

052015

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

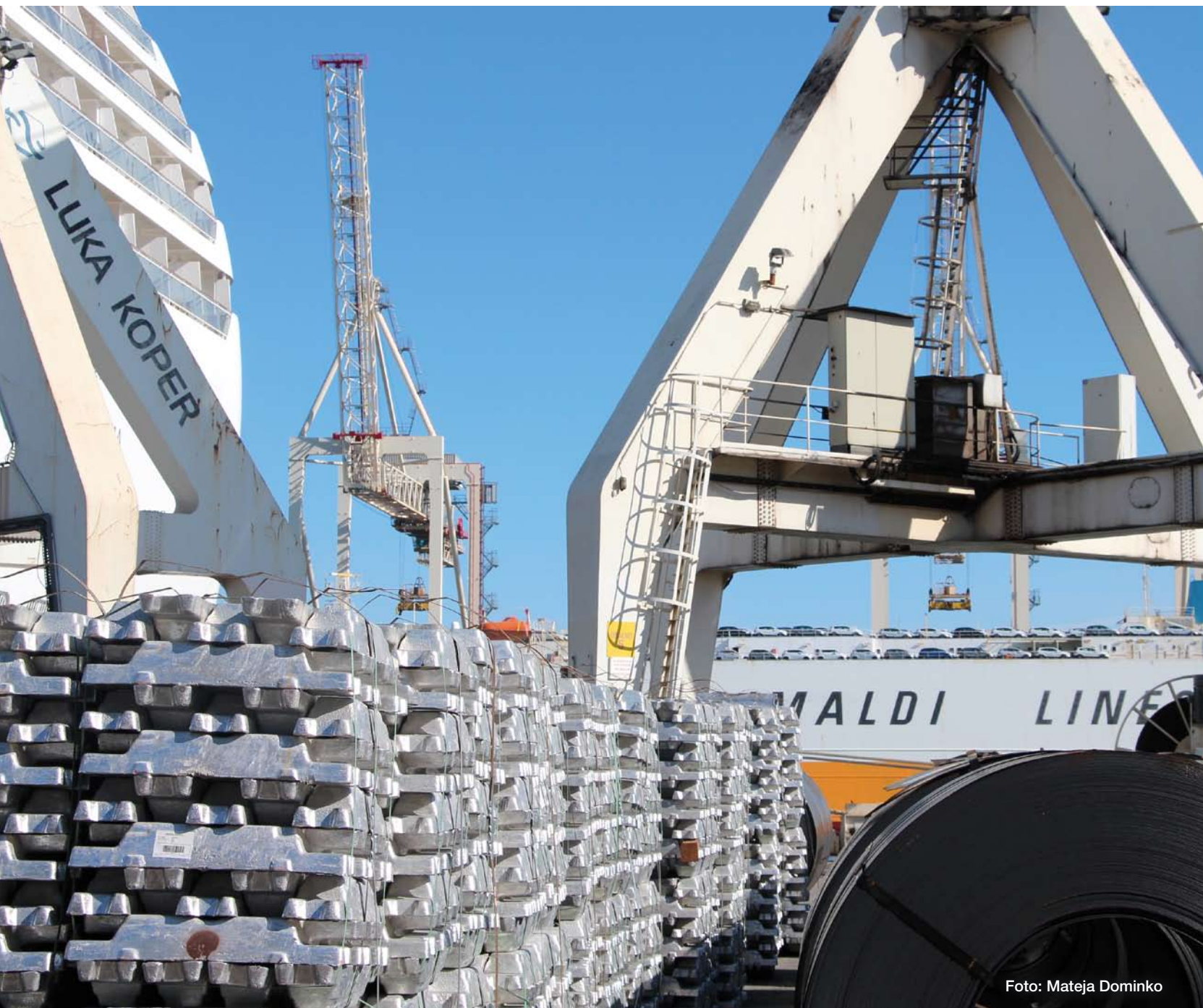


Foto: Mateja Dominko

Koper
ostaja trdno
na enajstem
in drugem
mestu

Nova
korporativna
spletna
stran

Ambiciozni
načrti
zahtevajo
uskajenost
vseh vpletenih

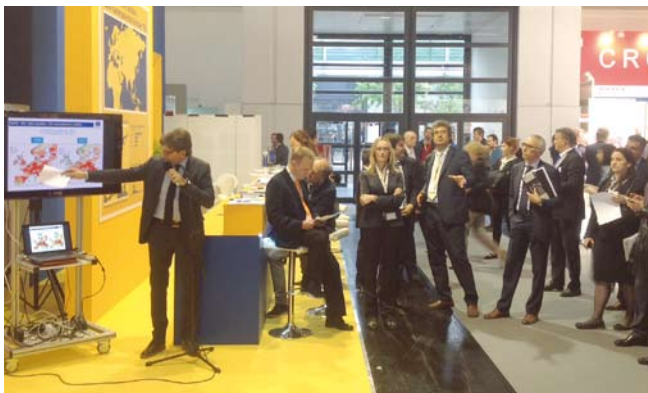
Okoljsko
poročilo
2014

Luka Koper na največjem logističnem sejmu v Evropi

Luka Koper se je tudi letos predstavila na sejmu Transport Logistic, ki se je odvijal od 5. do 8. maja v Münchnu.

Sejem organizirajo vsako drugo leto in je najpomembnejši dogodek v logistični branži, s tem pa priložnost za predstavitev zadnjih dosežkov pristaniške družbe oziroma novih investicij v pristaniške kapacitete. S poglobitvijo morskega dna na kontejnerskem terminalu so se namreč odprle nove možnosti in priložnosti za obstoječe in potencialne stranke na trgih srednje in vzhodne Evrope, tudi Nemčije, ki je gostiteljica sejma. Predvsem nemška dežela Bavarska predstavlja velik potencial za koprsko pristanišče, ki je po kopenski strani bližje Münchnu kot severne luke.

S tremi direktnimi kontejnerskimi servisi z Daljnim vzhodom, s konkurenčnimi voznicami v primerjavi s severno-evropskimi lukami in z gosto mrežo železniških povezav z zalednimi trgi je namreč tudi Koper postal veliko bolj zanimiv partner, ki se lahko pohvali z največjim kontejnerskim in največjim



Na sejmu se je na ločeni stojnici predstavljalo tudi združenje severno-jadranskih pristanišč NAPA. Trenutni predsednik združenja Zeno d' Agostino, komisar pristaniške uprave Trst, je poudaril geostrateške prednosti severnega Jadrana, predstavniki posameznih pristanišč, članic združenja, pa svoje investicijske načrte za povečanje pretovornih kapacitet v regiji. Sejem v Münchnu je združenje izkoristilo tudi za predstavitev projekta Napa Studies, ki ga sofinancira Evropska unija iz programa TEN-T. V okviru tega projekta se partnerji s Hrvaške, iz Italije in Slovenije ukvarjajo z razvojnimi potrebami pristanišč severnega Jadrana ter njihove navezave na železniške koridorje in notranje plovne poti.



Na sprejemu za poslovne partnerje se je predsednik uprave Dragomir Matić zahvalil prisotnim za zaupanje in dolgoletno sodelovanje z Luko Koper

avtomobilskim terminalom v severnem Jadranu. Na področju vozil ima Luka Koper celo drugi največji terminal v Sredozemlju. Poleg tega je sejem v Münchnu priložnost tudi za promocijo drugih blagovnih skupin, ki jih pretovarjamo v večnamenskem pristanišču v Kopru, predvsem generalnih, projektnih in sipkih tovorov. »Luka Koper je tranzitno pristanišče, ki s svojim servisom večinoma oskrbuje gospodarstva Avstrije, Madžarske, Slovaške, vse bolj tudi Češke, Poljske in držav zahodnega Balkana. Za to potrebuje zmogljive in zanesljive kopenske povezave, predvsem železniške, če želi povečevati pretovor in izkoristiti potencial načrtovanih investicij v pristaniško infrastrukturo,« je poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**.

Na sejmu v Münchnu smo predstavili tudi novo spletno stran družbe, ki bo še bolj približala našo dejavnost poslovnim partnerjem. Spletna stran bo dodatno obogatila komunikacijske povezave s strankami, ki imajo na voljo tudi posebno aplikacijo, s katero lahko spremljajo svoj tovor, ko potuje skozi Luko Koper.

Tekst in foto: Sebastjan Šik



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Mladen Banko, Jure Barovič, Elvis Božič, Tjaž Cedlinik, Mateja Dominko, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Sara Morato, Jasmin Omanović, Miran Petrinja, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič
Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Časopis je brezplačen.
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1600 izvodov
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



»Ni še Hamburg,
ampak bo postal.«

Foto: Mateja Dominko

Usodnost števil

Mesec maj ni samo mesec ljubezni, čas v letu, ko vse brsti, ko se pomlad preveša v poletje, ko diši po mladostniški razposajenosti in romantiki. Je tudi mesec, v katerem koprsko pristanišče praznuje svoj rojstni dan. Letos jih bo dopolnilo že 58 let. 23. maja, le tri dni po evropskem dnevu pomorstva in osem dni po občinskem prazniku Mestne občine Koper. Hm, a ni zanimivo, kako se ti datumi prepletajo, kako so si naključno tako zelo blizu? Zagovorniki numerologije oziroma zakonitosti usode bi zagotovo rekli, da ne gre za nikakršno naključje. Četudi ne verjamete v te ezoterične vede, boste morali priznati, da številke na nek način vplivajo na naša življenja.

Družba, ki je zgradila koprsko pristanišče in ki z njim upravlja, nosi ime mesta Koper. V bistvu je to logično. Enako velja za vsa pristanišča po svetu. Zanimivo pa je to, da je podjetje Pristanišča Koper (v Luko Koper se je preimenovalo šele leta 1962) nastalo dve leti pred tem, ko je občina Koper določila ta datum za svoj praznik (v spomin na Marežganski upor leta 1921). V kasnejših letih je pristanišče tudi močno zaznamovalo življenje mesta, tako z urbanističnega kot demografskega vidika. Zaradi pristanišča je Koper zapisan na vseh svetovnih zemljevidih. Pristanišče in mesto sta neločljivo povezana, drug drugemu usojena. In izredno me veseli, da se v zadnjih letih vse bolj povezuje in skupaj praznuje v okviru prireditev pod imenom Koper na dlani in Pristaniški dan.

Evropski dan pomorstva, 20. maj, praznujemo šele od leta 2008. Zakaj je Evropska unija izbrala prav ta datum, nisem našel. Je pa zanimivo, da so deklaracijo o ustanovitvi tega dne leta 2008 podpisali predsedniki treh ključnih evropskih organov, parlamenta Hans-Gert Pöttering,

komisije Jose' Manuel Barroso in sveta ministrov Janez Janša. Da, deklaracija je bila podpisana v času slovenskega predsedovanja EU, čeprav naša država pogosto dokazuje, da premalo razume, da nima odnosa ali celo zavedanja o svoji pomorski zgodovini in potencialih, ki jih naši državi in gospodarstvu nudi izjemna geostrateška lega oziroma morsko okno v svet. Zato naj nam v Ljubljani ne zamerijo, če smo včasih preveč tečni, preglasni in vztrajni, ko želimo razvijati in plemeniti to, kar so nam zapustili naši predniki. Z očmi današnjega časa so to bili vizionarji, saj se je koprsko pristanišče v teh, skoraj že šestih desetletjih razvilo v evropsko pristanišče, ki več kot dve tretjini blaga pretovarja za trge srednje in vzhodne Evrope, ki je prehitelo sosednja pristanišča v regiji in se kosa z veliki evropskimi pristanišči. Saj veste, kaj je rekel Tito ob obisku Kopa: »Ni še Hamburg, ampak bo postal.« Še ena preroška napoved, povezana z datumi. Namreč, tudi Hamburg praznuje maja rojstni dan. Si še kdo upa trditi, da so ti datumi zgolj naključni?

Ker si nismo upali izzivati usode, samo tradicionalni Pristaniški dan lani premaknili s septembra na maj in enako bo tudi letos, le da ga bomo še bolj oplemenitili. Tako kot lani, bo tudi 30. maja letos Koper pokazal vse, kar ima in zna, saj bodo obiskovalci lahko, poleg pristanišča obiskali tudi stojnice krajevnih skupnosti in turističnih društev. Praznični dan pa se bo zaključil z veličastnim koncertom mednarodno znane vokalne skupine Perpetuum Jazzile na koprskem Titovem trgu. Vabljeni in razširite besedo še med sorodnike, prijatelje in znance.

Sebastjan Šik

Ladijski pretovor in prihodki v prvem trimesečju

V prvih treh mesecih letošnjega leta smo v Luki Koper na ladje naložili in z ladij razložili 5.019.716 ton blaga, kar je v primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta za 3 odstotke več. Po strukturi tovorov je bilo več kot leto poprej avtomobilov, kontejnerjev in tovorov v sipkem in razsutem stanju.

Na kontejnerskem terminalu smo, izraženo v TEU, pretovorili 192.596 enot, kar je 19 odstotkov oziroma 30.559 TEU-jev več kot v enakem obdobju lanskega leta. Zdaleč največjo, rekordno številko smo dosegli v marcu s 72.414 pretovorjenimi TEU-ji, kar je 25 odstotkov več kot marca 2014 in 29 odstotkov več, kot je znašala povprečna mesečna količina v celotnem letu 2014. Avtomobilov smo v prvem trimesečju pretovorili 135.577 enot oziroma 19 odstotkov več kot v enakem obdobju lanskega leta.

Ladijski pretovor (v tonah)	jan – mar 2015	jan - mar 2014	Indeks 15/14
Generalni tovari	379.014	442.070	86
Kontejnerji	1.892.111	1.597.226	118
Avtomobili	200.054	167.979	119
Tekoči tovari	1.627.568	1.792.966	91
Sipki in razsuti tovari	920.969	880.801	105
Skupaj	5.019.716	4.881.042	103

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – mar 2015	jan - mar 2014	Indeks 15/14
Kontejnerji (TEU)	192.596	162.037	119
Avtomobili (kos)	135.577	114.324	119

Iz naslova dejavnosti pretovora, skladiščenja in drugih storitev je Luka Koper

v obdobju januar – marec 2015 ustvarila 42,6 milijona čistih prihodkov od prodaje

oziroma 11 odstotkov več kot v prvem trimesečju lanskega leta.

Čisti prihodki od prodaje Luka Koper, d.d.*	jan – mar 2015	jan - mar 2014	Indeks 15/14
(v 000 EUR)	42.598	38.290	111

*Nerevidirani in nedokončni podatki

Okrogla miza o strategiji upravljanja kapitalskih naložb države

13. aprila je Zveza sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije v Ljubljani organizirala okroglo mizo na temo, kaj čaka podjetja v zgoraj naštetih dejavnosti po sprejemu strategije upravljanja kapitalskih naložb države.

Poleg predstavnikov sindikatov so se okrogle mize udeležili predsednik uprave Slovenske odškodninske družbe **Matej Pirc**, državni sekretar v kabinetu predsednika vlade **Metod Dragonja**, državni sekretar na infrastrukturnem ministrstvu **Klemen Grebenšek**, generalni direktor Slovenskih železnic **Dušan Mes** in predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matič**. Predstavniki sindikatov so izpostavili predvsem dejstvo, da je osnutek strategije preveč splošen in ne daje odgovora na vprašanje, katere panoge želi Slovenija

razvijati. Predstavniki vlade so po drugi strani razlagali, da je strategija le prvi korak, ki mu bo sledila kvalifikacija posameznih panog. Iz občinstva so prihajale kritike, da bi bilo potrebno koncept zastaviti obratno, torej najprej doreči sektorske politike in iz tega izhajati pri odločanju, katera podjetja so za državo strateška. Glede Slovenskih železnic smo slišali, da sta strateška le infrastruktura in potniški promet, medtem ko naj bi druge dejavnosti prodali. S tem se načeloma strinja tudi vodstvo železnic, ki nima dovolj kapitala na voljo za razvoj tovarnega prometa in širjenje tržne dejavnosti. Glede energetike naj bi država ohranila lastništvo v infrastrukturnih projektih, medtem ko naj bi prodala tržno dejavnost. Luka Koper je v predlogu strategije opredeljena kot strateška naložba, ki naj ne bi bila na prodaj. Predsednik uprave Matič je tako odločitev pozdravil in



Foto: Robert Zakrajšek

zagotovil, da lahko družba sama financira svoj razvoj, brez pomoči strateških partnerjev. Od države pa pričakuje pomoč pri ustvarjanju pogojev za razvoj. Pri tem je imel predvsem v mislih pridobivanje dovoljenj in soglasij, kar velikokrat ovira ali celo zaustavi posamezne razvojne projekte. Predsednik uprave vidi rešitev v tem, da bi država, kot je to običajno pri vseh drugih državnih prostorskih načrtih, pridobila lastništvo nad vsemi parcelami na

območju pristanišča in bi tako postala edini sogovornik koncesionarja. Predstavniki Sindikata žerjavistov pomorskih dejavnost **Mladen Jovičič** je pri tem spomnil na projekt poglobljanja oziroma aktualen projekt novega vhoda, kjer že od jeseni lani čakamo na soglasje koprsk občine. Pri takih težavah vidi in pričakuje pomoč države ter vidi rešitev v sprejetju posebnega zakona za koprsko pristanišče.

Sebastjan Šik

Luka Koper je za češke gospodarstvenike pomembna

13. in 14. aprila se je na obisku v Sloveniji mudil predsednik vlade Republike Češke **Bohuslav Sobotka**, ki ga je spremljala močna gospodarska delegacija. Na pogovoru pri predsedniku vlade Republike Slovenije **Miru Cerarju** je stekla beseda tudi o Luki Koper, ki je za češko gospodarstvo vse pomembnejša. Ob tem je češki premier poudaril nujnost modernizacije železniške povezave koprskega pristanišča s Srednjo Evropo. Češki gospodarstveniki so se s slovenskimi srečali na poslovni konferenci, del delegacije s področja logistike, industrije, trgovine in železniških prevozov pa je pod vodstvom namestnika češkega ministra za gospodarstvo **Vladimirja Bartla** 14. aprila obiskal Luko Koper.



Za češko delegacijo sta poskrbela Mitja Dujc s področja trženja in Martina Gržančič s področja strateškega razvoja

Foto: Rok Štemberger

Češka je za Luko Koper četrto najpomembnejše tržišče. Pretovor za oz. iz te države se giblje na letnem nivoju okrog 500 tisoč ton, kar predstavlja 3-odstotni delež v skupnem pretovoru Luke Koper. Za češko gospodarstvo

sicer v Luko Koper pretovarjamo raznovrstno blago, vendar pa prevladujejo kontejnerji in avtomobili. Kontejnerjev je bilo v lanskem letu okrog 35.000 TEU, avtomobilov pa preko 57.000.

Aktivni na konferenci Fresh Produce India

Po lanskem prvi udeležbi smo se na letošnji specializirani konferenci Fresh Produce India, ki je potekala od 23. do 25. aprila v indijskem Mumbaju, odločili

za aktivnejšo vlogo. **Milena Slobko Jerman** s področja trženja je sodelovala v programu konference, in sicer v konferenčnem sklopu Kaj novega lahko

Evropa ponudi Indiji. Predstavila je Luko Koper, naš terminal za sadje in nove kontejnerske povezave s konkurenčnimi tranzitnimi časi transporta med Koprom in indijskim pristaniščem Nhava Sheva, tako za izvoz indijskega grozdja v Evropo, kakor tudi za indijski uvoz jabolk s Poljske. Slednjega je Indija nedavno usmerila v severnoevropska pristanišča, čeprav v Kopru z izvozom jabolk s Poljske v Egipt, Dubai in Alžirijo izkušnje že imamo. Milena je skupaj s sodelavcem **Draganom Zlatanovićem** iz PC Generalni tovari prisotnost v Indiji izkoristila tudi za individualne pogovore s potencialnimi strankami iz Indije in EU ter indijskimi logisti iz Mumbaja.



Predstavitvam v panelu Kaj novega lahko Evropa ponudi Indiji je sledila razprava (Milena Slobko Jerman, prva z desne).

Foto: Asiafruit Magazine

Srbija je za Koper velik potencial

Srbsko tržišče je bilo v preteklosti, sploh v času skupne države, tradicionalno pomembno tržišče za koprsko pristanišče. Po razpadu Jugoslavije se je del srbskega prekomorskega prometa preusmeril na druga bližnja pristanišča, kot so Reka in Costanza, pa tudi Bar, Ploče, Solun in Varna. V Kopru imamo konkurenčno ponudbo tudi za ta trg, zato smo se z veseljem odzvali vabilu srbske zveze agentov in špediterjev in se 28. aprila v Beogradu udeležili njihove letne redne skupščine. Na skupščino je prišla večina včlanjenih družb, ki jih je skupaj kar 54. Predstavili smo jim Luko Koper in prednosti naše transportne poti s poudarkom na ponudbi kontejnerskih linij ter storitvah, ki jih opravljamo na področju generalnih in sipkih tovorov. V Beogradu so bili predsednik uprave **Dragomir Matić**, vodja področja trženja **Andrej Cah**, vodja kontejnerskega terminala **Marko Babič**, vodja terminala sipkih tovorov **Ivan Perič** in **Mitja Dujc** s področja trženja. Poslovne priložnosti v Kopru je na skupščini predstavil tudi predsednik sekcije pristaniških špediterjev Slovenije **Čedomir Bojanić**. Po skupščini so sledili še individualni pogovori. Koprška delegacija je bila z odzivom zadovoljna in še bolj prepričana v potencial, ki ga ima na srbskem tržišču.



Z leve: Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, Slavoljub Jevtić, predsednik srbske zveze špediterjev in agentov, Miodrag Poledica, državni sekretar na Ministrstvu za promet in infrastrukturo Srbije ter Veselin Milošević, pomočnik generalnega direktorja srbske carine

Koper ostaja trdno na enajstem in drugem mestu

Angleška specializirana revija Automotive Logistics je v aprilski številki objavila statistiko evropskih avtomobilskih pristaniščih v letu 2014. Luka Koper je z doseženim pretovorom v tem letu ohranila enaki poziciji, kot jih je imela na lestvici v letu 2013, t.j. enajsto mesto med avtomobilskimi pristanišči EU in drugo mesto med sredozemskimi pristanišči EU.

V letu 2014 je najbolj napredovalo belgijsko pristanišče Zeebrugge, ki je s 13-odstotnim porastom prometa s prvega mesta na lestvici izrinilo nemško pristanišče Bremerhaven. V Zeebruggu so na petih terminalih (C.Ro Ports, Wallenius Wilhelmsen Logistics, ICO, Toyota in P&O) pretovorili 2,2 milijona avtomobilov oziroma 257.434 avtomobilov več kot leto poprej. Prevladovale so avtomobilске znamke Mercedes-Benz, Opel/Vauxhall in Toyota. Bremerhaven za Zeebruggom zaostaja le za okrog 5.500 avtomobilov. BLG Automotive Logistics, kot edini terminalist v



Število pretovorjenih avtomobilov v pristaniščih EU

Bremerhavenu, je v lanskem letu pretovoril največ avtomobilov znamke BMW, Daimler, Hyundai-Kia in Volkswagen Group.

V sredozemskem delu EU je tudi v letu 2014 največjo količino avtomobilov doseglo pristanišče Barcelona. Našteli so jih 650.861,

kar je 4 odstotke več kot leto poprej. Na drugem mestu mu sledi koprsko pristanišče s 518.893 avtomobili. To je sicer skoraj 132.000 avtomobilov manj od Barcelone, je pa Luka Koper rasla hitreje. V Koprui smo v primerjavi z letom poprej pretovor povečali za 55.518, v Barceloni pa

za 26.261 avtomobilov. V sredozemskem delu največji padec avtomobilov beležijo v Pireju (-20 odstotkov). V pristaniški upravi razlog za to vidijo predvsem v nestabilnih političnih razmerah v Črnem morju, severni Afriki in na srednjem Vzhodu.

Tatjana Jazbec

Koper gostil evropske avtomobilске logiste

ECG, združenje evropskih logistov na področju vozil, ki predstavlja okoli sto vodilnih družb iz Evropske unije, Rusije, Ukrajine in Turčije, je 23. aprila organiziralo v

Kopru srečanje dveh delovnih skupin, in sicer za področje pomorstva ter pristaniške dejavnosti in regijsko srečanje članov iz srednje ter vzhodne Evrope. Člani združenja

zagotavljajo proizvajalcem in izvoznikom vozil transport, distribucijo, skladiščenje in pripravo vozil. Prihodki vseh članov združenja skupaj znašajo na letni ravni 22

milijard evrov in zaposlujejo okoli 105.000 ljudi. V lasti imajo 421 ladij za prevoz vozil, 19.700 posebnih vagonov, 84 rečnih barž in 24.000 specialnih cestnih vozil za prevoz avtomobilov.



Srečanja v Koprui se je udeležil tudi **Gregor Belič**, vodja avtomobilskega terminala Luke Koper, ki je predstavil poslovanje našega terminala in načrte, ki jih imamo za področje avtomobilov v prihodnosti. Po zaključenem formalnem delu srečanja so si udeleženci konference ogledali še pristanišče. Glede na to, da so bili na ogledu sami strokovnjaki, vprašanj na temo pretovora avtomobilov v našem pristanišču ni manjkalo.

Področje za odnose z javnostmi

Odzvali smo se španskemu povabilu

Na povabilo organizatorja se je **Alen Kramberger** s področja trženja udeležil mednarodne konference Santander International automotive logistics summit, ki je 23. in 24. aprila potekala v španskem mestu Santander. Izbor kraja dogodka ni bil naključen, saj je Španija druga največja proizvajalka avtomobilov v Evropi, Santander pa pomembno špansko avtomobilsko pristanišče. Na konferenci so sodelovali ključni predstavniki evropske avtomobilске logistike, težu dogodku pa je dala tudi prisotnost španskega



ministra za razvoj **Ana Pastorja**. Konferenca je bila sestavljena iz štirih sklopov: evropska politika na področju avtomobilске logistike,

proizvodnja avtomobilov, pomorski transport in pristaniška infrastruktura ter kopenska logistika. Alen je v tretjem sklopu predstavil

ključne dejavnike in izzive za prihodnost avtomobilskega terminala v Kopru. Na to tematiko je sodeloval tudi na okrogli mizi.

Ladja Berlin odprla letošnjo sezono

18. aprila smo na potniškem terminalu privezali prvo ladjo v letošnji sezoni, ladjo Berlin, ki smo jo v Kopru videli prvič. Ladja je na osemdnevno križarjenje, ki ga je pričela v Benetkah, do svoje končne destinacije, grškega Krfa, popeljala okrog 400 turistov.

V aprilu smo na potniškem terminalu lahko občudovali

tudi letošnjo največjo ladjo. MSC Musica je v Koper priplula prvič, in to 29. aprila. Ladja je dolga 294 metrov in visoka skoraj 60 metrov, ponuja pa dve veliki restavraciji, sushi bar, 16 tematskih barov, gledališče s 1.240 sedeži, disko, casino in center za video igre. Na 16. nadstropjih lahko skupaj gosti



Foto: Aljoša Babič



Foto: Vojko Rotar

okrog 2.500 turistov, število članov posadke pa je okrog 1.000.

Leta 2006 je ladjo krstila **Sophia Loren**, sicer pa je ladja to križarjenje pričela v Dominikanski republiki in se po 26. dneh plovbe ustavila tudi v Kopru. Največ turistov se je podalo raziskovat Koper z okolico, tisti z največ

energije pa so obiskali Ljubljano.

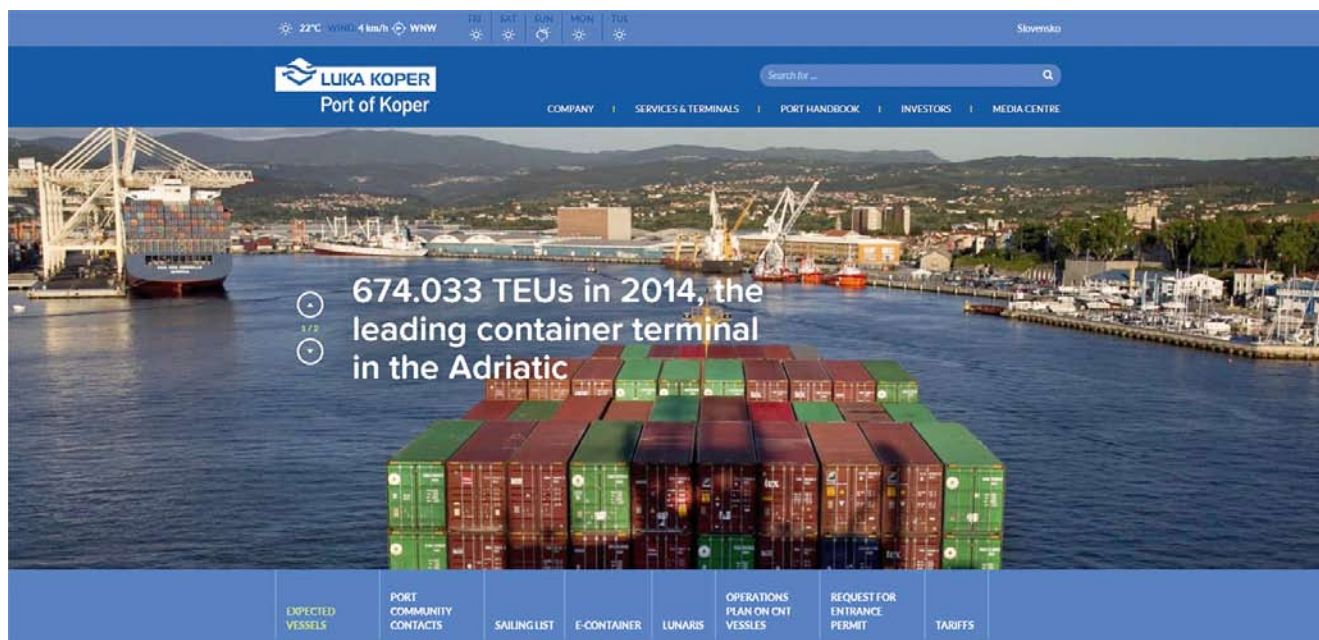
Po najavah bomo v tem letu privezali skupno 50 ladij za križarjenje. V maju jih bo 9, v juniju 6, julija 8, avgusta 7, septembra 9, oktobra 7, sezono pa bo 5. novembra zaključila ladja Riviera.

Področje za odnose z javnostmi

Na mednarodnem dnevu logistike na Madžarskem

14. aprila je v Debrecenu potekal mednarodni dan logistike (International day of Logistics). Organiziral ga je terminalist Saigo Logistics, ki upravlja nov zaledni multimodalni kontejnerski terminal na vzhodu Madžarske tik ob meji z Romunijo. Dogodka se je udeležil naš predstavnik na Madžarskem, **Gordan Ban**, ki je okrog 300 udeležencem iz poslovnega, političnega in znanstvenega področja, predstavil poslovanje in razvojne načrte Luko Koper. Terminal v Debrecenu tudi Luki Koper prinaša nove poslovne priložnosti za posle iz vzhodne Madžarske in zahodne Romunije.





Lažje do iskanih informacij

Po nekajmesečnem delu smo konec aprila vzpostavili prenovljeno spletno stran matične družbe Luka Koper in odvisnih družb. Tako kot pri vseh snovanjih digitalnih vsebin smo tudi tu stremeli k izboljšanju uporabniške izkušnje in kar se da učinkovitemu iskanju informacij. Struktura prejšnje

spletne strani je sčasoma postala pretesna in zaradi čedalje večje količine vsebin nepregledna. Nova spletna stran je tako predvsem bolj 'pospravljena' in sledi sodobnim trendom, ki narekujejo manj klikanja in več scrollanja, saj je to bolj intuitivno in enostavnejše. Izpostavljene so vsebine, ki

jih iščejo naše stranke, tako obstoječe kot potencialne. Ključna tehnična novost pa je vsekakor responsive web design, kar pomeni, da se stran prilagaja ekranom mobilnih naprav. Pametni telefoni in tablice predstavljajo danes že več kot 60 odstotkov vseh naprav, ki dnevno

dostopajo do interneta, zato je bila ta posodobitev nujna. V projektnem timu so sodelovali sodelavci s področij upravljanja in razvoja poslovnih procesov, trženja, odnosov z javnostmi ter terminalov, izdelavo pa smo zaupali podjetju Emigma iz Kopra.

Rok Štemberger

Letališki avtobusi slovenskega podjetja in kitajskega investitorja

Konec marca smo na ladjo Hoegh Jeddah prepeljali štiri letališke avtobuse. Gre za nizkopodna vozila, ki potnikom omogočajo praktičen vstop v vozilo, uporabljajo pa jih za prevoz potnikov po letališčih. Tile štirje lepotic so odpotovali na špansko letališče v **Palmo de Mallorco**, glede na podjetnost in uspešnost

slovensko-kitajskega proizvajalca Tam Durabus, pa bodo v Koper taki avtobusi še prišli. Največ se jih namreč proda na Bližnji vzhod in v Rusijo, nove posle pa krepijo tudi v Italiji in Španiji.

Podjetje **Tam Durabus** je naslednik legendarne Tovarne avtomobilov Maribor (TAM), ki so jo leta 1942 zgradili Nemci



Nizkopodni letališki avtobusi bodo iz Maribora še prihajali v Koper
Foto: Mateja Dominko



Na ladjo proti Španiji so zadnji zapeljali prav letališki avtobusi
Foto: Bojan Krž

za proizvodnjo letalskih delov za potrebe vojne industrije. Takrat so zaposlovali več kot 8.000 ljudi. Zanimivo je, da so zaradi zračnih napadov v času druge svetovne vojne 14 metrov pod zemljo zgradili 8.500 m² velike bunkerje, kjer proizvodnja ni bila ogrožena. Po pestri zgodovini je šlo podjetje leta 2011 v stečaj, leto kasneje pa so

vse zaloge in intelektualno lastnino odkupili **Kitajci**. TAM Durabus danes na trg uspešno prodira z nišnimi proizvodi. Izdelujejo letališke in srednje velike turistične avtobuse, jeseni pa bodo na trg poslali nov model mestnega avtobusa na električni pogon.

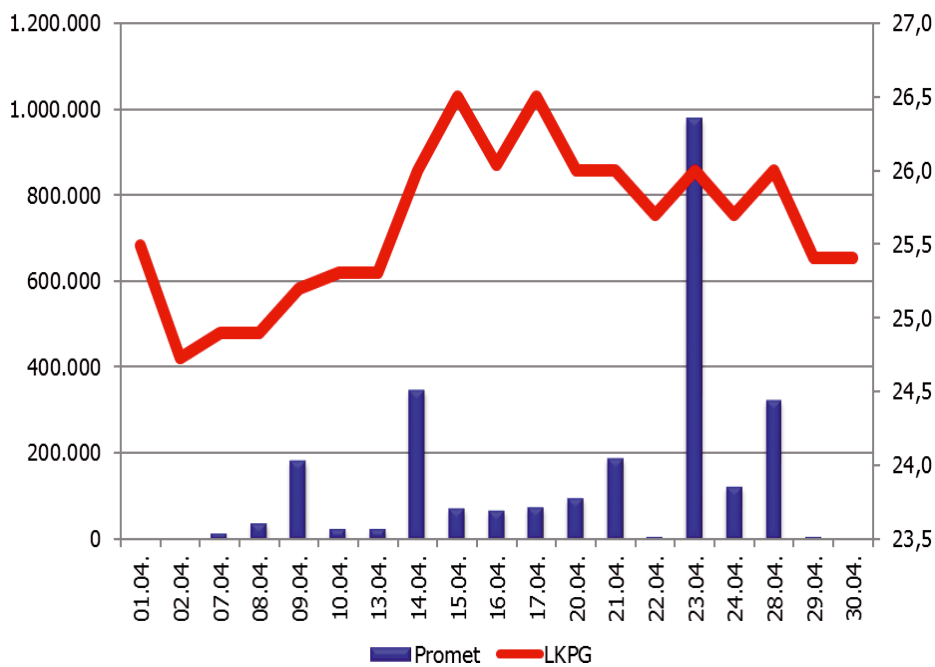
Mateja Dominko

Delnica Luke Koper v aprilu

V aprilu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 25,64 evrov, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 24,73 in 26,50 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 263 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.548.408 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 98.480 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 26,99 evrov, najnižji pa 24,52 evrov. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 66 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za 13 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 355.740.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v aprilu 2015

Nadzorniki o dividendi in investicijah

17. aprila so se na redni seji zbrali člani nadzornega sveta Luke Koper. Potrdili so letno poročilo za leto 2014, predlog uprave o uporabi bilančnega dobička za leto 2014 in podali soglasje za izvedbo dveh investicijskih projektov, in sicer v povečanje kapacitet na kontejnerskem terminalu ter izgradnjo treh rezervoarjev za tekoče tovore na drugem pomolu. Prva naložba, ki

bo trajala tja do leta 2021, vključuje izgradnjo novih skladiščnih površin in ureditev obstoječih, poglobljanje prvega bazena na -15 metrov z izgradnjo kaset za odlaganje izkopenega materiala, dodatne železniške tire in prehod na nov način pretovarjanja vagonov (RMG – tirna dvigala), podaljšanje operativne obale in nabavo štirih novih t.i. super post-

panamax obalnih dvigal ter druge opreme.

Predlog o delitvi bilančnega dobička, ki ga sicer mora potrditi še skupščina, predvideva, da se del bilančnega dobička v znesku 8.540.000 EUR uporabi za izplačilo dividend v višini bruto vrednosti 0,61 EUR na navadno delnico, preostanek bilančnega dobička v znesku

6.058.947,31 EUR pa se razporedi med druge rezerve iz dobička.

Letno poročilo 2014 je objavljeno na korporativni spletni strani Luke Koper www.luka-kp.si v poglavju Za vlagatelje / Poslovna poročila, zaposleni pa si ga lahko preberejo tudi na LUKANET-u v poglavju Upravljanje družbe / Rezultati poslovanja / Letna in medletna poročila.

Nova površina za polne kontejnerje bo kmalu nared

Urejanje 12.000 m² površin na čelu prvega pomola na kontejnerskem terminalu je v zaključni fazi. Površino, ki je bila nasipana v času podaljševanja kontejnerske obale leta 2007, smo zravnali, utrdili, uredili odvodnjavanje in območje asfaltirali. Na novih urejenih površinah bomo podaljšali obstoječe skladiščne bloke za polne kontejnerje in s tem povečali kapaciteto kontejnerskega terminala s 850.000 na 950.000 TEU.



Foto: Rok Štemberger

Ambiciozni načrti zahtevajo usklajenost vseh vpletenih

Včasih imamo občutek, da se pristanišče prepočasi razvija in prilagaja tržnim ter operativnim zahtevam. Razlog so predvsem prostorske omejitve in dolgotrajni postopki pridobivanja potrebnih dovoljenj in soglasij. Zaradi vpetosti luke v širše družbeno, naravno in poslovno okolje, izvajanje razvojnih aktivnosti v pristanišču še zdaleč ni zgolj v luških rokah.

Včasih je razlog za počasen napredek in izvedbo načrtovanih projektov še bolj preprost in prav pred nosom, znotraj pristanišča. Imamo namreč veliko potreb, mnogo interesov in obilico idej. Praviloma pa ima pridobivanje dodatnih kapacitet in skladiščnih površin za en terminal posledice tudi na poslovanje ostalih terminalov, usklajevanje vseh teh potreb in želja pa je zato že skoraj umetnost.

Pri načrtovanju razvoja pristanišča je poleg tega potrebno slediti točno določenim postopkom in usmeritvam:

- državni prostorski načrt je osnova, ki določa zunanje meje pristanišča oziroma do kje se lahko pristanišče

širi, kakšna dejavnost je dovoljena, višinske kvote objektov in podobno,

- petletni strateški program razvoja pristanišča, ki ga potrjuje vlada kot koncentriran koprski tovorni pristanišč, je bolj podroben skupek vseh načrtovanih aktivnosti,
- nadzorni svet vsako leto potrdi poslovni načrt, ki ga pripravi uprava in vsebuje tudi načrtovane naložbe,
- za vsako investicijo je potrebno pridobiti zahtevana soglasja in dovoljenja,
- v kolikor gre za infrastrukturo javnega značaja, je potrebno izpeljati postopek javnega razpisa in
- šele nato pride do realizacije.

Zaradi kompleksnosti teh postopkov je vodstvo družbe prepoznalo potrebo po uvedbi koordinacije pristaniškega razvoja. Januarja letos so nalogo zaupali področju strateškega razvoja, za delo pa zadolžili **Iztoka Faganelija**, ki skrbi predvsem za povezovanje in pospeševanje usklajevanja znotraj družbe, torej med organizacijskimi enotami. »Glede na to, da imamo



idealno geostrateško lego kot naravno danost in da zagotavljamo kakovostne storitve, kar nam potrjujejo tudi naše stranke, bi bilo škoda, če nam ne bi, skupaj z našimi lastniki in potrjevalci razvojnih načrtov - te imamo v Luki dobro zastavljene - uspelo čim prej dohajati potreb pristanišča,« je poudaril Faganeli.

Na splošno bi lahko ključne projekte, ki jih želimo izpeljati v naslednjem petletnem obdobju, razdelili v pet sklopov:

- Podaljševanje obale kontejnerskega terminala z novimi dvigali, da bo mogoč sočasen privez in pretovor dveh ladij matic, in hkratno povečevanje tirnih ter skladiščnih kapacitet terminala. Poglobitev morskega dna na 15 metrov, ki je ključni razvojni projekt pristanišča, v katerega bomo investirali večino denarnih sredstev, namenjenih gradnji pristaniške infrastrukture.
- Nova privezna mesta, ki so RO-RO privez v tretjem bazenu, 12. vez za potrebe generalnih tovorov v drugem bazenu in nov privez za tankerje na čelu drugega pomola. Priveznih mest vedno bolj

primanjkuje, tovornim ladjam se morajo umikati tudi vlačilci in vojska.

- Dodatne in nadomestne površine za avtomobile ter za skladiščenje lesa z vso ustrezno infrastrukturo, torej tiri, dovozne poti, elektrika, voda, objekti, ter gradnja dodatnih zaprtih skladišč in gradnja potniškega terminala.
- Zagotovitev dodatnih kaset za poglobljanje.
- Dodatni kamionski vhod v pristanišče.

Po sedanjih ocenah, ki še ni dokončna, bi vsi omenjeni načrti, samo za infrastrukturo brez opreme v naslednjih nekaj letih zahtevali več kot 200 milijonov evrov investicij, ki jih bo zagotovila družba sama s svojim denarnim tokom in zadolževanjem. Bolj kot denar pa so težava dolgotrajni postopki pridobivanja posameznih dovoljenj, predvsem soglasij lastnikov parcel, ki ležijo na območju pristanišča. Država običajno, ko potrdi nek državni prostorski načrt, npr. za gradnjo ceste, železnice itd., poskrbi tudi za odkup oziroma zamenjavo zemljišč. V primeru pristanišča pa to ni bilo tako.

Mateja Dominko,
Sebastjan Šik

Nadzorni svet Luke Koper je na seji 17. aprila dal soglasje za realizacijo dveh projektov, ki sodita med osrednje razvojne projekte pristanišča:

Podaljšanje južnega dela pomola I in zagotovitev kapacitet kontejnerskega terminala za letni pretovor do 1,15 milijona TEU. To vključuje izgradnjo novih skladiščnih površin na površini 98.000 m² in ureditev obstoječih, poglobljanje prvega bazena na 15 metrov in izgradnja kaset za odlaganje materiala, dodatne železniške tire in prehod na nov način pretovarjanja vagonov (RMG – tirna dvigala), podaljšanje operativne obale in nabavo štirih novih, t.i. super post-panamax obalnih dvigal ter druge opreme. Ocenjena vrednost naložbe, ki se bo postopno izvajala do leta 2021, je 225 milijonov EUR, vrednost pa vključuje tudi naložbe, izvedene v letu 2014.

Izgradnja treh rezervoarjev za tekoče tovore na pomolu II, vsak s kapaciteto 20.000 m³. Ocenjena vrednost naložbe znaša 13,9 milijona EUR. Gradnja se bo predvidoma začela v letošnjem, končala pa v prihodnjem letu.

Med prvimi tovari je bil les

Luka Koper je bila za skladiščenje lesa od nekdaj naravnost idealno пристanišče. Predvsem ugodne vremenske razmere za skladiščenje in naravno sušenje lesa, s čimer se lesu tudi izboljša kvaliteta, so že od njenega nastanka privabljale velike količine tega tovara.

Približno desetino ladij, ki smo jih lani privezali v пристanišču, smo naložili s paketi lesa. Včasih je na terminal prihajalo največ »surovega« lesa. Ogromno je bilo tako hlodovine tropskega lesa in od tedaj poznamo izraz za določeno območje v luki – tropes, kjer so tiste ogromne hlode žagali.

Pozneje so prihajali že narejeni paketi lesa iz Avstrije, Češke in Slovaške in tako je z leti kvaliteta tega tovara naraščala. Trenutno na terminalu skladiščijo od 70.000 do 150.000 m³ lesa, imeli pa so že 220.000 m³. Vodja izmene **Boštjan Smodiš** nam razloži, zakaj je temu tako: »Količine nihajo predvsem zaradi razmer

zaradi podnebja. Les sušimo na prostem, poleti »nam pomaga« vročina, pozimi veter, predvsem burja. Les pogosto ostaja dlje na terminalu tudi zaradi spremembe cilja dostave, npr. planiran les za Libijo je zaradi razmer v tej deželi ostal pri nas nekaj mesecev dlje. V tem primeru lastnik lahko naroči tudi storitev letvičenja, to pomeni, da med vsako vrsto lesa dodamo letvico, zato da les ne plesni, tako se tudi hitreje suši.

Notranji komitenti oz. njihovi predstavniki nadzorujejo stanje lesa na skladišču in na podlagi tega naročijo pripravo paketov lesa iz večjih v manjše ali obratno. Pakete za nalaganje v kontejnerje lahko tudi krajšamo za centimeter ali dva oz. poravnamo robove. Upoštevati moramo namreč dejstvo, da lahko paket lesa izgubi več litrov vode, ko se suši, v vlažnem okolju pa se lahko malo širi, govorimo o milimetrih.

Dodatna storitev je tudi namakanje - impregniranje. Les namakamo proti počrnitvi in nastajanju plesni. To izvajamo celo leto na treh lokacijah. Pozimi je tega še več, ker v severnih državah tekočine za namakanje prej zmrznejo in ni možno impregnirati, v toplejših mesecih pa namočen že pride k nam.



Pod nadstrešnico za skladiščenje trdega lesa

Na treh lokacijah imamo tudi linije za povezovanje lesa v pakete. Naprava na liniji paket najprej poravnava, stisne in poveže z jeklenicami ali plastičnimi trakovi. Ta storitev je potrebna po ponovnem pakiranju ali pri menjavi ohlapnih pasov.«

Na terminalu vidimo, kako se sušijo paketi lesa in Boštjana vprašamo, zakaj so različnih barv. »Paketi so modri, rdeči in zeleni za lažjo prepoznavnost v luki razkladanja. Barvamo jih na zahtevo kupca oz. pošiljatelja. Hkrati tako zaščitimo porezane robove desk proti vplivom vode. Suh tovor čaka na odhod v zaprtem ali pokritem skladišču. Pred odpremo na ladje dodatno zapišemo na čela-stranice

paketa oznake prejemnika tako, da s šablonami izrišemo znak prodajalčevega podjetja in ime prejemnika.

V kontejnerje nakladamo oz. stafiramo tudi večje lesene konstrukcije oz. lesne produkte. Tako smo pred časom naložili 200 ali 300 let staro brunarico iz Avstrije za Japonsko za unikaten parket. Storitev čeljenja paketov predstavlja skrajšanje oz. poravnava paketov, lahko jih skrajšamo s 4 na 3 metre, seveda po naročilu. Včasih sta žagala z ročno žago dva moža, danes to delamo z motornimi žagami. Fumigacijo izvaja pooblaščen podjetje v primerih, ko ugotovimo prisotnost pršic.«

Lesni terminal je na prvi pogled majhen, čeprav se razteza na 26 hektarjih. Boštjan: »V zadnjih letih smo ga še bolj uredili in posodobili. Veseli smo novih viličarjev, ki smo jih dobili lani, imamo sodobne, zmogljivejše in varne traktorje. Na terminalu nastaja tudi veliko lesnih odpadkov, ki jih sproti čistimo in odvažamo ter koristno uporabljamo za našo kotlovnico. Podoba skladišč je lepa in všečna, na lesnih terminalih drugje je les bolj nametan, tu pa imamo terminal urejen kot čebelnjak.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Linija za čeljenje in povezovanje paketov in dela od 6. do 21. ure, skoraj brez premora

Bližnjem vzhodu, saj ga je več kot 90 odstotkov namenjeno prav v te države. So obdobja, ko »skoraj« zmanjka lesa v luki, potem pride obdobje z vojnami in les se kopiči. Količine in tudi zahteve strank nihajo, zato moramo biti zelo fleksibilni, ker je veliko sprememb, vedno več je »just in time«, torej skoraj direktnih manipulacij.«

Terminal ponuja svojim strankam poleg skladiščenja tudi dodatne storitve. Boštjan: »Les v paketih je iz leta v leto lepši les, lepše je zvezan, boljše zrezan, potrebuje pa naše dodatne storitve. Naša prednost so ugodni pogoji za sušenje



Les prihaja v luko po železnici in kamionih in že v prihodu ga razložijo po namembnosti: ali klasično na skladišče, ali v prostore za namakanje, ali drugam, če gre direktno na ladjo

Oni pridobijo informacije in poiščejo najboljše rešitve za Luko

Osnovna funkcija področja operative je usklajevanje logističnih aktivnosti na nivoju celotnega pristanišča. Čeprav se je z leti ta funkcija, predvsem zaradi tehnične opreme za delo, spreminjala, ostaja v bistvu enaka kot pred leti, ko so to področje imenovali centralni plan ali služba za notranjo logistiko.

POMORSKE IN KOPENSKE INFORMACIJE

Za tako široko aktivnost potrebuje to področje informacije, ogromno informacij. Prve so »pomorske« in se tičejo prihodov oz. odhodov ladij, druge so »kopenske« in se tičejo informacij iz pristanišča ter od vseh drugih členov logistične verige. Da bi bolje spoznali vse te aktivnosti, smo besedo predali zaposlenim v tem področju. Naš prvi sogovornik je bil zdaj že najstarejši član ekipe **Ivan Rožanec**: »Pomorski promet je podvržen veliko pravilom in zahtevam, ravno tako sta samo prihajanje in odhajanje ladij v pristanišče podvržena strogim pravilom. Pomembnih podatkov o njihovem prihodu je namreč ogromno. Od tega, od kod ladja prihaja, kakšen ugrez ima, kakšne so njene tehnične karakteristike, dolžina, razpoložljivost ladijske tovarne opreme, pomembni pa so tudi podatki o samem tovoru, kako je zložen, kam in kako se bo skladiščil ... Od vseh teh podatkov so namreč odvisne vse nadaljnje aktivnosti v pristanišču: kam bomo ladjo privezali, tehnologija dela, potrebno število delavcev, strojev, skladišč ... Cilj je pravočasen in varen privez ter da je tovor čim prej natovorjen oz. raztovorjen in uskladiščen. Delo mora potekati optimalno, da bi bili stroški čim manjši, predvsem pa mora potekati varno.«

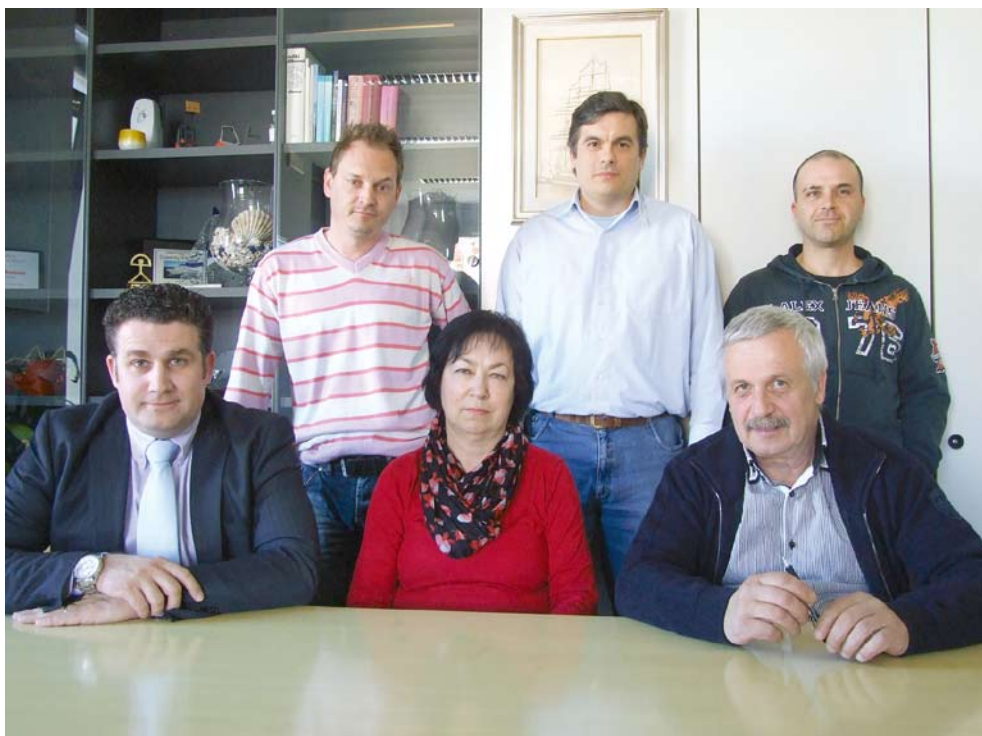
Ivan poudari, da morajo poiskati tudi ogromno »kopenskih« informacij: »Drugi, pomemben vir informacij, dobimo od profitnih centrov. V primeru nakladanja so to informacije, ali je tovor pripravljen, ali je v prihodu, kje se nahaja, kje se bo skladiščil ... Vedeti

moramo za razpoložljivost operativnih obal, dvizhne in talne mehanizacije, prevoznih sredstev, skladišč in poti do njih ter delovne sile. Oceniti moramo, koliko smo sposobni narediti na ladji, upoštevati moramo tudi določila iz pogodb in imeti vizijo, kako bomo z delom

tovora, morebitne vplive vremena itd.

Naša služba sodeluje z vsemi profitnimi centri, ki vsak zase obvlada svoje področje do potankosti in ve, kaj je zanj nujno in kaj ne ter s čim razpolaga, ne more pa gledati na Luko kot

Sprejemati tako odgovorne odločitve, ki bi lahko imele ob napačni odločitvi nepredstavljive posledice, seveda ni enostavno. To govori o velikem pomenu tega področja. Ivan: »Zato je naše delo stresno, ker je tudi podvrženo stalnim spremembam. Dostikrat,



Ekipe področja operative: (na sliki sedijo od leve) Boštjan Brlek, Tatjana Tomac in Ivan Rožanec, (stojijo od leve) Dimitrij Pucer, Davor Maksimčuk in Aleš Koterle

nadaljevali po tem, ko bo ladja odšla. Pomembna je vsaka informacija, npr. prihodi ostalih ladij, potrebe po določeni operativni obali v bližnjih lukah itd. Dostikrat pridejo v poštev podatki o plimi in oseki, saj lahko ladjo, ki ima večji ugrez, spravimo noter ob plimi, ker se bo ob raztovarjanju dvignila. Laiku zveni povedano zelo enostavno, pa ni tako. Dobesedno je namreč potrebno poznati naše sposobnosti pretovarjanja v danem trenutku, poznati je potrebno odzivnost ladje pri raztovarjanju – koliko se bo ladja »dvignila« za tono

celoto. Ta naloga je naša. Mi iščemo najboljše rešitve, tako za posamezni PC v danem trenutku, kot za Luko, in šele nato odločamo. Pri tem je pomembno, da sodelujemo z vsemi udeleženiimi, ampak ne s figo v žepu, temveč z odprtimi kartami.

To je poslanstvo našega dela, da upoštevamo vse razpoložljive parametre s ciljem, da omogočimo čim bolj učinkovito operativno delovanje celotne Luke.«

S TOTALNO KOORDINACIJO DO USPEŠNO ZAKLJUČENEGA POSLA

po tri- do štiri-krat na dan »obrnemo« celo luko, ker se informacije spreminjajo v smislu zagotovitve optimuma. Časa za razmislek ni vedno ravno na pretek, toda zahvaljujoč poznavanju, kako Luka »diha«, naši praksi, izkušnjam in sodelovanju med sodelavci ter drugimi, gre.

Sodelujemo z ladijskimi agenti, ki najprej najavijo prihod ladje, nato pa ga morajo potrditi najmanj 24 ur pred samim prihodom. Pomembno je tudi naročilo za delo. Na podlagi vseh potrebnih informacij dokončno oblikujemo plan

pilotaže, ki je pravzaprav delovno navodilo za vse, ki so vključeni v dejavnost priveza, torej za pilote, vlačilce, privezovalce. Izvod se pošlje Upravi RS za pomorstvo kot skrbniku za varnost. Poleg tega dobijo izvode tudi pomorska policija, carina, ki ji služi plan pilotaže kot osnova za razporejanje njihovega delovnega časa. Zato je potrebna in nujna stalna komunikacija ter nenehen stik med vsemi akterji v pomorskem poslu,« razloži Ivan.

Lahko bi temu rekli totalna koordinacija in prav zanimivo je, kako pri tem delu izstopa to prepletanje same luške dejavnosti s funkcijami državnih ustanov in raznih podjetij. Dejansko smo vsi odvisni drug od drugega, zato moramo pri delu delovati sinhrono, da se na koncu vse izteče dobro v zadovoljstvo vseh vpletenih.

LUŠKE OBALNE Z OMEJENO DOLŽINO IN GLOBINO

V luškem jeziku vedno govorimo o obalah in privezih, vendar je dobro vedeti, da ladje privezujejo po bitvah in ne privezih. Tudi informacije v planu pilotaže so tako zapisane. Ivan: »To je pomembno, ker moramo natančno poznati globine, doseg dvigal, rampe. Zaradi našega dobrega poznavanja utripa luke, posredujemo podatke tudi ostalim službam v podjetju, npr. področju investicij. Predlagali smo že dosti izboljšav, idej in rešitev. Npr. na obalo za rudo smo vezali ladje z avtomobili, predlagali smo dodatne bitve za privez več ali daljših ladij itn.«

Vodja področja operative je **Boštjan Brlek**, obračunovalka in skrbnica za časovne tablice je **Tatjana Tomac**, za cestni del skrbi **Dimitrij Pucer**, za pomorski del pa poleg Ivana še **Davor Maksimčuk**, **Aleš Koterle** in **Tjaž Cedilnik**. K temu področju sodi tudi notranji železniški transport.

Davor: »Mi zagotavljamo dežurstvo 24 ur na dan. Povezani smo z vsemi, ki so vpeti v dejavnost privezov/ odvezov ladij preko VHF 8. kanala. Zaradi zakonskih omejitev nimamo še dostopa do okolja Safe Sea Net, kjer

bi dobili določene podatke o prihodih/odhodih ladij in njihovih karakteristikah, kar bi pomenilo določeno racionalizacijo našega dela, predvsem pa racionalizacijo dela agentov in ostalih, ki so vpeti v tem poslu. Luka je organizirana tako, da naročila za delo sprejema vsak delovni dan do 10.30, nato do 12.30 v področju operative izdelamo operativni plan dela na privezih in plan pilotaže. Tega smo izpopolnili, tako da so informacije točne, omogočili smo avtomatski vnos podatkov v program BI, poenostavili smo razne evidence, ki služijo pri odločitvah glede investicij ali za izdelavo raznih poročil. Spremembe plana se lahko vnašajo tudi popoldne, saj imajo agenti do 18. ure možnost za storniranje dela.

Ni enostavno zagotavljati čim bolj optimalni servis in čim boljši izkoristek resursov, predvsem zaradi pomanjkanja operativnih obal in zalednih oz. skladiščnih površin.

Imamo tudi prenatrpano cestno omrežje, pesti nas pomanjkanje vhodov oz. izhodov iz pristanišča, tiri so zasičeni. Ob špicah se pojavlja tudi pomanjkanje delovne sile, z zaposlenimi in izvajalci pristaniških storitev uspemo postoriti vse, a potrebno je veliko koordinacije in komunikacije med profitnimi centri za izmenjavo resursov. Tudi v ta namen imamo tedenske operative sestanke, kjer se na nivoju Luke seznanimo z 10-dnevnim operativnim planom.«

Pomanjkanje prostora je vse večji problem te službe in Luke kot celote. Predvsem pomanjkanje obale za kontejnerje in avtomobile, pri čemer se oba problema prepletata, saj oba bazirata na prvi bazen, kjer je tudi največja frekvenca ladijskega prometa. Zato morajo sodelavci s področja operative še bolj kot včasih intenzivno iskati prave rešitve in tako »vrteti« ladje, da se na koncu vse izide tako, kot se mora, da je dobro za vse člene v logistični verigi.

Tekst in foto:
Sonja Kranjec

Avtomatično prepoznavanje registrskih tablic na izhodu iz pristanišča

V okviru evropskega projekta MEDNET (program Mediteran), v katerem sodeluje Prometni Institut Ljubljana, se nam je ponudila priložnost, da testiramo pilotno rešitev avtomatičnega prepoznavanja registrskih tablic tovornjakov na izhodu iz pristanišča.

OCR kamere, ki omogočajo slikanje in prepoznavanje registrskih tablic, so že dalj časa v uporabi na kamionskem terminalu

na voljo preko mobilne aplikacije, ki jo je razvilo podjetje Actual, na tablici. Carinik bo s pritiskom na zaslon sprostil tovornjak, kar bo omogočalo, da bo v sistemu TinO na voljo dodaten status blaga, in sicer izhod blaga s tovornjakom. Dodana vrednost rešitve za pristanišče pa seveda predstavlja hitrejšo izvedbo izstopnih postopkov.

Zaradi omejitev, ki jih ima obravnavana tehnologija,



skupaj s sistemom, ki ga je postavilo podjetje Digitech, tako da sama tehnologija ni novost v luki. Novost pilota, ki je vključeval med drugim postavitev OCR kamere na izhodu pristanišča, pa predstavlja povezava sistema Digitech in sistema TinO, v katerem skladiščniki opravijo izskladiščenje.

Ko bo rešitev zagotavljala vsaj 90-odstotno prepoznavanje tovornjakov, carina na izhodu ne bo več pregledovala izskladiščenja v papirnati obliki, temveč bo imela vse podatke

ne bo možno zagotavljati 100-odstotnega prepoznavanja tovornjakov. Razlog gre iskati v kakovosti registrskih tablic. Nekatere so namreč pričvrščene z vijaki ali z vezicami, nekatere so umazane ali sprane, tako da prepoznavanje ni vedno mogoče. Ne glede na to, pa ugotavljamo, da bo možno z nekaterimi dodelavami doseči zadovoljiv delež prepoznavanja tovornjakov, tako da bo prešel pilot v uporabo.

Prometni Institut Ljubljana je za potrebo promocije pilota pripravil videoposnetek, ki je na voljo na spletni strani www.mednetproject.eu.

Martina Gržančič



Projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

Project cofinanced by the European Regional Development Fund (ERDF)

Okoljsko poročilo za leto 2014

Področje varovanja zdravja in ekologije je pripravilo obsežno in natančno poročilo o ravnanju z okoljem v preteklem letu. Celotno poročilo je objavljeno na korporativni spletni strani Luke Koper, na spletni strani Živeti s pristaniščem in na interni spletni strani Lukanet.

Leto 2014 si bomo zapomnili po prejetju prestižne okoljske nagrade ESPO za inovativne okoljske projekte, ki jo vsako leto podeljuje združenje evropskih pristanišč v Bruslju. Naj izpostavimo še novost, in sicer, da smo lani organizirali prvo okoljsko konferenco za lokalno skupnost, na kateri smo predstavili naše okoljsko delovanje in aktivnosti za prihodnje leto. Posneli smo prvi luški okoljski film, ki si ga lahko ogledate na <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=107>.

Okoljsko poročilo zajema vse okoljske vidike in natančno poroča o vseh merjenjih ter izboljšavah, tako glede emisij prahu, hlapnih spojin, ravnanja z odpadki, hrupa, energetike, pitne in odpadne vode, svetlobnega onesnaževanja in varovanja morja.

Meritve emisij/imisij pri storitvah - prah

CELOKUPNA KONCENTRACIJA PRAHA

Že od leta 2002 spremljamo na 10-tih lokacijah znotraj pristanišča celokupno koncentracijo praha, čeprav zakonodaja ne predpisuje mejnih vrednosti oz. dovoljenih odstopanj.

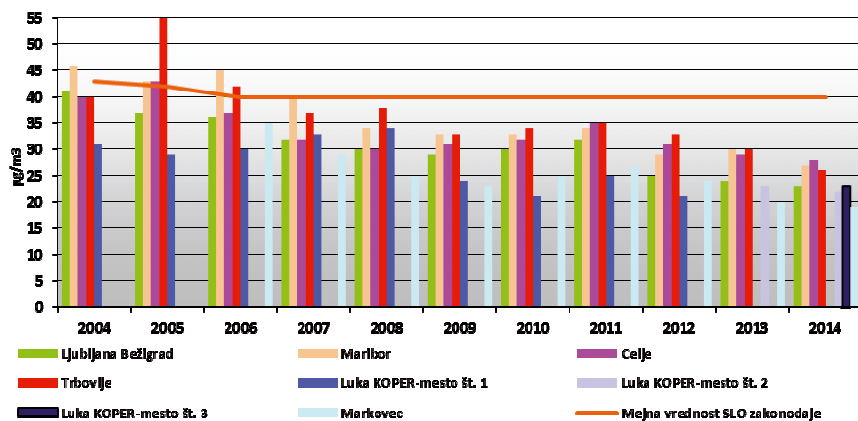
PRAŠNI DELCI VELIKOSTI DO 10 UM (PM₁₀)

Na območju pristanišča prisotnost praha, katerega velikost delcev ne presega 10 µm spremlja pooblaščen organizacija. V tabeli Letni rezultati meritev PM₁₀ prikazujemo letne povprečne vrednosti za štiri merilna mesta. Zastarelo merilno napravo št. 1, ki je bila več let nameščena na strehi upravne stavbe EET, smo v letu 2013 odstranili, saj ni omogočala dnevnega, ampak le tedensko spremljanje koncentracije prahu. Na merilnem mestu št. 3 pa smo zaradi kalibracije naprave izvajali primerjalne meritve z drugim instrumentom, ki je kot povprečno vrednost izmeril 19 µg/m³. Rezultate iz merilnih naprav št. 3 in 4 objavljamo tudi »on line« na spletni strani <http://www.zivetispristaniscem.si/>. Iz tabele je razvidno, da so bile izmerjene letne povprečne koncentracije delcev prahu PM₁₀ pod zakonsko določeno vrednostjo 40 µg/m³ in pod zastavljenim ciljem 30 µg/m³. Ob tem velja tudi omeniti, da kljub sunkom vetra, ki so tekom lanskega leta dosegli vrednost 24,9 m/s na deponiji premoga in železove rude, nismo zabeležili dvigovanja prahu.

Merilna naprava/lokacija	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Št. 3 - smer Ankaran	24	25	26	24	19	19-23
Št. 2 - smer Bertoki	20	19	27	26	23	22
Št. 1 - deponija premoga	21	21	25	21	-	-
Št. 4 - potniški terminal	-	-	-	28	20	20

Letni rezultati meritev PM₁₀ v µg/m³ znotraj pristanišča (* meritve treh mesecev)

Letne rezultate meritev (merilno mesto št. 2, 3) smo letos primerjali z meritvami PM₁₀ v drugih krajih po Sloveniji, ki jih izvaja Agencija Republike Slovenije za okolje. Primerjava kaže, da so izmerjene vrednosti v pristanišču nižje kot v mestih.



Primerjava letnih koncentracij prašnih delcev PM₁₀ v pristanišču in nekaterih drugih merilnih mest po Sloveniji (vir: <http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/poro%c4%8dila%20in%20publikacije/>)

ČRNI OGLJIK

Črni ogljik je strokovni izraz za črne saje in je produkt nepopolnega zgorevanja goriv, ki vsebujejo ogljik. V začetku leta 2014 smo na najvišje skladišče v smeri proti centru Kopra namestili napravo za meritve črnega ogljika v zraku. Rezultati meritev so pokazali, da promet (avtomobili, tovornjaki, ladje) in kurišča prispevajo 30 odstotkov h koncentraciji delcev PM_{2,5}, izrazito pa se te vrednosti povečajo v čas kurilne sezone.

EMISIJE PRAŠNIH DELCEV NA KLJUČNIH IZVORIH

K meritvam emisij prašnih delcev na ključnih izvorih nas zavezujejo zakonodaja. Izvaja jih pooblaščen organizacija v neposredni bližini vira prahu na vsakem terminalu, na več merilnih mestih, npr. pri natovarjanju/raztovarjanju vagonov, tovornjakov, ladij ... Število meritev se zaradi obsega in tipa pretovora in sprememb zakonodaje iz leta v leto spreminja. Meritve so pokazale, da zakonsko določene mejne vrednosti nismo presegle.

Meritve emisij hlapnih spojin

Glavni izvor razpršenih emisij hlapnih spojin je na terminalu za tekoče tovore. Meritev tu ni mogoče izvajati, saj rezervoarji nimajo standardnih odvodnikov za izpuščanje odpadnih plinov v ozračje. Letne izgube hlapnih snovi zato pooblaščen organizacija izračuna na podlagi računalniškega programa ameriškega urada za okolje (EPA) in pri tem upošteva karakteristike rezervoarjev, vrste in količine skladiščenih snovi ter meteorološke podatke. Mejne vrednosti na tem področju niso določene.

Zakonsko pa so določene mejne vrednosti emisij hlapov. Meritve izvaja pooblaščen organizacija na sodobni enoti za obdelavo hlapov (VRU), ki zajema hlape pri pretakanju v vagonse/kamionske cisterne. Izmerjene vrednosti v času pretovora metanola niso presegle zakonsko določene mejne vrednosti.

Ravnanje z odpadki

Na območju pristanišča smo lani zbrali 4.185 ton odpadkov, od tega je bilo 2.722 ton ločeno zbranih, 422 ton mešanih komunalnih odpadkov in 1.040 ton ladijskih odpadkov. Večina slednjih je nevarnih odpadkov, to so kalužna olja, kuhinjski odpadki, zaoljene krpe, odpadne baterije, zdravila ipd. Nevarne odpadke predajamo organizacijam, pooblaščenim za njihov prevzem.

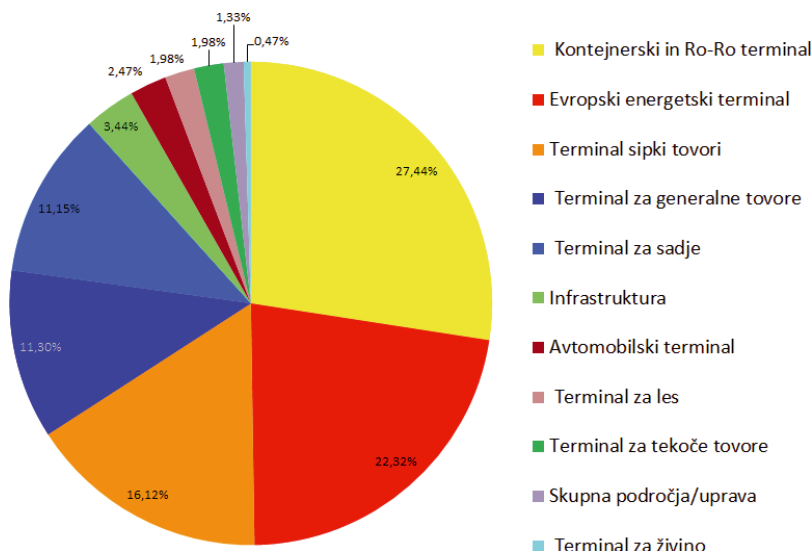
Hrup

Za obratovanje vseh luških naprav znotraj pristanišča, ki predstavljajo vir hrupa, imamo pridobljeno okoljevarstveno dovoljenje. Poleg tega že več let merimo hrup na treh lokacijah v bližini pristanišča (v smeri proti Kopru, Ankaranu in Bertokom) ter rezultate sproti prikazujemo na spletni strani <http://www.zivetispristaniscem.si/>. V letu 2014 smo na območju pristanišča opravili še dodatne meritve hrupa v času podaljševanja pomola na kontejnerskem terminalu, in sicer v fazi zabijanja pilotov in po zaključku del. Dodatno smo merili hrup tudi ob pretovarjanju stirena v vagone ter ob prečrpavanju morskega mulja v kasete. Hrup ni presegel mejnih vrednosti. Pripravili smo tudi specialni karti hrupa, ki prikazujeta hrup luških naprav in podatke o hrupu ponoči ter podnevi.

Energetika

Že leta 2013 smo pričeli s sistematičnim energetskimi pregledi, ki so podlaga za zmanjševanje porabe energentov. Že naslednje leto smo pričeli z nadgradnjo energetskega informacijskega nadzornega sistema, kar nam bo omogočilo pametno merjenje energetskih veličin in energijskih dejavnikov, učinkovito informacijsko integracijo merjenih vrednosti, vzpostavitev hierarhičnega sistema energetskih kazalnikov, sistem ciljnega spremljanja rabe energije-CSRE in identifikacijo sistema odgovornosti.

ELEKTRIČNA ENERGIJA



Poraba električne energije v letu 2014

Pristanišče je velik porabnik električne energije, primerljiv je z manjšim mestom. V letu 2014 je bila karakteristična poraba za odstotek manjša kot v letu 2013, vendar pa za 1,48 večja od načrtovane. Eden od razlogov za preseženo zastavljeno ciljno vrednost je v povečanje števila hladilnih kontejnerjev, ki so velik porabnik električne energije. Število hladilnih kontejnerjev se je v letu 2014 v primerjavi z letom 2013 skoraj podvojilo, enak trend se nadaljuje tudi v letošnjem letu.

POGONSKO GORIVO

Največji porabniki pogonskega goriva so transtejnerji, terminalski vlačilci, manipulatorji, železniška vlečna vozila in traktorji. Kar 56,7 odstotka fosilnih goriv porabijo na kontejnerskem terminalu.

Karakteristična poraba goriva je bila v letu 2014 za 5,7 odstotka večja od načrtovane. Vzrok vidimo v povečanem pretovoru ter večjem obsegu prevozov na oddaljene skladiščne površine.

S ciljem zmanjševanja porabe energije in goriva smo v letu 2014 opravili vrsto izboljšav, tako na opremi kot na mehanizaciji in objektih.

Pitna in odpadna voda

V letu 2014 smo porabili za 10 odstotkov manj vode kot v letu 2014 ter za 4,12 odstotka manj kot smo načrtovali. Porabo zmanjšujemo predvsem s stalnimi rekonstrukcijami zastarelih delov vodovodnega omrežja in raznimi popravili. Kvaliteto pitne vode stalno merimo na različnih lokacijah v pristanišču ter v času potniške sezone pogosteje na potniškem terminalu. Meritve niso pokazale neskladij z zakonskimi predpisi.

Luka Koper ima okoljevarstveno dovoljenje za odvajanje vseh vrst odpadnih vod. Meritve kvalitete odpadnih vod izvaja pooblaščen organizacija. Pri meritvah v decembru 2014 je sicer eden izmed parametrov presegel dovoljeno vrednost, vendar je bilo skladno z zakonodajo ugotovljeno, da odpadna voda okolja ne obremenjuje čezmerno, saj se pred izpustom v morje očisti še v centralni čistilni napravi Kopra.

Svetlobno onesnaževanje

Svetlobno onesnaževanje v pristanišču nastaja zaradi osvetljevanja skladiščnih površin, delovišč, transportnih poti in tirov, kjer moramo zagotavljati zadostno vidnost. Ocenjujemo, da imamo že okrog 90 odstotkov zunanje razsvetljave usklajene z zakonodajnimi zahtevami (Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja), z rokom uskladitve do leta 2016.

Varovanje morja

V letu 2014 smo na področju varovanja morja zabeležili 24 izrednih dogodkov. V šestih primerih je šlo za onesnaženje z olji, v enajstih primerih za premogov prah, v treh primerih za naplavine in vejeve, dvakrat za onesnaženje z železovo rudo in enkrat za onesnaženje s tovorom. Povzročitelji onesnaženj, ki nam jih je uspelo izslediti, so nam stroške čiščenja povrnili. V letu 2014 smo sodelovali na mnogih usposabljanjih, urjenjih in vajah. Po standardih mednarodne pomorske organizacije smo za štiri zaposlene izvedli posebno izobraževanje za ukrepanje ob onesnaženjih na morju.

Poglabljanje morskega dna in odlaganje sedimentov

V okviru EU projekta Safeport smo izvedli obširne raziskave kvalitete morskih sedimentov v vseh treh luških bazenih na različnih globinah, s ciljem ugotavljanja vplivov delovanja pristanišča. Rezultati so pokazali, da nobeden vzorec sedimenta iz luškega bazena nima lastnosti nevarnega odpadka in da ni razlik med vzorčenimi sedimenti znotraj in izven luških bazenov. V okviru tega projekta smo celo poskusno izdelali opeko iz morskega sedimenta in testirali njene fizikalno-kemijske lastnosti. Nato smo v opekarni izdelali še prave opeke iz mešanice morskega sedimenta in laporja, ki jih bomo uporabili pri gradnji.



Opeka iz mešanice morskega sedimenta in laporja se že nahaja v pristanišču in bo uporabljena za gradnjo

Bager veteran ozaljšan in rešen pred propadom

Najpogosteje ga imenujejo kar Rapier. Ransome in Rapier sta namreč priimka treh od štirih britanskih inženirjev, ki so leta 1869 v Ipswichu ustanovili istoimensko podjetje za proizvodnjo železniške in kmetijske, celo vojaške strojne opreme, kasneje pa tudi dvigal. In eno od njih je svojo kariero zgradilo in končalo prav v Kopru.



Bager z oznako modela Rapier 424 je v luko prišel leta 1961, ko so ga odkupili od podjetja Vodna skupnost. Preden je prišel na delo v pristanišče, je delal po celi Jugoslaviji, gradil je celo stadion Crvene zvezde v Beogradu. V luki je zaradi dolge roke služil tudi kot dvigalo, na račun priključkov za planiranje, zabijanje pilotov in porivne žlice pa je kopal in gradil tudi izven koprške luke. Upravljalec stroja **Maks Emeršič** je moral vsake štiri ure ustaviti delo in podmazati gibljive dele stroja. Hrupni in požrešni bager je porabil tri litre nafte na uro in do pet kilogramov masti na mesec.

In ker si taka legenda zasluži, da ga opazimo in mu priznavamo poleg zdaj že muzejske vrednosti tudi nekaj zaslug za prostorski nastanek luke, smo ga po dolgih letih končno uspeli primerno zaščititi pred propadanjem. Po čiščenju zunanosti so ga temeljito prebarvali s temeljno barvo, nato pa po skrbnem določanju barv glede na ostanke izvorne barve še s pravimi odtenki. Stare fotografije so namreč črno-bele, zato je bila izbira barv trd oreh.



Danes stari bager zares ponosno stoji na razstavnem mestu sredi luke in pozdravlja svoje naslednike. Pred leti podeljeno luško koprivo za neurejenost je končno pokosila urejena podoba luškega veterana, legenda pa živi naprej.

Mateja Dominko



Koper, 30. maj 2015 od 9h do 18h



Pristaniški dan

Brezplačni vodeni ogledi pristanišča in spremljevalni program

Ukmarjev trg

(prijave in info na www.zivetispristaniscem.si od 15. maja dalje)



Koper na dlani

Predstavitev krajevnih skupnosti in turističnih društev MOK

Pristaniška ulica



Veliki koncert Perpetuum Jazzile

Titov trg ob 20.30

PERPETUUM JAZZILE
Vokalna Ekstaza

