

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

S sojo do rekordov



Foto: Jaka Jeraša

V letu 2014
z odliko,
potrjen
načrt za
leto 2015

Luški
delavci
z
ministrom

Pomorski
agent

LikedIn -
poslovno
družbeno
omrežje

Predsednik koalicijske SD nasprotuje prodaji Luke

Uprava družbe je 26. februarja gostila ministra za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano **Dejana Židana** s sodelavci. Stičnih točk med kmetijskim ministrstvom in Luko Koper je veliko, saj pod to ministrstvo sodijo tako Uprava za varno hrano, kakor tudi inšpekcijske službe, ki na območju pristanišča bdijo nad blagom živalskega in rastlinskega izvora. Član uprave **Andraž Novak** je ministru predstavil Luko Koper, poslovanje družbe in razvojne načrte ter

se mu zahvalil za vso dosedanjo podporo. Veliko besed so sogovorniki namenili problematiki, ki jo na temo Luke Koper država rešuje prepočasi oz. bi od države potrebovala pomoč in podporo. Aktualna je bila tema drugi tir, pogovor pa je stekel tudi o novih vhodih in drugih, za Luko Koper pomembnih projektih. Židan je tako v vlogi ministra, kakor tudi v vlogi politične stranke, ki jo vodi, poudaril nasprotovanje nameri o prodaji Luke Koper.



Na sliki od leve Matjaž Stare, delavski direktor in član uprave, minister Dejan Židan, Andraž Novak, član uprave in Tine Svovljšak, član uprave
Foto: Mateja Dominko

Čestitka za najboljšega dobavitelja Voest Alpine

V PC Evropski energetski terminal je prišla čestitka za odličnost storitev, ki jih opravljamo za Steel Division koncerna Voestalpine. Čestitko je v njegovem imenu poslal njihov logist Logserv oz. Logistik Service GmbH.

Obvestilu so priložili tudi poročilo o ocenjevanju in kriterije ocenjevanja dobaviteljev. Ocene, ki jih je dosegla Luka Koper, so zares dobre, kar pomeni, da smo bili pri vseh kriterijih vrhunski. Ocenjevali so opremljenost, upoštevanje dogovorjenih količin in rokov ter cen, strokovno kompetentnost, dosegljivost, odzivnost, uspešnost pri iskanju alternativnih rešitev ter število reklamacij. Pri vseh kriterijih je bila Luka 100-odstotna, razen pri bonitetni oceni podjetja.

V torek, 17. februarja, smo na obali kontejnerskega terminala privezali rekorderko Gerdo Maersk, ki je k nam priplula v okviru kontejnerske alianse 2M na liniji Azija – Evropa in kot prvo severno-jadransko pristanišče tica prav Koper. Gerda v dolžino meri 367 metrov, široka je 43 metrov in je zazdaj najdaljša ladja, ki je kadarkoli priplula v Koper. Pot od Azije do Kopra je opravila v 27. dneh, prepelje pa lahko 10.150 TEU, ampak kot navajamo, pri Gerdi niso rekordni kontejnerji, temveč metri. (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 Cedilnik, 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.



V končni fazi si želimo vsi
le eno, uspešno
Luko Koper

Foto: Mateja Dominko

Skupaj zmoremo več

Neskončno me je razveselila anketa med novimi bralci Luškega glasnika, ki si jo lahko preberete na eni od naslednjih strani. Vsaka novost je namreč povezana z določeno mero tveganja in tudi na videz tako banalna odločitev, kot je odpiranje Luškega glasnika navzven, je bila tehtno premišljena in sprejeta z vso odgovornostjo. Tisti, ki niste zaposleni v Skupini, dobite resda nekoliko skraćeno različico, ki jo boste lažje prepoznali tudi po drugačni barvi naslovnice. Ne gre za cenzuro, ampak odločitev, da zelo interne informacije, kot so izobraževanja, prihodi in odhodi zaposlenih, jubileji in podobno, ne bi bili zanimivi za širše občinstvo. Poleg tega je tudi prav, da nekaj malega zadržimo čisto zase, saj je interno glasilo za več kot polovico zaposlenih v Skupini edini dostopen vir informacij.

Kot rečeno, so novi bralci vsi po vrsti pohvalili novost. Nanizali so tudi kar nekaj zamisli. V uredništvu, ki postaja že prava mala redakcija (poleg Luškega glasnika polnimo tudi vsebine spletnih strani, facebook in tudi LinkedIn profil Luke – tudi o tem si lahko več preberete v tej številki) se bomo nadvse potrudili, da bi izpolnili vaša pričakovanja in da bo Luški glasnik resnično postal glas celotne pristaniške skupnosti. Kako pomembno je odpiranje navzven, povezovanje, komunikacija, izmenjava informacij smo bili priča v minulih tednih, ko se je celotna pristaniška skupnost ukvarjala z usodo drugega tira. Zame je bila to koristna izkušnja, saj sem imel priložnost spoznati, da kljub razvpitosti Luke Koper in pozornosti medijev, določene, predvsem bolj kompleksne in strokovne zadeve, niso obče poznane. Zato je lahko Luški glasnik tudi dobrodošlo strokovno čtivo za lažje razumevanje delovanja pristaniškega sistema v Sloveniji, ki je v primerjavi s tujimi praksami posebnost.

Tudi angažiranje pristaniške skupnosti je pripomoglo k temu, da se je Slovenija v roku vendarle prijavila na razpis za evropska sredstva za gradnjo novega železniškega tira med Koperom in Divačo. Prva točka domače naloge ministrstva za infrastrukturo je odključana, zdaj jih čaka še naporno delo iskanja ustreznega modela financiranja gradnje. Ne glede na različna mnenja posameznikov o tem vprašanju je pozitivno to, da smo znali na trenutke tudi ostre in kritične tone izkoristiti za odpiranje dialoga med vsemi deležniki, ki bodo morali poiskati usklajeno in uravnoteženo rešitev. Temu je bilo namenjeno tudi srečanje Sveta delavcev in obeh reprezentativnih sindikatov v Luki Koper z infrastrukturnim ministrom Petrom Gašperšičem, ki se je brez oklevanja odzval njihovemu vabilu. Eno vprašanje so že razčistili in se strinjali, da model pristaniške uprave za Koper ni ustrezen. Minister je bil tudi prijetno presenečen nad dejstvom, da namerava Luka Koper sama s svojimi sredstvi do leta 2030 izpeljati za več kot 800 milijonov investicij v pristaniško infrastrukturo. Skupaj so obdelali različne modele financiranja izgradnje drugega tira in obljubili, da bodo še naprej konstruktivno sodelovali pri teh vprašanjih. Ni slab izkupiček za prvo srečanje, kajne? V končni fazi si želimo vsi le eno, uspešno Luko Koper in koristi za širše slovensko gospodarstvo. Luka Koper je z nerevidiranimi rezultati poslovanja v letu 2014 dokazala, da je kljub investicijam v drago pristaniško infrastrukturo donosno podjetje. Zdaj naj še država dokaže, da misli iskreno pomagati njenemu nadaljnjemu razvoju in izkoristiti vse potenciale, ki jih nudi edino slovensko tovarno pristanišče.

Sebastjan Šik

V letu 2014 smo poslovali z odliko

Nadzorni svet Luke Koper, d.d. se je na svoji seji dne 20. februarja 2015 seznanil z nerevidiranimi poslovnimi rezultati Skupine Luka Koper v letu 2014. Skupina je v lanskem letu zabeležila dobrih 163 milijonov evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je za osem odstotkov več od načrtovanega.

Tudi poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je z dobrimi 34 milijoni evrov presegel načrte, Skupina pa je ob tem zabeležila 28,6 milijona evrov dobička, kar je 37 odstotkov več kot od načrtovanega. Ladijski pretovor je dosegel 19 milijonov ton, s tem je bil dosežen načrtovani ladijski pretovor ter presežen pretovor leta 2013 za pet odstotkov. Primerljivo letu 2013 se je ladijski pretovor povečal na blagovnih skupinah kontejnerji, avtomobili in tekoči tovari, na ostalih blagovnih skupinah pa se je nekoliko zmanjšal. Velik prispevek k povečanju prihodkov lahko pripišemo kontejnerjem. Pri pretovoru polnih kontejnerjev je bila dosežena 14-odstotna rast, kar pomeni, da so se blagovni tokovi preko koprškega pristanišča povečali bolj kot kaže dvig celotnega prometa kontejnerjev. Pretovor praznih kontejnerjev se je povečal za štiri odstotke.

Poslovni odhodki so v letu 2014 znašali 134 milijonov evrov, kar v primerjavi z letom 2013 predstavlja zmanjšanje za dva milijona evrov oziroma za en

odstotek. V okviru poslovnih odhodkov so se primerjalno z letom poprej povečali stroški materiala, stroški storitev in stroški dela, zmanjšali pa so se stroški odpisov vrednosti in drugi poslovni odhodki. Najbolj so se zmanjšali stroški odpisov vrednosti. V letu 2013 so bili odpisi vrednosti namreč bistveno višji

zaradi slabitev nepremičnin. Število zaposlenih v družbah Skupine Luka Koper je na dan 31. december 2014 znašalo 1.009, kar glede na stanje konec leta 2013 predstavlja povečanje za 27 zaposlenih.

Rok Štemberger

Skupina Luka Koper, nerevidirani podatki (v €)	jan – dec 2014	jan – dec 2013	Indeks 14/13
Čisti prihodki od prodaje	163.634.240	144.235.477	113
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	34.262.074	12.201.713	281
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	61.673.926	40.385.025	153
Poslovni izid iz financiranja	-1.298.436	-5.563.490	23
Poslovni izid pred davki	32.963.638	6.638.223	497
Čisti poslovni izid	28.560.506	7.749.500	369
Naložbe	31.168.561	14.825.864	210

Poslovni načrt 2015

V letu 2015 načrtujemo 177,9 milijona evrov poslovnih prihodkov v Skupini Luka Koper, d.d., od tega 167,6 milijona evrov v družbi Luka Koper, d.d. Predvidena rast poslovnih prihodkov je za Skupino 9 odstotna za delniško

družbo pa 8 odstotna. Rast temelji na večjem pretovoru vseh blagovnih skupin, s tem da je največji porast predviden na kontejnerskem terminalu. V letu 2015 načrtujemo ladijski pretovor v višini 20,1 milijona ton.

Na nivoju Skupine bomo v letu 2015 v neopredmetena in opredmetena sredstva vložili 46 milijonov evrov. Naložbene aktivnosti bodo skladno s strategijo družbe usmerjene predvsem v kontejnerski terminal. Poleg podaljšanja južnega dela prvega pomola je predvideno povečanje tirnih zmogljivosti na terminalu, nabava opreme, avtomatizacija procesov, nadaljevanje projekta celovite informacijske podpore pri komunikaciji z ladjarji ter ureditev novega vhoda v pristanišče, ki bo namenjen pretežno kamionom za kontejnerski terminal. Za nekatere predvidene naložbe bomo poskušali pridobiti evropska sredstva.

Ob koncu leta 2015 bo v Skupini Luka Koper zaposlenih 1.047 ljudi, kar je 4 odstotke več kot zadnji dan v letu 2014. V letu 2015 bomo zaposlili 41 ljudi, predvsem bo to kader za operativna dela. V letu 2015 načrtujemo povprečno 16 ur izobraževanja na zaposlenega, v izobraževanje pa bo vključenih 80 odstotkov zaposlenih. Podrobnejša vsebina je objavljena na www.luka-kp.si, poglavje Za vlagatelje.

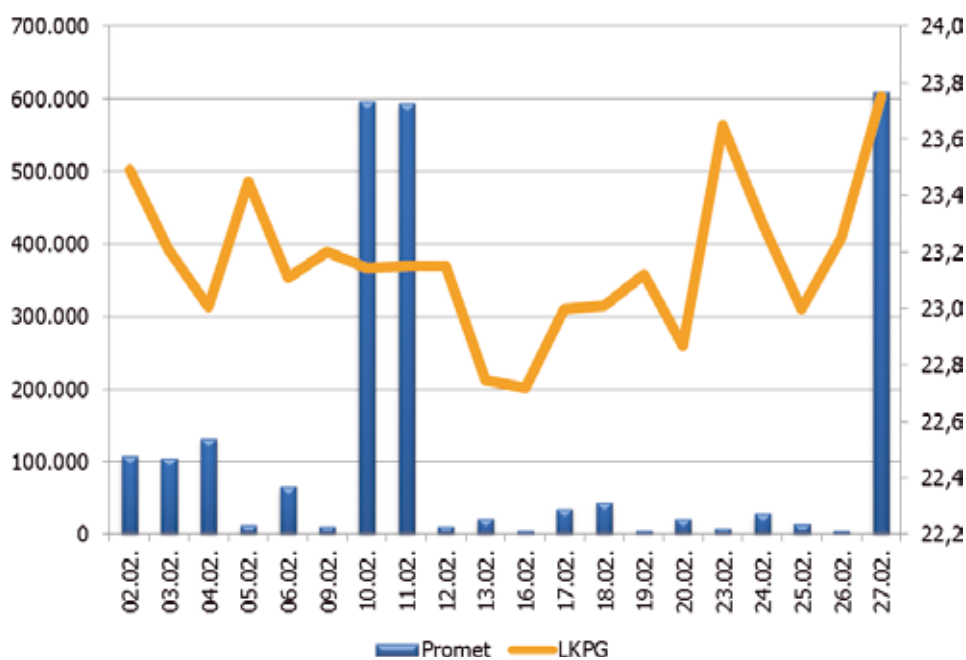
Kazalniki poslovanja:

	2013	Nerevidirani podatki 2014	Načrt 2014
Skupina Luka Koper			
Poslovni prihodki (v mio EUR)	144,2	163,6	177,9
Čisti poslovni izid (v mio EUR)	7,7	28,6	27,5
Finančne obveznosti (v mio EUR)	153,8	128,1	116,6
Luka Koper, d.d.			
Poslovni prihodki (v mio EUR)	136,8	154,5	167,6
Čisti poslovni izid (v mio EUR)	4,6	25,8	26,1
Finančne obveznosti (v mio EUR)	163,9	138,2	130,6

Delnica Luke Koper v februarju

V februarju je povprečni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 23,17 evrov, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,72 in 23,75 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 223 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.433.314 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 104.943 delnic. Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 22,85 evrov, najnižji pa 22,50 evrov. V primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 se je njegova vrednost dvignila za 6 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 332.500.000 evrov.

Andreja Ličen - Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v februarju 2015

Obisk delegacije iz pristanišča Malta Freeport

Konec februarja so nas obiskali predstavniki Malta Freeport, ki so v Slovenijo prišli z gospodarsko delegacijo pod vodstvom malteške predsednice. Gostje so v Luko prišli zaradi želje po izmenjavi izkušenj in dobrih praks ter možnosti nadaljnega razvoja in sodelovanja.

Na kratko o pristanišču Malta Freeport: ponašajo se s podatkom, da so edino zbirno

(hub) pristanišče v Sredozemlju z dvema privezoma, kjer pretovarjajo ladje s kapaciteto do 18.000 TEU, globina morja je 17 metrov. Z obalnimi dvigali sežejo do 23. vrste kontejnerjev na ladji, z novimi dvigali pa bodo celo do 25. Koper z Malto (Freeport) povezuje tudi ena najbolj »svežih« direktnih kontejnerskih linij alianse Ocean3. Letno pretovorijo 3 milijone TEU, od česar je kar 95% transhipmenta.



Delegacijo iz pristanišča Malta Freeport sta sprejela član uprave Andraž Novak in Mitja Dujc s področja trženja (oba desno). Gostje so povedali, da ladjarji, ki prihajajo na Malto, koprsko pristanišče vedno pohvalijo kot vzorno organizirano in zanesljivo luko.

Foto: Mateja Dominko

Trst vodi začasni komisar

Po izteku mandata predsednice **Marine Monassi** je 24. februarja vodenje pristaniške uprave Trst prevzel začasni komisar **Zeno D'Agostino**. Odločitev o začasni funkciji je sprejel minister za infrastrukturo in prevoze **Maurizio Lupi** zaradi napovedane reforme italijanskega pristaniškega sistema, ki med drugim predvideva tudi združevanje pristaniških uprav. Ne glede na to, pa je minister komisarju podelil vsa pooblastila predsednika uprave. D'Agostino je bil na svoji profesionalni poti ves čas povezan s področjem transporta in logistike. Med drugim je bil predsednik družbe FerPort Napoli, ki skrbi za interne železniške prevoze na področju neapeljskega pristanišča, generalni tajnik pristaniške uprave Neapelj, pred prihodom v Trst pa je vodil področje trženja v družbi Interporto Quadrante v Veroni. V svojih prvih izjavah za javnost je med drugim povedal, da se bo v času svojega vodenja zavzemal za sodelovanje pristanišč v Severnem Jadranu.

Sprememba tudi na kontejnerskem terminalu na Reki

15. februarja je vodenje družbe Jadranska vrata (Adriatic Gate Container Terminal), ki ima koncesijo za vodenje kontejnerskega terminala na Reki, prevzel **Alessandro Becce**. Novi izvršni direktor prihaja iz družbe DP World, kjer je bil direktor na kontejnerskem terminalu v pristanišču Jedaah v Saudski Arabiji. Sicer pa si je veliko izkušenj nabral tudi kot direktor kontejnerskega terminala Contshipa v Cagliariju in La Spezii ter kot predsednik pristaniške uprave Savona.

Luka Koper je samorastnik. To se čuti.

S 1. februarjem je funkcijo člana uprava za področje financ in računovodstva prevzel Tine Svoboda, ki je pred tem podobno področje pokrival v upravi Darsa.

Čeprav je predstavnik mlajše generacije slovenskih menedžerjev, je prepričan, da družbi nasploh koristi sodelovanje med različnimi generacijami, saj je kombinacija mladostniške energije in zagnanosti ter seniorske izkušnosti in preudarnosti lahko zmagovalna kombinacija. Rad ima Istro in v njegovih žilah teče tudi primorska kri.

PRIBLIŽNO POLDRUGI MESEC STE ŽE V LUKI KOPER. KAKŠNI SO PRVI VTISI?

Lahko bi rekel, da je država v državi. Kot veste, sem prišel iz podjetja, kjer je v ospredju pogosto infrastruktura. Zato posameznik najprej opazi ta del Luke Koper, torej pomole, obalo, terminale in izjemno velika skladišča. Po drugi strani pa presega meje zgolj infrastrukturnega podjetja in je dobesedno vpeta v svetovne trgovinske tokove. Drugi vtis pa je, da je Luka zelo odvisna od lokalnega okolja. Pri tem mislim na zgodbe s koprsko in ankaransko občino. Skratka, čeprav je Luka usmerjena v svetovna morja, v mednarodno trgovino, se kopja lomijo na domačem dvorišču.

GLOBALNO PODJETJE TOREJ, KI JE UJETNIK LOKALNIH OZIROMA DOMAČIH INTERESOV.

Res je. To se vidi že, ko se pogovarjamo o vpadnicah oziroma novih vhodih. To so samoumevne potrebe, ko govorimo o pristanišču. Poglejte primer Ikee v Zagrebu. Tam zagotovo ni bilo vprašanje, ali potrebuje trgovina priključek na avtocesto. V primeru Luke Koper, kjer bi država morala imeti strateški interes, da povečuje logistične storitve, pa se nam zatika pri tako banalnih vprašanjih. Zato se človek vpraša, ali Luka Koper ne zna prodati, če uporabim ta izraz, svoje zgodbe v Ljubljani, ali pa prihaja do nerazumevanja.

TO JE STALEN OBČUTEK, KI SE NENAZADNJE KAŽE TUDI SKOZI ZGODOVINO KOPRSKEGA PRISTANIŠČA. NASTALO JE BREZ PODPORE TEDANJE POLITIKE, RAZVIJALO SE JE Z LASTNIMI MOČMI OZIROMA SREDSTVI. DRŽAVI SE PRAKTIČNO NI BILO TREBA NIKOLI UKVARJATI Z LUKO. PO ENI STRANI JE TO NAŠE PREKLETSTVO, KI PA JE MOČNO ZAZNAMOVALO KARAKTER DRUŽBE.

Res je, Luka Koper je samorastnik. To se čuti, ko prideš na novo v družbo.



Foto: Rok Štemberger

Sam prihajam iz Darsa, ki je tudi infrastrukturno podjetje. Vendar njegovo poslanstvo temelji na nacionalnem programu, ki je imel za moto: Povezujemo Slovenijo. Luka Koper povezuje Slovenijo s svetom in svet s Slovenijo oziroma s srednjo Evropo, pa nima tako obče sprejetega videnja kot ena od najpomembnejših logističnih struktur in podjetja v RS.

IN TO KLJUB TEMU, DA IMA PRISTANIŠKA DEJAVNOST IZJEMNE MULTIPLIKATIVNE UČINKE.

Res je. Ni dovolj zgraditi le osnovno infrastrukturo, kamor štejemo pomole, ceste, železnico. Ampak le dobri poslovni modeli bodo tej infrastrukturi dali dodano vrednost. In v tem je dobra Luka Koper. To pomeni hiter pretovor, dobro logistiko, večnamenska skladišča. Na tej točki se praktično začneja zaslužek države.

ZANIMIVO VAS JE POSLUŠATI, KAKO PO ZGOLJ MESECU IN POL TAKO VNETO ZAGOVARJATE INTERESE LUKE. OČITNO VAS JE DRUŽBA ŽE POVSEM PREVZELA?

Mogoče je razlog v tem, da prihajam z infrastrukturnega podjetja in so mi ta temeljna načela jasna. Poleg tega Luka dobro posluje, je boljša od konkurence. Potrebuje le dodatno pomoč, ali spodbudo s strani države v obliki sodobne in zmogljive infrastrukture. Želim si, da te priložnosti ne bi zamudili. Ko smo razmišljali o vzpostavitvi gospodarsko-interesnega združenja slovenske infrastrukture, smo izhajali prav iz tega, da že imamo nek osnovni temelj, ki ga je potrebno le nadgraditi.

V JAVNOSTI, PA TUDI IZ UST ODLOČEVALCEV, SMO ŽE SLIŠALI IZJAVE, DA JE LUKA KOPER LE SREDNJE VELIKO PODJETJE, Z RELATIVNO MAJHNIMI PRIHODKI. EDEN OD PRETEKLIH MINISTROV JO JE CELO OZNAČIL ZA MALO VEČJE DRUŽINSKO PODJETJE. KAKO TAKIM OCENAM ODGOVARJATE KOT FINANČNIK?

Dejstvo je, kar sva že omenila, da ima pristaniška dejavnost izjemen multiplikacijski učinek. Problem je v tem, da ima Luka Koper v svojih bilancah tako javno kot lastno infrastrukturo. Zatorej je donos Luke Koper manjši, kot je donos primerljivega terminalista, ki ne vlaga v javno infrastrukturo. Če bi se hoteli primerjati z drugimi, bi morali najprej to razčistiti. Kljub temu Luka Koper prinaša veliko največjemu lastniku: dividende, koncesijsko dajatev, nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča, različne davke in dajatve. Vsak osmi evro, ki ga zaslužimo v Luki, gre v te namene. Imamo pa še veliko potencialov, predvsem v smislu širitve kapacitet. Zato so lahko donosi še večji. Vendar bomo to dosegli le z organsko rastjo. Zato moramo Luko Koper gledati v luči potencialnih prihodnjih donosov.

SAMI STE DEJALI, DA IMA KOMUNIKACIJA ZELO POMEMBNO VLOGO PRI USPEŠNO IZPELJANIH PROJEKTIH. GOVORILI STE O ZGODBI, KI JO JE TREBA PREDSTAVITI NAVZVEN. KAJ PA NAVZNOTER, KOMUNIKACIJA ZNOTRAJ PODJETJA?

Moram priznati, da je v vseh velikih sistemih, kakršna je tudi Luka Koper,

problem komunikacije med enotami. Po drugi strani je prednost Luke, da smo vsi skoncentrirani na isti lokaciji. Pri tem igra vodstvo, uprava ključno nalogo. Seveda je pomembno, da znamo zgodbo Luke Koper predstaviti tudi znotraj, svojim sodelavcem. Ljudje morajo to zgodbo začutiti kot svojo. Tukaj govorimo o človeškem kapitalu, ki ga ne najdemo v bilanci stanja podjetja, je pa njegova bit.

KDO JE TINE SVOLJŠAK? PRIIMEK IMA NAGLAS NA A, ČE SE NE MOTIM?

Rodil sem se v Šempetru pri Gorici. Mama je Primorka in oče je nekaj časa celo delal v Kopru. Študiral sem na Ekonomski fakulteti v Ljubljani. Med študijem sem delal od borzno-posredniških hiš do priprave makroekonomskih analiz. Po študiju sem se zaposlil v KPMG Slovenija, eni od štirih velikih revizijskih hiš. Pred prihodom v Luko pa sem delal na Darsu kot član uprave za finance in računovodstvo, zadolžen za področje cestninjenja, poslovnega IT, prodaje ... Veliko izkušenj in znanja sem si nabral prav na KPMG, ker sem imel priložnost videti v drobovje veliko podjetij. Videl sem veliko različnih matric poslovanja, kar mi danes pomaga pri presoji poslovnih modelov.

STE MLADI MENEDŽER. SO LETA OVIRA ALI PREDNOST V KARIERI?

Mislím, da prednost, ker je to povezano z energijo in entuziazmom. Osebno menim, da je za vsak sistem dobro, če ima v vodstvu tudi razlike v starosti, ker je to dobra kombinacija znanja, izkušenj, svežine in zagnanosti.

ŽIVLJENJE NI SAMO SLUŽBA. KAJ POČNETE V PROSTEM ČASU?

Včasih sem veliko kolesaril. Potem sem imel poškodbo stopala, ki me je za nekaj časa ustavila. Nekaj časa sem se ukvarjal tudi s tekom.

POTEM SE LAHKO VPIŠETE NA ISTRSKI MARATON APRILA.

Ne, na to pa še nisem pripravljen. (smeh)

Rad berem in rad potujem. Tudi potapljam se. Drugače pa družine še nimam, zato imam malce več časa zase.

VOŽNJA IZ LJUBLJANE VAM VERJETNO VZAME TUDI KAR NEKAJ ČASA.

Vožnja mi ne predstavlja večjega problema. Sem vaje. V avtu prav tako opravi veliko dela, predvsem po telefonu. Morda se bom v prihodnje ustabil v Kopru. Rad imam Istro. Pogosto se vračam. Vesel bi bil, če bi si lahko tukaj ustvaril dom.

Sebastjan Šik

Luški delavci brez dlake na jeziku z ministrom Gašperšičem

Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič se je v soboto, 7. 3. odzval vabilu in se v Kopru sestal z delavskimi predstavniki v Luki Koper.

Ministru in njegovi ožji ekipi smo na srečanju predstavili naša stališča glede:

- **financiranja** in nujnosti **izgradnje** II. tira, ker bo obstoječa proga, kljub posodobitvam polno zasedena že leta 2020;
- **strateškega partnerja**, ki bi vstopil v lastniško strukturo pristanišče in ga po našem mnenju ne potrebujemo, saj je Luka Koper sama (z lastnimi sredstvi in zadolževanjem) sposobna izvesti potrebne investicije v pristaniško infrastrukturo in na podlagi tega pridobiti dodatne količine tovora;

pa se mora rasti prometa prilagoditi tudi železniška in ostala prometna infrastruktura. Luka Koper bo kot koncesionar do leta 2030 namreč vložila več kot 800 milijonov evrov v pristaniško infrastrukturo in opremo, in ta podatek je ministra vidno presenetil. Kljub zagotovljenim sredstvom prihaja pri izvajanju naložb do velikih zamud zaradi dolgotrajnih administrativnih postopkov in pridobivanja potrebnih dovoljenj. Minister je pri tem obljubil pomoč države, tudi v odnosu do lokalnih skupnosti, ki lahko podpirajo ali zavirajo razvoj pristanišča.



Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič se je odzval vabilu sveta delavcev, predstavnikov zaposlenih v nadzornem svetu Luke, Sindikata pristaniških delavcev, Sindikata žerjavistov pomorskih dejavnosti in delavskega direktorja Luke Matjaža Stareta.

Foto: Vojko Rotar

- **holdinga**, ki bi ogrozil nevtralnost Luke Koper, poleg tega pa je koncept holdinga nejasen in nerazdelan;
- **pristaniške uprave**, ki bi izničila dokazano učinkovit in poslovno uspešen model današnje organiziranosti v koprskem pristanišču, kjer en koncesionar skrbi za razvoj in organizacijo dela na celotnem pristaniškem območju;
- odnosov **med državo oziroma med obema občinama in Luko Koper**, kjer pogosto prihaja do nesporazumov in ovir, ki ogrožajo in upočasnjujejo razvojne projekte pristanišča.

Predstavniki delavcev smo ministra opozorili, da je Luka Koper sposobna zagotoviti dovolj tovora in potrebne investicije v pristaniško infrastrukturo in opremo z lastnimi sredstvi in zato ne rabi strateškega partnerja. Vendar

Glede pristaniške uprave se je minister strinjal, da ta na tako omejenem prostoru ne bi bila smiselna. Pri vprašanju strateškega partnerja pa smo ostali vsak na svoji strani. Gašperšič je pojasnil, da je ministrstvo začelo obravnavati različne modele financiranja izgradnje drugega tira, ker bi v tem trenutku financiranje s strani države vplivalo na povečanje javnega dolga, kar je v času dejanskega zmanjševanja dolga problematično. Opozorili smo ga, da bi se morala država zavzeti za to, da se zadolževanje za gradnjo infrastrukture ne bi štel v skupni javni dolg, kot je to praksa v nekaterih evropskih državah. Gašperšič je še napovedal, da bodo pripravili več modelov financiranja projekta drugega tira in šele po oceni, kateri model je za državo najbolj ugoden, objavili razpis.

Mateja Dominko

Pomorski agent

Pričetek dejavnosti pomorskega agenta sega v obdobje, ko je poveljnik ladje prenehal opravljati trgovska opravila. Pred tem je poveljnik (in lastnik) ladje s svojim plovilom odhajal v kraje, kjer je kupoval blago, ga nato prepeljal do pristanišča iztovora, kjer ga je prodal ali pa vskladiščil za poznejšo prodajo.

S povečevanjem povpraševanja, predvsem po kolonialnem blagu, se je povečeval obseg mednarodne pomorske trgovine. Zato so trgovci začeli pospešeno graditi nove ladje ter zaupali plovila in imetje poveljnikom, ki so v imenu kupca blago prevzeli, ga varno prepeljali v namembno pristanišče in ga po nalogu kupca ali prodajalca predali prejemniku ali vskladiščili.

S povečanim obsegom in spremenjenim načinom ter vsebino poslovanja, kakor tudi zaradi povečane državne administracije, je lastnik plovila potreboval nekoga, kateremu bi popolnoma zaupal in kateri bo zanj že vnaprej opravil vse potrebno za pripravo blaga in dokumentacije za nakladanje, razkladanje, predajo in/ali skladiščenje blaga, za varen privez ladje ter uredil vse zahtevano z oblastmi in obveščal vse udeležence v vseh postopkih.

Tako je nastal **nov poklic: POMORSKI AGENT**. Ustanovljena je bila »institucija« pri kateri še



danes velja »**moja beseda je moje jamstvo!**«

Tako je poklic agenta star že mnogo več kot 300 let. V vsem tem času sta se obseg in vsebina opravil agenta spreminjala in povečevala.

V odvisnosti od zaupanih mu opravil se je razvil pristaniški agent (agent, ki deluje v okviru pristanišča za sprejem in odpravo ladje ter tovora), agent – broker (posrednik pri zaključevanju ladjarskih pogodb, to je prevozov masovnih tovorov), agent za zaključevanje linijskih prevozov (prevozniške pogodbe), agent potniških ladij, kupoprodajni agent (posreduje pri kupoprodaji ladij, kakor tudi pri naročilu novogradenj). Poznamo še

generalnega agenta, ki ima od ladjarja večja pooblastila ter občasnega agenta, ki zastopa enkratni postanek ladje in še in še bi lahko naštevali.

Področje pomorskega agenta je zelo obsežno in raznoliko. Agent mora biti na razpolago 24 ur na dan 365 dni v letu. Delo agenta je zelo odgovorno, saj rokuje z dokumenti zelo velikih vrednosti in z ladjami, za katere velja pravilo »čas je denar«, saj nekatere stanejo na dan tudi nekaj desetstič dolarjev. Zaradi vsega tega mora agent imeti široko poslovno znanje: o sklepanju kupoprodajnih in prevoznih poslov, o analizah blagovnih in prevoznih trgov, o pristaniščih, financah, zavarovanju, domačih in mednarodnih predpisih, o lokalnih pravilih, o carinskih in drugih predpisih in še mnogo drugega iz mednarodnega in vsakdanjega življenja.

Vse to govori o zanimivosti tega poklica, katerega izdelek pa mora biti vedno kakovosten, narejen v zahtevnem času in cenovno konkurenčen. Ni lahko biti pomorski agent.

Z odprtjem koprškega pristanišča so se že leta 1959 pojavile prve agencije in kmalu tudi prve slovenske agencije, ki poslujejo že dobrih 50 let. Po

osamosvojitvi Slovenije se je število povečalo in že leta 1992 so ustanovile ZVEZO POMORSKO PROMETNIH AGENCIJ SLOVENIJE, katere temeljna načela so: organiziranost poklica, dvig kakovosti opravil in mednarodna prepoznavnost. Zveza ima svoja določila, ki govorijo o poslovnih pogojih kakor tudi o poslovni etiki slovenskega pomorskega agenta. Poleg tega zveza organizira tudi izobraževanja svojih članov, sodeluje pri pripravah zakonodaje (predvsem pomorske), predlaga in utemeljuje ukrepe, ki naj bi utrdili našo pomorsko usmerjenost in strokovnost.

Zveza je že leta 1992 postala članica svetovnega združenja pomorskih agentov FONASBA. Verjetno pa je Zveza tudi prva slovenska institucija, ki je postala članica EU institucije, to je Združenja pomorskih agentov EU, imenovanega ECASBA. S članstvom v raznih delovnih telesih in komisijah teh združenj si slovenski agent utrjuje svojo strokovnost, kakovost in prepoznavnost. Mnogi slovenski pomorski agenti, člani Združenja, so pridobili tudi certifikat kakovosti svetovnega združenja FONASBA, ki zagotavlja kakovostno izvedbo pomorsko agencijskega posla.

Emil Bandelj

O nujnosti licenciranja pomorskih agentov

Emil Bandelj, predsednik Združenja pomorskih agentov in špediterjev se je v okviru evropskega tedna pomorstva v Bruslju udeležil Seminarja ECASBA z delovnim naslovom Priznavanje in licenciranje ladijskih agentov. Udeleženci seminarja so se strinjali, da politiki EU ne poznajo dela pomorskega agenta, zato so sprožili zahtevo, da se pomorske agente licencira. K licenciranju so bila pozvana tudi vsa nacionalna združenja pomorskih agentov, zato so v slovenskem Združenju pomorskih agentov in špediterjev standarde pomorskega agenta že uskladjali in je vsa dokumentacija pripravljena za usklajevanje na nivoju Vlade Slovenije.

Luški glasnik je več kot interno glasilo

Bilo je že nekaj razvojnih prelomnic v več kot 40-letni zgodovini izhajanja Luškega glasnika, z letošnjim letom pa je doživel še eno pomembno. Uprava Luke se je namreč odločila, da ga poslej ne dobivajo samo zaposleni, temveč tudi zunanja javnost.

Tako so Luški glasnik prejeli agenti, špediterji, sosednje krajevne skupnosti, obalni župani in poslanci, srednje šole in fakultete, kontrolne hiše idr. Kakšen je njihov odziv, smo izvedeli v anketi:

Tomaž Martin Jamnik,

Fersped: »Seveda pozdravljam odločitev Luke. Včasih sem bil tudi sam »luški«. Vedno je bilo za glasnik veliko zanimanje zunanjih. Le zakaj ga ne bi še bolj razširili in uporabili kot močno propagandno orodje ... Le uredniki boste morali biti bolj pazljivi, vodstvo pa se bo moralo bolj vključiti. Več vsebin me je pritegnilo in vse po malo. Dobil sem nekaj informacij, ki jih sicer ne bi izvedel tako hitro (v januarski številki npr. Railport Arad, varnostna spričevala, oprema). Sedaj sem malo bolj »občutljiv« za tematiko, ki se tiče železnic in špedicije, tako me to področje seveda bolj zanima. Sem za več vsebin o pristaniški skupnosti. Ta mora tudi s pomočjo glasnika bolj zaživeti. Z veseljem bi bil pripravljen sodelovati tudi s svojimi predlogi ali prispevki.«

Katja Glešič, Primorske novice: »Lepo, da se Luški glasnik širi prek luške ograje in ga ni treba več iskati 'na črno'. Luški glasnik je gotovo zanimivo branje tudi za širšo pristaniško skupnost. In prepričana sem, da tudi za širšo javnost, saj prinaša pogled od znotraj iz pristanišča. Za pogled od zunaj pa po svojih najboljših močeh skrbimo Primorske novice. Ljudi zanima, kaj se dogaja v pristanišču; to je jasno že po dolgih vrstah ljudi, ki si ga želijo ogledati, ko Luka organizira pristaniški dan.«

Nedjan Jerman, Finančni urad Koper: »Absolutno je v redu, da prejemo Luški glasnik. Sam sem ga že

prej rad prelistal. Sploh je to v redu za nas, ki delamo z roko v roki z Luko, saj imamo kot državni organ določene pristojnosti v Luki. Tudi pismo predsednika uprave je bilo v redu. Pripravljeni smo sodelovati, seveda s carinskimi in davčnimi vsebinami, če bodo zaposlene zanimale.«

Boris Popovič, Mestna občina Koper: »Pozdravljam to odločitev, nenazadnje je pristanišče vpeto v življenje vseh naših občank in občanov, z vsemi pozitivnimi, pa tudi negativnimi vidiki, zato je prav, da smo seznanjeni z izvirnimi informacijami,

ne pa, kot doslej, z delnimi ali celo izkrivljenimi dejstvi prek sredstev javnega obveščanja. Kot je znano, so Luko gradili občani Mestne občine Koper, z njo so rasli, se razvijali in živeli, še danes pa so od nje kot enega najpomembnejših gospodarskih subjektov odvisne številne kopske družine.«

Čedomir Bojanič, Sekcija pristaniških špediterjev:

»Sigurno je v redu, da ga dobivamo, to pozdravljamo, ker smo definitivno povezani z Luko. Pogrešamo eno stvar, da bi tako kot v drugih takšnih edicijah imeli stran za pristaniške špediterje in agente. Je veliko zadev, ki bi bile primerne za obravnavo. Npr. sprememba carinskega zakonika v 2016, ki bo odprla možnost, da bodo brez

licenc opravljali določene carinske postopke tudi tujci, pa spremembe glede tehtanja IMO kontejnerjev. V tem smislu vidim časopis kot priložnost za boljše in natančno obveščanje pristaniške skupnosti in druge javnosti. Sam sem, glede na to, da je moja mati luška upokojenka in časopis dobiva domov, nanj že navajen.«

Elen Twrdy, Fakulteta za pomorstvo in transport:

»To je zelo dobra odločitev, je učinkovita in ni draga promocija. Na ta način Luka ne promovira samo svojih stališč, temveč tudi svoje

komunikacije pomembno prispeva k tesnejši povezanosti kopske pristaniške skupnosti. Seveda pa bi bilo potrebno, da se med prispevki najdejo tudi tematike, zanimive za širši krog podjetij. Mislim, da bi bilo zaželeno, da določene vsebine prispevajo tudi predstavniki poslovnih partnerjev Luke. Sam sem že do zdaj občasno prebral glasnik, ko mi je ta »padel v roke« preko neformalnih poti. Večina vsebin je zanimiva, še posebej, če poznaš ljudi in problematiko, o katerih se piše. Največ moje pozornosti pa pritegnejo prispevki, ki govorijo o ljudeh, ki so v preteklosti v povsem drugačnih razmerah ustvarjali pristanišče.«

Mihovil Rameša, DHL

Logistika: »Prepričan sem, da moramo dobiti čim več informacij, zato to odločitev seveda pozdravljam. Prej časopisa nisem dobil. Dosti in več let sodelujem z Luko, tako da je v redu, da nas čim boljše informira.«

Zlatan Čok, Savica: »Ta poteza je v redu, posebno z vidika pristaniške skupnosti in v tem smislu lahko Luški glasnik postane tudi glasnik pristaniške skupnosti. V njem so pametne informacije in lahko sodelujemo tudi na tem področju.«

Emil Bandelj, Globus: »Zelo dobro je, da dobivamo luški časopis. Sam ga prečitam in dam sodelavcem, da so informirani. V njem so zelo koristne informacije. Pripravljeni smo tudi sami sodelovati s strokovnimi vsebinami.«

Simeon Žilevski, Mejna veterinarska postaja Koper: »V vseh pogledih pozitivno.«

Sonja Kranjec

LUŠKI glasnik

zaposlene. Za naše študente je to zanimivo gradivo, poleg tega vidijo zaposlene v Luki, ki so bili prej študentje kot oni. To jim daje dodatno motivacijo za študij. V časopisu lahko vidijo tudi veliko stvari, ki jim koristijo za njihove seminarske in diplomske naloge. Kajti pristanišče ni samo ladja in tovor, temveč se v njem dogaja še veliko drugih zanimivih stvari.«

Ernest Gortan, Intereuropa:

»Odločitev Luke, da dostopnost Luškega glasnika približa tudi poslovnim partnerjem in drugim deležnikom, pozdravljam. Za razvoj pristanišča je zelo pomembno sodelovanje vseh, katerih delo je povezano z Luko. Tudi Luški glasnik lahko preko širših vsebin in izboljšanja

S sojo postavljajo rekorde, a potrebujejo nova skladišča

Na Terminalu sipkih tovorov ima soja posebno mesto. Najprej zato, ker predstavlja dobro tretjino vsega pretovora terminala, nato tudi zato, ker v zadnjem času dosega na borzi visoko ceno, kar pomeni, da je iskano in zaželeno blago. Nenazadnje pa tudi zato, ker so vzpostavili sistem pretovora, ki odlično deluje z obstoječo ekipo.

Naš sogovornik **Boris Zorič** nas poduči, da si na tem področju konkurenčen, če hitro in kakovostno pretovoriš sojo in jo dobro skladiščiš: »Mi smo tu zelo močni. Imamo dolgoletne izkušnje, imamo pravo tehnologijo in standarde. Razvili smo našo produktivnost do točke, da smo zadovoljni. Pri tem je največja plemenitost, da zaupaš sodelavcu. To je edina možnost za kakovostno delo, dobro sodelovanje ekipe, ki obvlada področje in dobro podporo vzdrževalcev in tehnike, da vse obratuje.«

Ekipe TH hal je usklajena, vsak odlično obvlada svoje delo, tako da vse deluje kot mora. Boris: »Skupaj delamo že od leta 1990. V tem času smo podaljšali TH hale, vsako za 70 metrov, v letu 1997 smo postavili kenguru žerjav in dodatno tehtnico z novo izvozno linijo. S tem smo povečali zmogljivost tehnološkega sistema v uvozni in izvozni smeri. Isto leto smo posodobili tudi programsko opremo in tako



Ekipe iz TH hal šteje pet skladiščnikov in dva operaterja v dispečerskem centru, pri njihovem delu je nepogrešljiva tudi ekipa vzdrževalcev, ki pokriva celoten terminal za sipke tovore. Na sliki (od leve) so Sašo Seifert, Boris Zorič, Marko Pislak, Dejan Skomina in Henrik Centa. Foto: Sonja Kranjec

zaključili še zadnji manjkajoči člen.

Opažam, da nekako vsakih 10 let naredimo korak naprej v razvoju. Leta 2008 smo bili tik pred izgradnjo dveh novih skladišč ob silosu,

vendar je bila zaradi recesije investicija ustavljena. Se je pa v vseh teh letih večal pretovor sojinih derivatov, in sicer z 200.000 na 600.000 ton. Ker je skladišč premalo, sojo skladiščimo tudi v silosu. Delamo predvsem

Panamax ladje. Lani smo privezali največjo doslej. Pripeljala je skoraj 62.000 ton. Postavljamo rekorde, ki nam jih narekuje trg, če izpolnimo njegove zahteve. Letno naložimo okvirno 25.000 kamionov in 1.000 vagonov. Lani smo postavili dnevni rekord z naloženimi 7.150 tonami soje na 293 kamionov in če bi jih postavili v vrsto, bi bila kolona dolga 5 kilometrov! Ob večjem pretoku blaga na relaciji ladja – skladišče moramo narediti vse, da tovar uskladiščimo. in da ga v isti kondiciji odpremimo, zato opravljamo redne meritve temperature (monitoring) in hranimo vzorce blaga.«

Soja prihaja predvsem iz južne Amerike, iz Brazzilije, nekaj malega tudi iz Argentine in Indije, Balkana in Kitajske. Boris poudari, da to ni soja kot taka, temveč so to sojini derivati. »Iz soje v zrnju izločijo olje, ostanek pa je še vedno bogat z beljakovinami



Soja doživlja na borzi izrazite vzpone in padce, v zadnjem času pa ima visoko ceno

Foto: Sonja Kranjec

oz. proteini, zato je primerna za živinsko krmo in to prihaja k nam.«

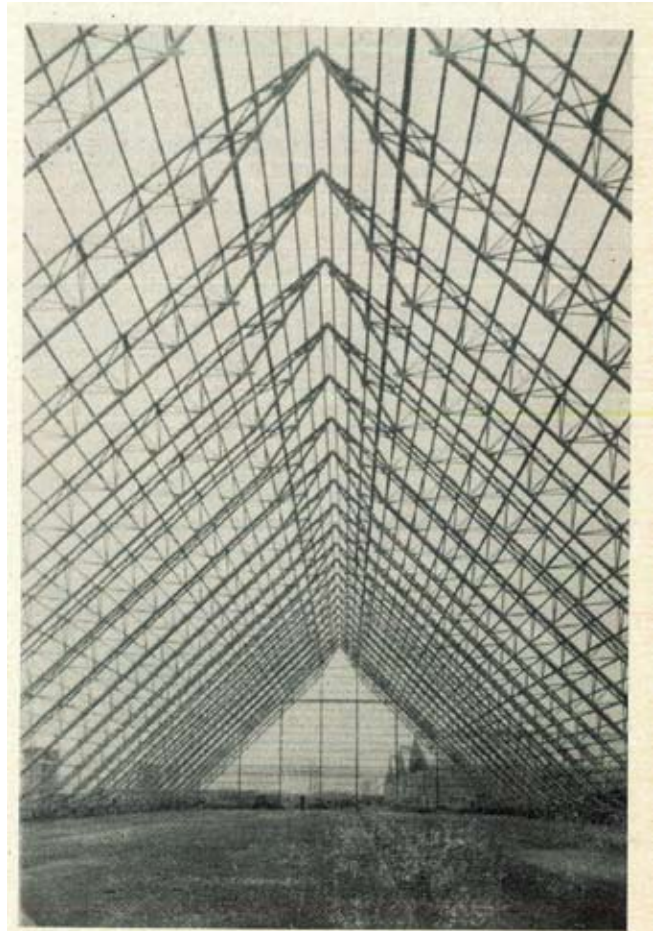
Nato sojine derivate iz pristanišča odpremo v sosednje države, iz katerih prihaja v Koper živina, ki se je krmila s sojinimi derivati. In tako se sojin krog ponovno sklene v Luki Koper, izzovemo Borisa: »Drži. S sojo pokrivamo tržišča v radiu 750 kilometrov od nas, torej Srbijo, Madžarsko, Hrvaško, Makedonijo, Bosno, Češko in del Avstrije. Tam imamo še potencial, vendar je konkurenca velika.«

Terminal ima dva dobavitelja soje in mesečno odpremi od 45.000 do 50.000 ton. 95% odpreme poteka po cesti, 5% pa po železnici. Želeli bi več, ampak železnica je že tako prepolna. Po drugi strani pa ima kamionska odprema

prednost pred železniško saj omogoča odpremo od vrat do vrat in v točno določenem času.

Na terminalu so že leta 2004 prejeli certifikat kakovosti, ki ga obnavljajo vsako leto. Certifikat pa imamo tudi za pretovor gensko nespremenjene soje in drugih eko-bio produktov. Za ta tovor uporabljajo posebno tehnologijo, ki zagotavlja sledljivost in ločeno pot od drugih tovorov.

Ves sistem pretovora od ladje do vozila je avtomatiziran in voden iz centralnega računalnika. Boris: »V našem nadzornem centru se vidi povezava od priveza z dvigali do skladišč in naprej do nakladalne postaje. Vsa dokumentacija poteka v luškem sistemu TinO, računalniški sistem pretovora



Hala za sipke tovore v naši luki. Zgradila jo je železarna SISAK. Te dni jo že pokrivajo.

Novo hale »Sisak« za skladišča

Se nekoliko dni je potrebno in bomo priče novi slovesnosti, ko bomo odprli nove hale za skladišča v naši luki.

Zadaj za »kapelicami« na oni strani proge raste nov veliki objekt, katerega gradi železarna iz Siska.

Celotno železno konstrukcijo izdelajo v tej železarni, njihovi strokovnjaki pa jo postavljajo pri nas. Dela trajajo dva meseca.

Vodja gradbišča tovariš Ivan KOZARIČ nam je tudi povedal, da je ta hala dolga 180 metrov in široka 60 metrov, kar pomeni, da bo v njej 10.800 kv. metrov površinskega prostora.

S tovrstnimi objekti zelo povečujemo zmogljivost naše luke oz. luških skladišč in tako uresničujemo to, kar smo predvideli v našem načrtu za to leto in tudi za prihodnja leta.

TH hale je zgradila železarna Sisak - Luški glasnik, februar 1972

pa je vzpostavila in tudi zaščitila Robotina. Bistvo tega je, da se nadzira in krmili ves pretovor, vse poti blaga. Iz nadzornega centra v TH hali 1 se tako razklada soja iz ladij v hale in se opravlja odprema na vagonsko-kamionsko nakladalno postajo. Na sistem je

povezan tudi vsipni bunker in komunikacija za dvigala ter dve tehtnici, ena za ladje, druga za odpremo. Tako imamo tukaj v nadzornem centru vse informacije, kaj se dogaja na terminalu,« pojasni Boris.

Sonja Kranjec



Foto: Jaka Jeraša

TH hali, ime sta dobili zaradi svoje trikotne oblike, imata zmogljivost 56.000 ton. V njih se dogaja manj manipulacij, ker tovor potuje po trakovih, zato je največja prednost majhen lom tovora.



Z mesta so se videli le luške »piramide«. Sredi sedemdesetih let južnega dela prvega pomola še ni bilo.



LinkedIn – poslovno družbeno omrežje

Pred leti smo na svetovnem medmrežju ustvarili facebook profil Luke Koper. S tem smo odprli nov komunikacijski kanal, preko katerega se lahko širša javnost, predvsem za nas pomembno lokalno prebivalstvo, sproščeno povezuje s pristaniščem. Od lani pa je naše pristanišče bogatejše za še en spletni profil. Ta živi v precej bolj resnem družbenem okolju, imenovanem LinkedIn (=povezani).

LinkedIn želi biti* največje **poslovno** omrežje, kjer se ljudje ponašajo s svojimi strokovnimi znanji, zanimanji in delovnimi izkušnjami. Uporabniki zastavljajo vprašanja, vezana na specifična strokovna področja, sodelujejo na tematskih forumih in se »gibajo« v skupinah poznavalcev z različnih

področij. Zaradi vezanosti na globalni poslovni svet, je tudi naš profil imenovan Port of Koper (Luka Koper).

Najbolj plastično lahko lastnosti LinkedIna opišemo s konkretno primerjavo med LinkedInom in večini poznanim facebookom.

RAZLIKE		
Vrsta omrežja in mreženja	poslovno, B2B	bolj osebno/zasebno, družabno
Vsebina objav	poslovne novice, strokovni forumi	vse, kar se komurkoli na tem svetu zdi, da je pozornosti vredno (npr. rojstvo gosence na sosedini sončnici, obisk kina, pečena jajca za zajtrk ali podobna zanimiva vsebinska krama)
Podjetja sporočajo	za poslovne partnerje in interesente relevantne informacije	praviloma komercialne in »mehke« vsebine za potrošnike
Kaj uporabniki pričakujejo drug od drugega	pomoč in odgovore na vprašanja, vezana na različne stroke, panoge, delovna področja	like (všečke)
S čim se ljudje predstavljajo	z delovnimi izkušnjami, s specifičnimi znanji in zanimanji	s svojimi otroki, z avti, mišicami, domačimi ljubljenci, (pred)zaužitimi obroki, hobiji in - predvsem pri mlajši populaciji - z javnimi čustvenimi izlivi
Objavljene ponudbe za	zaposlitev strokovnih kadrov	skupno preganjanje dolgčasa, paritev - ženitev
Uporabniki večinoma sledijo	strokovnjakom z relevantnih področij, podjetjem in potencialnim zaposlovalcem	glasbenim, kulturnim, shuševalnim, modnim in drugim v večini pritočnim interesnim skupinam
Na omrežju gradimo	svoj poslovni profil, karierno pot in vezi v stroki	svoj osebni profil, življenjsko pot in družabne vezi
Omrežje želi spodbujati	zaposlovanje kadrov, trženje in prodajo izdelkov ter storitev	povezovanje med prijatelji in družinskimi člani, izražanje, kar je pomembno posameznikom



Please keep professional

LinkedIn sicer obstaja od leta 2003 in trenutno združuje že več kot **347 milijonov** uporabnikov iz preko **200 držav** po vsem svetu, zato so ga že prevedli v 23 jezikovnih različic. Slovencev na LinkedInu je po LI standardih zaenkrat še premalo, da bi dobili tudi slovensko verzijo.

Mateja Dominko

*Ali mu to uspeva, pa preverite sami – če ga še nimate, si ustvarite LinkedIn profil in se vključite v poslovno mrežo.

Anketa o ukrepu prepovedi pešačenja

S 1. januarjem je začela veljati v pristanišču prepoved pešačenja izven označenih poti. Prihod od vratarnice do terminalov je mogoč le s prevoznimi sredstvi in luškimi avtobusom oz. kombiji. Rešitev najbrž ni idealna, a takšnih niti ni, vendarle pa prepoved zmanjšuje možnosti za nezgode. Da bi izvedeli, kaj o tem menijo zaposleni in ali imajo kakšen konstruktiven predlog, smo izvedli anketo.

Na željo večine med anketiranimi in tudi zato, da jih ne bi izpostavljali, njihovih imen ne bomo objavili, uredništvo pa jamči za verodostojnost njihovih izjav:

- Prav je, da ima Luka urejen promet in da zagotavlja prometno varnost, saj je vedno več prometa, pa tudi nekateri ljudje so manj previdni, zato lahko hitro pride do nesreče. Zdaj vsak PC ureja po svoje dodatne prevoze. Tako se moramo ukvarjati s tem, pri tem pa ne vemo, kdo vse prihaja v Luko. Če imaš stalen urnik, ni problem, pri nas tega ni, zato je to nerodno. Tako mislim, da bi morali to urediti na nivoju Luke in zagotoviti dodatne mobilne prevoze oz. kombije, da se zagotovi mobilnost v vseh treh izmenah, ali to predati celo nekemu izvajalcu.
- Mi imamo svoje prevozno sredstvo, tako da za nas ni problem, za zunanje pa ga moramo organizirati. Prepoved je neumnost, kako pa naj pridemo do skladišč, ki jih imamo na več lokacijah? Na deloviščih pa je itak potrebno zelo paziti in se ne sme hoditi okrog kot ovca. Prevoz z avtobusom gre, ko greš na energetski terminal ali na sipke, ni pa za vsepovsod. Ali pa naj dajo več kombijev, saj imajo ljudje različne urnike od 5.30 do 20. ure. Najbrž so bolj problematične večje skupine, ki pridejo ob 9. uri.
- V naši službi ne čutimo tega problema, ker hodimo na delovišča z avtomobilom. Seveda se mora s prepovedjo zagotoviti »dostava« na vsa delovišča. Problematika mora biti praktično urejena tako, da se ne ovira delovnih procesov.
- Zagovarjam vsako ureditev, ki gre na boljše, predvsem ko gre za varnost. Mora pa biti prav izpeljano, brez zastojev za ljudi in delo. Če prepoved pripomore k urejenosti in varnosti, je v redu, saj so najbrž prej naredili analize. Če bodo zastoji, če bo trpela Luka zaradi organizacije dela, sem proti. Vemo, da se je Luka gradila času in denarju primerno, z improvizacijami, vidimo glavni vhod, glavno prometnico ... V Luko delamo vrsto let enako in nekih hudih nesreč ni bilo.
- Mene se to ne tiče, imam dovolilnico in se vozim z avtomobilom. Opažam pa, da so nekatere poti označene,

a slabo, razen dostopa do upravne stavbe. Najlažje je prepovedati, namesto da bi kaj naredili. So ljudje, ki pešpoti potrebujejo, mornarji morajo priti v mesto in drugi na svoje delovno mesto. Poti naj bodo označene v skladu s predpisi, ponekod imamo označene prehode in na njih parkirano službeno vozilo. Stvari se ne rešujejo s prepovedmi, ampak s pravim pristopom, da se uredi po predpisih.

- Prav je, da so prepovedali, čeprav nekateri še vedno hodijo peš. Je pa zdaj dosti manj pešcev, kar je z vidika varnosti boljše. Naj se uporablja avtobus, če ga že imamo, problem je tam, kjer hodijo ljudje od daleč, z lesnega, čez Rižano. Težava je v tem, ker imajo različne enote različne urnike.
- Kar se tiče varnosti, je prav, nekaj je bilo potrebno narediti, ne vem, pa če je to bila edina rešitev, navadno jih je več. Pešačenje bi bilo lahko dovoljeno, če bi imeli pešpoti. Načina, kako bodo to izpeljali, pa ne poznam, ker nisem sodeloval. Mi smo morali naročiti za naš PC dodatni kombi v vseh treh izmenah za 24 ur. Vsak PC mora namreč skrbeti za to, vprašanje pa je, kdo bo reševal ta problem za mornarje, vzdrževalce, menzo, čistilke ... Vprašanje je, če je bilo vse premišljeno.
- Prav je, da se prepove ali uredi, da bi pešci imeli ustrezen prevoz. Promet je gost, za pešce je nevarno. Do zdaj je vozil avtobus vsako uro, zdaj bi moral voziti pogosteje, ali pa več kombijev. Vendar precej ljudi prihaja z ladij, imamo veliko kolesarjev in če bodo prepovedali še to, bo problem. Potrebno je urediti ustrezen prevoz za delavce in mornarje. Če imaš službeni avto, si v privilegiranem položaju. Za kratke relacije je brez veze urejati avte. Kakšna pa je tista razdalja, ki je prepovedana?
- Prepoved ima prednosti in slabosti. S stališča varnosti je boljše, da se ljudje vozijo s kombiji ali busom. V drugih lukah je tudi tako, gibanje je dosti bolj omejeno. Največji problem je pomanjkanje skladiščnega in manipulativnega prostora, na enem mestu se prepleta preveč delovnih procesov, kar kliče k nevarnosti. Na deloviščih je hiter tempo dela, na

enem prostoru nakladamo vagone, razkladamo zunanje kamione, avtomobile ...

- S 1. januarjem je Inpo prevzel avtobus, ki vozi po navodilih Področja operative. Opravlja več prevozov, urnike še testiramo. Od zaposlenih nisem slišala pripomb. Tisti, ki so hodili peš, zdaj ne smejo, problem je, kako priti do delovišča, saj za par oseb ni smiselno pošiljati avtobusa.
- Nad prepovedjo sem bil malo presenečen, ker zdaj npr. upokojenci ne morejo do pisarne kluba v Luki. Oni so gradili Luko, zdaj pa se jim prepove dostop. Zaradi varnosti pa se strinjam s prepovedjo, potrebno je bilo ljudi zaščititi, lahko pa bi napravili kakšno pot več.

Besedo smo dali tudi tistim, ki so se v iskanju rešitev odločili za ta ukrep, ki nam ga je pojasnil **Dimitrij Pucer** s Področja operative: »Naše področje se je angažiralo in našlo rešitev, ki ni idealna, ni pa slaba. Predvsem zaradi ogrožanja varnosti ljudi, ki so hodili peš, pri dostopanju do garderob prečkali delovišča PC-jev, smo morali nekaj ukreniti. V prvi fazi smo prepovedali pešačenje od vratarnice do garderob PC. V drugi fazi bomo poskrbeli tudi za mornarje, zarisali smo nekaj postajališč v zaledju privezov, ponudili jim bomo štiri urnike ter vse skupaj predstavili Zvezi agentov in špediterjev.

Ljudje se morajo od vratarnice do svojega PC odpeljati z avtobusom, kombijem ali drugim vozilom, gibanje na območju PC pa je v njihovi pristojnosti, mi se v to nismo vtikali. Po moji oceni smo s prepovedjo zelo izboljšali varnost. Nekaj več stroškov bodo imeli PC-ji, a večja varnost nekaj stane. Seveda bomo vso zadevo po potrebi nadgradili, upoštevali bomo tudi predloge s terena. Dejstvo je, da smo o tem problemu govorili že leta, zdaj smo zadevo nekako uredili. Imamo samo eno ustrezno urejeno pešpot do garderob. Pristojni službi nadzirata upoštevanje prepovedi, kršitev pa je malo, ker so se PC-ji organizirali. Pri prepovedi nismo imeli v mislih sankcije, temveč le to, da se nesreče ne bi dogajale.«

Sonja Kranjec



Usposabljanje na temo večje varnosti pri pristaniškem delu je opravilo več kot 200 udeležencev.

Foto: Rok Štemberger

Nevarnosti, ki se jim med gibanjem po delovišču lahko izognemo

Običajno se na deloviščih po luki nahajajo le osebe, ki so neposredno vpete v naše delo. V delovnem procesu pa se lahko pojavijo tudi druge osebe, ki vanj občasno vstopajo zaradi specifične dela. Zato smo v marcu izvedli delavnico za izvajalce pristaniških storitev in luške delavce na temo varnosti in zdravja pri delu na PC Generalni tovori. Prav tam so namreč delovni procesi najbolj raznoliki in poleg strojev vključujejo tudi največ nujno potrebnih delavcev na terenu.

Z odgovornimi predstavniki izvajalcev pristaniških storitev in predstavniki terminalov je bil 25. februarja najprej izveden sestanek, kjer smo predstavili konkretne ukrepe za izboljšanje varnosti delavcev pri luškem delu. Da pa bi zaposlene in izvajalce pristaniških storitev dodatno osvestili glede (ne)varnosti pri delu z mehanizacijo, smo na PC Generalni tovori izvedli še tri delavnice. Na srečanjih smo prisotne želeli opozoriti, da le s pravilnim organiziranjem, vodenjem in nadziranjem delovnih procesov lahko zagotavljamo varne delovne razmere za vse udeležence. Na terminalih, kjer delavci-posamezniki nastopajo kot ključni del delovnega procesa in je poleg mehanizacije v delo vključenih tudi večje število oseb, je pomembno,

da znajo vsi prepoznati potencialne nevarnosti, se jim izogibati in tudi ostale osveščati o ukrepih za preprečevanje nesreč.

Naj na tem mestu zato osvežimo nekaj najpogostejših pravil, ki smo jih v pristanišču dolžni upoštevati vsi.

SPLOŠNE SMERNICE IN NAVODILA

Vožnja, parkiranje ali zadrževanje na manipulativnih površinah oz. deloviščih so strogo prepovedani, poleg tega pa še:

- na delovnem območju moramo vsi, ki vodimo, nadzorujemo, delamo ali kako drugače sodelujemo v delovnem procesu, uporabljati **osebno varovalno opremo** (delovne čevlje, svetla odsevna oblačila, ipd.),
- pozorni moramo biti na **delo in pozicijo** viličarja ali druge težke mehanizacije,
- ves čas moramo ohranjati **varnostno razdaljo** od stroja,
- obvezno moramo poslušati **zvočne in svetlobne signale** (trobljo, signal za vzvratno vožnjo in druga opozorila) ter se **umikati** v varno območje,
- stroj moramo imeti ves čas **v vidnem polju** (**»na očeh«**), nikoli pa za hrbtom,

- preden pričnemo s podkladanjem tovora ali drugimi aktivnostmi, se moramo **ustrezno sporazumeti z upravljalcem** mehanizacije. Med manipulacijo ne smemo stopati pred tovor ali ob stroj. To lahko storimo šele, ko je upravljalce končal z delom (je stroj ustavil) in ob njegovi vednosti.

SMERNICE ZA VILIČARISTE IN UPRAVLJALCE LUŠKE MEHANIZACIJE

Viličarje in drugo mehanizacijo srečamo na vsakem koraku, v skladiščih, na transportnih poteh in manipulativnih površinah kot tudi v ladijskih skladiščih. Ob neupoštevanju varnostnih pravil so lahko nevarni tako za upravljalce kot tudi vse ostale osebe, vpete v delo. Najpogostejše nevarnosti pri delu z viličarjem so: stisk osebe, nevarnost rušitve tovora na osebe in povoženje.

- voznik viličarja ali mehanizacije mora pred dviganjem ali spuščanjem tovora preveriti ali je **tovor varno naložen**,
- preden izvede premik se prepriča, da v nevarnem območju ni oseb, še posebej mora paziti na **mrtve kote**

- ko je **zmanjšana vidljivost** pri delu z mehanizacijo zaradi pretovarjanja predimenzioniranega tovora ali iz drugih razlogov, je voznik dolžan **voziti vzvratno** ali zahtevati osebo za signaliziranje (signalista),
- upravljalce tovora ne sme premikati ali ga odložiti na postavljene podloge, dokler se delavci ne odmaknejo z nevarnega območja. Z dogovorjenim znakom mu lahko pomaga signalist,
- dviganje in spuščanje delavcev z viličarjem, razen s posebno košaro, je prepovedano,
- pri delu z viličarjem ali drugo mehanizacijo mora upravljalce upoštevati navodila za varno delo proizvajalca sredstva, elaborat o varnem delu in tehnološka navodila.

Za konec naj opozorimo še na eno najpogostejših napak in nevarnosti, ki jo prepogosto povzročamo ob vožnji po pristanišču. Uporaba mobilnih telefonov in drugih naprav med delom in vožnjo po pristanišču je prepovedana. Verjetno je odveč dodati še, da moramo pred klicem varno ustaviti stroj ali vozilo in se umakniti na varno, stran od delovnega območja.

Bojan Bucaj

Luški dan v Egiptu

V sodelovanju z našim veleposlaništvom v Kairu in egiptovskimi partnerji smo 10. marca v Kairu organizirali poslovni dogodek *The Port of Koper Day*. Predstavili smo jim izboljšane kontejnerske povezave s Kopro, ki nudijo dodatne možnosti za še večje sodelovanje pri izmenjavi različnega blaga z Evropo. Svojo podporo Luki in spodbudo boljšim povezavam je izrazil tudi predstavnik Združenja izvoznikov sadja in zelenjave AEC (Agriculture Export Council).



Ob prihodu v Kairo je slovensko delegacijo sprejela veleposlanica Tanja Miškova.



Dogodka se je udeležilo nekaj več kot 90 gostov - egiptovskih špediterjev, agentov, izvoznikov in ekonomskih svetovalcev držav našega zaledja.

Slovensko delegacijo so sestavljali zaposleni v Luki Koper predsednik uprave **Dragomir Matić**, vodja PC Generalni tovari **Branko Vodopija**, s področja trženja pa vodja **Andrej Cah** in samostojna strokovna delavka **Milena Slobko Jerman**.

Interservice, Seago Line in TPG, izvoznika DUOL in Evrosad ter **Čedomir Bojanić** kot predstavnik Sekcije pristaniških špediterjev pri Združenju za promet na GZS.

Foto: Aleš Novak

Pridružili so se jim še naši poslovni partnerji Adriakombi, Feršped, Fining, Intereuropa,

Novi prostori pri kompostarni

V Centru za ravnanje z odpadki so zgradili prizidek k poslovnim prostorom. Gre za manjši objekt, ki obsega v pritličju in nadstropju vsega 50 kv. metrov. V njem bodo dobili nove garderobe in pisarniške prostore. Na kompostarni delajo namreč z odpadki, zato so potrebovali dodatne garderobne prostore, da bi tako ločili čiste od umazanih garderob. V nadstropju pa so pridobili večji prostor, ki jim bo služil kot sejna soba oz. skupni prostor.

Sonja Kranjec



Foto: Sonja Kranjec



Foto: Tatjana Jazbec

Nova kabina za varnostnike na vhodu

Boljše in bolj varne delovne pogoje bo varnostnikom na vhodu v pristanišče nudila nova kabina med vstopnima pasovoma. Že glede na veliko frekvenco tovornjakov, v 2014 smo jih našteali preko 200.000, je na vhodu v luko veliko dela, saj je potrebno ob vsakem prehodu kamiona pregledati dokumentacijo za nakladanje oz. razkladanje in preveriti plačilo cestne takse.

Tatjana Jazbec

Nova RO-RO linija Koper - Poti

Grški ladijski operater Mediterranean Car-Carriers Line (MCCL) uvaja nov RO-RO servis, ki bo vsakih 20 dni povezal Koper in gruzijsko pristanišče Poti. Operater bo na rotaciji Koper – Pirej (Grčija) – Derince (Turčija) – Poti (Gruzija) vozila prevažal s specializirano car-carrier ladjo s kapaciteto 750 avtomobilov, sprejema pa tudi vsa ostala vozila - avtobuse, tovorna vozila, delovne stroje in specialna vozila.

RO-RO servis za Črno morje

Grški ladjar Mediterranean Car-Carrier Line (MCCL) je razširil RO-RO servis za Črno morje. Poleg pristanišč Koper, Pirej, Derince in Poti je v servis vključil še pristanišče Constanta in napovedal tedensko



povezavo Kopera s Črnim morjem. Servis bo povezoval pristanišča Koper – Pirej – Derince – Poti – Constanta – Derince – Pirej – Koper, z možnostjo kopenske navezave do Tbilisija (Gruzija) in Bakuja (Azerbajdžan). Servis je primeren za vse vrste vozil, tudi izrednih dimenzij.

Kitajski ladjar COSCO krepi povezave v Sredozemlju

V začetku februarja je kitajski ladjar COSCO pričel z razširjenim kontejnerskim tedenskim servisom, ki bo Koper povezoval z grškimi in turškimi pristanišči. V servis, imenovan AGT (Adriatic Greece Turkey), so vključene tri ladje s kapaciteto od 600 do 800 TEU, koperski kontakt za omenjeni servis pa je Dragon Maritime.

Predvideni tranzitni časi v dnevih

Pristanišče nakladanja	Pirej	Solun	Istanbul Haydarpasa	Istanbul Kumport	Gebze	Izmir
Koper	4	13	10	9	8	6
Pristanišče razkladanja	Pirej	Solun	Istanbul Haydarpasa	Istanbul Kumport	Gebze	Izmir
Koper	4	6	9	10	11	13

Baltic Rail z okrepljeno železniško povezavo s Poljsko

Železniški operater Baltic Rail je januarja uvedel izboljšave na povezavi Koper – Wrocław, ki tedensko ponuja kontejnersko blokvlak povezavo že od avgusta 2013. Z optimizacijo trase so izboljšali tranzitni čas in uvedli še dodaten vlak tedensko. Vzpostavili so lastni kontejnerski terminal Wrocław-Siechnice, kar bistveno skrajša potovalni čas, saj so se izognili počasnemu prometu skozi Wrocław do prejšnjega terminala. Servis ob povratku s Poljske odslej ponuja tudi redni postanek na terminalu Paškov pri Ostravi (Češka).

Dan pomorstva

Slovenija skupaj s severnojadranskimi pristanišči igra čedalje pomembnejšo vlogo v Evropi, je na slovesnosti ob dnevu pomorstva, ki ga praznujemo 7. marca, poudarila evropska komisarka za promet **Violeta Bulc**, zato je v interesu EU, da okrepi delovanje teh pristanišč in s tem ponudi učinkovito pot do srednje Evrope. Zato po njenih besedah ni naključje, da je EU potrdila enega izmed pomembnih koridorjev, v katerega je vključena tudi Slovenija, kot del celotne evropske strategije devetih koridorjev, ki bodo ustvarili temelje in pogoje za vzpostavitev

enotnega evropskega transportnega omrežja. Omenila je tudi vse večje pomanjkanja zanimanja za pomorske poklice.

Pomena kakovostnega izobraževanja pomorščakov se je dotaknil tudi minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič** in dodal, da se slovensko pomorsko gospodarstvo uspešno uveljavlja na svetovnem trgu, pri čemer bo poleg razvoja pristaniške infrastrukture nujen tudi drugi tir.

Praznovanje dneva pomorstva so prvič obeležili tudi z jadrarno regato v Portorožu.

Koper z aprilom še tretjič prvi

Koper z Daljnim vzhodom tedensko povezuje tudi kontejnerski servis ladjarja Evergreen, zaradi reorganizacije pa bodo njihove ladje od aprila dalje prvi postanek v Jadranu naredile prav v Kopru. Poleg tajvanskega Evergreena in Yang Minga bo servis vključeval še kitajski COSCON, japonski »K« line in korejski Hanjin pod skupnim imenom CKYHE Alliance, kot slot partner je vključen tudi japonski MOL. V servis, imenovan ADR, bodo vključene ladje s kapaciteto 8.500 TEU na rotaciji Qingdao – Shanghai – Ningbo – Taipei – Shekou – Yantian – Tanjung Pelepas – Ashdod – Alexandra – Pirej – Koper – Trist – Pirej – Jeddah – Kolombo – Tanjung Pelepas – Shekou – Kaohsiung – Qingdao.

To bo poleg 2M in Ocean3 že tretja kontejnerska linija iz Azije, ki ji Koper predstavlja prvo luko ticanja ob prihodu do Evrope.

Dodatno zgrajene skladiščne površine in predvsem septembra poglobljeno morsko dno so končno omogočili sprejem večjih in bolj naloženih ladij. Rezultat novih linij je zato že viden tudi v povečanem pretovoru, kontejnerski terminal je dosegel celo nov mesečni rekord. Februarja 2015 smo naložili in razložili 63.077 kontejnerskih enot (TEU) in s tem za 2.000 TEU popravili rekord iz julija 2014.

Foto: Zdravko Primožič/FPA

