

2019

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Clarici

Začetek del
za 2. tir

Nov vhod
v ciljni
ravnini

Terminal
za živino

Prenovljeno
spletno mesto
ŽSP

Na največjem sejmu logistike sadja in zelenjave

Fruitlogistica se odvija vsako leto prvi teden v februarju in zavzema celotno površino velikega sejmišča v Berlinu. Na dogodku se predstavlja več kot 3.000 razstavljalcev, povezanih s proizvodnjo sadja in zelenjave od semena do končnega produkta, ponudnikov logističnih storitev in ladjarjev, vključno s proizvajalci opreme (pakirne linije).

Sejem v treh dneh obiše preko 78.000 obiskovalcev iz več kot 130 držav iz vsega sveta, vsako leto pa je več razstavljalcev oz. se predstavijo novi (npr. letos Azerbajdžan). Ponudba sadja in zelenjave na svetovnem trgu se krepi, ponudniki pa iščejo nove oblike ponujanja izdelkov potrošnikom. Najboljše organizator sejma razglasi s podelitvijo nagrade za najbolj inovativen izdelek za potrošnika.



Predstavnikom Luke Koper so se pridružili tudi lokalni špediterji iz Slovenije, od katerih se je TPG ponovno predstavil na svoji stojnici. Po pogovorih s poslovnimi partnerji in poznavalci panoge v do poletja pričakujemo povečane količine krompirja predvsem iz Egipta, predvidoma pa tudi iz Izraela, saj je bila lanska letina v Evropi nekoliko slabša. Prihaja tudi večja količina egiptovskih pomaranč in grozdja, pričakujemo pa tudi nadaljevanje izvoza večjih količin poljskih jabolok v Severno Afriko in Srednji vzhod.

»Še vedno si prizadevamo vzpostaviti ugodnejše kontejnerske povezave, s čimer bi k nam pritegnili še večje količine citrusov iz novega tržišča. Tamkajšnji izvozniki so po krepitvi naše prepoznavnosti na področju pretovora izraelskega in egiptovskega blaga namreč izrazili velik interes za pretovor preko Kopra,« je uspešno udeležbo na sejmu zaključil **Roman Božič**, vodja Terminala generalni tovari v Luki Koper.



Stojnice postajajo vsako leto bolj mikavna paša za oči, ponudniki pa pri ponudbi izdelkov vse bolj inovativni. Foto: fruitlogistica.com

Milena Slobko Jerman



Sejma smo se iz Luke Koper udeležili **Roman Božič** (desno), vodja Terminala generalnih tovorov, kamor spada tudi Terminal hlajenih tovorov, **Milena Slobko Jerman** iz Področja komercialne in **Dariusz Mierkiewicz** (v sredini), naš promotor na poljskem tržišču. Obiskali smo številne stranke in ladjarje, pri potencialnih strankah pa promovirali logistične poti preko Luke Koper.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d. d. Odgovorni urednik: Sebastjan Šik Redaktorica: Mateja Dominko Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabec, Mara Žerjal Karikatura: Elvis Božič

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženel Produkcija: ČZD Primorske novice Tisk: Tiskarna Vek Koper Naklada: 2.000 izvodov Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



NIČ VEČ
NAS NE
MORE USTAVITI



Foto: Mateja Dominko

Najpomembnejša novica minulega meseca je, da je vlada potrdila investicijski program za izgradnjo dodatnega tira med Kopro in Divačo in s tem prižgala zeleno luč za začetek izvajanja pripravljanih del, ki naj bi se začela še ta mesec. Novico smo kajpak zgrabili z obema rokama in jo hitro posredovali našim poslovnim partnerjem širom po svetu. Predolgo jim že obljubljam to dodatno povezavo, vse od leta 2005, ko je vlada potrdila državni lokacijski načrt za ta projekt. Vmes so se vlade zamenjale. Ene so bile bolj, druge manj naklonjene projektu. Ene so svoje stališče spremenile kar v času vladanja. Brali smo študije in izračune uglednih domačih in tujih strokovnjakov. Eni so dokazovali ekonomsko upravičenost projekta, drugi so predlagali alternativne rešitve, kot je sprememba trase, izgradnja zalednih terminalov. Eni so se sklicevali na konkurenco v sosednjih pristaniščih, ki boja ogroža izkoriščenost nove proge, pa čeprav po številu vlakov sosednja pristanišča capljajo za nami. Skratka, človek dobi vtis, da smo se na vse pretege trudili, da tega projekta ne bi izvedli. No, po štirinajstih letih lahko končno ugotovimo, da se je projekt premaknil z mrtve točke. Ministrica za infrastrukturo je celo optimistično izjavila, da projekta ne more nič več ustaviti. Ko bi se le njene besede pozlatile.

Tej tematiki namenjam kar veliko prostora v tej številki Luškega glasnika, v kateri poročamo tudi o obisku delegacije Evropske investicijske banke v Sloveniji. Ogledali so si tudi pristanišče in se v Koper pripeljali z lokomotivo. Prav zabavno bi bilo biti muha v kabini strojevodje, ko so se po polžje spuščali po črnokalskem klancu, se izmikali vlakovnim kompozicijam, pozdravljali delavce, ki sproti menjujejo

tračnice. Če so bili razigrano razpoloženi, so verjetno mislili, da so v zabaviščnem parku. Pa vendar so se peljali po poti, ki jo vsak dan ob špicah prevozi tudi do 100 vlakov ali samo lokomotiv skupaj. Ni hudič, da ne bi razumeli, kako krvavo potrebujemo nov tir. Čeprav me strokovnjaki za zarote še vedno prepričujejo, da so na delu zle sile, ki poskušajo projekt ustaviti.

Ampak v Luki Koper smo potrpežljivi in optimisti ter prepričani, da nas na koncu razširjenega tunela za dva nova tira čaka svetla prihodnost. Vmes bodo vzponi in padci, kakršne smo že doživeli in jih uspešno premagovali. Na nekatere ne moremo vplivati, kot na primer na ohlajanje svetovnega gospodarstva. Ali pa prehitovanje konkurence, ki je zajahala val razvojnega ugodja (saj veste, kako pravijo, enkrat teče zajec, drugič lisica).

Na druge dejavnike pa lahko vplivamo. Na primer na zadovoljstvo na delovnem mestu. Veseli me, da smo se lani ponovno prijavi na tekmovanje Zlata nit in z uvrstitvijo v finale dokazali, da smo še vedno v vrhu najboljših zaposlovalcev. Ponosen sem tudi na novo podobo trajnostnega portala, preko katere bomo še lažje komunicirali z našo okolico. Optimističen sem glede razvojnih projektov, ki postajajo vse bolj otipljivi kot na primer nov vhod. Če naštejemo le nekatere teme, ki jih boste brali v tej številki.

Morala zgodbe: osredotočimo se na tiste stvari, na katere lahko vplivamo, ne oziramo se k sosedom, če je trava bolj zelena in negujmo pozitiven pristop, vztrajnost in vizijo, ki so zapisni v DNK naše pristaniške družbe.

Sebastjan Šik

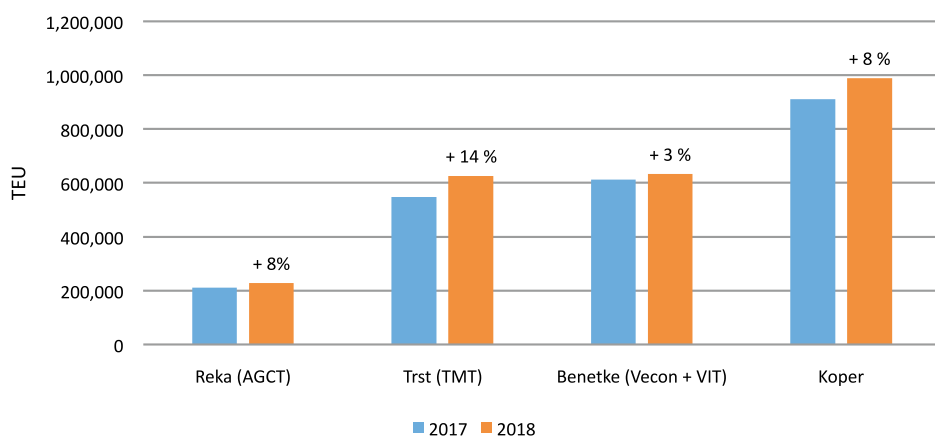
Kontejnarski promet v severnem Jadranu raste skupaj z ambicijami pristanišč

Severnojadranska pristanišča so v minulih letih postala pomembna logistična vrata Evrope. Če so še leta 2006 štiri pristanišča - Benetke, Trst, Koper in Reka - pretovorile skupaj 850.000 kontejnerjev (TEU), se je v lanskem letu promet že približal 2,5 milijonom TEU.

K temu je v največji meri prispeval pospešen razvoj srednjeevropskih trgov v zadnjih desetih letih, kjer je zraslo na ducate novih proizvodnih obratov ter povečana trgovinska menjava med Azijo in Sredozemljem ter Evropo. Ladjarji so v tem času prepoznali prednosti 'stranskih vrat' Evrope, pristanišča pa smo si prizadevala za izboljšanje infrastrukture in opremljenosti. V letu 2018 so vsa štiri pristanišča pretovorila za 8,5 % več kot leto poprej, pri čemer je Trst dosegel največjo rast, Koper pa ostaja prvi po številu naloženih in razloženih kontejnerjev.



V sosednjem Trstu raste logistična platforma v Trstu, v katero Tržačani in širša skupnost polagajo velike upe
Foto: alpeprogetti.it



SOSEDNJA PRISTANIŠČA URESNIČUJEJO DOLGO NAČRTOVANE PROJEKTE

Predvsem z Reke in Trsta prihaja v zadnjem času več novic o krepitvi pristaniških in nasploh logističnih zmogljivostih, kar je znak o prepričanosti, da je tržni potencial severnega Jadrana 6 milijonov kontejnerjev do leta 2030 uresničljiv – študijo je pred nekaj leti opravila priznana nizozemska analitska hiša. Na Reki

se tako pripravljajo na poglobljanje morskega dna na terminalu **Brajdica**, kjer bodo do naslednjega leta uporabno globino 14,88 metra zagotovili ob celotni dolžini obale. Dela naj bi letos stekla tudi na tovorni ranžirni postaji, ki bo deležna temeljite prenove, v letu 2021 pa načrtujejo velikopotezno prenovo železniškega omrežja na mestnem območju Reke, ki vključuje tudi potniški promet.

Še letos naj bi pričeli z deli na »najdražji hrvaški cesti«, kot imenujejo tri kilometrski odsek ceste, ki bo povezoval mestno obvoznico z bodočim kontejnerskim terminalom **Zagrebska obala** – ta se nahaja dobra dva kilometra od terminala Brajdica. Ker bo cesta potekala pretežno v tunelih in viaduktih, je naložba ocenjena na 70 milijonov evrov.

Do letošnjega aprila bo polno zaživel tudi logistični

center **Škrljevo** nad Reko, ki bo pridobil vsa uporabna dovoljenja in tako okreplil dejavnost polnjenja in praznjenja kontejnerjev.

Podobno kot na Reki tudi v tržaškem pristanišču veliko stavijo na železnico. V teku je posodobitev glavne ranžirne postaje, ki bo omogočala večjo produktivnost, s partnerji pa razvijajo mrežo novih železniških servisov. Do konca leta naj bi zaključili tudi z gradbenimi deli na **Logistični platformi** oz. večnamenskem terminalu, 75 odstotkov del je namreč že zaključenih.

V letu 2020 bodo dosegli polno zmogljivost terminala, ki bo na 27 hektarih lahko sprejemal različne tovore, predvsem RO-RO promet in kontejnerje. Skupna vrednost te naložbe je 132 milijonov evrov, od tega je 99 milijonov javnih sredstev, preostalo pa privatni kapital.

Rok Štemberger

Združenje za promet pri ministrici

Predstavnik Združenja za promet pri GZS **Rok Svetek** (predsednik) in **Robert Sever** (direktor) sta se 16. januarja srečala z ministrico za infrastrukturo **Alenko Bratušek**. Med številnimi temami velja poudariti, da je bilo ponovno izpostavljeno stališče Združenja, ki zagovarja stališče ministricice za infrastrukturo, da mora država infrastrukturo graditi sama.

Združenje zagovarja umik zalednih držav iz projekta izgradnje drugega tira, saj ocenjuje, da bo zaradi tega izgradnja drugega tira lahko celo cenejša.

»Združenje se zavzema za pospešeno gradnjo drugega tira, ki bo omogočil nadaljnji razvoj vseh udeležencev v transportno-logistični verigi. Podpiramo tudi nujno modernizacijo železniške infrastrukture na glavnih koridorjih, kar bo še povečalo konkurenčnost Slovenije,« je po sestanku povedal Sever.

sestaneke na to temo na direkciji za kopenski promet.«

Na srečanju so se dotaknili tudi nujnosti uvedbe spodbud za kombiniran transport po vzoru primerljivih držav. Podrobne informacije in analize o tem je že opravil Prometni inštitut Ljubljana, zato se lahko na podlagi teh izsledkov sprejme odločitev. Ministrica je obljubila, da bo zadevo proučila in podala odgovor. Na predlog pomorskih agentov je bil ministrici Bratuškovi predan poziv za čimprejšnji pregled vzrokov za zastoje

kjer se bodo na skupnem sejmskem prostoru v velikosti 250 m² predstavila slovenska transportno logistična podjetja.

Med njimi bo tradicionalno seveda tudi Luka Koper.



Robert Sever in Rok Svetek iz Združenja za promet na delovnem srečanju z ministrico Alenko Bratušek (v sredini) ter (desno) Darjo Kocjan, generalno direktorico za kopenski promet in Bojanom Žlendrom, vodjo službe trajnostna mobilnost in prometna politika.
Foto: kabinet ministricice

Svetek je dodal: »Na sestanku smo govorili tudi o pomenu čimprejšnje digitalizacije v logistiki, ki pomeni hitrejši razvoj. Na primer uvedba enotnega vstopnega okna v logistiki (single window), kjer bi lahko Slovenija postala referenčna država na tem področju v EU. Ministrica je pobudo pozdravila in operativno bo v kratkem sklican

na področju uveljavitve poklicnega standarda za pomorskega agenta, pobuda za uveljavitev tega namreč traja že nekaj let.

Ob zaključku sestanka sta predstavnik združenja ministricico povabila na obisk največjega strokovnega sejma na temo transporta in logistike v München,

Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (GZS) predstavlja panogo transporta in logistike. Gre za največje združenje v panogi, ki predstavlja 6% GDP Slovenije in združuje 573 podjetij, ki ustvarijo 2,6 mrd € prihodkov s 23.700 zaposlenimi.

Združenje je član številnih mednarodnih združenj: FIATA, CLECAT, CITA, FONASBA, EPAL in tesno sodeluje na stičnih in strateških področjih tako z Obrtno podjetniško zbornico Slovenije, kot tudi s Slovenskim logističnim združenjem.

Znotraj Združenja za promet pri GZS delujejo:

- Sekcija špediterjev in pristaniških špediterjev,
- Zveza pomorsko-prometnih agencij Slovenije,
- Sekcija za cestni tovorni promet,
- Sekcija za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu in
- Sekcija strokovnih in registracijskih organizacij za motorna in priklopna vozila RS.



Foto: Mateja Dominko

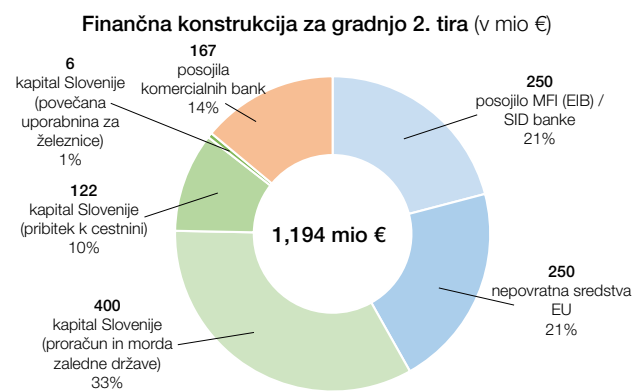
Nihče več ne more ustaviti projekta

V Luki Koper z velikimi pričakovanji spremljamo aktivnosti na projektu drugega železniškega tira Divača-Koper, saj nam lahko le zanesljiva železniška povezava v prihodnosti omogoči stabilno, trajnostno in konkurenčno poslovanje.

Prvi val optimizma nam je prinesel razpis za izdelavo projektov za izvedbo (PZI) v BIM okolju (informacijsko modeliranje gradenj) novembra lani, veselje pa odločitev Vlade Republike Slovenije, ki je 24. januarja letos prižgala zeleno luč za začetek gradnje okrog 25 km dostopnih cest do osmih predorov, viaduktov in mostov. **Sprejela je namreč investicijski program, v katerem je zapisano, da je**

banke, 167 mio € posojil komercialnih bank in 6 mio € iz pobrane uporabnine železniških operaterjev. Zaenkrat je zagotovljenih 65 % finančnih virov, bo pa investicijski program osnova za nadaljnja pogajanja.

Projekt drugega tira bodo v celoti poplačali uporabniki infrastrukture, in sicer z dajatvami, ki jih predvideva zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge



Vir: Investicijski program: Drugi tir Divača – Koper, 24. 1. 2019, www.mzi.gov.si

GLAVNI CILJI, KI SI JIH JE DRŽAVA ZASTAVILA S PROJEKTOM DRUGI TIR

Cilj	Sedanji	Ciljni
Povečanje zmogljivosti obstoječe železniške proge Divača-Koper glede števila vlakov na dan in prepeljanega tovora na leto	90 vlakov/dan 14 mio ton/leto	231 vlakov/dan 43 mio ton/leto
Skrajšanje železniške razdalje na odseku Divača-Koper	44,3 km	27,1 km
Skrajšanje potovalnega časa na odseku Divača-Koper	Obstoječi tir 100-110 min	Obstoječi tir: 70-80 min Drugi tir: 40-50 min
Povečanje največje možne hitrosti vlakov na odseku	Obstoječi tir 65-75 km/h	Drugi tir 160 km/h
Povečanje modalnega deleža železniškega prometa v Luki Koper	59 %	63 %

(Vir: investicijski program, potrjen 24. 1. 2019)

projekt družbeno koristen, ekonomsko upravičen in finančno vzdržen.

Po seji vlade je ministrica Alenka Bratušek na vprašanje, kaj lahko v tem trenutku še ustavi gradnjo drugega tira povedala; »V tem trenutku nihče več ne more ustaviti investicije. Ne bom pa rekla, da nihče ne poskuša.«

Gradnja 27 km dolgega drugega tira je v investicijskem programu ocenjena na 1,19 milijarde evrov. Drugi tir bo enotina proga z možnostjo prihodnje nadgradnje v dvotirno železnico. Konec gradnje je predviden v letu 2025, začetek obratovanja pa v začetku leta 2026. Največji del finančnih virov predstavlja vložek Slovenije (brez udeležbe zaledne države 522 mio €), 250 mio € je nepovratnih evropskih sredstev, 250 mio € posojil mednarodnih inštitucij in SID

Divača-Koper. Te so:

- pribitek k cestnini za tovorna vozila na določenih avtocestnih odsekih, ki ga država pobira že od 1. januarja letos,
- taksa na pretovor v koprskem pristanišču, ki jo bo država začela obračunavati od 1. marca 2019 dalje (uredba, ki določa podrobnosti o taksi čaka na sprejem na Vladi) in
- uporabnina za železniške tire, ki se bo začela zaračunavati leta 2020.

Dan po sprejemu investicijskega programa je družba 2TDK izbrani družbi za gradnjo dostopnih cest, Kolektor CGP in Euroasfalt, vpeljala v delo. Po pogodbi morata izvajalca 21 dni po uvedbi v delo predati v pregled terminski in finančni načrt vseh del ter generalni

tehnološki elaborat. Po potrditvi se lahko začne z gradbenimi deli, kar naj bi bilo konec februarja.

Ministrica Alenka Bratušek je po seji Vlade na vprašanje, kaj lahko v tem trenutku še ustavi gradnjo drugega tira, povedala: »V tem trenutku nihče več ne more ustaviti investicije. Ne bom pa rekla, da nihče ne poskuša.«

ARHEOLOGIJA IN 2. TIR

Na trasi drugega tira pa se že začele arheološke raziskave, ki po Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača Koper sodijo v okvir pripravljanih del. Da so arheološke raziskave že v polnem teku smo se prepričali na lastne oči.



Arheologi pri raziskavah uporabljajo različne geofizikalne metode z raznovrstno opremo, ki pa ne morejo nadomestiti ročnih izkopavanj, s katerim dobijo veliko bolj natančno sliko arheoloških sledov.



Dr. Maša Sakara Sučević z arheologi najdene dele predmetov natančno pregleda.

Pridružili smo se muzejski svetovalki, ki izvaja strokovni nadzor pri izvedbi arheoloških izkopavanj, dr. **Maši Sakara Sučević** iz koprskega Pokrajinskega muzeja. Ogledali smo si eno od lokacij z dvema izkopnima poljema na t. i. arheološkem najdišču Purgerce-Buševci na območju med Dekani in reko Rižano. Od stare ceste za

Ljubljano je oddaljena le nekaj sto metrov.

Naleteli smo na pravi tabor, kjer so si arheologi Centra za preventivno arheologijo Zavoda za varstvo kulturne dediščine uredili svoje začasno delovno mesto. Še pred »vselitvijo« so najprej zakoličili načrtovani izkopni polji, odstranili grmičevje, pokosili travo, strojno

odstranili humusne plasti ter šele nato pričeli z ročnimi izkopavanji. S krampi, motikami in lopatami v rokah so pregledali vsak predel izkopnih polj, če bi morda lahko našli kakršnekoli ostanke naseljenega podeželja.

Lepo vreme je arheologom dobro služilo, zato so dela

na dveh lokacijah zaključili že kmalu po našem obisku. Na območju Dekanov jih čakajo še tri precej večje lokacije, nato pa se selijo na območje Ospa. Z raziskavami bodo v celoti zaključili prihodnjo pomlad.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec



Za ureditev območja, kjer potekajo arheološke raziskave, veljajo podobna varnostna pravila kot za običajna gradbišča

Predstavniki Evropske investicijske banke po starem tiru

Zadnji teden v januarju so v Slovenijo prišli predstavniki Evropske investicijske banke (EIB), ki so jih odgovorni z vlakom odpeljali na ogled terena za 2. tir in jim v podrobnosti predstavili celoten projekt. Ekipa je 29. januarja prišla tudi v Luko Koper. V EIB se zavedajo strateškega pomena projekta 2. tira, je v Bruslju poudaril predsednik banke **Werner Hoyer** in izpostavil izziva, ki sta za EIB pri odločanju o financiranju projekta pomembna: konkurenco v regiji in izjemno tehnično ambicioznost. Slovenija od EIB računa na 250 milijonov € posojila.

Slovenska tiskovna agencija je isti dan objavila izjavo predsednika EIB **Wernerja Hoyerja**, ki jo povzemamo:

»Projekt drugega železniškega tira med Divačo in Koprom je vselej na radarju banke, zavedamo se njegovega strateškega pomena za Slovenijo in za zaledje,« je izpostavil Hoyer, ki prihaja iz Nemčije. Tudi na njegovo državo lahko ta projekt vpliva, je dodal. Ob tem je izpostavil dva izziva, ki sta pri odločanju o financiranju projekta pomembna za banko: konkurenco v regiji, pri čemer je spomnil na pristanišče na



Foto: Mateja Dominko

Reki in v Trstu ter tehnični izziv.

Vprašanje konkurenco v regiji v EIB po Hoyerjevih besedah obravnavajo pošteno. Zavedajo se, da so v regiji tudi druga pristanišča, a verjamejo, da je Koper »zelo, zelo zanimiva izbira«.

Izpostavil je tudi, da je projekt zelo velik in ambiciozen, ter da se pogovori vrtijo tudi okrog vprašanja ali je mogoče zagotoviti takšno razsežnost in tehnično izvedljivost, da bo primeren za financiranje. Opozoril je še na vprašanje razvoja prometa

in prevoza v prihodnjem desetletju in izpostavil, da je za to potrebna trdna podlaga.

MD



Tehnični misiji EIB in širši ekipi z MZI in ostalim smo predstavili delovanje družbe, naše razvojne načrte in potrebe ter najnost 2. tira, pristanišče pa smo jim tudi pokazali. Foto: Suzana Zornada Vrabc



Foto: Mateja Dominko

Nova tehnologija asfaltiranja na novem vhodu

Cestišča prenašajo velike obremenitve vozil, vpliv na ceste pa imajo tudi vremenski pojavi, zaradi česar se asfalt uniči do take mere, da je treba cesto narediti na novo. V sklopu gradnje novega tovornega vhoda smo najprej asfaltirali nadvoz čez tire, ki povezuje pristanišče s srminskim vhodom in pri tem uporabili novo tehnologijo, ki je postopek pohitrila in zagotovila kvalitetno površino.

Vodja gradnje cestne navezave na srminski vhod **Roberto Levanič** iz Področja investicij nam je na kratko opisal, v kakšnem stanju je trenutno novi vhod oz. nadvoz do njega.

»Najprej je poseben rezkalni stroj s celotne površine armirano betonske voziščne konstrukcije nadvoza odstranil centimeter zgornje plasti plošče in tako poravnal površino.

trajnosti konstrukcije. Na to se je položilo prvi, zaščitni sloj asfaltne prevleke in se vzporedno izvedlo še drenažni žleb za pronicajočo vodo.

Asfaltiranje je istočasno potekalo z dvema finišeřjema v celotni širini vozišča (10,5 m). S tem so dela na premostitvenem objektu praktično zaključena, sledi le še montaža razsvetljave in meteorne kanalizacije,« je



Foto: Sebastjan Černigoj

najnovejšim finišeřjem s fiksno desko širine 8 m ter sodobnim sistemom za odpravo daljših neravnin na spodnjih plasteh. Gre za 9-metrsko letev s tremi

ultrazvočnimi senzorji. Na podlagi podatkov teh senzorjev sistem preračuna navidezno idealno ravnino in nato ravno vgradi asfalt.



Foto: Roberto Levanič

Na pometeno in peskano površino smo nanesti epoksidni premaz, nanj pa po vročem postopku zavarili hidroizolacijo. Ta del je zelo pomemben za zagotavljanje

zaključil Levanič.

Zaključna faza je obsegala asfaltiranje krovne plošče nadvoza čez tire, ki ga je izvedel Kolektor CPG z

TUDI DRUGA DELA V POLNEM ZAMAHU

Vzporedno sicer potekajo dela na celotni trasi cestne navezave, vključno z gradnjo same vstopno-izstopne točke. Na vhodu so že izvedeni otoki, kjer bodo postavljene kabine za carino in varnostno službo. Izvedena je tudi temeljna plošča z vso komunalno infrastrukturo za šest povezanih bivalnih kontejnerjev in temelji za nadstrešnico, ki bo čez vse štiri pasove pokrivala vhod.

Celotno traso smo počistili in z utrjevanjem izboljšali stabilnost in nosilnost tal. Za ilustracijo – pri urejanju površine so se zaradi stiskanja vode in slabe zemljine temeljna tla pod nasipom posedla za kar 48 cm, manjši posadki pa so zelo verjetni oz. neizbežni tudi v prihodnosti.

Glede na potek del je Levanič zaključil: »Po planu bi morali zaključiti z vsemi deli v prvi polovici marca. Žal pa ne moremo vplivati na opisano konsolidacijo nasipa, zato se lahko zaključek prestavi na konec marca. Je pa zamik dokončanja del zaradi boljše utrditve temeljnih tal zanemarljiv s prednostmi, ki jih bomo pridobili skozi življenjsko dobo tega dela cestnega odseka in s kasnejšimi stroški vzdrževanja,« je zdravorazumsko zaključil Levanič.

Trenutno se dokončuje 1.000 m² velika nadstrešnica, ki bo ščitila vhod z objekti na dveh vhodnih in dveh izhodnih pasovih.



Foto: Tatjana Jazbec



Foto: Mateja Dominko

Knjiga o razgibanem življenju pomorskega agenta

Eden prvih pomorskih agentov Zlatan Čok je v samozaložbi izdal že svojo tretjo knjigo z naslovom Izzivi »tajnega« agenta. Medtem ko sta prvi dve knjigi strokovna priročnika za pomorske agente, je nova knjiga avtobiografija, ki ponuja zanimivo branje iz njegovega več kot 50-letnega dela kot pomorskega agenta.



Foto: Slavko Gračner

Predstavitve knjige, ki popisuje zanimivo avtorjevo življenje, se je udeležilo veliko število prijateljev lepe besede in morja. Na fotografiji z leve: Vesna Mikolič, Zlatan Čok in Vesna Tomc Lamut.

Knjiga je izbor njegovih zabeležk, ki jih je skrbno zbiral več let. S tajnim agentom jo je naslovil zato, nam zaupa, da bi »vžgal«: »Seveda pa je res, da so me kot predstavnika Jadroagenta v romunski

Bukarešti imeli za tajnega agenta. Najbrž zato, ker smo imeli Jugoslovani precej boljši standard, predvsem pa zato, ker sem lahko potoval kamor in kadar sem hotel. V Romuniji sem delal pet

let, bil sem akreditiran od skoraj vseh jugoslovanskih ladjarjev in zaključil sem za več kot 10 milijonov USD voznin,« se spominja Čok.

Avtorja spoznavamo od njegovega rojstva leta 1941 v vojnem Beogradu, kamor so se starši iz Trsta zatekli pred fašizmom, do vrnitve po osvoboditvi v Koper, kjer se je z žustersko mularijo podil po Markovem hribu. Opisal je veliko dogodivščin iz odrasčanja ob njemu tako ljubem morju. Izvemo, da je bil športnik, jadralec, tabornik in celo filmski igralec. Po maturi na koprski gimnaziji se je zaposlil v agenciji, po služenju vojski je končal višjo pomorsko šolo na Reki.

Skozi njegovo življenjsko zgodbo tako spoznavamo tudi razvoj stroke, razmere v slovenskem pomorstvu, ladijsko trgovanje, zgodbe veliko ladjarjev in številnih ljudi z vsega sveta, pa tudi številnih znanih Koprčanov.

Tik pred osamosvojitvijo je Čok ustanovil svojo pomorsko agencijo Savica, specializirano za pretovor živine, ki vsa leta uspešno posluje z Luko Koper.

Sonja Kranjec

Več kot 20 let je sodeloval z Luko Koper

Pogoje za upokojitev je izpolnil dolgoletni poveljnik Civilne zaščite za Obalno regijo in vodja koprške izpostave Uprave RS za zaščito in reševanje Zvezdan Božič. V sistemu zaščite in reševanja (ZIR) je bil vse od leta 1997 in od vsega začetka je sodeloval z Luko Koper.

»Naše sodelovanje se je še bolj poglobilo po letu 2005 ob onesnaženju morja v prvem bazenu. Od tedaj do danes je Luka Koper naredila ogromen napredek na področju ZIR. Veliko je naredila na strokovnosti, profesionalnosti in opremljenosti, zavedanje o morebitnih nevarnostih je na visoki ravni. Luka Koper je namreč velik organizem z visoko oceno ogroženosti zaradi vse večjega prometa, številnih dejavnosti in raznolikega tovora v njej. Pomembna prelomnica v luči ZIR je bila tudi ustanovitev poklicne gasilske enote v Luko Koper, kar pa ne pomeni, da lahko sami obvladujejo in vodijo vse



intervencije. Luka ima tudi svoj Načrt ZIR, ki ga lahko nadgradimo še s kriznim upravljanjem za poenostavljanje postopkov vodenja intervencij, da ne bi po nepotrebnem izgubljali časa in v končni fazi tudi informacij.«

Administrativno-upravni del bo tako prevzel novi vodja, operativno delo pa, dokler ga vlada ne bo razrešila s funkcije poveljnika, ostaja Božiču: »Z veseljem ga bom opravljal, dokler ga bom lahko.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

RO-RO debeluška prvič pri nas

Na kratek obisk smo prvi teden novega leta sprejeli mogočno Hoegh Tracer, eno od šestih sestriških velikih ladij za prevoz vozil, ki so s kapaciteto 8.500 avtov med največjimi tovrstnimi ladjami na svetovnih morjih.

Ladjo so splovili januarja 2016 v eni od kitajskih ladjedelnic, kjer so jo kot ostale sestre (Target, Tracer, Trigger,...) zgradili po principih energetske učinkovitosti in zmanjševanja vplivov na okolje. S testiranjem so dohnali, da naj bi te ladje izpuščale za



Široka Hoegh Tracer na delovnem postanku v Luki Koper.
Foto: Kristijan Bračun

50 % manj CO₂ emisij (na količino pretovorjenih avtov) kot standardne ladje tega tipa. Ladja je dolga 200 metrov, vtis pa na človeka naredi s svojo širino trupa 40 metrov. Ima 6,5 metrov visoka in kar 12 metrov široka vrata (rampo) za nakladanje na krmi, rampa je dodatno ojačana in lahko zdrži tovor težak do 375 ton. Med Evropo in Azijo Hoegh Tracer prevaža 8.500 avtomobilov naenkrat oz. ima 71.400 m² razpoložljive površine.

Zaenkrat brez deložacije z luške plaže



Velika družina leščurjev je miren dom našla tudi v tretjem bazenu Luke Koper, kjer jih najverjetneje ne bomo preseljevali, kot morajo to zaradi varnosti kopalcev početi na obljudenih slovenskih plažah (npr. portoroška plaža). Selitev tisočih leščurjev bi lahko zaradi atraktivnosti postal tudi turistični produkt.
Foto: Franka Cepak

Močna oseka je v začetku januarja razgalila precejšen pas obrežja v našem tretjem bazenu, kjer so iz morja pokukali leščurji. Ti so sicer pred desetletjem iz Sredozemskega morja skoraj izginili, zato so še vedno zaščiteni in jih ni dovoljeno nabirati.

Zadnja štiri leta so se ponovno namnožili in celo v takih količinah, da jih morajo potapljači vsako leto fizično preseljevati stran od kopalšč. V lanski sezoni je bilo zaradi špičastih in ostrorobih školjk namreč zabeleženih na stotine ureznin in poškodb kopalcev slovenskega morja.

Pomemben del morskega ekosistema

Veliki leščur (*Pinna nobilis*) je največja mediteranska morska školjka, ki lahko v dolžino zraste do 120 cm. Z zašiljenim delom je trdno zasidran v muljasto mehko morsko dno, zato služi tudi kot opora različnim vrstam nevretenčarjev in algam. Pogosto se v školjki skriva leščurjeva stražna rakovica (*Pinnotheres pinnotheres*). Leščur je endemit Sredozemlja, kar pomeni da živi samo na tem območju. Največja grožnja leščurjem so poškodbe zaradi sidranja, onesnaževanje okolja in neozaveščenost ljudi, ki veliko školjko pogosto nabirajo za spominek.

Projektni tovari in kontejnerji z roko v roki



V januarju smo postavili svojevrsten rekord in z ladje Maersk Evora razložili kar 109 posebnih kontejnerjev za težke in specialne tovore, v pomorskem jeziku imenovanih »flat rack« kontejnerji. Gre za zabojnik, sestavljen iz talne konstrukcije visoke nosilnosti in jeklenega okvirja.
Foto: Mateja Dominko

Ena od zanimivih blagovnih skupin, kjer smo v preteklem letu zabeležili veliko rast, je projektni tovor, ki k nam večinoma prihaja iz Koreje. Gre za razno strojno opremo, izrednih dimenzij in teže, zaradi česar zahteva posebno načrtovanje in izvedbo celotnega procesa: pretovora, skladiščenja in prevoza. Po naravi blaga gre za generalni (projektni) tovor, po obliki transportne oblike v prihodnosti k nam pa za kontejnerje.

»Tovor razložimo s kontejnerjev in odpremljamo za cestni prevoz direktno do naročnikov. Zaradi velikega povpraševanja in količine projektnih tovorov smo konec lanskega leta odprli tudi novo skladiščno enoto (skladišče 51 ODPPTO), ki je specializirano



Foto: Mateja Dominko

za pretovor in skladiščenje tovorov izrednih dimenzij,« nam je povedal vodja projektnih tovorov Robert Šverko.

Zanimivosti pripravila: Mateja Dominko

Živali so pri nas kot v hotelu

V časopisu Dnevnik smo lahko v prilogi Objektiv prebirali zanimiv prispevek o trgovini rejnih živali. Glede na to, da je novinarka v članku pisala tudi o našem Terminalu za živino, delu luške veterinarske postaje in postopkih nasploh, smo se odločili, da kratek povzetek članka objavimo tudi mi. Dnevnikova novinarka Tatjana Pihlar je sogovornike poiskala na našem terminalu, v veterinarskih vrstah in pri pomorskem agentu.

V letu 2018 je iz našega pristanišča v Izrael, Libanon in Egipt 64 ladij odpeljalo 95.056 glav živine, pretežno goveda in nekaj malega drobnice. Skoraj polovica živali je s kamioni pripotovala z Madžarske, petina iz Litve, ostalo pa s Češke, iz Francije, s Hrvaške, iz Italije, Nemčije, z Nizozemske, s Poljske, iz Romunije in s Slovaške.

severa Nemčije je dobrih tisoč kilometrov, zato tovornjak to pot brez težav opravi v enem dnevu. Tudi ceste so tako na vzhodu kot v Sloveniji boljše kot nekoč, tovornjaki za prevoz živali pa so sodobnejši. Z Nizozemske in s Hrvaške živali sem in tja s tovornjakom pripeljejo tudi voznice. Menim, da je to za živali boljše, saj voznice bolj spoštljivi ravnaajo z njimi. Nekatere jih celo same raztovorijo v hleve. «Tovornjaki ne čakajo niti v Koprju, kjer imajo kamioni z živino prednost pri vstopu v pristanišče.

Živali se začasno »naselijo« v luških hlevih dan ali dva pred napovedanim prihodom ladje. Roberto Špeh, sodelavec na Terminalu za živino: »Živali v hlevu potrebujejo približno dve uri, da se po vožnji s tovornjakom umirijo.« Pri ogledu hleva, kjer je na ladjo čakalo približno 400 živali, pa Roberto doda: »Pri njih ni opaziti posebnega stresa. Vidite, da se počutijo kot v hotelu.« Počutje je seveda boljše tudi zato, ker pri razporejanju živali obdržijo skupaj tiste, ki prihajajo iz istega hleva, dobro pa dene tudi ločitev po spolu. Živali

krmijo s senom in krmilom. V povprečju porabijo po normativih od 8 do 12 kg krmila po glavi ter letno okrog 4.500 ton sena. Ob normalnih letinah jim seno vozijo slovenski dobavitelji, medtem ko se morajo za slamo obrniti na italijanske trgovce. V hlevu se čez dan stalno nekaj dogaja, ob 9. uri zvečer pa ugasnejo luči, da živina počiva. Hleve stalno zračijo, ko živina odide, pa jih očistijo in ponovno posujejo s svežo steljo.

Za pretovor živine v koprskem pristanišču že ves čas skrbi **Zlatan Čok** iz pomorske agencije Savica: »Naša naloga je, da od šoferjev tovornjakov prevzamemo zajeten šop dokumentacije, ki spremlja vsako pošiljko živali. Ko jo natančno pregledamo, jo predamo v pregled in potrditev mejni veterinarski inšpekciji. Že pred prihodom ladje vemo koliko, od kod in kam odhaja živina, zato naročimo krmo za ladjo. Sena naložimo okoli dva tisoč ton in okrog tisoč ton slame, posebno ko se mešajo z močnimi krmili, ki jih naložimo prav tako približno tisoč ton.«

Ladja se mora pred vplutjem v pristanišče najaviti veterinarski inšpekciji in imeti potrjeno o odobritvi plovila za prevoz živih živali. Veterinarji ob njenem prihodu preverijo ali je ustrezno očiščena in če ni, to ponovno postoriti še pred natovarjanjem. Ladja tudi ne more izpluti, dokler veterinarji ne preverijo ali so pregrade med oborami čvrste, če v vseh palubah deluje ventilacija, je na ladji dovolj sladke vode glede na število živali, ali v vseh boksih, v katerih bodo živali, delujejo napajalniki, če delujejo odvodni sistem s pripadajočimi črpalkami, ali so vsi prostori za živali primerno osvetljeni, je ladja v vseh palubah opremljena s protipožarnim sistemom ... Luška ekipa tisoč živali naloži na ladjo v približno treh urah. Za pot do Libanona ladja potrebuje 4 do 5 dni.

Poleg Koprja v Jadranu živino pretovarjajo še v luki Raša, ki sodi pod okrilje luke Reka. Medtem ko evropski eksperti ocenjujejo kot najboljšega v Evropi, je terminal v Raši potreben temeljite obnove.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec



Med zanimivim pogovorom o specifičnem tovoru: (z leve) novinarka Tatjana Pihlar, veterinar Simeon Žilevski in naš sodelavec Roberto Špeh.

Simeon Žilevski, direktor Mejne veterinarske postaje Koper: »Odkar med članicami EU ni več meja so prevozi živali veliko bolj humani. S

Prve pošiljke živine so v naše pristanišče pripotovale že daljnega leta 1992. Takrat smo za sprejem živali začasno uredili dve skladišči ob petem privezu, vendar je lokacija zaradi vse večjega prometa v naslednjih letih postala tako z operativnega kot okoljevarstvenega vidika neustrezna.

22. maja 1998 smo svečano odprli povsem nov terminal na območju drugega bazena ob ustju reke Rižane, kjer deluje še danes. Terminal se razteza na 5.000 m² površine z operativno obalo za privez manjših ladij. V pokritih hlevih je prostora za 1.600 glav

živine, ostali objekti na terminalu pa so namenjeni vzdrževanju veterinarsko-sanitarnega reda, oskrbi živine in luški ekipi, ki dela na terminalu.



Fotografija ekipe terminala za živino

Leta 2004 je tik ob terminalu za živino svoje prostore dobila veterinarska inšpekcija. V luški veterinarski postaji danes delata dva veterinarja, tehnik in administratorka.

Njihova naloga je, da poleg nadzora blaga živalskega izvora, ki prihaja v Evropsko skupnost, opravljajo tudi predpisane veterinarske preglede živine, ki z ladjami zapuščata evropski prostor. Direktor mejne veterinarske postaje, ki sodi pod okrilje Uprave RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin je Simeon Žilevski.

Iz prakse v teorijo ...

Januarja vsako leto Luko Koper obiščejo študenti Fakultete za management s profesorjem dr. Bojanom Mevljo. Namen obiska je v prvi vrsti študijske narave. Študenti managementa se namreč med študijem srečajo tudi z vsebino »strukturiranje organizacije«, kjer preučujejo organiziranost družb, njene pojavne oblike in kako različne organizacije v realnem okolju delujejo. S tega vidika je zanje zanimivo spoznavanje konkretnih primerov.

Skozi predstavitev smo študentom prikazali, kakšen je bil zgodovinski razvoj pristanišča in podjetja, katere so bile najpomembnejše razvojne faze, dosežke na tej poti ter vizijo in načrte za prihodnost.

Vse to je Luka Koper dosegla skozi čas v okviru organiziranega procesa delovanja, katerega del je tudi organizacija oziroma organiziranje. Če si vse to ponazorimo: prostor, na katerem se je razvijalo pristanišče, primerne tehnologije, usposobljene izvajalce oziroma zaposlene ter strukturirane procese je bilo treba povezati v celoto.



Sopomenka za organiziranost je lahko tudi urejenost, ki pomeni, da ima organizacija določen notranji ustroj, vzpostavljene in delujoče strukture in procese ter sisteme, ki omogočajo njeno usklajeno delovanje. Organizacija mora imeti:

1. organizacijsko strukturo,
2. organizacijo procesov in
3. sisteme za nemoteno delovanje organizacije (infrastrukturni vidik organizacije).

Organizacijska struktura predstavlja notranjo organizacijsko zgradbo družbe. Struktura je posledica: delitve dela, določitve dosega nadzora (ravni vodenja) in opredelitve pristojnosti. Ali drugače povedano: če želimo pretovoriti vse te ogromne količine ton raznovrstnega blaga, se moramo ustrezno organizirati, torej si razdeliti delo po (vsebini, tehnologijah, stroki), kakor tudi po »hierarhiji«, torej kdo bo odločal in s tem prevzemal odgovornost za delo drugih in kdo bo izvajalec.

Organizacija procesov pomeni, da so opredeljeni delovni procesi do najenostavnejših opravil, ki jih zaposleni izvajajo na svojih delovnih mestih oziroma deloviščih. Navzgor pa se



Foto: Rok Štemberger

opravila povezujejo v zaokrožene celote, torej procese, ki so del temeljnih funkcij podjetja, za katere je bilo podjetje ustanovljeno.

Povezave med strukturami in procesi se vzpostavi z organizacijskimi predpisi, ki določajo:

- kaj se dela (opis nalog),
- kdo to dela (opredelitev delovnega mesta),
- kako se dela (opis izvajanja naloge in postopki).

Poleg zgoraj naštetih osnovnih povezav vsebujejo organizacijski predpisi še druge značilnosti. Vsi organizacijski predpisi so urejeni in strukturirani v Dokumentih sistema vodenja (DSV).

Namen in cilj procesa organiziranja (upravljanja organizacije) je vzpostaviti, razvijati in vzdrževati takšno organizacijo družbe Luka Koper d. d., ki bo zagotavljala uresničevanje njene dolgoročne strategije z upoštevanjem usmeritev:

- Luka Koper, d. d. – **zanesljiv in učinkovit izvajalec kakovostnih pristaniških storitev** – ki pomeni: doseganje visoke operativne učinkovitosti z izboljšanjem produktivnosti procesov, sinergijami med terminali in optimalno rabo zmogljivosti.
- Luka Koper, d. d. – **dolgoročno stabilen in uspešen poslovni sistem** – ki pomeni: usklajenost med osnovno dejavnostjo in podpornimi funkcijami ter skrb za izboljšanje dobičkonosnosti produktov in rast premoženja.

Metka Sušec Praček

Mnenja po študijskem obisku

Sama predstavitev nam je bila zelo zanimiva, ker smo izvedeli veliko novih stvari. Pomembno se nam zdi, da smo malo bolje spoznali samo Luko in potek dela, saj živimo zraven nje. Všeč nam je bilo tudi, da so sami predstavili kakšen urnik imajo, kako si organizirajo potek dneva, da si vse tudi sami lažje predstavljamo.

Monika P., Nik R., Kris F., Jaka P. in Davor P.

Predstavitev se nam je zdela zelo zanimiva in koristna, saj smo spoznali podjetje, ki že vrsto let deluje na samem vrhuncu na državnem nivoju, prav tako pa tudi lokalno prispeva za dobrobit občanom.

Niki B., Romano B., Luca C., Kevin K.

Luka Koper predstavlja stabilno in perspektivno podjetje, s katero Fakulteta za management na različne načine sodeluje že vrsto let. Ker v vašem podjetju deluje mnogo izkušenih zaposlenih na področju managementa, ki z veseljem delijo svoje izkušnje z mladimi, smo želeli priti k vam na obisk. Veseli me, da ste se pozitivno odzvali in nas sprejeli, zato da lahko v praksi pokažemo študentom, kako je podjetje organizirano in kako zanimivo je v njem delati.

dr. Bojan Mevlja, profesor

Trije novi evropski projekti za Luko Koper

Luka Koper bo v prihodnjih treh letih sodelovala v treh novih projektih programa Interreg Central Europe, ki poleg Slovenije zajema še Avstrijo, Hrvaško, Češko, Madžarsko, Poljsko, Slovaško, del Nemčije in del Italije. Novi projekti bodo s strani EU financirani 85-odstotno, njihova skupna vrednost pa znaša več kot pol milijona evrov. Odobreni projekti bodo izvajali prioritete aktivnosti s sodelovanjem na področju prometa za boljšo povezanost srednjeevropske regije.

OKOLJU PRIJAZNI

Luka Koper kot zeleno pristanišče vedno sledi najnovejšim trendom na področju tehnologij za izboljšanje okolja v smislu bolj čistega zraka, zmanjšanja hrupa, manjše porabe energije in drugih ukrepov za okolju prijazno delovanje. Projekt InterGreen–Nodes1 bo razvijal zelene rešitve znotraj pristanišča in bo s pomočjo tehnoloških inovacij preuredil dele pristanišča v bolj zelene, nekatere dele pa tudi v energetske samozadostne.

IZBOLJŠAVE V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Za doseganje konkurenčnosti na trgu pa moramo v korak tudi z najnovejšimi tehnološkimi rešitvami na operativnem področju pristanišča. Namen projektov REIF² in COMODALCE³ je v triletnem obdobju določiti smernice za povečanje deleža okolju prijaznih načinov

tovornega prometa. V Luko Koper bomo preizkusili nove rešitve za premagovanje pomanjkljivosti v železniški infrastrukturi in storitvah za tovorni promet z izvajanjem pilotnih ukrepov. Testirali bomo tehnološke rešitve za zmanjšanje ozkih grl oz. ovir ter pohitritev procesov na železniškem delu kontejnerskega terminala. V okviru projektov bomo uporabili senzorje oziroma kamere za identifikacijo kontejnerjev na vagonih ter razvoj IT storitev in orodij za obdelavo teh podatkov.

Aktivnosti sodelujočih partnerjev iz srednjeevropskih držav v okviru projektov REIF in COMODALCE bodo pripomogle k spodbujanju večjega deleža železniškega tovornega prometa na ravni regije, Luka Koper pa bo kot projektni partner z naprednimi sistemi omogočila hitrejšo in bolj zanesljivo operacije na železniškem delu znotraj kontejnerskega terminala. To bo povečalo učinkovitost, zanesljivost in

kakovost okolju prijaznejših načinov in storitev tovornega prometa. Poleg Luke Koper bo kot slovenski partner v projektu COMODALCE sodelovalo tudi podjetje Adria kombi d.o.o., v projektu REIF pa Prometni institut Ljubljana d.o.o. Takšen usklajen pristop bo utrl pot za oblikovanje prihodnje infrastrukture na trajnosten način in učinkovitejši prevoz blaga v srednjeevropske regije.

- 1 Intermodal Green Alliance - Fostering Nodes
- 2 Regional infrastructure for railway freight transport – revitalized
- 3 Enhancing COordination on multiMODAL freight transport in CE

Tina Bizjak



Uvrstili smo se med finaliste Zlate niti 2018

Konec lanskega leta smo se ponovno odločili izmeriti kakovost našega delovnega okolja, pogojev za delo in vzdušja v kolektivu v primerjavi z ostalimi podjetji v Sloveniji. Prijavili smo se v tekmovanje Zlata nit za velika podjetja (nad 250 zaposlenih), ki ga organizira

časnik Dnevnik in s katerim išče najboljše zaposlovalce v državi.

Zaposleni v matični družbi smo z izpolnjenimi vprašalniki podali ključni del za ocenjevanje zaposlovalca - Luke Koper, d. d.. Po prejetih anketah je organizator

tem rezultatom dodal še (poslovno) uspešnost družbe, ki jo je vrednotil po posebnih kriterijih, nato pa vse zaposlovalce rangiral glede na dobljene skupne ocene. Luka Koper, d. d. se je tako uvrstila med finaliste tekmovanja, čemur bo sledil še poglobljeni intervju s

predsednikom uprave.

Ali smo se uspeli med finaliste (Addiko Bank, AMZS, Droga Kolinska/skupina AG, Kostak, Krka in Plastika Skaza) prebiti v sam vrh, pa bo jasno marca 2019.

Mateja Dominko

Prednosti prijave v Zlato nit

Z anketo smo ocenjevali:

- odnos med podjetjem in zaposlenim,
- vlogo in kakovost dela posameznika v podjetju,
- vodenje,
- komuniciranje in sodelovanje,
- podjetnost in inovativnost,
- delovno obremenitev,
- osebno rast in razvoj ter
- čustveno pripadnost zaposlenih,
- s končnim poročilom pa bomo dobili sliko o našem kolektivu glede gornjih točk ter kvalitetno primerjavo,

kje smo v primerjavi z ostalimi slovenskimi podjetji, ki so se prijavila.

Finalisti Zlate niti 2018 (velika podjetja)

- Addiko Bank, d. d.
- AMZS, d. d.
- Droga Kolinska d.d./skupina Atlantic Grupa
- Kostak, komunalno in gradbeno podjetje, d. d.
- Krka, d. d., Novo mesto
- **Luka Koper, d. d.**
- Plastika Skaza, d. o. o.

Zlata nit 2018
FINALIST IZBORA

Obnovljeni prostori za zaposlene v operativi

Naš kolektiv se je v rekordnem času povečal za več sto ljudi, zato so se potrebe po drugače organiziranih garderobah, sanitarnih prostorih in prostorih za počitek spremenile. V tem mesecu so bile dokončane kar tri obnove objektov v operativi, ki bodo nudile prijazen prostor delavcem za pripravo na delo in počitek.

Lotili smo se temeljite prenove obstoječih prostorov v stari hali Troples (o objektu smo obširno pisali v Luškem glasniku septembra 2018), v objektu Tekočih tovorov in v objektu Centralne garderobe v na Terminalu za generalne tovore. Prostorji so bili dotrajani in tlorisno neurejeni, stara hala Troples pa je denimo dobila popolnoma novo

namembnost. Iz praznega skladiščnega prostora smo jo spremenili v prijetne garderobe, sanitarije in tuše ter prostore za počitek.

Obstoječe prostore smo obnovili v obsegu vseh gradbeno-obrtniških in instalacijskih del, nam pove **Bojana Kavrečič** iz Področja investicij, ki je

vse tri projekte vodila. »Prostore smo zasnovali z mislijo na maksimalen izkoristek in funkcionalnost, ob upoštevanju potreb uporabnika pri povečanju števila zaposlenih. Moj največji izziv je bil, da sem prostore posodobila in skušala urediti tako, da vzbujajo dobro počutje in varno uporabo.«

Na terminalu tekočih tovorov in v objektu Centralne garderobe terminala za generalne tovore (1. nadstropje) smo prenavljali fazno, ponekod smo namestili bivalne kontejnerje za čas preureditve, na GT pa smo uporabnike premikali po različnih delih prostora. Vse tri projekte smo zaključili pred zastavljenimi roki, saj so se predstavniki terminalov aktivno vključili v projektno skupino za preureditve – obnove prostorov.

Še posebej pa je Bojana izpostavila odlično projektno sodelovanje s predstavnikom Terminala avtomobilov, ki je glede na poznavanje delovnega procesa in potrebe zaposlenih ves čas



Poleg garderob smo na Terminalu tekočih tovorov obnovili tudi sanitarije v upravni stavbi terminala.



Prazna skladiščna hala »troples« je dobila popolnoma novo podobo in vsebino. Živahne barve v novih prostorih Terminala za avtomobile so prijetne in hkrati v pomoč uporabnikom pri orientaciji v prostoru.



Obnovljeni del garderob v Centralnih garderobah v 1. nadstropju PC GT

izvedbe s predlogi dopolnjeval projektno rešitev in omogočal nemoten potek del. Vzdušje, ki ga živahne barve vnašajo v prostor, je fenomenalno. Izbrana barvna lestvica za garderobne omarice omogoča enostavno orientiranje uporabnikov, ki bodo glede na barve tudi lažje našli svojo omarico.

Vsem uporabnikom želimo, da bi se v novih prostorih dobro počutili in v isti sapi polagamo na srce, da s prostori in inventarjem ravnajo tako, da bo bivanje v njih še dolgo prijazno in kakovostno.

Mateja Dominko
Foto: Bojana Kavrečič

Nove sodelavce usposabljammo in uvajamo v delo

Skladno z akcijskim načrtom implementacije Strategije IPS je Luka Koper pospešeno pričela z zaposlovanjem. Posledično je Kadrovsko področje v sodelovanju s Področjem varovanja zdravja zaposlenih in ekologijo (PVZZE) ter terminali pripravilo nov Načrt usposabljanja in uvajanja v delo, katerega morajo opraviti prav vsi novo zaposleni.

Vsak novo zaposleni se udeleži usposabljanja oz. je seznanjen z osnovami sledečih vsebin:

- ureditev delovnega razmerja,
- usposabljanje za varno in zdravo delo – splošni del,
- usposabljanje za varstvo pred požarom,
- ozaveščanje na področju ekologije,
- pristaniška varnost in
- obrambno načrtovanje ter razporejanje na delovno dolžnost.

Ob nastopu na delo v Kadrovskega področju novo zaposlenim v sklopu ureditve delovnega razmerja predstavijo Pogodbo o zaposlitvi, Kolektivno pogodbo Luke Koper, etični kodeks, organiziranost podjetja in Pokojninski načrt kolektivnega prostovoljnega zavarovanja ter jih seznanijo s pogoji dela ter pravicami in obveznostmi, povezanimi z delom.

Ena od zakonskih obveznosti delodajalca je usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo. Delodajalec mora delavca usposobiti za varno opravljanje dela ob sklenitvi delovnega razmerja, pred razporeditvijo na drugo delo, pred uvajanjem nove tehnologije in novih sredstev za delo ter ob spremembi v delovnem procesu, ki lahko povzroči spremembo varnosti pri delu. Usposabljanje mora biti prilagojeno posebnostim delovnega mesta in se izvaja po programu, ki ga mora delodajalec po potrebi obnavljati in katerega vsebino mora spreminjati glede na nove oblike in vrste nevarnosti.

Da bi usposabljanje še izboljšali je PVZZE v sodelovanju s strokovnimi

delavci na terminalih (pooblaščenca za VZD) in Kadrovskega področjem sredi leta 2018 prenovilo sistem usposabljanja za varno in zdravo delo.

V prenovljeni sistem usposabljanja je tako vključenih več izvajalcev, obvezne vsebine so konkretnije opredeljene, za organizacijo usposabljanj pa v celoti poskrbi Kadrovskega področje.

V sklopu usposabljanja za varno in zdravo delo novo zaposlene seznanimo z osnovami varnosti in zdravja pri delu, osnovami prometne varnosti in varnosti v železniškem prometu, osnovami na področju ravnanja z nevarnimi snovmi/ zmesmi ter osnovami zagotavljanja in nudenja prve pomoči.



Foto: Mateja Dominko

V sklopu varstva pred požarom novo zaposlene usposabljammo iz splošnih in specifičnih vsebin na omenjenem področju, ki so aktualne znotraj podjetja. Med predavanji so vsi delavci seznanjeni z interno dokumentacijo, ki znotraj podjetja ureja omenjeno področje ter vsemi teoretičnimi vsebinami, ki jih mora posameznik poznati za uspešno ukrepanje v primeru izrednega dogodka. Med

omenjenimi usposabljanji so slušateljem predstavljene zakonodajne zahteve, preventivno ravnanje, teorija gorenja in gašenja, tekoma usposabljanja pa so vsi delavci vključeni tudi v praktični del usposabljanja (gašenje z gasilnikom), ki ga izvedejo pripadniki Poklicne gasilske enote Luke Koper.

Luka Koper je zeleno pristanišče. K temu pripomoremo prav vsi zaposleni, zato je potrebno redno izvajanje izobraževanja tudi s področja ekologije. Za novo zaposlene je to prvo v nizu, ostala sledijo med delovnim procesom, odvisno od delovnega mesta. Novincem predstavimo zakonodajo ter interne akte s področja varovanja okolja, z uporabo najbolj sodobnih tehnologij za zmanjšanje vplivov na

svetlobno onesnaževanje, energente in varovanje morja.

Sodelavec iz Področja pristaniške varnosti predstavi delo in pristojnosti s tega področja, ki zagotavlja varnost ljudi in premoženja v pristanišču. Nove sodelavce seznanjajo s pravili in prepovedmi iz notranjega reda v pristanišču, predstavi kako varujemo poslovne skrivnosti in s tem povezane interne predpise ter specifične pristanišča z vidika zagotavljanja varnosti in obravnavanjem izrednih dogodkov.

Luka Koper, d. d., je vlada RS uvrstila med gospodarske družbe, katerih dejavnost je posebnega pomena za obrambo države, kar pomeni, da Luka Koper izvaja storitve v čim večjem možnem obsegu tudi v času izrednih stanj, vojne, ter v času kriz. To počne z razporejanjem zaposlenih na delovno dolžnost, s čimer mora zato že ob nastopu delovnega razmerja seznaniti vse nove sodelavce v matični družbi kot tudi v INPU.

V zadnjem koraku usposabljanja pooblaščenca po terminalih oz. v strokovnih službah poskrbijo še za razlago specifik delovnega mesta in posebno uvajanje na delovnem mestu. Predstavijo jim delovno okolje in jih praktično uvedejo v samo delo.

Po končanem postopku mentor, strokovni delavec za VZD in vodja organizacijske enote potrdijo, da je kandidat uspešno opravil teoretični in praktični preizkus usposobljenosti za samostojno in varno opravljanje dela.

Vsem novo zaposlenim želimo uspešno in varno delo v Luki Koper.

okolje ter manjšo porabo energije, z aktivnostmi za stalno zmanjševanje emisij, z ukrepanjem ob izrednih dogodkih, z Načrtom zaščite in reševanja Luke Koper za industrijske nesreče ter s stalnim izboljševanjem sistema ravnanja z okoljem in partnerskim odnosom z lokalno skupnostjo. Poleg tega jih seznanimo z aktivnostmi na vseh področjih varovanja okolja, kar vključuje zrak, hrup, odpadke,

10. rojstni dan v novi obleki

Konec januarja je v novi preobleki zaživelo spletno mesto Živeti s pristaniščem, kjer poročamo o družbeni odgovornosti in trajnostnem razvoju Luke Koper ter številnih aktivnosti, ki jih izvajamo na tem področju. Letos praznuje okroglo obletnico, 10. rojstni dan, in v Področju za odnose z javnostmi smo se strinjali, da si zasluži darilo - novo, sodobno grafično podobo.

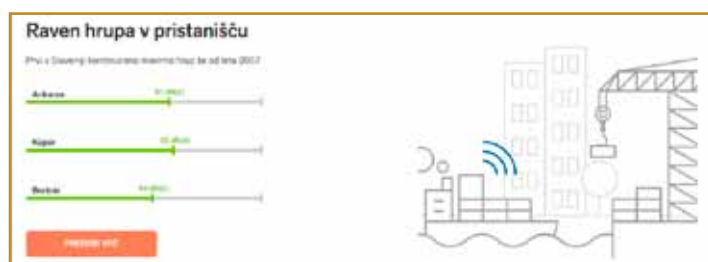
Nova podoba na zanimivejši in za uporabnika bolj prijazen način prikazuje vsebine in predvsem on-line meritve hrupa, kakovosti zraka in morja. On-line prikazovanje podatkov je bilo že od samega začetka posebnost te spletne strani, ki je nastala iz potrebe po čim bolj transparentnemu komuniciranju z lokalno skupnostjo, ki s pristaniščem živi že več kot 60 let.

Danes na spletnem mestu najdete tudi veliko zanimivosti glede varovanja okolja, razna poročila in dokumente ter informacije o ogledih pristanišča in Pristaniškem dnevu. Velik poudarek je tudi na sponzorstvih in donacijah, preko katerih podpiramo delovanje organiziranih skupin in posameznikov ter spodbujamo različne aktivnosti predvsem v lokalnem okolju.

Pomembna nadgradnja nove podobe je tudi **dvosmerna komunikacija z uporabniki**, ki lahko ocenijo naše delo na področju trajnostnega razvoja. Že v prvem tednu delovanja nove spletno mesto, smo dobili kar veliko pozitivnih odzivov in jih z veseljem delimo:

»Luka Koper je izredno velikega pomena ne le za Obalo temveč za celotno Slovenijo in tudi širše. S svojim delom dokazujete, da ste strokovni, uspešni... Vse pohvale. Veliko uspehov še naprej.«

- »Menim, da je podjetje Luka Koper izjemnega pomena za lokalno, regionalno in nacionalno območje. Podjetje se kakovostno razvija tako v gospodarskem, okoljskem in družbenem segmentu. Pozdravljamo projekte kot je Živeti s pristaniščem, ki pomagajo zagotoviti razvoj tudi okoljskim, kulturnim, športnim in ostalim dejavnostim.«
- »Zelo pohvalno, saj del sredstev vračate tistim, ki so jih potrebni. Koper smo njegovi ljudje.«
- »Podpiram vaše nadaljnje investicije, razširitev Luke Koper in boljšo povezavo z notranjostjo.«
- »V imenu športnih klubov izven Mestne občine Koper in Športne zveze občine Hrpelje-Kozina pošiljam veliko pohvalo vašemu posluhu za podporo tako klubov kot dogodkov, ki so tudi bolj oddaljeni od samega pristanišča. Hvala za posluh!«



VEZ MED PRISTANIŠČEM IN LOKALNO SKUPNOSTJO

S projektom Živeti s pristaniščem smo začeli leta 2005, ko se je pojavila potreba po intenzivnejši komunikaciji z lokalno skupnostjo glede okoljskih tem in vplivov pristanišča na okolje. Takrat smo na korporativno spletno stran dodali poglavje na temo ekologije in trajnostnega razvoja, leta 2009 pa je vsebina zaživela na samostojnem spletnem mestu, kjer so uporabniki prvič lahko spremljali on-line podatke o meritvah prašnih delcev. Kasneje smo spletno mesto vsebinsko nadgrajevali in dodali meritve kakovosti zraka in hrupa. Prvo grafično posodobitev je doživela leta 2013 in prejela nagrado Netko za najboljšo spletno stran v kategoriji Predstavitev podjetij in korporativno komuniciranje.

Z letošnjo novo podobo želimo, da bi spletno mesto ŽSP še naprej (in še bolj kakovostno) opravljalo svoje delo in ostalo vez med pristaniščem in lokalno skupnostjo.

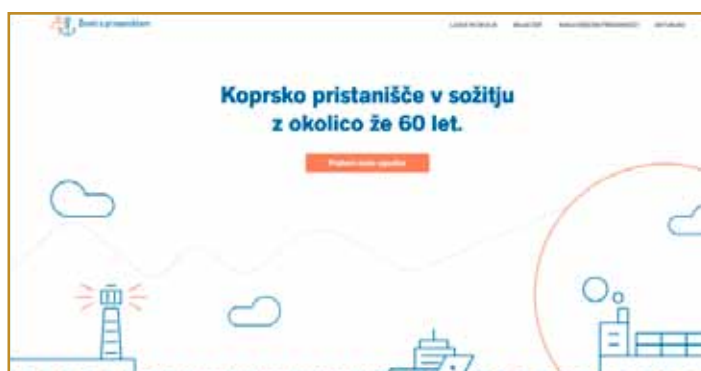
Mateja Clarici



Spletno mesto ŽSP leta 2009.



Spletno mesto ŽSP leta 2013.



Spletno mesto ŽSP danes.

Vabljeni na www.zivetispristaniscem.si

10. februarja se je zaključil razpis za sponzorska in donatorska sredstva iz sklada Živeti s pristaniščem. V naslednjih tednih bomo prijavnice ovrednotili glede na razpisne pogoje in merila ter izbrali najboljše ideje. Izbrane prijavitelje bomo obvestili po e-pošti, celoten seznam prejemnikov sredstev pa bo objavljen na spletni strani Živeti s pristaniščem.

