

03 2016

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*

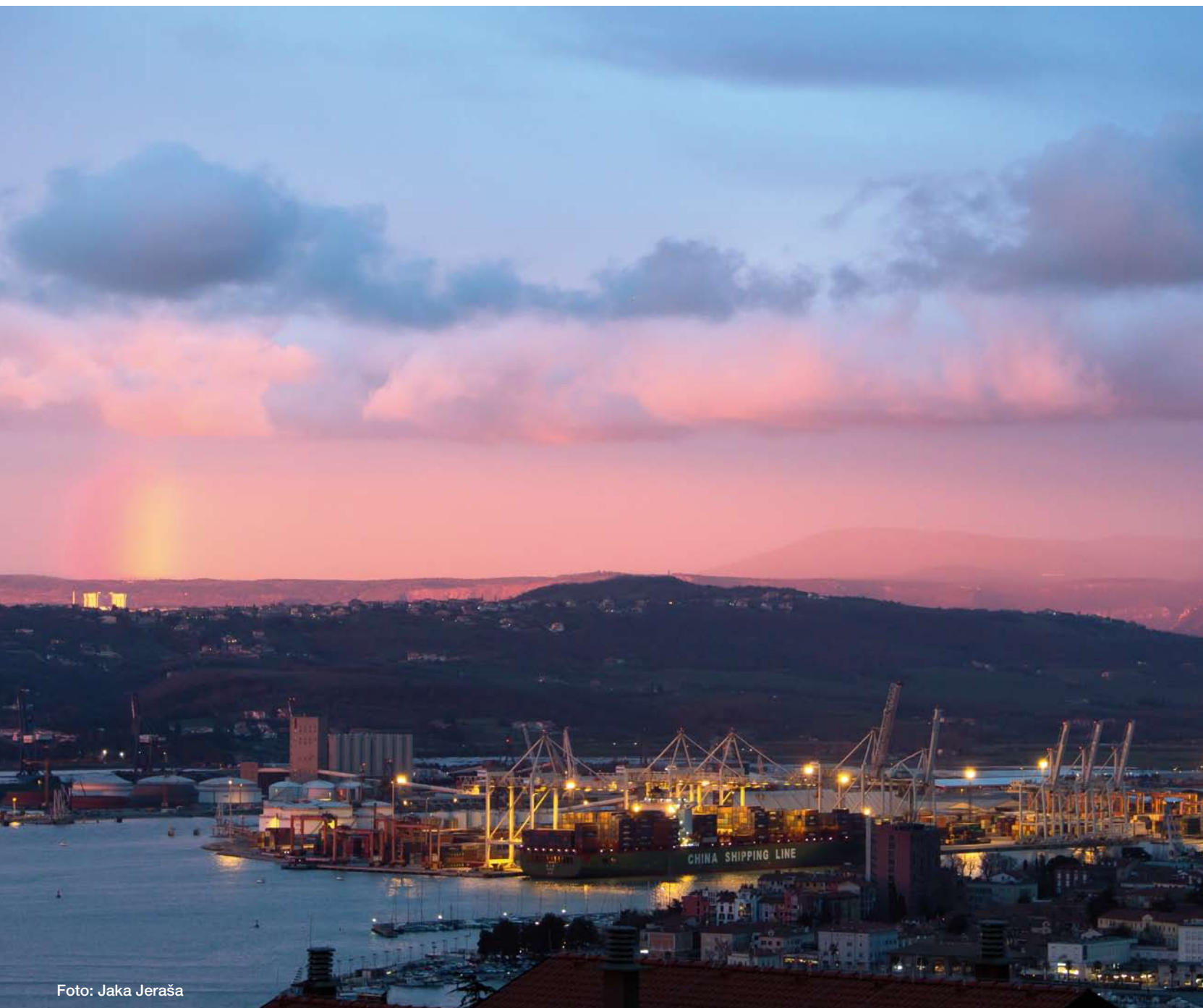


Foto: Jaka Jeraša



Slovenski  
dan  
pomorstva

Poslovanje  
v  
letu  
2015

Investicije,  
zaključene  
v  
februarju

Kako  
se  
potegujemo  
za evropska  
sredstva

## Ob dnevu pomorstva izpostavljeni uspehi Luke

Letošnja proslava ob dnevu pomorstva je bila 7. marca v portoroškem Avditoriju. Slavnostni govornik je bil minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič**, ki je v svojem govoru med drugim poudaril, da je v postopku sprejema v državnem zboru novela pomorskega zakonika. Še posebej pa je izpostavil uspešno zaključen večletni projekt poglobljanja morskega dna v koprskem pristanišču na 15 metrov globine, kar je po njegovih besedah omogočilo rekorden pretovor kontejnerjev. Napovedal je, da bodo letos začeli graditi 100-metrski podaljšek prvega pomola, ki bo povečal pretovor na več kot milijon TEU. Ponovno

je tudi poudaril, da na ministrstvu pripravljajo vse potrebno za ustanovitev projektnega podjetja, s katerim naj bi zagotovili financiranje drugega tira.

Dan pomorstva praznujemo 7. marca, ko je bila leta 1991 podpisana resolucija o pomorski usmeritvi države. Z njo se je država med drugim zavezala, da bo vodila razvojno politiko, ki bo pomorsko usmerjena, zato bo podpirala razvoj koprskega pristanišča, za katerega je potrebno vzpostaviti prometne povezave Kopra z madžarsko in avstrijsko mejo, ki bodo enakovredne povezavam konkurenčnih pristanišč. Luko Koper je z resolucijo



Foto: arhiv PN

torej umestila v osrednji fokus pomorske usmeritve države.

Obiskovalcem prijazno gesto je izbral Pomorski muzej Sergeja Mašere v Piranu, ki

je na ta dan povabil občane na brezplačen ogled svojih pomorskih zbirk.

Sonja Kranjec



## Prva letos

7. marca se je pričela potniška sezona. Odprla jo je potniška ladja Berlin, nemškega ladjarja FTI Cruises. 139 metrov dolga in 17 metrov široka ladja za križarjenje ima 206 kabin za turiste in lahko sprejme 412 potnikov, za katere skrbi 180 članov ladijske posadke. V Koper je tokrat pripeljala 330 turistov. Prišla je iz Benetk, pot pa nadaljevala v Šibenik. V našem pristanišču jo bomo letos videli še dvakrat, in sicer 17. marca in 24. oktobra.

V letu 2016 se bo na potniškem terminalu zvrstilo 65 ladij s preko 70.000 turistov.



## Oni ga že imajo ...

Ob avtocesti proti Serminu smo opazili reklamni pano koprskе družbe Agraria.

Ob tem lahko le ljubosumno dodamo: Oni ga že imajo, mi pa še ne ...

Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper  
Izdaja Luka Koper, d.d.  
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Tatjana Jazbec  
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Dominko, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanović, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanović  
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.



Večji del dela je opravilo podjetje Luka Koper



Foto: Tatjana Jazbec

## Slovenija je pomorska država

Tako vsaj piše v Resoluciji o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, ki je bila sprejeta še pred osamosvojitvijo Slovenije. Zaradi te resolucije tudi praznujemo Dan pomorstva. Morda se velja ob tem dogodku spomniti, kaj je zapisano v uvodu resolucije: *»Slovenski narod je bil v svoji zgodovini, glede na srednjeevropsko lego Slovenije ter s tem povezanimi primerjalnimi prednostmi, vselej tudi pomorsko usmerjen. To usmeritev ohranja in jo bo razvijal tudi v bodoče. Prednosti, ki jih nudi izhod na Jadransko morje, sodobno pristanišče in v pomorske dejavnosti usmerjena podjetja omogočajo vključevanje v mednarodno delitev dela in hitrejše prilagajanje kriterijem svetovnega gospodarstva. Ob tem pa je potrebno upoštevati, da so razvojne možnosti slovenskega morja in obale prostorsko omejene. Da bi zagotovili še boljše možnosti za razvoj Republike Slovenije v moderno državo, ki ima tudi vse prednosti pomorske države in da bi pri tem dosegli čim boljše kakovost življenja, boljše varovanje okolja, sobivanje pristanišča, industrije in turizma na omejenem in občutljivem območju severnega Jadranskega morja, je Skupščina Republike Slovenije na zasedanju Zbora združenega dela in Zbora občin dne 6. marca 1991 ter Družbeno političnega zbora dne 7. marca 1991 sprejela naslednjo resolucijo.«*

Republika Slovenija se je v resoluciji zavezala, da bo vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena. Zato bo: *»podpirala razvoj koprskega pristanišča in prek njega usmerjenega tranzitnega in kopenskega prometa, ter spodbujala širitev stalnih pomorskih poti. Koprsko pristanišče mora postati pomembno in ekološko čim manj obremenjeno pristanišče srednjeevropskega prostora. Zato je potrebno prednostno vzpostaviti prometne povezave Kopra z madžarsko in avstrijsko mejo, ki bodo enakovredne povezavam konkurenčnih pristanišč«.*

Verjetno ni potrebno k temu kaj posebej dodati. Država se je v naslednjih letih še v nekaj dokumentih zavezala k podpori

razvoju koprskega pristanišča in izgradnji dodatne železniške povezave pristanišča z zaledjem. Pravzaprav je država precej lahkomišelnostno pristopala k tem zavezam, saj je večji del dela opravilo podjetje Luka Koper, ki je ves čas samo skrbelo za svoj razvoj, samo investiralo v pristaniško infrastrukturo in s svojimi lastnimi močmi zgradilo eno najpomembnejših in najplivnejših pristanišč v tem delu Evrope, ki je lahko s poslovnega, organizacijskega in ekološkega vidika vzor konkurenčnim pristaniščem in v ponos državljanom Slovenije. Država je imela eno samo nalogo, zgraditi dodaten tir med Koprom in Divačo in modernizirati celotno slovensko železniško omrežje. Pa je v 25 letih od sprejema resolucija naredila bolj malo. S tega zornega kota je potrebno razumeti odziv zaposlenih v Luki Koper, ki so rekli Dovolj! Verjetno se marsikateremu intelektualcu v beli prestolnici ti ljudje zdijo kmetavzarji, puntarji, provincialci. Saj se vendarle ne spodobi predstavnikom oblasti v obraz povedati, da nič ne razumejo o delovanju in potrebah pristanišča. Ne spodobi se glasno opozarjati, da ni nikogar drugega v tej državi, ki bi bolje poznal pristanišče kot tisti, ki so ga zgradili in z njim upravljajo. Nejevoljni so tudi tisti domačini na začasnem delu v prestolnici, ki jih sveta preproščina luških delavcev spravlja v zadrego.

Takšen pač je, luški delavec. Morda preveč robot, vendar iskren in prostodušen. Preveč trmast? Ne, le vztrajen in pripaden. In ravno prav nor, da je zmožil sanje pretvoriti v resničnost. In to kar dvakrat. Prvič, ko je pod pretvezo melioracije koprskega zaliva, kljub nasprotovanju takratnih oblasti zgradil prvi privez bodočega tovornega pristanišča. In drugič, ko je spet zaradi nasprotovanja takratnih oblasti začel graditi prvi tir med Koprom in Prešnico kot industrijski tir, ki je danes postal glavna arterija, ki pristanišče povezuje z Evropo. Ko bi vsaj ta država imela več takih norcev.

Sebastjan Šik

# Razprave o pristanišču se nadaljujejo

Tudi februar in začetek marca nista minila, brez da bi se razpravljalo in pisalo o 2. tiru ter o prihodnosti Luke Koper skozi prizmo privatizacije in organizacije. Razprave so bile v Kopru, Ljubljani, Bruslju ..., o teh temah pa so pisali in govorili različni domači in tudi tuji mediji. Pa pojdemo po vrsti.

**22. februarja** so se na zahtevo Združene levice sestali člani parlamentarnega odbora za infrastrukturo in odbora za gospodarstvo. Seje se je udeležil tudi predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**, član uprave **Andraž Novak**, delavski direktor **Stojan Čepar**, **Maša Čertalič**, vodja področja strateškega razvoja v Luki Koper, predstavniki sveta delavcev in obeh luških sindikatov (**Mehrudin Vukovič**, **Mladen Jovičič** in **Pavel Lokovšek**), direktor Slovenskih železnic, predstavnik pristaniških špediterjev **Tomaž Martin Jamnik** ter predstavnika Gospodarske zbornice **Rok Svetek** in **Robert Sever**.

Na seji je tekla beseda najprej o težavah, s katerimi se v zadnjem času spopada Luka Koper zaradi zasičenosti železniškega omrežja in o odgovornostih za nastalo situacijo. Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič je na seji poudaril, da je drugi tir nujen in da se bo vlada zavzemala za ta projekt. Hkrati pa zavrnil očitke o namernem odlašanju izgradnje drugega tira in o poteku tihe privatizacije Luke Koper, ki bo po njegovih besedah ostala enovito podjetje in izvajala naloge v skladu s koncesijsko pogodbo.

Minister je prisotne je seznanil z odločitvijo vlade, da zato, ker zadolževanje države ni več možno, ustanovi projektno podjetje, ki bo prek dokapitalizacije prešlo v večinsko zasebno lastništvo. Upravljalo bo z zgrajeno infrastrukturo, ki bo po izteku koncesije ostala v lasti države. Poslanci so nato razpravljali še o načinih pridobivanja sredstev za financiranje drugega tira, kjer so se kresala mnenja. Odbora ob zaključku seje nista sprejela nobenega sklepa.

V Svetu delavcev Luke Koper so bili razočarani nad potekom skupne seje dveh odborov Državnega zbora, saj so menili, da se je razprava o pomembnih temah izrabila za medsebojna politična obračunavanja, namesto da bi se poglobili v srž problema in iskali rešitve. **25. februarja** so zato poslankam in poslancem Državnega zbora poslali odprto pismo:

*Ugotavljamo, da izvoljenim predstavnikom oblasti, ki bodo v kratkem morali odločiti o predlogu zakona o projektne podjetju, niso*



Vir: Arhiv državnega zbora

*poznani osnovni pojmi logistične in pristaniške dejavnosti. Zato se upravičeno sprašujemo, kako bodo lahko odločali o omenjenem zakonu, ki po našem mnenju pomeni začetek razprodaje edinega slovenskega tovornega pristanišča. Čeprav pripravljavci zakona trdijo nasprotno, je pot do prodaje državnega deleža v Luki Koper jasno začrtana. Zasebni investitor naj bi dobil koncesijo za upravljanje s tretjim pomolom (kljub neznankam, kdo bi lahko bil zainteresiran za vložek v projektne podjetje in še dodaten vložek 500 milijonov evrov za izgradnjo tretjega pomola; da ne omenjamo koncesijske pogodbe (člen 7.9.4.2.) med Luko Koper in državo, ki že zajema tudi tretji*

*pomol). Do tedaj enovito pristanišče bo tako razdeljeno med dva koncesionarja. Sledila bo ugotovitev pristojnih, da potrebujemo pristaniško upravo (podaljšano roko države, ki upravlja z območjem pristanišča in podeljuje koncesije). Na koncu bo prevladalo stališče, da je lastništvo države v enem od koncesionarjev nepotrebno in bo sledila prodaja državnega deleža v Luki Koper.*

*To je zelo realen scenarij, če pozorno analiziramo vse dosedanje javne izjave pristojnih. Z uresničitvijo tega scenarija bo pristaniška dejavnost nazadovala za nekaj desetletij. Res je, večina evropskih držav pozna model*

## Koncesijska pogodba - člen 7.9.4.2. Tretji pomol

Infrastrukturno ureditev operativnih obal in drugih objektov pristaniške infrastrukture za javni promet na območju tretjega pomola zgradi koncesionar v svojem imenu in za svoj račun (gradnja tretjega pomola).

Operativne obale in drugi objekti pristaniške infrastrukture iz zgornjega odstavka postanejo lastnina koncesionarja na temelju stavbne pravice, ki mu jo v ta namen podeli koncedent s posebno pogodbo.

Po prenehanju koncesijskega razmerja\* ima koncesionar dolžnost, da v roku do podelitve nove koncesije gradnjo tretjega pomola odstrani in vzpostavi vodna in priobalna zemljišča v prvotno stanje, razen v primeru, da koncedent v roku 30 dni po prenehanju koncesijskega razmerja uveljavi opcijsko pravico do odkupa po revidirani še neamortizirani vrednosti investicije, določeni skladno z drugim odstavkom 13.3. točke te pogodbe.

\*Luka Koper je podpisala koncesijsko pogodbo leta 2008 za obdobje 35 let in poteče leta 2043.

Minister za infrastrukturo je 26. februarja podpisal pismo o nameri o vzpostavitvi železniškega tovornega koridorja številka 11, ki je skupen dokument ministrstev pristojnih za promet držav Poljske, Slovaške, Madžarske in Slovenije. S pismom o nameri omenjene države poudarjajo pomen tovornega železniškega koridorja na večinskem poteku zgodovinske Jantarne poti (povezava med Baltikom in Sredozemljem). V pismu o nameri ministri poudarjajo razvoj kakovostnih storitev železniškega tovornega prometa od Luke Koper, preko zahodne Madžarske do slovaških in poljskih industrijskih centrov. Ob omenjenem je pomembna tudi povezava s kakovostnimi storitvami železniškega tovornega prometa Slovenije s sosednjimi državami EU.

*pristaniških uprav in delitve pristanišč na več koncesionarjev (operaterjev). Vendar najbolj uspešni so pristaniške uprave že preoblikovali v podjetja (npr.: Pristaniška uprava Rotterdam, delniška družba v 70% lasti mesta Rotterdam in 30% lasti države). Luka Koper pa ima še to prednost, da upravlja s celotnim območjem pristanišča, kar pomeni, da lahko izkorišča sinergije pri upravljanju z delovno silo in stroji med posameznimi terminali, kar povečuje njeno fleksibilnost, konkurenčnost in poslovno uspešnost. Ali še bolj plastično povedano, ladjo z avtomobili lahko danes privežemo na kateri koli privez v pristanišču. V primeru ločenega avtomobilskega terminala v zasebni lasti operaterja bi ta imel le eno fiksno privezno mesto. Drugi operaterji v tujini nam to zavidajo. Politika v sosednjih državah pa že leta poskuša, tudi preko pritiskov v Bruslju spremeniti naš model upravljanja. Verjetno ne zato, ker bi jih skrbel naš razvoj!*

*V Luki Koper že skoraj šest desetletij, z lastnim denarjem (brez proračunskih sredstev) gradimo pristanišče, ki je danes po rezultatih najbolj uspešno in prodorno v tem delu Evrope. Se vam zdi preveč pretenciozno, če pričakujemo, da se pri odločanju o prihodnosti pristanišča upošteva stališča tistih, ki v*

Ministrstvo za infrastrukturo je podaljšalo rok za oddajo ponudb za preveritev ocenjene vrednosti ter vse možne racionalizacije in optimizacije za projekt 2. tira med Koprom in Divačo. V razpisu, ki ga je objavila Direkcija za infrastrukturo v sredini januarja, je bil določen rok za oddajo 4. marec. Po pisanju Primorskih novic so rok podaljšali na 18. marec.



*tej državi najbolj poznamo pristaniško dejavnost? Projekt koprskega pristanišča je v petdesetih letih prejšnjega stoletja nastal brez politične podpore takratne države. Mačehovskega odnosa države smo vajeni. Vi pa imate edinstveno priložnost, da temu naredite konec. Recite dovolj in podprite paradnega konja Slovenije, s katerim se naši oblastniki tako radi hvalijo v tujini.*

**3. marca** je v Bruslju potekala transportno-lotistična konferenca na temo razvoja infrastrukture v Sloveniji. Organiziralo jo je Slovensko poslovno in raziskovalno združenje (SBRA). Glavna govornika na konferenci sta bila evropska komisarka za mobilnost in promet **Violeta Bulc** in slovenski minister za infrastrukturo Peter Gašperšič. Udeležili pa so se tudi predstavniki iz Slovaške, Češke ter nemških zveznih dežel Bavarska in Baden-Württemberg ter predstavniki nekaterih slovenskih logističnih družb. Slovenski infrastrukturni minister je predstavil načrte na področju posodobitve infrastrukture v Sloveniji, izpostavil mednarodni pomen Luke Koper za širšo regijo in zaledne države pozval k sodelovanju pri izgradnji 2. tira Koper-Divača. Sicer pa so si bili vsi udeleženci enotni o pomembnosti povezav do Jadranskega morja in Luke Koper ter o nujnosti razvoja infrastrukture. Namen konference je torej bil pridobiti večjo pozornost odločevalcev v institucijah EU.

**4. marca** se je z razvojnimi dilemami Luke Koper ukvarjal ekonomsko socialni sveta (ESS). ESS je tripartitni organ, ki ga sestavlja 15 članov. V svet po 5 članov imenujejo delodajalci, delojemalci in vlada RS. Udeleženci seje so soglasno poudarili nujnost drugega tira za razvoj slovenske logistike, zato mora država z izgradnjo pričeti čimprej. Na seji so sprejeli dva sklepa, in sicer:

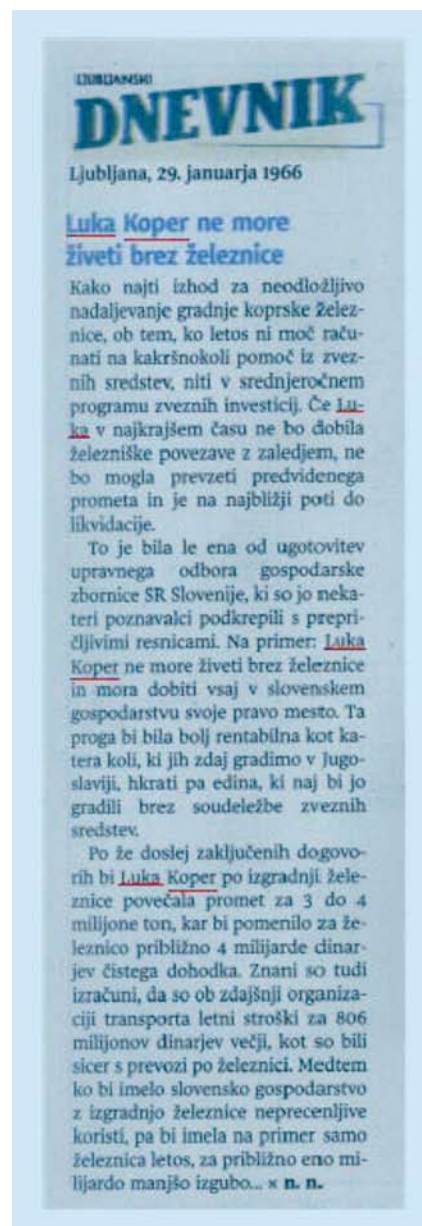
- država naj poskrbi za primerno podporo logistiki in zagotovi zadostne naložbe v javno železniško infrastrukturo s prioriteto pri odpravi največjega ozkega grla – sedanje enotirne proge Koper-Divača,

- država naj ne posega v sedanji model upravljanja Luke Koper, ki naj ostane državna strateška naložba.

Udeleženci so se tudi strinjali, da je revizija projekta za drugi tir potrebna, saj verjamejo, da je vrednost 1,4 milijarde evrov mogoče znižati.

## ZANIMIVOST IZ ZGODOVINE

Bodite pozorni na datum članka ...



# Primorski župani podpirajo zaposlene in drugi tir

Predstavniki zaposlenih so 3. marca so s primorskimi župani podpisali skupno izjavo o podpori Luki Koper pri njenih razvojnih načrtih in podpori za izgradnjo drugega tira. Od državnega zbora, vlade in pristojnih ministrstev zahtevajo:

- Takojšnje prenehanje postopkov za privatizacijo Luke Koper.
- Takojšen pričetek izgradnje drugega tira brez pogojevanj s privatizacijo Luke Koper in razkosanjem družbe na več medsebojno neodvisnih terminalov.
- Takojšnjo pripravo sprememb in dopolnitev vladne uredbe o državnem prostorskem načrtu za Luko Koper, ki bodo poleg načrtovane širitve pristanišča vključevale tudi interese zaposlenih in prebivalcev, stališča

lokalnih skupnosti in javni interes.

- Omogočanje trajne razvojne strategije Luke Koper in zagotavljanje nadaljnjega razvoja transportno-logistične panoge, brez podrejanja potrebam aktualne politike.
- Podporo pri razvoju Luke Koper, ki že 60 let ustvarja zgodbo o uspehu.

## Pod skupno izjavo so se podpisali:

- županji in župani primorskih občin **Boris Popovič** (Mestna občina Koper), **Igor Kolenc** (Občina Izola), **Peter Bossman** (Občina Piran), **Gregor Strmčnik** (Občina Ankaran), **Alenka Štrucl Dovgan** (Občina Divača), **Saša Likavec Svetelšek** (Občina Hrpelje Kozina), **Aleš Bucik** (Občina



Foto: arhiv PN

Renče Vogrsko), **Davorin Terčon** (Občina Sežana), **Tadej Beočanin** (Občina Ajdovščina) ter Valter Mlekuž (Občina Bovec),

- za svet delavcev Luke Koper njegov predsednik **Marko Grabljevec**,
- predstavniki delavcev v nadzornem svetu Luke Koper **Mladen Jovičič**, **Nebojša Topič** in Marko **Grabljevec**,

- sindikat žerjavistov pomorskih dejavnosti Luke Koper, zanj **Boris Brađač**, **Mersad Kovačević** in **Mladen Jovičič**,
- sindikat pristaniških delavcev Slovenije, zanj **Pavel Lokovšek** in
- kot član uprave Luke Koper delavski direktor **Stojan Čepar**.

Sonja Kranjec

## Število podpisov se približuje številki 20.000

Svet delavcev je v februarju začel z akcijo zbiranja podpisov pod izjavo, ki od Vlade RS zahteva takojšen začetek gradnje 2. tira med Koprrom in Divačo ter da preprečiti razprodajo edinega slovenskega tovornega pristanišča.-

V teku februarja in marca so zaposleni podpise zbirali na več lokacijah. Najprej v Koprro nato v Izoli, Ilirski Bistrici in Postojni. V dobrih štirih tednih se je število podpisov približalo številki 20.000. Nekaj podpisov je prispelo tudi preko

elektronske aplikacije. Akcijo bodo zaposleni Luke Koper nadaljevali tudi v prihodnjih mesecih. Podpise bodo zbirali še v Luciji, Piranu, Ajdovščini in Ljubljani.

Podporo prizadevanjem zaposlenih v Luki Koper so izkazale tudi različne skupine in združenja med katerimi Zveza delavskih sindikatov Slovenije Solidarnost, Civilna iniciativa za Primorsko, Združenje borcev za vrednote NOB Koper, KO ZB Sveti Anton in Sindikat Zavarovalnice Triglav Območne enote Koper.



Zbiranje podpisov je najprej potekalo na koprski tržnici, kjer se je zbralo veliko število podpornikov Luke Koper in drugega tira. Poleg zaposlenih se je akciji pridružilo tudi nekaj luških upokoincev.

Foto: Boris Šušmak



V Ilirski Bistrici je kljub deževnemu vremenu obiskalo stojnico lepo število ljudi. Kot prvi je izjavo podpisal župan občine.



800 podpisov: tudi v Izoli so odločno podprli razvoj koprškega pristanišča.

Foto: Goran Matešič

# Poslovanje Skupine Luka Koper v letu 2015

Po nerevidiranih računovodskih izkazih je bilo leto 2015 za Skupino Luka Koper izjemno uspešno. Povečanje ladijskega pretovora za 9 odstotkov v primerjavi z letom 2014 je vplivalo na povečanje čistih prihodkov od prodaje, saj so bili le-ti v letu 2015 za 13 odstotkov oziroma za 20,7 milijona evrov višji kot leto poprej. Poslovni izid iz poslovanja je v letu 2015 presegel doseženega v letu 2014 za 27 odstotkov oziroma za 9 milijonov evrov, kljub slabitvam nepremičnin v pridobivanju v višini 1,2 milijona evrov.

Rast pretovora smo dosegli na vseh blagovnih skupinah, razen na generalnih tovorih. Pri generalnih tovorih smo leto 2015 zaključili z 10-odstotnim zmanjšanjem ladijskega pretovora v primerjavi z letom 2014. Zabeležili smo padec pri pretovoru lesa zaradi nestabilnih razmer v državah severne Afrike ter pri pretovoru železovih proizvodov. Izjemni rezultati in rekordni pretovor so bili v letu 2015 doseženi na blagovni skupini kontejnerjev (790.736 TEU) in avtomobilov (607.333 enot). Ladijski pretovor tekočih tovorov je dosegel 7-odstotno rast, kar je posledica gospodarske rasti v zaledju in boljšega trženja naših strank. Na blagovni skupini sipkih in razsutih tovorov smo dosegli za 8 odstotkov višji pretovor, ki je posledica tako več razloženega blaga kot transhipmenta za italijansko tržišče.

Nadzorni svet je na svoji seji 26. februarja v posebnem sklepu pohvalil upravo družbe za dosežene poslovne rezultate.

Da je bilo poslovno leto zares uspešno, dokazujejo tudi primerjave z ostalimi pristanišči. Koper ostaja

Skupina Luka Koper (v EUR)	2015 Nerevidirano	2014 Revidirano	Indeks 2015/2014
Čisti prihodki od prodaje	184.273.472	163.595.376	113
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	42.420.503	33.381.026	127
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	69.935.252	60.792.878	115
Poslovni izid iz financiranja	-5.930.515	-2.039.593	291
Čisti poslovni izid	32.462.277	29.098.342	112

pri pretovoru kontejnerjev v severnem Jadranu trdno na prvem mestu, saj je najbližji zasledovalec, terminalist TMT iz Trsta, v lanskem letu pretovoril 443.882 TEU.

Kot je ob objavi rezultatov poudaril predsednik

uprave **Dragomir Matić**, je nedavni očitek, da pristanišče raste prepočasi, povsem neutemeljen: »Pri kontejnerjih smo uspešni tudi v evropskem merilu, saj je 20 največjih evropskih kontejnerskih pristanišč

v lanskem letu zabeležilo padec pretovora v povprečju za 2,6 odstotka, v Kopru pa smo pretovor povečali za 17 odstotkov.«

Povzel Rok Štemberger

Pretovor v mio TEU	2015	2014	sprememba 15/14
Rotterdam	12,23	12,30	-0,50%
Antwerp	9,65	8,98	7,50%
Hamburg	8,87	9,78	-9,30%
Bremerhaven	5,55	5,80	-4,30%
Valencia	4,62	4,44	3,90%
Algeciras	4,51	4,57	-1,20%
Felixstowe	3,98	4,07	-2,30%
Piraeus	3,33	3,59	-7,20%
Marsaxlokk	3,10	2,87	8,00%
Ambarli	3,08	3,44	-10,60%
LeHavre	2,56	2,55	0,10%
Gioia.Tauro	2,55	2,97	-14,20%
Genoa	2,24	2,17	3,20%
Southampton	2,02	1,90	6,60%
Barcelona	1,97	1,89	3,80%
St.Petersburg	1,72	2,38	-27,80%
Zeebrugge	1,56	2,05	-23,80%
Mersin	1,44	1,48	-2,90%
LaSpezia	1,39	1,30	6,70%
Sines	1,33	1,23	8,50%
<b>Skupno 20 največjih evropskih pristanišč</b>	<b>77,68</b>	<b>79,75</b>	<b>-2,60%</b>

Pretovor kontejnerjev v 20 največjih evropskih pristaniščih

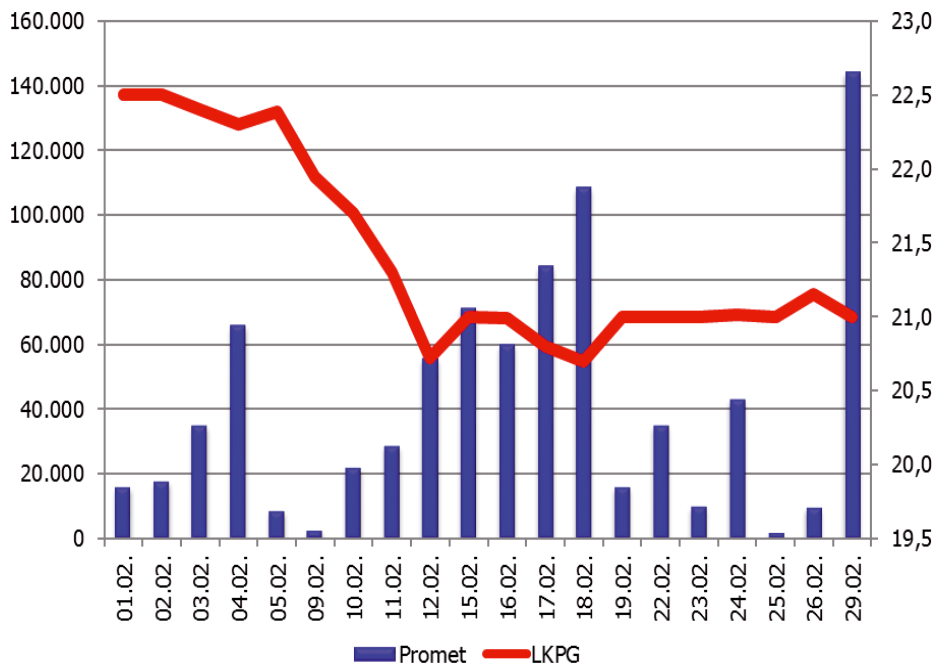
(vir: analitska družba Alphaliner)

## Delnica Luke Koper v februarju

V februarju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 21,42 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 20,70 in 22,50 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 336 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 832.455 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 39.351 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 22,95 evra, najnižji pa 20,60 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 12 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015 njena vrednost znižala za devet odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 294.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v februarju 2016

## Obilo dela na terminalu razsutih tovorov

Na terminalu razsutih tovorov smo v februarju privezali šest ladij. Delo je bilo najbolj intenzivno v sredini meseca, ko smo zgolj s štirih ladij raztovorili skupaj skoraj 600.000 ton premoga in železove rude. Sprejeli smo dve velikanki (China Prosperity in CSK Beilun), vsaka je na svojem krovu pripeljala kar 165.000 ton premoga. 183.000 ton železove rude je nato pripeljala ladja Samjohn Vision, kasneje pa se je pri nas ustavila še nekoliko manjša ladja Adelante z 75.000 tonami premoga. Kot pravijo sodelavci s terminala, so tako velike količine v



Foto: Rok Štemberger

relativno kratkem času prej izjema kot pravilo in imajo zaradi tega »sladke« skrbi na račun obilice dela.

Začetki terminala za razsute tovore segajo v leto 1984. Že od samega začetka je bila velika pozornost namenjena varovanju okolja, saj smo

terminal v naslednjih letih opremili s protiprašno ogrado in sistemom vodnih prh. Velik korak pa je bil narejen v letu 2013, ko smo uvedli tehnologijo prekrivanja rude in premoga s celulozo, ki onemogoča prašenje tudi v zahtevnih vremenskih pogojih.

Preovor terminala znaša približno četrtno celotnega letnega pretovora našega pristanišča. Železova ruda prihaja iz Južne Afrike in Brazilije, namenjena pa je predvsem v avstrijske jeklarne, medtem ko je premog namenjen pretežno v Slovenijo, Avstrijo in Italijo, izvira pa iz ZDA, Rusije in Azije.

Področje za odnose z javnostmi



Foto: Dragan Radujko



# Možnosti, ki jih ponuja IT je ogromno, lahko jih še bolje izkoristimo

Področje upravljanja in razvoja poslovnih procesov je s februarjem prevzel novi vodja Boštjan Blokar. Dasiravno mlad je, kot nam pripoveduje, veliko delal prav na razvoju informacijskih sistemov, predvsem na področju bančništva, saj prihaja iz naše največje bančne ustanove.

**NE DAJETE VTISA, DA STE IZ LJUBLJANE, ČEPRAV PRIHAJATE IZ NOVE LJUBLJANSKE BANKE (NLB)?**

Doma sem iz Brezovice v Brkinih. Končal sem gimnazijo v Kopru. Leta 2004 sem po zaključku študija na Ekonomski fakulteti ostal v Ljubljani. Pripravnništvo sem opravil na Zavodu za šport, kjer smo nudili IT podporo nacionalnim športnim zvezam in Olimpijskemu komiteju Slovenije. Med drugim smo naredili tudi spletno aplikacijo za prijavljanje reprezentanc in spremljanje evropskega prvenstva v kajaku na divjih vodah, ki je bilo pri nas v Tacnu. Pred desetimi leti pa sem se zaposlil v NLB. Delal sem v razvoju informacijskih sistemov na področju investicijskega bančništva, konkretno za vrednostne papirje. Aplikacija za izdajo vrednostnih papirjev se še danes izvaja. V NLB sem sodeloval pri vseh fazah razvoja, od analize, načrtovanja, programiranja, testiranja, do uvedbe, bil sem vezni člen med naročniki in razvijalci, nato sem postal IT projektni vodja. Vodil sem skupino tehnologov, pred tremi leti sem prevzel vodenje oddelka za podporo poslovanja na finančnih trgih po reorganizaciji pa sem vodil oddelek za načrtovanje informacijskih sistemov. Bil sem tudi področni IT arhitekt za finančne trge. Dragocene izkušnje sem pridobil tako z delom na projektih lastnega razvoja kot zunanjih dobaviteljev.

**ZAKAJ STE VSE TO OPUSTILI, ZAKAJ LUKA?**

Najprej zaradi vrnitve na Obalo. Ustvaril sem si dom v Hrpeljah. Drugi vzrok je iskanje novih izzivov, ker je po desetih letih čas, da osebno in profesionalno napredujem. In ne nazadnje, Luka Koper je gotovo za vse, posebno še za Primorce, zaželeno podjetje zaradi njene organiziranosti, uspehov in prednosti. Ko sem zasledil oglas, sem vedel, da lahko kaj doprinesem. Že na prvem razgovoru sem dobil zelo pozitiven vtis zaradi ljudi in si zato še bolj želel priti sem.

**LUŠKA DEJAVNOST JE NOVA ZA VAS, MAR NE?**

IT je IT, procesi so standardni in znani, so seveda specifične, drugačni pristopi, kar pa bogati moje znanje in lahko še kaj izboljšamo. Vsi procesi so predmet analize in optimizacije ter IT podpore. Pri tem moramo vedno vzeti v obzir vse



deležnike v procesih, tako iz ožjega kot širšega, celo svetovnega okolja.

**POJEM UPRAVLJANJE POSLOVNIH PROCESOV JE V TUJINI UVELJAVLJEN PRISTOP, KAJ PA PRI NAS?**

Želim, da ta del dobi na veljavi, ker lahko doprinese družbi. Pri nas je premalo posluha, morda se je skušalo preveč na silo racionalizirati poslovne procese, zato lahko pride celo do odpora proti spremembam. Vendar gre za optimum celotne družbe. Uspešni bomo šele, ko bomo pokazali, da smo kaj izboljšali. Sem zagovornik moči argumentov in ne obratno.

**KATERE BODO VAŠE PRVE POTEZE?**

Prioritete so stvar potrebe. Prioriteta so IT procesi in podpora za dostavo ter odstavu kontejnerjev ter prilagoditev podpore v skladu s SOLAS konvencijo. Čaka nas prenova IT podpore za avtomobilski terminal ter podpora za najavo kamionov. Pa EDI center2 in nadgradnja sistema SAP. In še precej manjših nalog. Z arhiviranjem TINO podatkov bomo naredili red in izboljšali performance. Moram poudariti, da ni vedno nujno spreminjati IT podpore, včasih je dovolj, da spremenimo poslovne procese, ki potekajo, in že s tem marsikaj naredimo bolj pregledno ali olajšamo delo.

**KAKO BI LUŠKEMU DELAVCU, KI NA DELOVIŠČU HITI, DA BI ČIM BOLJŠE IN HITREJE IZPOLNIL SVOJE ZADOLŽITVE, RAZLOŽIL, ZAKAJ JE VAŠA SLUŽBA POTREBNA?**

Dobro vprašanje. Povedal bi mu, da se ta služba trudi olajšati tudi konkretne procese, s katerimi se on ukvarja. Zato je pomembno njihovo sodelovanje.

Mi smo potrebni, da izboljšamo, optimiziramo, prenavljamo in informatiziramo poslovne procese, pri čemer bomo tudi stroškovno učinkovitejši. Možnosti, ki jih ponuja IT je ogromno, lahko jih še boljše izkoristimo.

**VAŠE AKTIVNOSTI LAHKO OVIRAJO POMANJKANJE FINANČNIH SREDSTEV, ODPOR DO SPREMEMB, PA TUDI SAMA KOMUNIKACIJA ...**

To so bistvene ovire, morda pa tudi še pomanjkanje zaupanja v dobrobit teh sprememb. Pomembna pa je tudi podpora vodstva. Ta je dobra.

Med zaposlenimi je klima dobra, ljudje so poenoteni, pripravljeni pomagati. Ekipa na mojem področju deluje dejansko kot tim, so složni, širijo svoja znanja, si pomagajo. Sem zadovoljen, nad pričakovanji.

**ŽELIMO SI LE ŠE VAŠ ODGOVOR NA NAŠE ZADNJE VPRAŠANJE O VAŠEM PROSTEM ČASU.**

Sem športen tip. Nogomet, kolesarjenje, kolektivni športi sploh, ampak imam zanje zdaj manj časa tudi zato, ker bi se rad čim prej vpeljal v novo službo.

Tekst in foto: Sonja Kranjec

## Informativni dnevi

12. in 13. februarja so po vsej Sloveniji na srednjih šolah in fakultetah potekali informativni dnevi, ki so vedno prava priložnost za učence in dijake za seznanitev z možnostmi za nadaljnje izobraževanje. Pri tem je vse bolj odločilno tudi to, kakšne možnosti za zaposlitev bodo imeli, če se bodo odločili za določeno smer izobraževanja. Prav zato šole vabijo na informativne dneve tudi podjetja. Tako lahko učenci in dijaki iz prve roke izvedo, kakšne kadre zaposlujejo določena podjetja, kakšne so možnosti za opravljanje obvezne prakse, kakšni so pogoji za pridobitev štipendije, kakšne so možnosti za zaposlitev in katera dela se opravljajo v teh podjetjih

Na Srednji tehniški šoli v Kopru sta Luko Koper, različne poklice in možnosti za zaposlitev predstavili v

petek dopoldan **Nevenka Mahne**, popoldan pa **Tonja Drinovec**, obe s kadrovskega področja.

Tonja: »Letos smo se informativnega dneva udeležili že tretje leto, poleg nas so sodelovali še predstavniki iz Hidrie. Na naši stojnici smo ponujali učencem različno gradivo in posredovali informacije. Odziv ni bil prav velik, kar je bilo tudi pričakovati, saj so učenci devetih razredov osnovnih šol precej zadržani, predvsem pa pomeni zaposlitev za njih v tisti starosti še zelo oddaljen dogodek.«

V petek in soboto pa sta se informativnega dneva na Fakulteti za pomorstvo in promet udeležila **Rok Štemberger** s področja odnosov z javnostmi in **Jure Barovič** (področje pristaniške varnosti) kot bivši študent te fakultete, ki je zgradil svojo kariero v Luki.



Na skupni predstavitvi na informativnem dnevu na Fakulteti za pomorstvo in promet so sodelovali dekanja in prodekan fakultete ter predstavniki gospodarstva

Rok: »Zbranim sva predstavila možnosti zaposlitve v Luki Koper. Povedali smo jim, da zaposlujemo okoli 150 diplomantov različnih smeri iz te fakultete, da podelujemo eno štipendijo letno, da sodelujemo na področju opravljanja obveznih delovnih praks in mentorstva za seminarske, diplomske in

magistrske naloge. Luka Koper je relativno velik odjemalec tega kadra, zato je tudi v našem interesu, da se fakulteta razvija. Poleg nas so se informativnega dneva udeležili še predstavniki iz Intereurope, Uprave RS za pomorstvo, Slovenske vojske, Splošne plovbe in Rail Cargo Austria.«

Sonja Kranjec

## Razstava pričela potovanje po Sloveniji

Razstava **Koprska proga včeraj - danes - jutri**, ki je bila od 2. decembra 2015 do 29. februarja letos na ogled v Pokrajinskem muzeju Koper, je v marcu pričela z gostovanji. Prva postaja je Divača, kjer si jo lahko v tamkajšnji knjižnici ogledate do 21. marca. Naslednje postaje so še uprava Slovenskih železnic, Državni zbor RS, Podbrdo in Ilirska Bistrica. Razstavo o zgodovini enotirne

železniške proge od Kopra do Prešnice so pripravili v Pokrajinskem muzeju Koper, in sicer kustos **Ivan Simič**, recenzent razstave pa bil **Josip Orbanič**, ki je koprskemu muzeju za razstavo odstopil veljko gradiva iz svojega bogatega zbirateljskega arhiva. Poleg zgodovine se razstava dotakne tudi današnjega pogleda na progo in načrtov za izgradnjo nove proge, t.i. 2. tira. Razstavo je finančno

podprla Luka Koper iz sklada Živeti s pristaniščem. Objavljene fotografije so del fotografskega gradiva z razstave.

Tatjana Jazbec



Izgradnja predora Zaniograd, smer Koper

Datum, od/do	Kraj	Institucija / zavod
04.03.2016 - 21.03.2016	Divača	Knjižnica
02.04.2016 - 06.05.2016	Ljubljana	Slovenske železnice
09.05.2016 - 31.05.2016	Ljubljana	Državni zbor RS
03.06.2016 - 20.06.2016	Podbrdo	Društvo Baška dediščina
23.06.2016 - 08.07.2016	Ilirska Bistrica	Knjižnica Ilirska Bistrica

Terminski raspored in lokacije



Postavljanje mosta z opuščene planiške proge pri Martuljku so uporabili za premostitev plazu v Podpeči



Pogled proti Kopru z nadvoza Koper - Ankaran

# Cilj je ugotavljati nepravilnosti in delati še boljše

14. oktobra 2014 je 28 uspešnih in vplivnih gospodarskih družb, med njimi tudi Luka Koper, podpisalo Slovenske smernice korporativne integritete. S tem so se javno zavezale, da bodo spoštovale in sledile načelom, zapisanim v smernicah in da bodo to področje sistematično uredile.

Zato so družbe, ki so se temu zavezale, kot prvi akt sprejele etični kodeks. V Luki so ga letos prenovili, hkrati pa so sprejeli tudi strategijo korporativne integritete in pravilnik o sprejemanju daril. Določili so tudi skrbnika tega procesa in za pooblaščenko korporativne integritete imenovali **Mirjano Gontarev** s pravnega področja. Mirjana se je že med študijem posvetila gospodarstvu in kazenskemu pravu, dolgo let je delala prav na kazenskem področju, tako da so njeno znanje in izkušnje odlična popotnica za naloge, ki jo čakajo. Najprej smo jo prosili za razlago tega dokaj nepoznanega področja.

## KAJ JE KORPORATIVNA INTEGRITETA?

Pomeni poslovanje ne le v skladu z zakonodajo, ampak tudi v skladu z dobrimi poslovnimi običaji in visokimi etičnimi standardi od vseh deležnikov v poslovnem svetu. S tem se družba javno zaveže, da od določenih vrednot ne odstopa. Dolgoročno si tako gradi ugled poštenega podjetja, ki posluje transparentno in pošteno. Strategijo korporativne integritete smo sprejeli na ravni skupine Luka Koper zato, da bi ta sistem sprejeli in razvijali v vseh naših družbah. Gre za minimalni standard, ki ga moramo zagotavljati družba za preprečevanje korupcije in ki hkrati pomeni ničeno toleranco za vse ne-etično ravnanje. Vse to imamo zapisano, cilj pa je, da se to izvaja v praksi, torej v družbi in navzven ter velja za vsakega zaposlenega, od vodstva do zadnjega delavca. Da delamo in poslujemo pošteno, etično in v skladu z zakonodajo. Vse to velja tudi v odnosih do poslovnih partnerjev, medijev, okolja ...

## KATERE PA BODO VAŠE KONKRETNE NALOGE?

Strategijo smo objavili na spletni strani Luke Koper, moj načrt pa je, da v prihodnosti izpolnim konkretne naloge, ki jih lahko strnemo v tri besede: preprečiti – odkrivati – ukrepati pri spornih ravnanjih. S tem želimo prvenstveno okrepiti odgovornost in etično vedenje ter ravnanje, nadalje odpravljati oz. onemogočati okoliščine za korupcijo in ne-etično ravnanje ter oceniti tveganja. Dalje, izobraževati moramo zaposlene, da taka dejanja ugotavljajo in prijavljajo ter izdelati sistem sprejema in obravnave



prijav spornih ravnanj. Sprejeti pa moramo tudi še poslovnik za moje delo oz. delo pooblaščenca. Enkrat letno bom poročala tudi upravi o svojem delu.

## ZAKAJ IMAJO DRUŽBE ZA TO PODROČJE POOBLAŠČENO OSEBO?

To je običajna praksa, ponekod imajo celo službe za to. Pomembna je neodvisnost od uprave, nadzornega sveta in drugih deležnikov zato, da se zagotavlja transparentnost in samostojnost delovanja pooblaščenca za korporativno integriteto.

## KAKO BOSTE SPREJEMALI PRIJAVE?

Osebnost, po telefonu (interna št. 954) in po pošti. Zavezana sem molčečnosti, zato bo anonimnost (če bo prijavitelj tako hotel) zagotovljena, obravnavali pa bomo tudi anonimne prijave. Na internetni strani bomo objavili povezavo na prijavo ter obrazec prijave, ki bo v pomoč, da mi bodo prijavitelji posredovali vse pomembne okoliščine, na podlagi katerih bom lahko obravnavala njihovo prijavo.

Pomembna pa bo vsebina prijave. Morala bi biti konkretna, torej opis ne-etičnega ravnanja, kaj se konkretno dogaja, opis čim več okoliščin zato, da bom lahko naprej raziskovala. Prijavi bodo sledili razgovori, pregled dokumentacije, pravilnikov idr., sledil bo sklep, s katerim bomo seznanili prijavitelja. Ob sumu korupcijskega ali kaznivega dejanja, ga bomo prijavili pristojnim državnim organom.

Vsi dokumenti bodo objavljeni na spletni strani Luke, v teku pa je tudi izobraževanje zaposlenih. Najprej v manjših družbah, Pristan in INPO.

V bistvu to poteka tako, da na kratko predstavim svoje delovanje in vse tri dokumente vsem zaposlenim oz. direktorjem in vodjem, ki bodo poročali svojim zaposlenim naprej. V matični družbi pa preiščujem o tem, da bi morda organizirala izobraževanja po organizacijskih enotah.

## ZAKAJ STE POUDARILI, DA MORA BITI ANONIMNOST ZAGOTOVLJENA?

Ljudje se bojijo izpostavljanja, tega, da bi lahko prijavi sledile sankcije, da bi lahko prišlo do mobinga. Zavedati se moramo, da smisel prijav spornih ravnanj ni šikaniranje ali maščevanje določeni osebi, temveč so za nekaj, kar je potrebno razčistiti, da torej oseba prijavi določeno ravnanje, za katerega utemeljeno sumi, da je sporno ali iz moralnega, etičnega ali zakonskega zornega kota.

## V TUJINI JE TO ŽE VEČLETNA PRAKSA, PRI NAS PA SMO BOLJ NA ZAČETKU?

Pri nas je korporativna integriteta v porastu, kar je dobro. Vsem nam je poznan **E. Snowden**, ki je eden razpoznavnejših med tistimi, ki so prvi prijavili kršitve v družbi. To so t.i.m. žvižgači, ljudje z visokimi moralnimi načeli, ki prijavijo kršitev zato, da bi se odpravila. Na koncu koncev gre za ugled podjetja in dolgoročno tudi za konkretne poslovne rezultate, gre za poslovno odličnost.

## MAR NE BI MORALO BITI POŠTENO IN MORALNO RAVNANJE SAMO PO SEBI UMEVNO?

Je, ampak še bolj bomo morali spodbuditi našo zavest o poštenosti in etiki, da ju še bolj razvijemo in na ta način kršitve prej razrešimo. Po drugi strani nam izkušnje kažejo, da je do kršitev prihajalo in prihaja, to je v človeški naravi. Bistveno je, da ugotavljamo nepravilnosti in jih odpravimo, da bi se delalo še boljše. Ni cilj preganjati ljudi, cilj je dvigniti zavest ljudi, da kršitve prijavijo, da se bo ukrepalo, kar bo tudi njim v zadovoljstvo. Zveni morda idealistično, ampak prepričana sem, da se to lahko uveljavi v praksi. Zdaj si moramo višati ugled v Evropi in svetu, da bodo naši partnerji z nami oz. našim poslovanjem še naprej in še bolj zadovoljni.

Tekst in foto: Sonja Kranjec

## Zgradili smo nove tire in skladiščne površine

V mesecu februarju smo na kontejnerskem terminalu zaključili z gradnjo dveh novih železniških tirov ter v smeri proti morju podaljšali tri obstoječe tire. Pred tem smo na novozgrajenem delu mostu čez preliv v Škocjanski zatok postavili dodaten tir in s tem odpravili ozko grlo pri dostopu na kontejnerski terminal. Po prihodu dveh novih mostnih dvigal na tirih (RMG) v začetku prihodnjega leta bo nakladanje in razkladanje kontejnerjev z vagonov potekalo na petih železniških tirih, vsakem dolžine 700 metrov.

Poleg tirov smo na kontejnerskem terminalu zaključili z urejanjem 9.000 m<sup>2</sup> velike površine na severno-zahodnem delu prvega pomola, kjer bomo skladiščili polne kontejnerje. Površino, ki je bila pred tem ob visokih plimah pod gladino morja, smo morali ustrezno dvigniti in utrditi, postaviti hidrantno omrežje, osvetliti in

zarisati talne oznake. Naložbi v železniške tire in dodatne skladiščne kapacitete sta bili sofinancirani z evropskimi sredstvi preko projekta NAPA4CORE (program CEF).

Dodatne skladiščne površine smo zagotovili tudi za skladiščenje avtomobilov. Pridobili smo dodatnih 16.000 m<sup>2</sup> parkirišč na čelu drugega pomola, kjer bomo lahko skladiščili naenkrat 780 avtomobilov.

Kontejnerji in avtomobili so v Luki Koper strateški tovar, v katerega bomo v prihodnje tudi največ vlagali. Lansko leto smo pretovorili 790.736 TEU (kontejnerskih enot) in ohranili primat največjega kontejnerskega terminala v Jadranu. Z rekordnim pretovorom 607.326 avtomobilov pa smo med največjimi avtomobilskimi terminali v Sredozemlju.

Področje odnosov z javnostmi



Most čez preliv, preko katerega dostopajo vlaki na kontejnerski terminal  
Foto: Urban Doltar



Nakladalno razkladalni tiri na kontejnerskem terminalu Foto: Urban Doltar



Nova skladiščna površina za avtomobile na južnem delu čela drugega pomola  
Foto: Rok Štemberger



Na novo urejeni površini smo pridobili 120 skladiščnih pozicij, kjer bomo kontejnerje zlagali v tri višine  
Foto: Rok Štemberger

## Po novi poti do upravne stavbe

Drugi dan v marcu smo premaknili vhod za vozila, namenjena na območje upravne stavbe, na križišče med Kopališkim in Vojkovim nabrežjem.

Obiskovalcem so namenjeni parkirni prostori pod nadstrešnico desno od vhoda v upravno stavbo. V kolikor tu ni prostega parkirnega mesta, je običajno dovolj prostora na parkirišču pred upravno stavbo ali za njo v garažni hiši. Parkirna mesta, ki so talno obarvana z belo barvo, so namenjena prostemu parkiranju,

z rumeno in rdečo pa so označena rezervirana parkirna mesta (stranke idr.). Po vstopu na območje upravne stavbe upoštevajte talne in nivojske znake, ki označujejo smer vožnje. Pri izhodu iz parkirišča ni sprememb.

Z deli na širitvi vhoda v pristanišča smo že pričeli, vendar gradnja zaradi slabih vremenskih razmer poteka počasi. V kolikor nam bo vreme dopuščalo, bomo širitev zaključili v mesecu aprilu.

Tatjana Jazbec



Z rumenimi črtami je prikazana smer dostopa

# Stroge presoje kakovosti

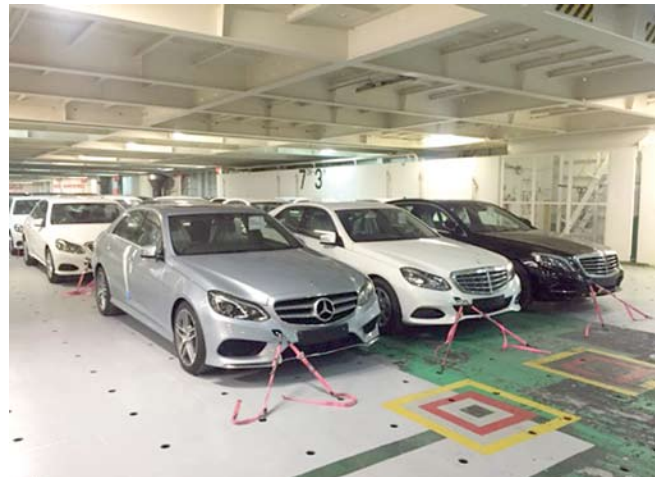
Na terminalu za avtomobile so v zadnjih letih naredili veliko za izboljšanje svojih storitev. Z uveljavljanjem sistem kakovosti so določili med drugim tudi redne postopke za preverjanje dela in poslovanja. Za kakovost na terminalu je zadolžen strokovni delavec **Mišo Jasenik**, ki nam razloži: »Sistem predvideva več rednih občasnih presoj, med katerimi je AUDIT vozil med najpomembnejšimi. Na zahtevo nosilca posla opravijo pregled poslovanja v smislu, ali je skladno z njihovimi standardi kakovosti. Pregledujejo in ocenjujejo stanje skladišč in vozil na skladiščih, proces dela, ali so vsi koraki v procesu dela izpolnjeni glede na zahteve, pregledujejo tudi proces pranja vozil, servisne storitve na Avtoservisu, proces nakladanja na ladje in razkladanja z vagonov in kamionov. Natančno pregledajo vozila, evidenco poškodb, pričvrščevanje na ladji ... kup stvari. Posebej preverjajo naš sistem kakovosti na terminalu.«

Da je stalno preverjanje nujno, nam potrdi Jesenik: »Sicer bi padla kakovost. Imeli smo že presoje kakovosti za vozila znamke Mercedes, ki so dejansko preverjali, ker želijo perfekcijo. Govorimo namreč o najboljšem proizvajalcu avtomobilov na svetu, ki ima visoke standarde in takšne pričakuje tudi od vseh dobaviteljev oz. partnerjev, torej tudi od Luke kot dobavitelja določenih storitev zanj. Zadnji AUDIT za Mercedese smo imeli od 16. do 18. februarja. Zjutraj so začeli z opazovanjem razkladanja z vagonov. Stali so pod vagoni, preverjali so voznike, merili hitrosti, gledali, kako so parkirali, kako je bil obešen ključek, da so bila ogledala zaprta ... Prav vsak delček delovnega procesa so zelo natančno pregledali in preverili. Nato je sledil pregled vozil, v garažni hiši, ki je trajal tri ure. Pregledali so med skladiščenimi 3200 vozili 150 naključno izbranih. Merili so razdalje med njimi, pregledali zaščitne prevleke, folije, ki

morajo biti na določenem mestu, zaščito volana, ključke na vrvi, vse do slehernega detajla. Nato so nadaljevali s pregledom na Avtoservisu.«

Sledilo je tudi preverjanje dokumentacije in delovnih navodil, ki jih bilo potrebno prevesti. »Iz dokumentov vidijo zgodovino preverjanja znanja za naše kadre, zahtevajo vpogled v opravljena izobraževanja za obdobje dveh let. Vidijo evidenco in statistiko poškodb, ki mora biti skladna z njihovim sistemom evidentiranja poškodb znotraj logistične verige, od proizvajalca preko vsake točke primopredaje v logistični verigi. Zato moramo obvezno poslikati, evidentirati in vnesti v njihov sistem. vsako neskladnost, tudi umazan ali zasnežen avtomobil, ker se ga tako ne more pregledati na zahtevan način. Prilagoditi smo morali tudi šifrant poškodb v bazi podatkov in še veliko drugega.

Posebnost pri tem poslu so tudi dodatne aktivnosti za vzdrževanje akumulatorjev, montaže vlečnih kljuk, posebna vrsta pranja (Oxy wash). Na vsakem vozilu je potrebno vsakih 42 dni opraviti vzdrževanje akumulatorja. Vozilo ima namreč vgrajen poseben transportni program oz. sistem, iz katerega je razvidno stanje akumulatorja itd. Če je v prihodu številka pod 40, ga moramo polniti



Skladiščenje na ladji

in čez 42 dni zopet. Vse to razumljivo zahteva več priprav, prilagajanja, dela, evidenc ...«

Ocenjevalci so želeli videti tudi delovanje luškega varnostnega sistema, preverili so stanje varnostnih ograj na skladiščih, kamer, gasilskih aparatov, hidrantov in celo evakuacijski načrt.

Kje so lahko tiste kritične točke za ocenjevalce, vprašamo Jesenika: »Vsako neskladnost, pa čeprav napačno odložen ključek, nepopolno pričvrščeno vozilo ali nepravilno evidentirana poškodba pomeni za njih pomanjkljivost v procesu, ki mu mora slediti ukrep. Zato lahko po šestih mesecih rečem, da se zelo dobro zavedamo obsega projekta, ki zahteva trdo delo in angažiranost vsakega posameznika, na vseh nivojih. Nepoznavalcu bi

lahko specifične tega projekta najlažje opisal s primerjavo s hotelom s petimi zvezdicami, kjer so storitve 100-odstotne in vrhunske, kjer ni prostora za napake in nezadovoljstvo stranke. Največji izziv tega posla je v bistvu miselni preskok, ker se zdaj prodajamo kot hotel s petimi zvezdicami. V tem smislu je to zelo zahteven tovor.«

Vendar pa je tudi referenčen, dodamo. Jesenik: »To vsekakor drži. Izčrpnega poročila po zadnjem pregledu sicer še nismo prejeli, so pa opazili in nam potrdili viden napredek v kvaliteti naših storitev. Pogostost preverb sicer ni določena, navadno se opravlja vsaki dve leti, pri tej blagovni znamki pa se kakovost konstantno preverja in na podlagi vseh AUDIT-ov bomo dobili konec leta oceno o doseganju nivoja.«

Sonja Kranjec

## Mercedes verjame v transportno pot preko Luke Koper

**Mercedes se je po štirih mesecih izvoza avtomobilov preko korpškega pristanišča odzval s pismom. V njem so poudarili, da predstavlja izvoz avtomobilov preko Kopra na Daljni vzhod velik korak naprej pri izboljšanju celotne logistike distribucije vozil, saj krajša transportna pot pomeni večjo prilagodljivost in nižje stroške. Pomemben jim je tudi okoljski vidik, saj krajša pot pomeni manj škodljivih izpustov. Koper je po Bremerhavnu in Zeebruggu šele tretje izvozno pristanišče, ki ga je Mercedes vključili v svoje oskrbovalne verige, ključni pogoj za izbor pa je bila zanesljivost infrastrukture in specifične izkušnje pri pretovoru in skladiščenju tako občutljivega tovora. Kot je izpostavil Alexander Koesling, ki je pri Mercedesu odgovoren za logistiko osebnih vozil, je Koper s svojo lego in zmogljivostmi idealen za izvoz avtomobilov v Azijo.**

Mercedesovo sporočilo je prišlo ravno v času zastojev na slovenskem železniškem omrežju. Odločitev Daimlerja, da začasno preusmeri pošiljke avtomobilov iz Kopra, se je nanašala na avtomobile, proizvedene v Kecskemétu na Madžarskem, ki je le eden od proizvodnih obratov na poti do Kopra. Ostali se nahajajo na jugozahodu Nemčije, Mercedesov Smart pa prihaja iz francoske tovarne, pa tudi iz Slovenije - iz novomeške tovarne.

## Zaključek projektov NAPADRAG in NAPAPROG

29. februarja je v Kopru potekal končni sestanek dveh evropskih projektov **NAPADRAG** in **NAPAPROG**. Programa je sofinancirala Evropska unija skozi program TEN-T (Trans-European Transport Networks). Na sestanku je poleg predstavnic Luke Koper sodeloval tudi **Antonio Garcia Suarez**, projektni vodja pri agenciji INEA (Izvajalska agencija za inovacije in omrežja pri Evropski komisiji), zadolžen za oba projekta. Projekta sta pričela marca 2013, zaključena pa sta bila decembra 2015.

Skozi projekt NAPADRAG sta Luka Koper, ki je projekt koordinirala, in Pristaniška Uprava Benetke, poskrbeli za povečanje globin v pristanišču

Koper in Benetke. V Luki Koper je poleg poglobljanja prvega bazena do globine -15 metrov Evropska Unija z 10% sofinancirala tudi izgradnjo dveh zalednih kaset (kasete 7A in kasete 799/29), kamor smo odlagali material, ki smo ga izkopal med poglobljanjem.

V okviru NAPAPROG, ki mu je Evropska unija namenila 50% sofinanciranje, smo izdelali projektno dokumentacijo, ki bo služila kot osnova za podaljšanje pomola I v koprskem pristanišču.

Realizacija obeh projektov je ključna za razvoj koprskega pristanišča, saj poglobljanje vzdolž obale kontejnerskega terminala ter njegovo podaljšanje predstavljata osnovo za rast kontejnerskega prometa.



Z leve: Tanja Vižintin, Mara Žerjal, Garda Suarez, Martina Gržančič, Maša Čertalič in Urška Hlaj



S sofinanciranjem Evropske unije  
Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)

## Predstavitev projekta NAPA4CORE v Trstu

V prostorih Pristaniške uprave je 1. marca potekala javna predstavitev projekta **NAPA4CORE**, ki ga Evropska unija sofinancira iz programa CEF (Connecting Europe Facility). Projekt vodi Luka Koper, ostali projektni partnerji pa so Pristaniška uprava Trst ter italijansko Ministrstvo za infrastrukturo in transport oziroma za podjetje Rete Autostrade Mediterranee. V razpisnem postopku je evropska agencija INEA iz projekta izločila pristaniško uprabo Benetke z utemeljitvijo, da predlagane aktivnosti niso zrele za izvedbo.

Cilj projekta je izboljšati morske in kopenske dostopnosti pristanišč severnega Jadrana oz. izgradnja nove infrastrukture za potrebe RO-RO prometa v Trstu ter nove infrastrukture za potrebe kontejnerskega prometa

v Kopru: izgradnjo novega priveza, rekonstrukcijo obstoječih privezov, izgradnjo dodatnih tirov ter žerjavne proge za RMG dvigala. Projekt NAPA4CORE vključuje tudi nov cestni vhod, ki se neposredno navezuje na bertoško vpadnico in bo pripomogel k razbremenitvi primestnega prometa. Luka Koper bo s tega naslova prejela 6 milijonov evrov oz. 20% vrednosti projekta. Projekt bo trajal do 31.12.2018, ko naj bi se tudi zaključile planirane investicije.

Napa 4 Core



S sofinanciranjem Evropske unije  
Instrument za povezovanje Evrope

## Projekt FFC s poskusnim vlakom



S sofinanciranjem Evropske unije  
Instrument za povezovanje Evrope

5. marca ponoči je bil v sklopu EU projekta **Fresh Food Corridors** (FFC) preko koprskega pristanišča odpremljen prvi poskusni kontejnerski vlak s hitropokvarljivim tovorom, namenjen v

Rotterdam za končno oskrbo severnoevropskih trgov. Gre za blago največjih izraelskih izvoznikov, ki potuje po konceptu pomorskih avtocest. V koprsko pristanišče so kontejnerji v petek prispeli z ladjo,

pot pa nadaljevali po železnici. Gre za svojevrsten rekord oz. inovacijo, saj je to prvi vlak v zgodovini, ki je - v celoti naložen z »reefer« kontejnerji - prepotoval Evropo od juga do severa. Ponosni smo, da je za to poskusno pošiljko bilo izbrano prav koprsko pristanišče. Tovor, ki običajno potuje z ladjami iz Izraela do severnoevropskih pristanišč, bo prispel do iste destinacije v bistveno krajšem času, saj se je preko novega koridorja tranzitni čas skrajšal za 6 dni. Glavni izziv projekta je oblikovanje vzdržnega logističnega produkta, saj je na eni strani potrebno pridobiti zadostne količine



tovora in uskladiti cene s prevozniki, po drugi strani pa je potrebno zagotoviti tehnične rešitve, da pride hlajeni tovor pod ustreznimi pogoji do končne destinacije. V naslednjih mesecih si bomo prizadevali optimizirati železniške rešitve s ciljem čim krajših tranzitnih časov ter zapolnitve železniških zmogljivosti s povratnimi tovari. Preko projekta FFC bodo s podobnimi odpremami poskusili tudi preko pristanišč v Benetkah in Marseille-Fosu.



# Še naprej se potegujemo za evropska sredstva

Do zdaj smo uspešno zaključili 32 projektov, podprtih iz različnih programov financiranja z evropskimi sredstvi in pridobili pet milijonov evrov. V novi finančni perspektivi 2014 – 2020 imamo že štiri nove projekte.

16. februarja smo na razpis CEF prijavi šest novih projektov. V ocenjevanju sta dva nova za Srednjo Evropo in trije novi za Mediteran. Rezultati bodo znani do poletja. V marcu smo aktivni na razpisu ADRION.



Projektni partnerji si ob srečanjih ogledujejo tudi izvajanje projektov na terenu in spoznavajo prakse drugih pristanišč

**Maša Čertalič**, vodja področja strateškega razvoja: »Zaključujemo projekte prejšnje finančne perspektive, zagnali smo nove, prijavljamo se na razpise, tako da smo nenehno polno zasedeni, saj je priložnosti veliko. Glede na to, da imamo v Luki Koper ambiciozne načrte predvsem za infrastrukturo zaradi dobre zapolnitve zmogljivosti, smo zadovoljni, da smo z novimi projekti uspeli pridobiti sofinanciranje predvsem za prioritete razvoja kontejnerskega prometa (NAPA4CORE), kot so:

- izvedba dilatacij na pomolu I,
- tiri 21a, b, c ter most čez preliv in RMG tehnologija na pomolu I,
- podaljšanje 7D veza in rekonstrukcija vezov 7, 7A, 7B na pomolu I,
- novi bertoški vhod.

Skupno znašajo ti projekti približno 30 milijonov evrov, kar je podlaga za črpanje šest milijonov evrov. Zaključek celotnega sklopa teh naložb se pričakuje leta 2018. Pomembno bo pravočasno pridobivanje soglasij. Ob tem velja spomniti, da je bilo znotraj projektov, zaključenih z decembrom 2015, že sofinancirano tudi poglobljanje bazena I na -15 (NAPADRAG) in izdelava projektne dokumentacije za podaljšanje pomola I (NAPAPROG), od česar si obetamo pridobiti nekaj preko milijon evrov. Za vse tri projekte smo imeli 29. februarja 2016 kontrolo s strani agencije INEA iz Bruslja. Skrbnik naših projektov si je ogledal infrastrukturne

pridobitve in gradbišča ter se seznanil s potekom aktivnosti. V preteklem obdobju nam je za kontejnerski promet preko sofinanciranja uspelo pridobiti EU sredstva tudi za informacijske rešitve in energetske učinkovitost.

## TOKRAT POUKREK NA AVTOMOBILIH

Pri novih prijavih na drugi razpis programa CEF, ki je za transport v EU, se je Luka Koper vključila v šest projektnih predlogov.

Ker navadno projekte prijavljamo skupaj z drugimi partnerji, potekajo tudi intenzivna usklajevanja. Ob zadnjem razpisu nam je najpomembnejša prijava projekta **CarEsmatic**, ki v našem pristanišču zajema RO-RO privez in VI. skupino tirov v bazenu III. Projekt je predstavljen kot del pomorske avtoceste do pristanišč Barcelona in Pirej, ob povezavi ladjarja Neptune Lines. Maša: »Tokrat smo se odločili, da poskusimo poiskati finančne vire tudi za drugo strateško blagovno skupino, ki so avtomobili. Pomembno je, da so projekti realni in zasnovani na dejanskih poslovnih potrebah. Na ta način je njihov doprinos prepoznan, hkrati pa se potrjujejo strateške usmeritve družbe ter promovirajo naše storitve.«

## Ostali projekti Pegasus, Best ports, Port InfraGreen, Elemed in Med2East

so v glavnem usmerjeni v informacijsko podporo, okoljske in energetske teme ter zeleno logistiko. Ker smo v prejšnji finančni perspektivi z nekaterimi partnerji uspeli navezati dobre odnose in uspešne projekte, s skupnim delom nadaljujemo. To tudi Evropska komisija ceni. Kontinuiteta je pomembna, saj se vidi, da aktivnosti sledijo dolgoročno vzdržnim konceptom. Glede na izkušnje ugotavljamo, da so uspešnejši partnerski projekti nekoliko mehkejših tem, veliko težje pa je pridobiti sredstva za konkretnije infrastrukturne pridobitve, kar pa bi veliko bolj potrebovali. Bolj kot kakovost prijav je pogosto pomembna politična podpora projektom z evropskega vidika, zato lobiranje in ugled nista nepomembna.

Skupna vrednost šestih prijav za Luko Koper znaša 13,5 milijona evrov z željo po črpanju 4,5 milijona evrov. Konkurenca prijav je velika – vlog je 3-krat več od razpoložljivih sredstev. Da bi imeli večje možnosti za uspeh, smo

zaposlili ministrstvo za infrastrukturo, da bi nam dovolilo prijavo na kohezijsko ovojnico, kjer je bilo na razpolago 6,5 milijarde evrov, a žal zaradi drugih prioritet države do tega ni prišlo, zato so bile vse naše kandidature prijavljene na odprt razpis, kjer je na razpolago le milijarda evrov za vso Evropo.

V letošnjem letu bo zanimiv tudi razplet glede sofinanciranja **potniškega terminala**. Čeprav ne gre za prioriteto dejavnost Luke Koper, se zavedamo, da prinaša pomemben prispevek lokalni skupnosti in sploh slovenskemu turizmu. Luka Koper je vanj konec koncev že veliko vložila, zato se pričakuje posluh za realizacijo projekta z evropskimi sredstvi za regionalni razvoj ali iz kohezijskega sklada. Na nivoju regije je bil projekt prepoznan za prioriteto, podporo je izrazilo tudi ministrstvo za infrastrukturo. Dokumentacija bo pravočasno pripravljena in lahko bi hitro začeli z deli že konec leta.

## ZAHTEVNE SO ŽE PRIJAVE, KAJ ŠELE VODENJE PROJEKTOV

Pri prijavih in nasploh pri vodenju projektov se srečujejo z neverjetno obsežno administracijo, saj gre za javna sredstva, javna naročila in dosledno vodenje številnih dokumentov. Zato imajo kup obrazcev, stalne preglede, nešteto poročil. Projekti trajajo v povprečju od 2 do 3 tri leta. Prilagajati se je potrebno tako zahtevam organov nadzora kot internega poročanja. Imajo na kupe časovnih pol za vodenje stroškov dela. Skrbeti morajo, da se aktivnosti pri projektih redno predstavljajo javnosti. Tu je še ogromno službenih poti zaradi sestankov, predstavitev, konferenc. Pri tem morajo upoštevati vsa navodila različnih evropskih programov, objavljati logotipe, postaviti table v primeru fizičnih gradenj, skrbeti za objave in dogodke. Transparentnost javnega financiranja mora biti stalno zagotovljena.

## LUKA JE DOBER PARTNER

Maša pove, da so uspeli Luko Koper v evropskih krogih zgraditi dober ugled: »Smo zanesljiv partner, cenijo nas, smo urejeni in imamo dobre konkretne projekte ter rezultate. Pripravljamo kvalitetna gradiva, smo odzivni in smo vedno na razpolago, tudi popoldan, tudi ob koncu tedna.«

Sonja Kranjec

# Prenovljen in obogaten Škocjanski zatok

2. marca so slovesno odprli prenovljen naravni rezervat Škocjanski zatok z novimi opazovalnicami, učilnico, dvorano, recepcijo in drugo infrastrukturo. Za obnovo so potrebovali leto in pol, ki je bila zaradi posebnega naravnega okolja zahtevna in draga, pri čemer so večji del treh milijonov težke prenove pridobili iz evropskega sklada za regionalni razvoj.

Zgodovina zatoka se je začela pisati leta 1957, ko so zgradili 900 metrov dolg nasip od mesta Koper do izliva Rižane. S tem »umetnim« posegom so pravzaprav oblikovali zatok. Njegova vodna površina se je z leti manjšala, v 80. letih so ga skoraj zasuli, saj so nameravali na tem območju zgraditi industrijsko cono. Naravovarstveniki so prepoznali njegov pomen in končno so ga leta 1998 zavarovali s posebnim



12 metrov visok osrednji opazovalni stolp, s katerega je prelep razgled na laguno in močvirje, je ena najlepših in najbogatejših pridobitev prenove

Foto: Zdravko Primožič/FPA



Naravni rezervat Škocjanski zatok je 122 hektarjev veliko sredozemsko mokrišče in največje brakično (polslano) močvirje v državi

Foto: Zdravko Primožič/FPA

zakonom ter programom varovanja. Leta 1999 je koncesijo za upravljanje rezervata dobilo Društvo za opazovanje in preučevanje ptic. Od tedaj so v rezervatu opazili več kot 240 vrst ptic.

Naravni rezervat je 122 hektarjev veliko sredozemsko mokrišče in največje brakično (polslano) močvirje v državi. Zaradi izjemno bogate favne in flore sodi med zaščitena območja evropske mreže Natura 2000.

Zanimivost tega prvovrstnega naravnega rezervata je tudi njegova umeščenost v povsem urbano okolje. Meji na železniške tire, ceste in obdelana polja ter samo mesto Koper. Njegova neposredna soseda je tudi Luka Koper, ki se je že večkrat izkazala kot njegov sponzor.

Sonja Kranjec

## Sponsoriramo najboljše

Ob skorajšnjem slovesu zime vsako leto razglasijo športnike preteklega leta. Med njimi so vsakokrat najboljši tudi športniki, ki jih je oz. jih še sponzorira Luka Koper.

V Koprju je bila tako za športnico leta razglašena kajakašica na mirnih vodah, ki se trenutno pripravlja na svoje tretje olimpijske igre, **Špela Ponomarenko Janič**. Ponomarenkova že vrsto let tekmuje pod pokroviteljstvom Luke Koper.

Med ekipami je bil prvi koprski nogometni klub **FC Luka Koper**, ki ima za sponzorja Luko Koper. Lani je na veliko veselje svojih navijačev osvojil dva pomembna naslova, slovenski pokal in super pokal.



Naslov najboljšega športnika v Koprju sta osvojila še lokostrelka **Ana Umer** in kajtar **Toni Vodišek**. Skupaj so na prireditvi v Areni Bonifika podelili 253 priznanj, od tega 64 za vrhunske

športne dosežke, na kar je lahko koprška občina upravičeno ponosna.

Prvi športnici piranske občine pa sta po pričakovanjih bili še dve

športnici, ki imata za sponzorja med drugimi tudi Luko Koper. To sta lanski evropski prvakinja, jadralki v razredu 470, **Veronika Macarol** in **Tina Mrak**.

Sonja Kranjec