsemi morskimi tovarnimi pristanišči, avstrijsko gospodarstvo največ izvozi in uvozi.

Koper je za Avstrijo prvo prekomorsko pristanišče, Avstrija pa po pretovorjenem blagu za nas največji tuji trg.

Pretovor v in iz Avstrije lani dosegel 6,1 milijona ton

Blago v ali iz Avstrije pretovarjamo na vseh naših terminalih. Med blagovnimi skupinami prednjačijo generalni tovari, predvsem les, papir, izdelki široke potrošnje, hrana, tekstil, jekleni proizvodi, razsuti, sipki in tekoči tovari. Pretovor v in iz Avstrije je v letu 2020 dosegel 6,1 milijona ton, od tega 225.000 kontejnerjev (TEU), kar znaša 24 % celotnega ladijskega pretovora kontejnerjev v letu 2020. Če upoštevamo celoten letni pretovor, merjen v tonah, pa Avstrija predstavlja 31 % celotnega letnega pretovora.

80 % blaga z avstrijskega trga potuje po železnici

Z Avstrijo imamo vzpostavljene redne in pogoste železniške povezave, saj 80 % blaga s tega trga potuje po železnici, le 20 % pa po cesti. Predvsem na področju kontejnerjev smo skozi leta v sodelovanju s poslovnimi partnerji vzpostavili razvejano mrežo servisov – tedensko nas z avstrijskimi intermodalnimi središči (Gradec, Enns, Dunaj, Linz, Salzburg, Wolfurt, Beljak) povezuje 20 blok vlak servisov, dodatno pa še dnevna povezava v 'single wagon' režimu. Dnevno tako v/iz Avstrije obdelamo približno 30 vlakov z različnimi tovari.



Na avstrijskem trgu imamo še potencial za rast

Pogovor z Miho Kalčičem, predstavnikom Luke Koper v Avstriji, ki to funkcijo opravlja od 1. septembra 2018.

 MATEJA DOMINKO  MATEJA CLARICI

Od kdaj imamo svojega 'predstavnik' v Avstriji?

Vodjo tržišča v Avstriji s sedežem na Dunaju imamo že od leta 1968, torej dolgih 53 let. Odločitev za predstavnštvo v zaledni državi je bila pravilna, saj smo postali prvo pristanišče za Avstrijo in tako je že več kot 10 let. Kljub temu še nismo izkoristili vseh možnosti za nove posle in rast.

Kako si si organiziral delo, ko si prevzel to funkcijo?

Vodja tržišča zastopa Luko Koper in tudi pristaniško skupnost, zato je delo zelo raznoliko in razgibano. Dogovarjam se s strankami po celotnem teritoriju. Zgodi se, da sem zjutraj na sestanku v Linzu, sledi hiter 'premik' na sestanek v Enns in popoldan sem že nazaj na Dunaju na novem sestanku, za kar rabim veliko dobrega planiranja. Za vsako srečanje se moram vsebinsko pripraviti, pogledam, kaj stranke delajo v Luko, statistiko zadnjih let, s kom sodelujejo. Stalno spremljam trg, kje so nove investicije, skladišča, nova podjetja, konkurenca in drugo.

Kje so potenciali za Luko Koper na tem trgu?

Potenciale vidim pri veliko različnih blagovnih skupinah, ki jih v Luko Koper pretovarjamo že leta. Najprej so to kontejnerji, kjer bi lahko denimo z direktnimi kontejnerskimi servisi iz/do Indije/Šrilanke in na področju indijskega oceana še povečali tržni delež. Tam je namreč veliko tovarov, ki sedaj potuje na Sever Evrope ali v pristanišča ob Tirenskem morju. Končno smo se tudi začeli prebijati na najbolj oddaljene regije v Avstriji, zato zdaj res lahko rečemo, da Luka Koper pokriva celotno avstrijsko ozemlje vse do švicarske meje. Najbolj oddaljeni regiji, Tirolska in Predarlško, sta začeli redno pošiljati kontejnerje preko Kopra, tako da je potenciala na tem trgu še veliko. Dodatne skladiščne kapacitete za sipke tovore bi nam predvsem v uvozu lahko zagotovile večje količine surovin, v izvozu pa posledično izdelke za polnjenje kontejnerjev, kot z različnim blagom iz Avstrije delamo že sedaj. Enako velja za generalne tovore na področju jeklenih proizvodov, lesa, papirja

in celuloze, kjer bi z novimi pokritimi skladišči lahko povečali pretovor in dosegali še večjo dodano vrednost. Potencial za večje količine imamo tudi v segmentu tekočih tovorov, saj industrija v Avstriji počasi opušča uporabo trdih fosilnih goriv in prehaja na okolju bolj prijazne, tudi tekoče tovore oz. pline.

Luka Koper je za Avstrijce glavno okno za uvoz in izvoz različnega blaga v Sredozemlje in na Daljni Vzhod, pristanišča na severu pa uporabljajo za izvoz v ZDA, Kanado in Južno Ameriko.

Kako v Avstriji gledajo na Luko Koper?

Vidi in čuti se, da imajo za seboj veliko zgodovine in tradicije, kar ima težo. Določene stranke Luko Koper uporabljajo že 20, 30 let ali več, saj jim nudimo, kar potrebujejo, in smo pri tem fleksibilni. Poleg tega geografija govori v prid Luke Koper. Kljub temu pa je v ozadju pri Avstrijcih vedno posel, dobičkonosen posel. Kot vsi tudi oni nenehno iščejo najboljše razmerje med ceno in kakovostjo storitev. Konkurenca na globalni ravni je velika, zato ves čas iščejo nove posle, tržišča, vlagajo v razvoj tehnologije in so neprestano v iskanju najboljše transportne poti. Njihova papirna industrija je med vodilnimi na svetu na področju okolju prijazne embalaže, proizvajajo specialna jekla, ognjevarne opeke itn. Že pred leti so se usmerili v proizvodnjo izdelkov z višjo dodano vrednostjo, zato dosegajo višjo kakovost in tudi višje cene izdelkov. Luka Koper je zanje glavno okno za uvoz in izvoz različnega blaga v Sredozemlje in na Daljni Vzhod, medtem ko pristanišča na severu uporabljajo za izvoz v ZDA, Kanado in Južno Ameriko.

Kaj ti je pri delu v Avstriji najbolj všeč?

Predstavljanje Luke Koper in slovenske logistike je zelo razgibano in zanimivo, predvsem pa konkretno in brez nepotrebne 'nakladanja'. Stranke želijo hiter, jasen in pošten odgovor. Raje vidijo, da jim takoj povemo, ali smo sposobni nekaj pretovoriti, in tudi svetujemo, kako bi to najbolje izvedli, kot da bi prišlo kasneje do težav. Kljub temu da pot preko koprške luke včasih mogoče ni najcenejša, se zaradi naše zanesljivosti, fleksibilnosti ter odnosa veliko strank vseeno odloči za nas.

Stranke raje vidijo, da jim takoj povemo, ali smo sposobni nekaj pretovoriti, in tudi svetujemo, kako bi to najbolje izvedli, kot da bi prišlo kasneje do težav.

Izpostavijo kaj posebnega v sodelovanju z nami?

Všeč jim je, da se vsaki stranki znamo posvetiti od komercialne do operativne ravni in zgradimo



odnos, ki temelji na obojestranskem zaupanju. V severnoevropskih lukah tega ni že veliko let, imajo odzivnike in splošne e-mail naslove, kamor pišeš in čakaš na odgovor. V pogovoru z mano zelo cenijo, da z njimi govorim nemško, kljub temu da vsi dobro govorijo angleško. Na sestankih so zato tudi bolj sproščeni.

Kaj so največje prednosti oz. slabosti dela v tujini?

Delo v tujini je za vsakogar izziv na različnih področjih. Delo vodje tržišča, kot je Avstrija, za katero pretovarjamo tovor na vseh terminalih, je precej zahtevno z vidika poznavanja različnih operativnih postopkov v pristanišču, komercialnih pogojev, konkurence ... S tega vidika dobiš širino, ki jo prej mogoče nisi imel, saj si bil v komerciali na enem terminalu nekaj let. Vedeti je treba, da pretovarjamo surovine v uvozu na TST, ki gredo v tovarno in nato kot končni izdelki v izvozu za polnjenje kontejnerjev (GT + KT). V takem poslu so vmes 3 špediterji, 2 železniška operaterja ali kamionski prevozniki, logistična oddelka 2 strank in še kdo.

Z nekaj dobre volje se naučiš tudi nemščine, kar je samo pozitivno za nadaljevanje kariere poti. Imam družino v Kopru, zato je zame slabost tega dela predvsem pomanjkanje vsakodnevnega družinskega življenja, kar nadomeščam s kakovostno preživetim časom med vikendi in prazniki.

Ob dnevu pomorstva

 MATEJA DOMINKO  TOMAŽ PRIMOŽIČ FPA

V nedeljo, 7. marca 2021, je minilo 30 let, odkar je Republika Slovenija sprejela resolucijo o pomorski usmeritvi naše države. Na slovenski dan pomorstva sicer Urad za pomorstvo RS (URSP) vsako leto pripravi slovesnost, ki pa je letos zaradi znanih razmer ne bo.

Kljub temu je v počastitev tega dne URSP obiskal resorni minister **Jernej Vrtovec** in čestital vsem pomorščakom.

Ob prazniku slovenskega pomorstva tudi v uredništvu Luškega glasnika čestitamo pomorcem in vsem pristaniškim ter z morjem povezanim delavcem, ki pomorsko usmeritev države udejanjajo vsak dan.



Z leve: **Jadran Klinec**, direktor URSP, **Dimitrij Zadel** in **Jernej Vrtovec**, minister za infrastrukturo

Novi nadzorni center URSP končno operativen

 MATEJA DOMINKO

Uprava za pomorstvo Republike Slovenije je svojo dejavnost dokončno preselila v novo stavbo ob koprski marini v neposredni bližini pristanišča. Nadzor nad pomorskim prometom po novem izvaja z najsodobnejšo opremo, s katero se Slovenija postavlja ob bok najrazvitejšim pomorskim državam. Investicija je vredna skoraj 2,4 milijona evrov, 80 % je sofinancirala EU.

»Od 9. februarja letos vse aktivnosti vodenja, iskanja in reševanja, nadziranja prometa in ostalih nalog opravljamo iz novega nadzornega centra,« je povedal **Jadran Klinec**, direktor URSP.

Uprava za pomorstvo RS nadzor nad pomorskim prometom odslej izvaja z najsodobnejšo opremo, ki jo uporabljajo najrazvitejše pomorske države.

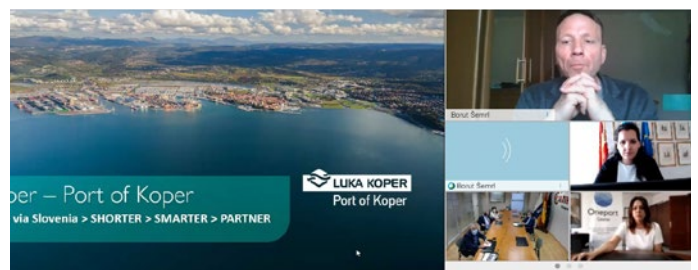
Z visokoresolucijskimi kamerami lahko sledijo dogajanju daleč na morju, s termovizijskimi pa najdejo tudi ponesrečence v vodi. Za delo uporabljajo sobo za nadzor prometa, krizno sobo in redundančni prostor, urijo pa se na Fakulteti za pomorstvo.

Stiki tudi z novimi trgi

  SUZANA ZORNADA VRABEC

Med pandemijo je vzdrževanje rednih stikov z obstoječimi kupci ključno. V Luki Koper pa si v tem času prizadevamo tudi za stike z novimi potencialnimi trgi in strankami. Sredi februarja so nas virtualno obiskali predstavniki gospodarstva in pristaniške skupnosti z Gran Canarie. To je bil prvi, predstavitveni obisk, ki smo ga načrtovali še pred izbruhom virusa in

na katerem smo izmenjali informacije o možnostih za tesnejše poslovno sodelovanje. Dogodek je potekal na spletni platformi v organizaciji Veleposlaništva Slovenije v Madridu, Luko Koper in naše predloge za sodelovanje pa je predstavili **Borut Šemrl** s Področja komerciale.



Pristanišči Antwerpen in Zeebrugge bosta prihodnost gradili skupaj

TATJANA JAZBEC

Sredi februarja sta belgijski mesti Antwerpen in Brugges dosegli dogovor o združitvi svojih pristanišč Antwerpen in Zeebrugge.

Antwerpen slovi po pretovoru kontejnerjev, razsutega tovora in kemičnih izdelkov, Zeebrugge pa po RO-RO prometu, kontejnerjih in pretovoru tekočega zemeljskega plina. Antwerpen je po skupnem pretovoru in po pretovoru kontejnerjev drugo največje evropsko pristanišče, takoj za Rotterdamom, medtem ko je pristanišče Zeebrugge največje v Evropi po številu pretovorjenih avtomobilov. Pristanišči sta po morsko-rečni poti oddaljeni 204 navtičnih milj, po cesti pa okrog 100 kilometrov.

Pristanišče Antwerpen-Brugges bo postalo največje evropsko pristanišče za kontejnerje in avtomobile.

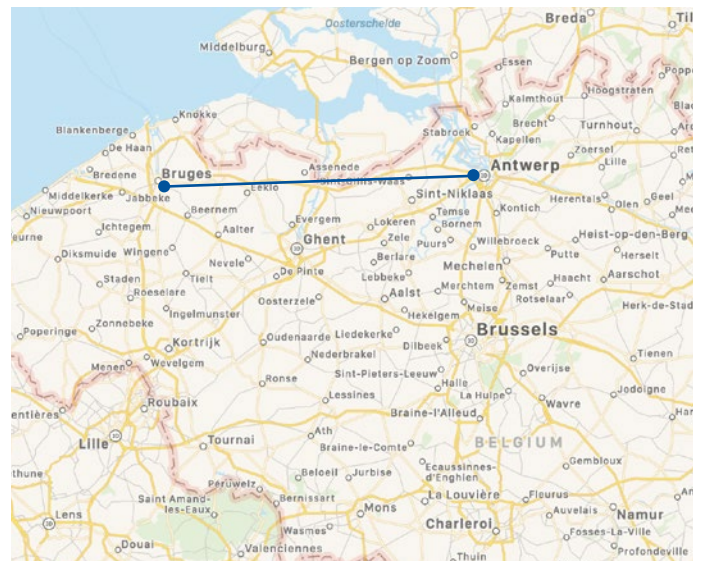
Združevanje naj bi zaključili v enem letu

Če bosta mesti dobili zeleno luč belgijske Agencije za varstvo konkurence, nameravata združevanje zaključiti v enem letu. Združeno pristanišče, ki bo delovalo pod imenom Pristanišče Antwerpen-Brugges, bo postalo največje evropsko pristanišče za kontejnerje (14 mio TEU) in avtomobile (3 mio enot), najpomembnejše evropsko kemijsko središče, največje pristanišče ladij za križarjenje v Beneluxu ter eno največjih evropskih pristanišč za

pretovor razsutih tovorov. Novo pristanišče bo prednostno sledilo trajnostni rasti, energetski in digitalni preobrazbi ter inovacijam.

Pristaniški oblasti obeh luk sta pogovore o sodelovanju in skupnih sinergijah pričeli že leta 2018. Da skupaj lahko naredita več, jih je prepričala študija svetovalnih podjetij Deloitte in Laga.

Leto 2020	Zeebrugge	Antwerpen
Skupni pretovor (v mio ton)	47,0	231,9
Kontejnerji (mio TEU)	1,8	12,0
Avtomobili (v 000 kos)	2.191,2	902,5



Dimitrij Zadel je član Strateškega sveta za zunanjo politiko

TATJANA JAZBEC ARHIV MZZ

Predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** je postal član Strateškega sveta za zunanjo politiko, ki se je v novi sestavi prvič zbral 2. marca. Razpravljali so o osvežitvi aktualne zunanjepolitične strategija Slovenije zaradi spremenjenih mednarodnih odnosov, varnostnega okolja in razmer, ki jih je povzročila pandemija. Člani sveta so še **Ernest Petrič** (Urad predsednika republike), **Alojz Kovšca** (predsednik Državnega sveta), **Monika Gregorčič** (predsednica Odbora Državnega zbora za zunanjo politiko), nekdanja zunanja ministra **Dimitrij Rupel** in **Davorin Kračun**, **Boštjan Udovič** (Fakulteta za družbene vede), **Matej Avbelj** (Fakultete za državne in evropske študije), profesor mednarodnega pomorskega prava **Marko Pavliha**, **Kaja Ciglič** (Microsoft Slovenija), **Vito Bobek** (Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor) in profesor na ameriški univerzi Stanford **Jure Leskovec**. Strateški svet je bil ustanovljen leta 1994 z namenom, da svetuje zunanjemu ministru. Sestavljajo ga večinoma

akademiki in nekdanji zunanji ministri, tokrat pa prvič tudi gospodarstveniki. Sestaja se po potrebi oz. takrat, ko se pojavi pomembno zunanjepolitično vprašanje.



Kako diha naš kontejnerski terminal?

Leto 2020 je bilo tudi na področju kontejnerskega prevoza v znamenju pandemije. Z zaprtjem gospodarstev in omejitvami se je zmanjšala tudi potreba po prevozu blaga. Kljub negativnim trendom v nekaterih večjih pristaniščih po Evropi, kot so Hamburg, Rotterdam in Barcelona, smo na Kontejnerskem terminalu v Luki Koper zabeležili le 1,5% upad pretovora v primerjavi z letom 2019.

 PRIMOŽ BENČIČ

Glede na okoliščine, ki so negativno vplivale na mednarodno trgovino v letu 2020, in ob primerjavi z rezultati drugih večjih kontejnerskih terminalov (KT) v Evropi smo z rezultatom lahko zadovoljni. To je še en pokazatelj pomembnosti severnega Jadrana v mednarodnih blagovnih tokovih, posebej tistih med Azijo in Evropo.

V drugi polovici leta 2020 so nekatere azijske države spet povečale proizvodnjo in s tem izvoz, kar je pripeljalo do postopnega kopičenja kontejnerjev na večjih KT v Aziji (npr. Shanghai, Busan in Singapur). Izredno povečanje izvoznih količin iz Azije je pripeljalo tudi do zasedenosti na ladjah in pomanjkanja prazne opreme (kontejnerjev). To je povzročilo zamude ladij v azijskih pristaniščih, zaradi česar so se spremenili do tedaj urejeni vozni redi plovbe. V ciljnih evropskih pristaniščih se je to odrazilo v zamudah prihodov ladij, ki so padli iz dogovorjenih oken. Zamude se nadaljujejo, celo stopnjujejo tudi v letošnjem letu in povzročajo vsem večjim KT v Evropi obilico izzivov – tako s skladiščnim prostorom kot z odpremi na zaledne trge. Nič drugače ni v Luki Koper, ki je pomembna vstopno-izstopna točka za tržišča Srednje in Vzhodne Evrope.

Ob prihodih ladij znotraj dogovorjenih oken smo imeli med odhodom prve in prihodom druge ladje matice skoraj tri polne dni, danes pa se dogaja, da moramo v enem tednu pretovoriti tudi do 4 ladje matice eno za drugo.

Za dve ladji na teden 108 vlakov in 3.600 odprem

Za odpreme izvoznih in uvoznih kontejnerjev, ki v enem tednu prispejo v Luko Koper z dvema direktnima servisoma iz Azije, potrebujemo približno 108 vlakovnih kompozicij in približno 3.600 kamionskih odprem. Ob prihodih ladij znotraj dogovorjenih oken smo imeli med odhodom prve in prihodom druge ladje matice skoraj tri polne dni, kar je zadostovalo za nemoteno odpremo in dostavo blaga. V normalnih razmerah skladiščni prostor na terminalu zadostuje za dve taki ladji in ostale, ki prihajajo v okviru tedenskih servisov po Sredozemlju. Danes pa se dogaja, da moramo v enem

tednu pretovoriti tudi do 4 ladje matice eno za drugo, kar vpliva na vse segmente dela v notranji logistiki KT in širšega pristanišča. Vpliva koncentracije prihodov matic ne čutimo le na ladijskih in kopenskih manipulacijah, ampak tudi na dostavah kontejnerjev pred skladišča, popravilih in pregledih PTI na praznih kontejnerjih, fumigacijah, tehtanju kontejnerjev (VGM), dostavah na skeniranja ter pri drugih dejavnostih v pristanišču. Vse te dejavnosti so med seboj povezane, zato se težave na posameznem segmentu takoj odražijo povsod drugje, kar lahko povzroči odklone v ustaljenih procesih kopenske logistike v pristanišče in iz njega.

Kaj to pomeni za pristanišče?

Trenutno stanje zahteva veliko mero fleksibilnosti in izkoriščanje vseh razpoložljivih virov na vseh segmentih. Zaradi deleža pretovora, namenjenega na zaledne trge z železnico, je največji izziv, kako zagotavljati hitro in nemoteno oskrbo trga z materialom za proizvodnjo, ki pogosto potuje po principu dobave 'just in time'. Poleg izkoriščanja notranjih virov smo morali uvesti določene omejitve za blago v izvozni smeri. Sprejemamo npr. le polne kontejnerje, predvidene za nakladanje na ladje, katerih privez je predviden v roku 7 dni od prihoda kontejnerja. Če tega ukrepa ne bi uvedli, bi dogajanje lahko resno ogrozilo operativnost KT in posledično transportne poti preko Luke Koper.

Je 'normalizacija' že na vidiku?

Razmere v kontejnerskem prometu so trenutno zelo nestanovitne, zato je kakršnakoli napoved dogajanja v naslednjih mesecih nevhvaležna. Napovedane količine, predvsem v uvozu, tudi za drugo četrtletje ostajajo visoke, a vseeno upamo, da bodo ladjarji v prihodnjih mesecih uspeli vsaj deloma urediti prihode ladij v skladu z dogovorjenimi okni. Razmere, ki vladajo na KT, so izredne, saj moramo navkljub prilagajanju dela prihodom ladij upoštevati tudi vse ukrepe za preprečevanje širjenja okužbe s covid-19.

Trenutno stanje zahteva od nas veliko mero fleksibilnosti in izkoriščanje vseh razpoložljivih virov na vseh segmentih.



Po morjih bo plul Neptune Koper

V koprsko pristanišče je 14. februarja priplula specializirana ladja za vozila, ki jo je ladjar Neptune Lines le tri dni prej v Pireju preimenoval v Neptune Koper. Ladja bo še naprej prevažala avtomobile med Koprom in turškimi pristanišči, pri nas pa jo bomo videvali vsak drugi teden.

 MATEJA DOMINKO  KRISTJAN STOJAKOVIĆ



Ladjar se je za ime Koper odločil na podlagi odličnega sodelovanja z Luko Koper: »Z imenom želimo počastiti naše dolgoletno sodelovanje s pristaniščem Koper in dragoceno partnerstvo z njegovimi zaposlenimi, česar se nadejamo tudi v prihodnosti. Izrekamo dobrodošlico M/V **Neptune Koper** v našo družino in ji želimo ugoden veter in mirno morje!« je ob prvem prihodu ladje k nam povedala **Melina Travlos**, predsednica in generalna direktorica ladjarja Neptune Lines.

Ime ladje potrjuje dobre odnose z ladjarjem

»Preimenovanje ladje v Koper je za nas velika čast in potrditev dobrih poslovnih odnosov z ladjarjem, ki pripelje skoraj polovico letnega pretovora vozil. Lansko leto smo kljub epidemiji pretovorili več kot 617.000 vozil in s tem rezultatom tudi krepko prehiteli dve do sedaj največji avtomobilski pristanišči v Sredozemlju – Barcelono in Valencio,« je poudaril **Dimitrij Zadel**, predsednik uprave. Lani smo za potrebe avtomobilskega terminala zgradili novo privezno mesto in nove železniške tirske v zaledju tretjega bazena. Zadel je kapitanu ladje **Sergiyju Osipyanu** ob prvem prihodu ladje Neptune Koper k nam podaril spominsko grafiko s podobo mesta Koper, sprejema pa se je udeležil tudi župan Mestne občine Koper **Aleš Bržan**.

Med grškimi imeni eno slovensko

Neptune ima sicer v svoji floti 14 lastnih RO-RO ladij in še nekaj v čarterskem najemu. Izbrano ime je velika čast za Luko Koper, saj sestrskeske ladje glede na ime in izvor ladjarja nosijo predvsem grška imena, bodisi po velikih grških junakih in mitoloških bitjih, epih, otokih in podobno (Aegli, Iliad, Ithaki, Galene, Hellas, Kefalonia, Odyssey, Okeanis, Thalassa, Thelisis idr.). Neptune Koper bo čez 6 mesecev odšel v dok na redni servis, takrat pa bodo ladjo bojda tudi prepleskali in ji narisali oči. Zaščitni znak številnih modro-belih ladij Neptune Lines sta namreč veliki očesi, narisani na premcu ladje, s čimer med plovbo odganjajo zle duhove.

O ladji

Zgradili so jo leta 2004, pod imenom **Nocc Kattegat** je v Koper plula že od leta 2016, ko jo je Neptune Lines najel in vključil v svoj servis. Ladja bo z novim imenom še naprej plula v rednem servisu Neptune Lines, po novem pa je registrirana pod zastavo Malte. Prepelje lahko 5.380 vozil naenkrat. Dolga je 197 metrov in široka 30 metrov, njen ugrez je 7,1 m. Pluje lahko z največjo hitrostjo 17,2 vozlov.

Ladje z imenom Koper že plule, ena pa 'zamaskirana' že leta pluje tudi k nam

To pa ni prva tovorna ladja z imenom Koper. Pred njo sta pluli že dve ladji **Koper** takrat slovenskega ladjarja Splošna plovba (ena v obdobju med leti 1967 in 1987, druga pa med leti 2005 in 2012) in tovorili razsuti tovor. Ime našega mesta je nosila tudi leta 1963 zgrajena 200-metrška kontejnerska ladja **Maersk Koper** (to ime je registrirano med leti 2002 in 2008), ki jo je januarja leta 2008 kupil ladjar MSC in preimenoval v **MSC Koper**. Ko je odslužila svoje, so jo leta 2010 poslali v Indijo na razrez.

Najbolj zanimiva pa je 178-metrška kontejnerska ladja **Express Koper** (IMO: 8505836) takratne Jugolinije, ki so jo izdelali leta 1978. Leta 1999 so jo najprej preimenovali v **Dubrovnik Express** in še istega leta prodali ladjarju MSC, ki jo je prekrstil najprej v **MSC Provence**, nato pa v **MSC Giovanni**. Pod tem imenom in v drugi barvi pluje še danes, kot feeder ladja tudi v luko svojega izvornega imena – Koper.

Elektronska omarica za ključe in laserske čitalce

 SARA MORATO  MATEJA DOMINKO

Na terminalu avtomobilov si trenutno 70 kontrolorjev, dispečerjev, skladiščnikov in vodij izmen vsak dan izmenjuje 42 kombijev in osebnih vozil, nekateri pa tudi 32 laserskih čitalcev. Slednji so skupaj s ključi odslej varno spravljani v pametni elektronski omarici.

Glede na dobro poslovanje terminala lahko v prihodnje pričakujemo nabavo novih delovnih vozil in še večji kadrovski pogon, zato se je pokazala potreba po večjem pregledu nad shranjevanjem in evidentiranjem ključev ter uporabo vozil, pa tudi laserskih 'pištol'.

Unikatna rešitev po naši zamisli

Na Terminalu za avtomobile in RO-RO smo zato iskali ustrezno rešitev. **Borut Marsič** (na fotografiji), tehnični vodja Terminala za avtomobile in RO-RO, je s slovenskim podjetjem SAIK oblikoval unikatno rešitev. Postavili smo novo 'pametno' elektronsko omarico SAIK s prostorom za shranjevanje 92 ključev in 32 laserskih čitalcev, ki jih pri delu na terminalu nenehno uporabljamo in si jih izmenjujemo. Omarico lahko odklenejo le avtorizirani zaposleni s svojo luško kartico, skrbnik pa jim lahko določi tudi časovne profile oz. kdaj in katere ključe ter čitalce lahko posameznik vzame. Omarica je povezana z obstoječimi informacijsko-varnostnimi sistemi, kar skrbniku nudi večji pregled nad primopredajo delovnih sredstev in odgovornostjo za vrnjena vozila ter čitalce. Glede na potrebe lahko omarico v prihodnje nadgradimo.

Nova pridobitev omogoča boljšo sledljivost

Tako smo vzpostavili varen in pregleden način primopredaje osnovnih sredstev, povečali pa smo tudi skrb za predana vozila, ki so tako bolj čista in ohranjena, redno



pregledana in vzdrževana. »Nova pridobitev zmanjšuje potencialne napake pri delu, ki so posledica človeškega faktorja, zagotavlja pa nam optimalen nadzor in sledljivost delovnih sredstev, pri zaposlenih pa povečuje skrbnost pri ravnanju z vozili in opremo,« je poudaril Marsič, idejni vodja odlične inovacije.

Napredna omarica zmanjšuje potencialne človeške napake pri delu, zagotavlja optimalen nadzor in sledljivost delovnih sredstev, pri zaposlenih pa povečuje skrbnost pri ravnanju z vozili in opremo.

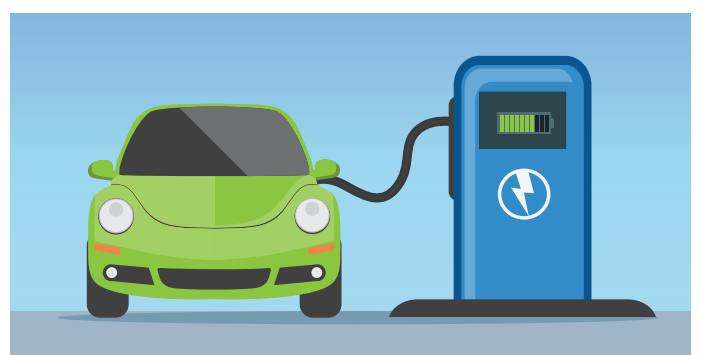
V praksi se je omarica odlično odrezala, zato verjamemo, da bodo našemu zgledu sledili tudi tam, kjer si mehanizacijo in delovna sredstva dnevno izmenjuje večje število zaposlenih.

Lani v svetu prodali 2,5 milijona električnih avtov

 SARA MORATO  FREEPIK

Lani je bilo po vsem svetu prodanih približno 2,5 milijona električnih vozil, industrijski analitik IHS Markit pa napoveduje, da se bo to število leta 2021 povečalo za 70 %. Za največji avtomobilski trg na svetu trenutno velja Kitajska, številni avtomobilski proizvajalci pa ji zadnja leta posebno pozornost namenjajo z okrepljenimi investicijami ravno v sektorju elektrificiranih vozil. »Kitajska vlada zelo resno želi zmanjšati onesnaženost in postaja vodilni globalni igralec pri sprejemanju in promociji inovativnih električnih vozil,« je za BBC povedal generalni direktor China Market Research Group **Shaun Rein**. V Luko Koper zato vse pogosteje dobivamo tudi povpraševanja za uvoz kitajskih električnih vozil v Evropo.

Na segment e-vozil smo dobro pripravljeni tudi s sodobnimi električnimi polnilnimi postajami, zato bomo električna vozila v našem pristanišču srečevali vse pogosteje.



Še naprej podpiramo 'zelena pljuča Kopra'

 MATEJA DOMINKO  JAKA IVANČIČ

Naravni rezervat Škocjanski zatok leži tik ob pristanišču in je nastal prav zaradi razvoja slovenske luke, sprva kot degradirano območje, nato pa tudi z našo pomočjo čudovita naravna oaza na pragu Kopra. Gre za polsano mokrišče, skoraj tri četrtine površine obsega polsana laguna, ki je dom številnih redkih živalskih in rastlinskih vrst. Na 122 ha so z monitoringom leta 1999 ornitologi našli 259 različnih vrst ptic, kar je več kot 60 % vseh vrst ptic v Sloveniji. Luka Koper že od leta 2006 sodeluje pri razvoju rezervata, nabavi opreme in ureditvi območja. Prav zdaj je v končni fazi tudi podpis Dogovora med deležniki v okviru projekta IMPRECO. Gre za našo zavezo, da bomo kot deležnik še naprej sodelovali pri celostnem upravljanju Naravnega rezervata Škocjanski zatok. Ustanovili smo mednarodno mrežo zavarovanih območij in lokalnih skupnosti PARES, ki želi ohranjati sposobnost ekosistemov

za zagotavljanje ekosistemskih storitev, ključnih za dobrobit, varnost in uspešnost Jadransko-jonske regije. Dogovor traja do konca leta 2025.



Nova protihrupna pregrada

  MATEJA DOMINKO

V prejšnji številki smo pisali o sredstvih, ki jih namenjamo bližnjim prebivalcem za odpravljanje vplivov pristanišča. V skrbi za zmanjševanje negativnih vplivov pa delujemo še na številnih drugih področjih. Nenehno izvajamo monitoring obremenitve hrupa na območjih proti Ankaranu, Bertokom in mestu Koper, izvedli smo že veliko ukrepov za zmanjševanje ali celo odpravo hrupa, ki nastaja pri pristaniškem delu. Prebivalci starega dela Kopra, ki živijo v bližini odprtine med Skladiščem 3 in bivšo popravilnico grabilcev, se občasno še pritožijo nad hrupom, ki jih najbolj moti v večernem in nočnem času. Zato smo tik ob luški ograji zgradili protihrupno pregrado, široko 12,6 m in visoko 12,4 m. Protihrupno steno smo obložili s kovinskimi absorpcijskimi in protihrupno izolacijskimi paneli, polnjenimi s kameno volno. »Da bo prostor optimalno izkoriščen, smo ob steni na naši strani ograje

postavili 6-metrsko nadstrešnico, kjer bodo zaposleni na Generalnih tovorih skladiščili pripomočke za delo. Zaključek gradnje pregrade in nadstrešnice predvidevamo konec marca,« pravi vodja projekta **Šaban Omanović**.



Luški apartmaji ostajajo zaprti

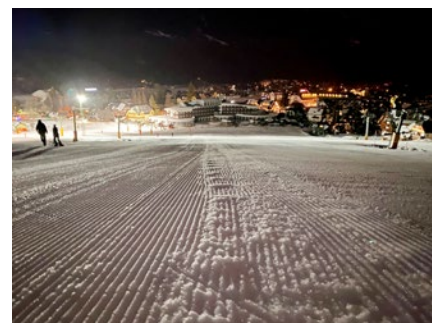
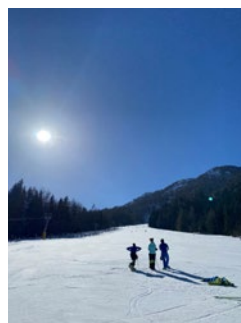
 SANJA PUCER  MATEJA DOMINKO

Pred in med zimskimi šolskimi počitnicami je naš telefon za rezervacije luških apartmajev zvonil neprestano. Smučanje na slovenskih smučiščih je bilo sicer ob upoštevanju ukrepov dovoljeno, vreme in snežne razmere ugodne, a hoteli in večji namestitveni objekti so ostali zaprti. Luški apartmaji na Pokljuki, v Čezsoči in Kranjski Gori tako samevajo že od sredine lanskega oktobra. Po razglasitvi epidemije je namreč Vlada RS do nadaljnjega prepovedala oddajanje vseh nastanitvenih kapacitet v državi. Z redkimi izjemami v zadnjih tednih **prepoved zaenkrat še vedno velja**.

Dokler ne dosežemo pogojev, ki bodo skladno z načrtom sproščanja ukrepov dovoljevali odprtje hotelov, apartmajev in drugih namestitvenih kapacitet, naše počitniške hiše ostajajo zaklenjene.

Takoj ko bo vlada ta ukrep preklicala, bomo novico objavili in vas povabili k najemu.

Obenem obveščamo še, da je vlada **podaljšala veljavnost turističnih bonov do 31. 12. 2021**. Če jih še niste, bone lahko unovčite tudi za najem apartmajev Luke Koper.



Hej ti, #IMEJSERADA

Praznovanje Dneva žena je v Luki tradicija. Že leta skušamo biti pri darilih družbeno odgovorni, letos pa smo šli še dlje. Vodja projekta je bila Mateja Clarici iz Področja odnosov z javnostmi.

 MATEJA DOMINKO  SEBASTJAN ŠIK



Izbiranje daril se zdi v potrošniški poplavi enostavno. Pa je?

Želeli smo najti nekaj drugačnega. Naletela sem na projekt v Italiji, ki je bil zametek moje ideje.

Si našla kaj podobnega tudi pri nas?

Ne, velik izziv je bil, kako to najti v Sloveniji, prenesti na Luko Koper in vse povezati še z ženskami. Med epidemijo precej spremljam ponudbo lokalne in zdrave prehrane, iskala pa sem še, kdo se ukvarja s študijami in aktivnostmi za zdravje žensk. Naletela sem na podjetje, ki po Sloveniji dostavlja odlične lokalne pridelke, na drugi strani pa na združenje, ki izvaja preventivne programe za raka na dojki. Sklenila sem poklicati oboje in preveriti, ali bi šli skupaj v projekt.

Zaposlene v Luki Koper, ki delajo od doma, so letošnje presenečenje prejele na domači prag, ostale na delovno mesto. Za to obdarovanje so se odločili tudi vodje vseh naših hčerinskih družb, skupaj smo podarili 182 vrečk #IMEJSERADA.

Bi rekla, da taki iniciativi niso mogli reči ne ...

Na skupnem e-srečanju sem jim predstavila svojo idejo: da bi za 8. marec oblikovali namensko gajbico lokalnih pridelkov, ki bi jo prodajali na spletni strani Gajbice, del

dobička od prodanih paketov pa bi šel za delovanje Združenja Europa Donna Slovenija (EDS). **Darja Rojec** iz EDS je bila navdušena, ker bi poleg finančne pomoči dobili še možnost za promocijo programov med uporabnicami. Direktorica Gajbice **Urša Čoko** je na moj klic odgovorila z enakim žarom. Predlagali so prodajo jabolk in krompirja, ki so se najbolje prodajala v tem letu. Od vsakega prodanega kilograma je šlo 0,50 evra za EDS, prav tako tudi od vsakega kupljenega posvetila.

Kje je prišla vmes Luka Koper in kako smo se odzvale?

Razmišljala sem, kako bi ta koncept smiselno zapakirali v luški paket za sodelavke. Namesto lesenih gajbic smo pripravili uporabno bombažno vrečko z znakom akcije. Ker precej pečem, se mi je zdelo simpatično, da v naš paket naberemo nekaj zdravih osnovnih živil lokalne pridelave (poleg jabolk še moko, limono in mandlje) in dodamo praktičen recept. Da ne bi ostalo samo pri predaji darila, smo prejemnice luškega darila pozvali, da recept preizkusijo in nam vrnejo svoje vtise. Odziv je bil fantastičen!

Zakaj slogan #Imejserada?

Pri ženskah sem želela spodbuditi zavest, da se mora vsaka imeti rada tudi tako, da pazi, kaj vnaša vase in z majhnimi koraki ohranja svoje dobro počutje in zdravje. Da si vzame čas zase. Iz tega sporočila je izšlo geslo Imej se rada, da ozavestimo, da moramo biti same sebi prijateljice, ne pa sovražnice.

Žariš, ko pripoveduješ. Se zavedaš, da si sprožila projekt z velikim potencialom za boljšo družbo?

Na obeh straneh tega poslovno-humanitarnega projekta sem naletela na čudovite ženske, polne elana in razumevanja, volje ter idej. Najbolj zadovoljna pa sem, ker se Gajbica in Združenje EDS že pogovarjata o naslednjih skupnih projektih. Upam in želim si, da bi bil to začetek neke nove tradicije obdarovanja žensk, kjer ne gre samo za darilo z odlično vsebino, ampak tudi s srčno vrednostjo za vse nas.

Darja Rojec, Združenje Europa Donna: »Z akcijo, ki smo jo na pobudo Luke Koper in z Gajbica.si pripravili kot poklon ženskam za 8. marec, želimo približati svežo in lokalno pridelano zelenjavo vsakemu gospodinjstvu in vsaki članici Europe Donne.«

Urša Čoko, Gajbica.si: »Čeprav je bila #IMEJSERADA naša prva dobrodelna akcija, zagotovo ni zadnja. Nad samim odzivom smo pozitivno presenečeni. Stranke so nas z veseljem podprle in kupile kakšen kilogram jabolk in krompirja več kot običajno.«

Eno leto, odkar se je svet postavil na glavo

13. marca leta 2020 je Slovenija razglasila epidemijo novega koronavirusa, zato smo z Mojco Bandelj iz Področja varovanja zdravja zaposlenih in ekologije, ki je bila takrat določena za vezni člen med pristaniščem in NIJZ, potegnili črto pod to obdobje.

 MATEJA DOMINKO

Kmalu po razglasitvi smo ustanovili delovno skupino za spremljanje COVID-19 bolezni pri nas, kaj počne?

Sestavljajo jo vodje področij in njihovi namestniki, ki so po funkciji odgovorni za obvladovanje nalezljivih bolezni: področje varovanja zdravja in ekologije, operative, pristaniška varnost, odnosi z javnostmi, nabava in kadrovsko področje. Enkrat tedensko se sestanka udeležijo tudi predstavniki sveta delavcev in občasno tudi delavski direktor. Skupina ima redne sestanke, na katerih spremlja stanje glede okužb v podjetju, se seznanja z načrtovanimi ukrepi vlade in skladno s tem prilagaja ukrepe v podjetju.

Kakšni so bili ključni ukrepi v tem letu?

Ukrepov je bilo veliko in vsak je v svojem delčku prispeval k učinkovitejšemu obvladovanju epidemije. Morda smo kot najpomembnejše ukrepe prepoznali: delo brez vezave izmen, delo od doma, omejitev števila oseb v vozilih ter jedilnici na PC KT, pešpot do glavnega vhoda, dobava zaščitnih mask in razkužil za vse zaposlene, domiselni načini osveščanja in komuniciranja, stalna prisotnost varnostnika v jedilnici, postavitve šotorov za obedovanje ter vzpostavitev internih protokolov ravnanja v primeru suma okužbe oz. potrjene okužbe.

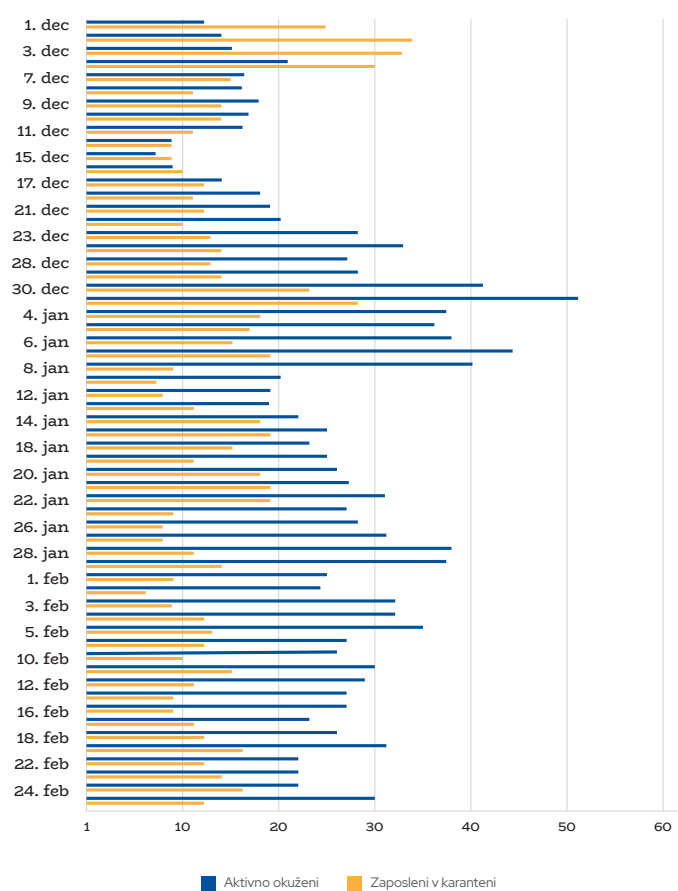
O okužbah v Luki krožijo številne govorice, kakšni pa so realni rezultati?

Podatki o številu aktivno okuženih so v Luki ugodni, saj z izjemo obdobja okoli novega leta le redko presegamo število 30 aktivnih okužb na dan (v grafu modri stolpci), prav tako število oseb v karanteni (oranžni stolpci) skozi čas ostaja razmeroma stabilno. Relativno ugodne slike ne moremo pripisati zgolj uvedenim ukrepom, 'odgovornosti' pri njihovem upoštevanju, temveč dejstvu, da smo relativno mlada in zdrava delovna populacija, kjer je možnost težjega poteka bolezni nižja. Imamo pa vsi doma svojce, ki so morda del bolj ogrožene skupine.

Kako se odzivamo na ukrepe?

V pristanišču veljajo zaščitni ukrepi, ki se jih moramo držati in k temu pozivamo vse zaposlene. V prvi vrsti zato, da zaščitimo sebe in druge. Širše zaradi zagotavljanja neprekinjenega delovanja pristanišča. In končno tudi zaradi zaščite ugleda Luke Koper. Pred nekaj tedni je inšpektor za delo opravil izredni nadzor nad izvajanjem zaščitnih ukrepov pri nas. Oglobil je sedem sodelavcev. Na nekaterih lokacijah so se zaposleni nespoštljivo vedli do uradne osebe. Verjamem, da smo vsi siti ukrepov,

'prilagojenega' načina življenja in komaj čakamo, da se vrnemo nazaj v ustaljene navade, a nespoštljivega vedenja do tistih, ki vestno opravljajo svoje delo, Luka Koper ne more dovoliti.



Po enem letu se na spremenjene okoliščine dela počasi navadiš in skladno s tem prilagodiš način dela. Nalezljive bolezni so in bodo ostale med nami.

Kako gledamo v prihodnost, kaj pričakujemo?

Po zadnjih podatkih o incidenci se zdi, da je prihodnost brez ukrepov še daleč. Po nekaterih manj ugodnih napovedih se bo virus s hitro spreminjajočimi različicami ohranil še nekaj let. In vendar na Področju varovanja zdravja in ekologije ostajamo glede prihodnosti optimistični ter upamo, da bomo kmalu ponovno živeli in delali brez razdalje, obveznega razkuževanja rok in še posebej zaščitne maske.



Španske vetrnice preko Kopra in naprej v premikalnih parih

Redko se zgodi, da ladje s projektnimi tovari potujejo tudi v izvozu, naložene s projektnim tovorom. Pa vendar se je tako zgodilo 15. februarja, ko je BBC London k nam pripeljala prvo pošiljko velikih elis za vetrnice, ki so prispele iz Španije.

 MATEJA DOMINKO  MATEJA DOMINKO, KRISTJAN STOJAKOVIČ, ARHIV TRANSAGENT

Vsaka elisa je dolga 65 metrov in teška 27 ton, v prvem paketu pa smo z ladje preložili 9 takih dolgih krakov in še 9 krajših vrhov elise. Pri prekladanju z ladje hkrati sodelujeta dve luški avtodvigali, za premik do skladiščnega prostora pa še po dva manipulatorja skupaj. Zahtevno delo sodelavci z Generalnih tovorov opravljajo z izurjenimi delovnimi skupinami, kjer ključno vlogo igrajo natančnost, varnost in usklajenost.

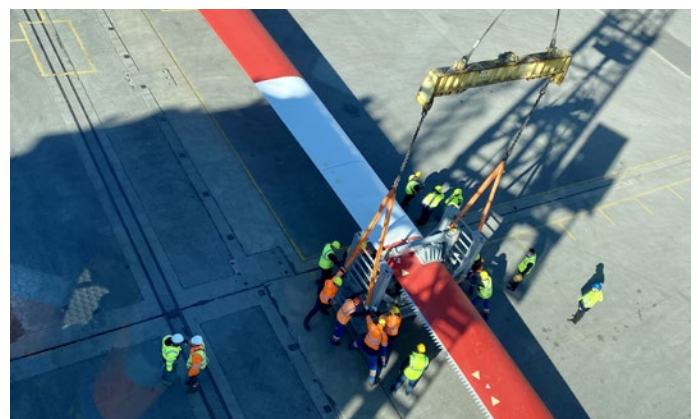
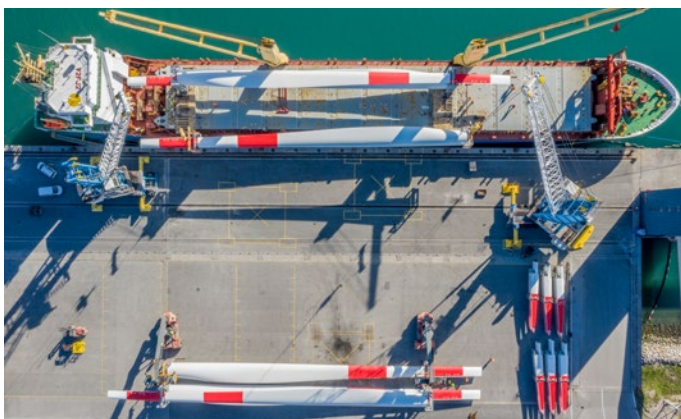
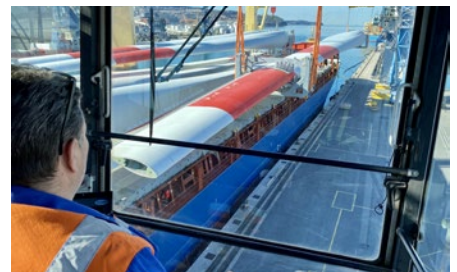
Elise vozi tovornjak s prikolico na daljinsko upravljanje

Do Avstrije nato deli vetrnic potujejo z izrednim prevozom po cesti, ki je prava paša za oči, saj je ena

kompozicija skupaj dolga kar 80 metrov in je kar precejšen logistično-transportni zalogaj.

Posel skupaj obsega pretovor 90 dolgih elis in 90 kratkih, ki jih bodo z ladijskim prevozom k nam pripeljali v petih ladijskih pošiljkah, špediter pa je Transagent Koper.

Pri prekladanju elis z ladje hkrati sodelujeta dve luški avtodvigali, za premik do skladiščnega prostora pa še po dva manipulatorja skupaj.



Brez sadja in zelenjave ne gre – niti v krizi

Pravijo, da je vsaka stvar za nekaj dobra, in to velja tudi za še vedno aktualno koronakrizo. Vsaka kriza prinese tudi nove poslovne priložnosti, če se znajo podjetja pravočasno odzvati na nove okoliščine in se nenehno prilagajati potrebam kupcev. Hitreje se spreminjajo tudi blagovni tokovi. Nekateri upadejo, drugi zrastejo, tretji se preusmerijo na nove logistične poti. Kako se je to pokazalo pri nas?

  MATEJA CLARICI



Rast pretovora hitropokvarljivega blaga

V Luki Koper smo povečanje količin v zadnjem letu zaznali pri pretovoru hitropokvarljivega blaga v uvozu, podobno se je dogajalo tudi med gospodarsko krizo v letih 2009 in 2010. Sadje in zelenjava sta osnovni dobrini, ki ju tudi v času krize ljudje še vedno kupujejo. Ob začetku pandemije smo zaradi večjega povpraševanja po vitaminih in zdravi prehrani zaznali povečan uvoz citrusov iz Egipta. Veliko več je bilo zanimanja za pretovor banan in storitev zorenja, ki se kaže v polni zasedenosti kapacitet zorilnic. Pri nas je lani dozorelo 16.000 ton banan, ki so večinoma namenjene na Hrvaško. K temu so pripomogli hitra odzivnost in kakovostno delo vseh deležnikov tako pri pretovoru kot odpremi pošiljk ter dolgoletna prisotnost Luke Koper na trgu, ki botruje prepoznavnosti in zaupanju v našo storitev tudi pri novih strankah.

V zadnjih dveh mesecih beležimo več pretovora nekaterih vrst zelenjave iz Izraela in Egipta, namenjenih v Anglijo in na Nizozemsko. Razlog je v zasičenosti tamkajšnjih pristanišč, kar je posledica Brexita in podaljšanja tranzitnih časov.

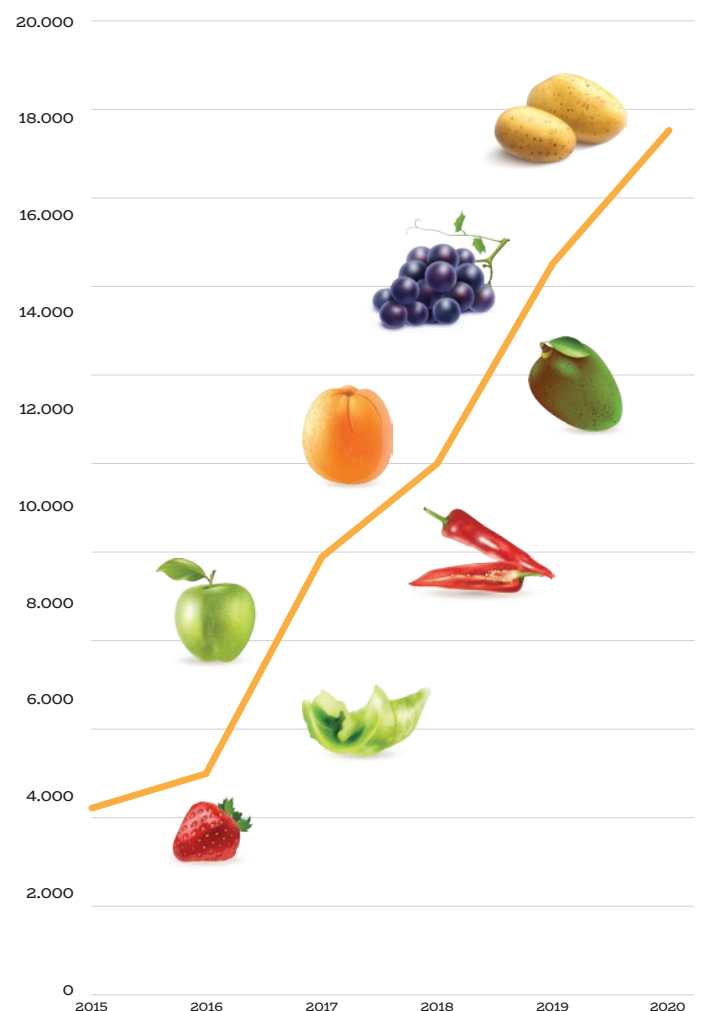
Sadje in zelenjava preko Kopra tudi na nove destinacije

Z izboljšanjem redne direktne kontejnerske linije iz Egipta beležimo okrepljene prihode zgodnje zelenjave iz Egipta, trenutno je največ spomladanske čebule. V januarju

smo vsak teden pretovarjali nekaj kontejnerjev solate, namenjene v Anglijo in na Nizozemsko, kar je novost na našem terminalu. Beležimo tudi večje količine pomaranč, nedavno se je začela sezona krompirja, ponovno so prispеле buče z Nove Zelandije. V kratkem pričakujemo še indijsko grozdje, v maju pa se bo začela nova sezona grozdja iz Egipta.

»V zadnjih dveh mesecih beležimo več pretovora nekaterih vrst zelenjave iz Izraela in Egipta, namenjenih v Anglijo in na Nizozemsko. Razlog je v zasičenosti tamkajšnjih pristanišč predvsem kot posledica Brexita in podaljšanja tranzitnih časov na direktnih kontejnerskih linijah iz teh držav. Nekateri izvozniki so zato preusmerili svoj tovor in zaradi krajšega tranzitnega časa izbrali koprsko pristanišče,« nam je še zaupala **Milena Slobko Jerman** s Področja komerciale.

Pretovor sadja in zelenjave iz Egipta - v TEU



Že več kot 60 let ustvarjajo udobno življenje

Med podjetji, ki svoje izdelke izvažajo v svet preko našega pristanišča, jih je nekaj tudi iz našega okolja. Med njimi je tudi Plama-pur s sedežem v Podgradu, kjer od leta 1955 proizvajajo in predelujejo mehko poliuretansko peno.

 MATEJA CLARICI  ARHIV PLAMA-PUR



Njihove izdelke uporabljajo v najrazličnejših industrijah: avtomobilski, gradbeni, čevljarški, tekstilni, industriji oblazinjenega pohištva in ležišč, embalaže ter izdelkov za široko porabo. Plama-purjevo peno najdemo v sedežnih prevlekah, oblogah vrat in streh večine avtomobilov vodilnih svetovnih avtomobilskih znamk, Viledinih čistilnih gobicah (so največji dobavitelj Vilede – vodilne blagovna znamke za nego doma), različnih vrstah obutev (od telovadnih in pohodniških čevljev do pancrjev in rolerjev), sedežnih garnitur in še bi lahko naštevali. Odrezke pene reciklirajo in uporabijo za izolacijske materiale.

Izdelke različnih formatov in oblik prodajajo tako po Evropi kot na vse ostale celine, največ izvažajo v države severne Afrike in Arabskega polotoka.

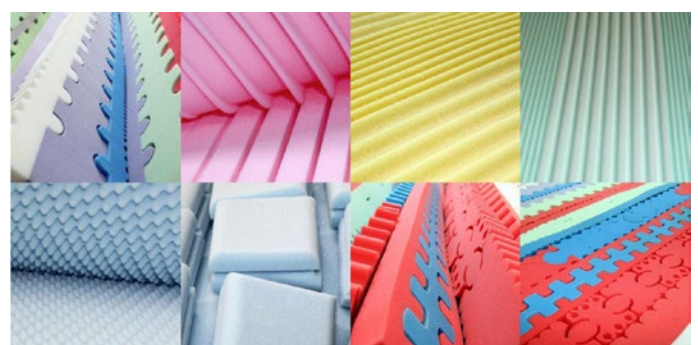
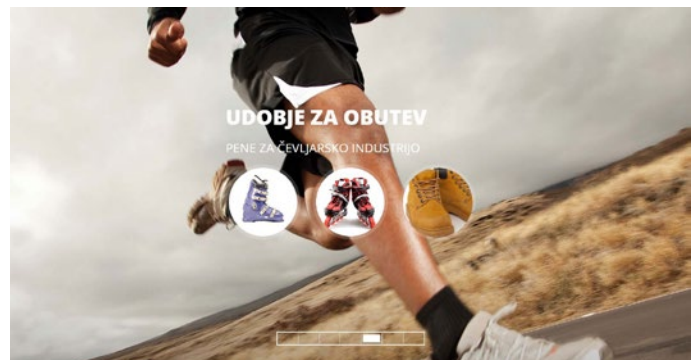
300 kontejnerjev na leto

Izdelke različnih formatov in oblik prodajajo tako po Evropi kot na vse ostale celine, največ izvažajo v države severne Afrike in Arabskega polotoka. »Pri odpremi ladijskih pošilk, približno 300 kontejnerjev letno, močno zagovarjamo uporabo našega pristanišča. Dolgoletne izkušnje nam kažejo, da v sodelovanju z lokalnimi špediterji, domačimi prevozniki in storitvami Luke Koper kupcem uspemo nuditi izjemno dober servis. V tej verigi bi si želeli le še to, da se trg ladijskih prevozov nekoliko umiri in da bi bila nihanja

čim manjša.« nam je povedal vodja logistike v Plama-pur **Andrej Muha**.

Stalen razvoj novih izdelkov

V podjetju se ponašajo z najsodobnejšo tehnologijo in stroji ter nenehno vlagajo v razvoj novih izdelkov, s čimer ohranjajo konkurenčnost in širijo nabor izdelkov 'Made in Slovenija'. Sodijo med večja podjetja v Notranjsko-kraški regiji in so hkrati pomemben zaposlovalec.



Največja nabava v zgodovini Egipta

 MATEJA DOMINKO  PETER KLEVA

Redko se zgodi, da ladja s projektnim tovorom v uvozu tudi zapusti pristanišče z novim projektnim tovorom. Tako se je zgodilo tudi z ladjo BBC London, ki je 16. februarja v Koper pripeljala vetrnice, odpeljala pa 4 potniške vagonne. Sledi jih še 696.

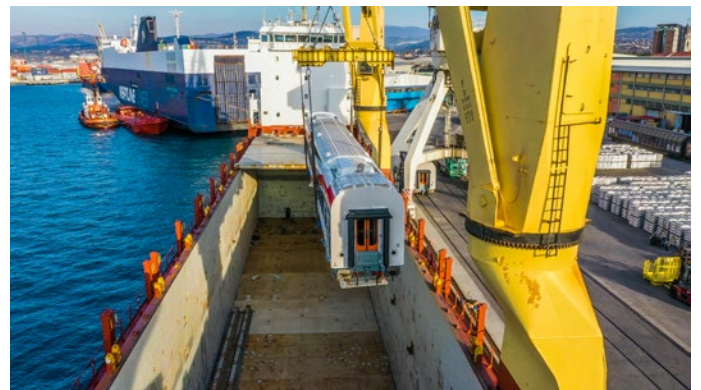
Posel, ki teče tudi skozi naše pristanišče, obsega skupno 700 vagonov, ki jih je za prevoz potnikov naročil Egipt. S tem bodo modernizirali svoj železniški transport, celotno naročilo pa obsega 1.300 potniških vagonov v vrednosti 1 milijarde evrov in je največja nabava vagonov v zgodovini te države. Potniške vagonne bodo izdelali v madžarsko-ruskem konzorciju Transmassholding. Proizvodnja bo obsegala 5 tipov vagonov, prilagojenih vremenskim razmeram v Egiptu.

Zahtevno naročilo

»Na poslu smo delali več kot leto dni, testne pošiljke prvega vagona v letu 2020 žal nismo dobili. Je pa bila to dobra motivacija, da se bolj potrudimo za podpis glavne triletne pogodbe. Potrebna je bilo kar nekaj usklajevanja, da smo dorekli vse podrobnosti. Vagone prevzemamo na vstopu v Luko Koper, zato je v naši režiji urejanje dokumentacije za vhod v luko, naročanje pretovora, usklajevanje s terminalom in Luko Koper, izdelava lesenih sedel ter nabava dvižne opreme, ladijska agentura in pomorski prevoz do Egipta,« je komentiral **Rok Štrukelj**, direktor Centraloga iz Kopra.

Kaj bo najtežje pri izpeljavi tega posla?

»Najverjetneje iskanje ustreznih ladij na trgu. Čeprav je na videz preprosto, je veliko dejavnikov, ki vplivajo na izbiro ladje, od oblike ladijskih skladišč, kapacitete dvigal, interesa ladjarja, izkušnje posadke ipd. Ob tem bi želel poudariti pripravljenost Terminala za generalne tovore za vso pomoč pri izpeljavi prvega lota štirih vagonov.«



Projektni tovari na KT

 MATEJA DOMINKO  PETER KLEVA

Ladja **Spirit of Chennai** je sicer klasična kontejnerska ladja, a je k nam 16. februarja pripeljala projektni tovar izrednih dimenzij. Med kontejnerji sta bila varno pritrjena dva kosa, težka 45 ton in široka 7 metrov, ki sta tvorila zgornji del kotla za železarno v Avstriji. Iz Turčije sta pripotovala varno nameščena v sicer kontejnersko skladišče, sta pa kosa le del večje pošiljke, ki skupaj obsega skoraj 600 ton različnih kosov za železarno pri sosedih. Večina pošiljk prihaja v Evropo iz Indije in s Kitajske, nekaj delov smo že pretovorili večinoma s t. i. flat-rack kontejnerjev.

V čem je pretovor izrednega tovora na terminalu za kontejnerje drugačen?

Pretovor blaga izrednih dimenzij in tež na Kontejnerskem terminalu (KT) je veliko bolj zahteven kot na Terminalu za generalne tovore (TGT), kjer običajno pretovarjamo tako blago. Kontejnerski terminal je prilagojen za pretovor standardnih enot – kontejnerjev, zato je pri specialnem pretovoru potrebnega veliko več usklajevanja s KT, predvsem pri tovorkih, ki jih moramo obvezno pretovarjati le v direktni manipulaciji z ladje na kamione. Tako je bilo tudi pri tem kotlu, saj zaradi izredne širine tovora posredni

pretovor ni bil mogoč. Zato smo morali tovornjake postaviti pod ladjo in čakati na točen čas razkladanja delov kotla z ladje. Glede na trenutno zasedenost obale in števila predvidenih kontejnerskih ladij v tekočem tednu je bila situacija kar negotova, saj nismo imeli točnih podatkov o predvidenem privezu ladje. Občasen izziv pri delu z izrednimi tovari na KT je tudi kapaciteta dvigal, saj smo v primerjavi s TGT pri tem omejeni,« je še povedal **Rok Štrukelj** iz Centraloga.





#IMEJSERADA

Čestitamo vsem ženskam v pomorstvu,
pristaniški in logistični dejavnosti.

Hvala, ker ste nepogrešljivi del naših
kolektivov.

 **LUKA KOPER**
Port of Koper

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.

»Kdor želi biti dober, je že dober.«
Jacques Gouin de Beauchêne