

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poštnina
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Peter Kleva

Poslovanje
v
prvem
polletju

Strategija
in
strateški
poslovni
načrt

GMP+ B3
certifikat

Projekt
KOS
Logistika
zaključen

Želimo postati prva luka Češke

Na luškem srečanju s poslovnimi partnerji s Češke, ki je bilo 9. septembra v Pragi, se je zbralo več kot sto čeških logistov. Udeležba je več kot zadovoljila pričakovanja, saj smo v češki prestolnici prvič organizirali tako velik dogodek, na katerem so bila prisotna tudi nekatera logistična podjetja iz Slovenije ter slovenski veleposlanik na Češkem **Leon Marc**. Češki trg sicer predstavlja le tri odstotke letnega pretovora Luke Koper, vendar predvsem v zadnjem letu beležimo skokovito rast, predvsem

na področju kontejnerjev in avtomobilov. »Vaša številčna udeležba danes je dokaz, da se tudi sami zavedate vse večjega pomena južne transportne poti skozi Slovenijo. Zavedate se, da je v življenju, še bolj pa v poslu, zelo pomembno imeti alternative. Mi vam ponujamo še več. Želimo biti vaša prva izbira«, je v svojem nagovoru izpostavil predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**. Češka leži na osi Jadransko-Baltskega koridorja, ki bo s strani Evropske unije v naslednjih letih deležna največjih investicij v prometno



infrastrukturo. Češki trg geografsko gravitira tako na južne kot na severno evropske luke. Trenutno interesno območje Luke Koper je pretežno Moravska

regija (večinoma os Brno-Ostrava), sicer pa si prizadevamo, da bi poslovne vezi razširili na območje celotne države. Tekst in foto: Sebastjan Šik

Luka Koper povezuje države srednje Evrope

Na dvodnevem strateškem forumu na Bledu so 1. septembra govorili tudi o prometu in njegovem pomenu za Evropo. Udeleženci panela na to temo, med katerimi je bil tudi predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**, so med drugim izpostavili dekarbonizacijo in informatizacijo. Matić je poudaril, da je morska pot iz Daljnega vzhoda do Kopra krajša, kar pomeni manj onesnaževanja okolja in večjo konkurenčnost. Češki minister za promet **Dan Tok** je temu pritrčil in v pogovoru za Slovensko



Češki minister za promet Dan Tok (na levi) in Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper

tiskovno agencijo omenil možnost, da bi tudi češki zasebni investitorji vložili sredstva v izgradnjo drugega železniškega tira

med Koprom in Divačo. Tudi državni sekretar na slovaškem ministrstvu za promet **František Palko** je izpostavil velik pomen, ki

ga ima koprsko pristanišče za slovaško gospodarstvo, saj je količina pretovora za slovaško dosegla že skoraj dva milijona ton blaga, Koper pa je njihova prva kontejnerska luka. Evropska komisarka za promet **Violeta Bulc** je med ključnimi izzivi resorja, ki ga pokriva izpostavila velik vpliv prometa na okolje, kar bi lahko zmanjšali predvsem z večjo uporabo železnic. Slovenski minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič** pa je dejal, da poskuša Slovenija vse te vidike vključiti v strategijo razvoja prometa za naslednjih 15 let. SŠ



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 Pozenel

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.



Pri nas poleti
nismo le počivali

Foto: Jaka Jeraša

Vsak po svoje naj prispeva k uresničitvi strategije

Čas poletnih počitnic je mimo. Vsi smo se vrnili v stare tirnice (vsakršna povezava z aktualnimi izzivi slovenske logistike je zgolj naključna). Tudi uredništvo Luškega glasnika, ki je avgusta tako kot vsako leto nabiralo nove moči in ideje. Upam, da ste si tudi vi odpočili, ker če velja rek, da prazna vreča ne stoji pokonci, je prav tako res, da se tudi iztrošena vreča lahko preluknja in razpade.

Pri nas poleti nismo le počivali, pa ne le zaradi tega, ker pristanišče dela brez prestanka, ampak smo se ukvarjali z zadnjimi podrobnostmi novih strateških dokumentov. Konec leta namreč poteče rok trajanja oziroma veljavnost petletnega strateškega načrta družbe in Skupine Luka Koper, zato je bilo potrebno še pravočasno sprejeti novega. Vendar smo se tokrat zaved lotili nekoliko drugače, in sicer smo najprej popisali stanje, poslovne procese, kapacitete, skratka naredili smo rentgen pristanišča in poslovanja družbe. S tem smo dobili obsežen dokument, neke vrste vademekum, ki bo koristen tudi vsem prihodnjim generacijam. Strokovno takemu dokumentu v anglosaksonskem svetu pravijo masterplan. Jaz sem ga poimenoval osnovni dokument družbe, potem ko sem preko interneta kar nekaj časa iskal ustrezen izraz. Iz tega dokumenta sta nastala druga dva, veliko bolj podrobna in ciljno usmerjena v prihodnost. Eden je poslovna strategija Skupine in družbe do leta 2030, drugi pa je petletni strateški načrt do leta 2020. Nadzorni svet družbe ju je potrdil na zadnji seji konec avgusta in še isti dan smo povzeli obeh dokumentov na skupščini predstavili delničarjem. Povzetek objavljamo tudi v tej številki Luškega glasnika. Verjamem, da se ga ne boste učili na pamet, zadovoljni pa bomo že s tem, če si boste zapomnili nekaj ključnih sporočil kot na primer, da

bo Luka Koper prvo pristanišče za države Srednje Evrope. Na nekaterih trgih smo že na dobri poti, priložnosti pa je še veliko. Kakor tudi izzivov. Pristaniške storitve so lahko še tako odlične, vendar z vidika celotne logistične poti niso dovolj brez ustreznih morskih in kopenskih povezav. Prav zato smo pri izdelovanju strateških dokumentov upoštevali tudi nevarnost, da bo pristanišče tudi po letu 2020 še vedno povezano s kopnim le z enim tirom. Če povzamem, do leta 2020 se lahko pristanišče normalno razvija in pretovor raste tudi le z enim tirom. V naslednjem desetletju pa bodo investicije v pristaniško infrastrukturo odvisne od kapacitete kopenskih transportnih poti. V zakup moramo vzeti dejstvo, da že danes skoraj 60 odstotkov blaga potuje v oziroma iz pristanišča po železniških tirih. Bolj ko bo Luka Koper širila svoje storitve na trgih Srednje Evrope, višji bo ta odstotek.

Po drugi strani vsi, ki delamo v logistični dejavnosti, vemo, da se lahko razmere na trgih hitro spremenijo in da se je potrebno neprestano prilagajati. Kljub temu je za vsako podjetje dobro oziroma nujno, da ima vizijo, da mu je jasen cilj, proti kateremu pluje. Brez tega bi zaposleni poskakali v reševalne čolničke in vsak bi veslal v svojo smer. Popoln kaos. Logično je, da so lahko vizije različne, prav tako pristopi, kako jih uresničiti. Ampak strategija je vedno plod dela več glav, neke vrste kompromis. Pomembno pa je, da jo vsi sprejmemo za svojo in vsak po malem prispeva k njeni uresnitvi. Zato, drage sodelavke in sodelavci, cenjeni poslovni partnerji, spoštovani institucionalni deležniki, računamo na vas, da nam pri tem pomagate.

Sebastjan Šik

Poslovanje v prvem polletju

V prvem polletju letošnjega leta je ladijski pretovor dosegel 10,6 milijona ton blaga, kar je 10 odstotkov nad načrti in 15 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. Rast smo zabeležili na vseh blagovnih skupinah razen pri generalnih tovorih.

Čisti prihodki od prodaje

Skupine Luka Koper so v prvem polletju 2015 znašali 92,1 milijona evrov in so bili višji od načrtovanih čistih prihodkov od prodaje za 4,3 milijona evrov oziroma za 5 odstotkov. Od doseženih čistih prihodkov od prodaje prvega polletja leta 2014 pa so bili višji za 12,1 milijona evrov oziroma za 15 odstotkov.

Poslovni odhodki Skupine so v prvem polletju letošnjega leta znašali 71,2 milijona evrov in so se v primerjavi s prvim polletjem leta 2014 povečali za 7,2 milijona evrov oziroma za 11 odstotkov. V okviru poslovnih odhodkov so se primerjalno enakemu obdobju preteklega leta povečale vse vrste stroškov. Delež poslovnih odhodkov v čistih prihodkih od prodaje znaša v obravnavanem obdobju 77,2 odstotka in je za 2,7 odstotni točki nižji glede na leto 2014.

Poslovni izid iz poslovanja je znašal 24 milijonov evrov, kar presega doseženega v primerljivem obdobju preteklega leta za 5,7 milijona evrov oziroma za 31 odstotkov. Povečanje je posledica za 15 odstotkov višjih čistih prihodkov od prodaje ter za 34 odstotkov višjih drugih prihodkov.

Skupina Luka Koper	jan-jun 2015	jan-jun 2014	Indeks 15/14
Iz izkaza poslovnega izida (v evrih)			
Čisti prihodki od prodaje	92.130.652	79.989.939	115
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	24.027.708	18.328.950	131
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	37.725.899	31.946.005	118
Poslovni izid iz financiranja	-1.372.949	-1.908.009	72
Poslovni izid pred davki	23.356.937	16.719.944	140
Čisti poslovni izid	19.641.172	14.475.900	136
Iz izkaza denarnih tokov (v evrih)			
Izdatki za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo, naložbene nepremičnine in neopredmetena sredstva	9.411.789	16.898.133	56
Ladijski pretovor (v tonah)			
Ladijski pretovor	10.651.325	9.264.638	115

Bilančna vsota Skupine je na dan 30. junij 2015 znašala 468,8 milijona evrov in se je glede na stanje 31. decembra 2014 povečala za 16,2 milijona evrov oziroma za 4 odstotke. Še naprej se krepi finančna moč skupine. Delež finančnih obveznosti v kapitalu je na zadnji dan meseca junija 2015 znašal 37,8 odstotka, kar je za 13,7 odstotnih točk manj glede na stanje 31. december 2014.

Skupina je v prvem polletju za **naložbe** namenila 9,4 milijona evrov. Med večje

naložbe sodi pričetek gradnje treh novih rezervoarjev za potrebe terminala tekočih tovorov ter več manjših naložb na kontejnerskem terminalu.

Zaposlovanje v Luki Koper, d. d., oziroma v Skupini Luka Koper je bilo manj intenzivno kot v enakem obdobju preteklega leta. Nove zaposlitve so bile realizirane predvsem na delovnih mestih vodij oziroma koordinatorjev osnovnega procesa pretovora in skladiščenja, na strokovnih delovnih mestih

v podpornih procesih in delovnih mestih izvajalskih kadrov na Področju pristaniške varnosti. Na zadnji dan junija je bilo v Skupini 1023 zaposlenih, kar je 17 več kot na isti dan lani.

Celotno poročilo o poslovanju v prvem polletju je dostopno na spletni strani www.luka-kp.si ter na interni spletni strani Lukanet (Upravljanje družbe/ Rezultati poslovanja/Letna in medletna poročila).

Rok Štemberger

Za dividende 0,94 evrov na delnico

21. avgusta so se delničarji družbe Luka Koper, d. d. zbrali na redni skupščini. Seznanili so se z letnim poročilom Skupine Luka Koper za leto 2014 in s poslovno strategijo družbe ter Skupine Luka Koper do leta 2030 in s strateškim načrtom do leta 2020. Skupščina je med drugim odločala tudi o uporabi bilančnega dobička in določila, da bo za dividende namenila 13,16 milijona evrov oziroma 0,94 evra na delnico. Poleg tega je skupščina imenovala



predstavnico lokalnih skupnosti **Sabino Mozetič** za nadzornico družbe za štiri leta. Na skupščini se je med drugim oglašil tudi

delavski direktor v Luki Koper **Matjaž Stare**, ki je izrecno izpostavil, da ne nastopa v funkciji člana uprave, ampak kot pooblaščenec Združenja

malih delničarjev Slovenije. V svojem nastopu je bil kritičen do nove poslovne strategije in strateškega načrta in ju označil za dvoriščno strategijo. Po njegovem mnenju bi morala Luka Koper bolje izkoristiti oziroma unovčiti naložbe izven pristanišča, kot so Orleška gmajna in nova upravna stavba ter biti bolj ambiciozna in širokopotezna pri načrtovanju svojega razvoja ter svoje pozicije v tem delu Evrope.

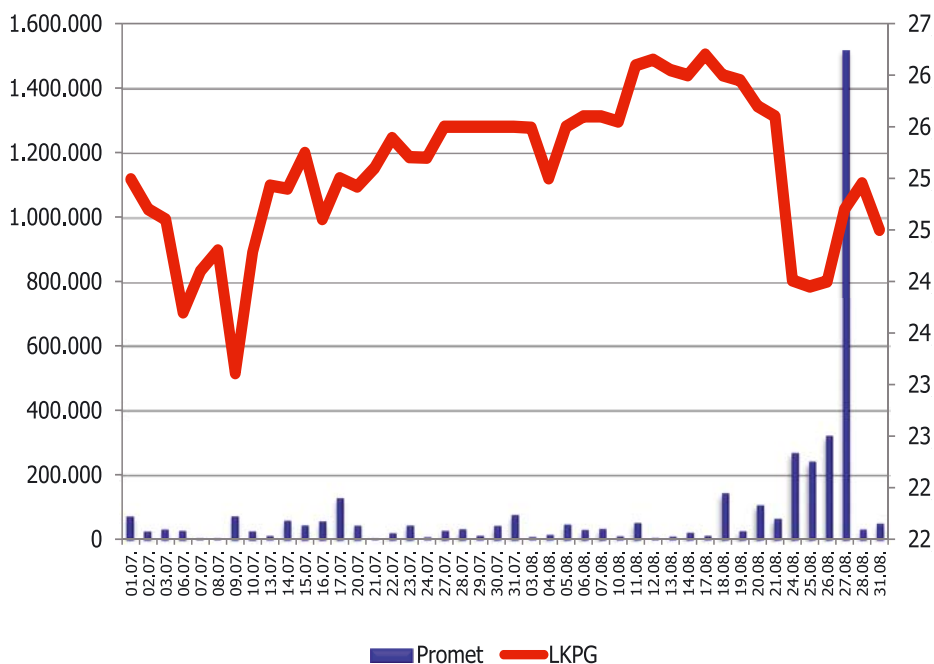
Sebastjan Šik

Delnica Luke Koper poleti

V juliju in avgustu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 25,60 EUR, sicer pa se je njegova vrednost v minulih dveh mesecih gibala med 23,61 in 26,70 EUR. Pri tem je bilo sklenjenih 610 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 3.928.668 EUR. Ob tem je lastništvo zamenjalo 155.689 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 26,90 EUR, najnižji pa 23,61 EUR. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila sedem odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za enajst odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji avgustovski dan znašala 350.000.000 EUR.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevne prometa v juliju in avgustu 2015

Na obisku varuhinja človekovih pravic

27. julija je na povabilo predsednika uprave **Dragomirja Matića** Luko Koper obiskala varuhinja človekovih pravic **Vlasta Nussdorfer**. Z zanimanjem je prisluhnila predstavitvi trajnostno naravnega poslovanja in razvoja družbe. »Šele ko si ogledaš pristanišče v živo, se zaveš njegovih razsežnosti in pomena,« je bila presenečena Nussdorferjeva po ogledu pristanišča.

Zanimalo jo je predvsem, kako poskrbimo za svoje zaposlene in vse tiste, ki delajo na območju pristanišča z vidika varnosti. Ter kako sodelujemo z obema občinama in kako z njima usklajujemo razvojne načrte. Sogovornika sta se strinjala, da je konstruktiven dialog edini način za sobivanje in za odnose, ki temeljijo na zaupanju in spoštovanju potreb ter interesov vseh strani.



Predsednik uprave je varuhinjo človeških pravic vidno presenetil z luškimi oljčnim oljem

Foto: Sebastjan Šik

Obisk korejskega logističnega velikana



Kim Kyungbae (desno) in Dragomir Matić sta si s sodelavci ogledala delo v luki in urejenost delovišč ter skladišč. Gostje so ocenili, da bo Koper v prihodnje odigral pomembno vlogo pri uresničevanju njihove širitvene strategije, ki vključuje praktično vse segmente logistike za najrazličnejše vrste tovarov.

Foto: Mateja Dominko

31. julija smo gostili visoko delegacijo korejskega logističnega velikana Hyundai Glovis, ki jo je vodil sam predsednik **Kim Kyungbae**. Glovis kot hišni logist avtomobilskih proizvajalcev Hyundai in KIA sodeluje z Luko Koper že več kot deset let in je zato eden pomembnejših partnerjev pri pretovoru kontejnerjev, avtomobilov in pločevine v kolutih. Koprsko pristanišče uporabljajo pretežno za oskrbo avtomobilskih tovarov na Češkem in Slovaškem, v obratni smeri pa potujejo avtomobili za prekomorske trge.

Za informacijo in vtis iz prve roke smo po končanem obisku prosili **Ronaldia Dovžaka**, direktorja koprške podružnice Glovisa: »To je bil do sedaj najvišji obisk za nas. Predsednik Kyungbae namreč le redko obiskuje manjše podružnice kot je naša in zato smo zelo ponosni.

Predsednik »ve, da obstajamo«. Mislim, da mu je bilo takoj jasno, zakaj smo tu tako uspešni - majhna država, majhna luka, vsi se med seboj poznamo, smo fleksibilni in vedno najdemo rešitev. Povedal je še, da mu je žal, da Koper ni obiskal že prej in ob odhodu obljubil, da se kmalu vrne in obisku nameni kakšen dan več. Zadovoljen je z medsebojnim sodelovanjem (*Hyundai Glovisa in Luke Koper, op.ur.*) in upa v še tesnejšo povezavo med podjetjema. Na sprejem smo se s sodelavci pripravljali kar nekaj dni, saj je seveda vse moralo biti brez napak. Tako z naše kot z vaše strani je bilo vse brezhibno in profesionalno. Za nas je bil obisk velika stvar in zato se zahvaljujem celotni ekipi Luke Koper za dobro sodelovanje in predsedniku uprave, da si je vzel čas za nas.«

Mateja Dominko

Začasne zapore zaradi obnove

Tovornih vlakov, ki dnevno sopihajo po skoraj pol stoletja stari progi med Prešnico in Koprom, je iz leta v leto več. Proga je že na robu svojih zmogljivosti, po vrhu vsega pa še v zelo slabem stanju in že ogroža varno vožnjo vlakov.

Od skupnih 31 kilometrov je najbolj dotrajane kar 20 kilometrov železniške proge, ki bo po najavi Slovenskih železnic v tem in naslednjih letih doživela temeljito obnovo.

S prvimi sanacijskimi deli je Podjetje SŽ - Infrastruktura pričelo 15. avgusta, in sicer na dvokilometerskem odseku med Hrastovljami in Rižano. Obnova, ki še traja, bo zaključena predvidoma 21. septembra. Do takrat bodo gradbinci progo dejansko postavili na novo: sanirali bodo zgornji in spodnji ustroj, nadgradili sistem tirnic na zgornjem ustroju proge, zamenjali železniške pragove, pritrdilni in vezni material ter gramozno gredo. Istočasno bodo uredili tudi brežine, odvodne jarke in kanale ter očistili lovilne mreže in opravili redna



Foto: Miško Kranjec

vzdrževalna dela. Dela so in še potekajo vsak konec tedna (skupaj pet vikendov), neprekinjeno od 40 do 48 ur. V času izvajanja del je proga na tem odseku zaprta za potniški in tovorni promet.

Odgovorni s področja operative Luke Koper so nam povedali, da večjih težav zaradi zapore proge ni bilo, so bili pa bili ves čas na zvezi s predstavniki železnic in pristaniške skupnosti ter skupaj iskali najboljše rešitve.

Celotna vleka ponovno na elektriko

Vlakov na železniški progi od Borovnice do Pivke oz. Logatca ne bodo več vlekle dizelske lokomotive. Slovenske železnice so namreč zadnji dan v avgustu zaključile z obnovo električnega omrežja še na zadnjem odseku med Borovnico in Logatcem. Ostalo jim je še nekaj manjših del na železniških postajah Postojna in Rakek, ki naj bi jih končali novembra.

Sanacija omrežja za napajanje železniških vozil za vleko vlakov na primorskem železniškem kraku med Borovnico in Pivko, ki ga je februarja lani popolnoma uničil žled, je trajala dobro

leto in pol. V času obnove so Slovenske železnice za vleko na tem odseku električne lokomotive nadomestile z dizelskimi in s tem omogočile pretočnost tovornih vlakov. Prvi del sanacije med Pivko in Logatcem so zaključili novembra lani in izmenjavo lokomotiv prenesli iz Prestranka v Logatec. Z deli so nato nadaljevali na progi med Logatcem in Borovnico. 18. junija letos je na tem odseku električna vleka stekla na enem tiru, konec avgusta pa še na drugem.

Slovenske železnice so imele zaradi omejitev pri odvijanju



Železniška postaja v Pivki 3. februarja 2014 Foto: arhiv Slovenske železnice

Nove redne železniške povezave

4. septembra sta štartala dva nova redna železniška kontejnerska servisa na relaciji:

- **Koper – Budimpešta – Novi Sad – Koper:** Vlak (IsKon), ki je v organizaciji družb Adria Kombi in Transagent, bo iz Kopra odpeljal vsako soboto, s prihodom v Novi Sad ob sredah.

- **Koper – Enns – Koper:** Prevoz vlaka je v rokah LTE Avstrija in Adria Transport, upravlja pa ga DB Schenker. Vlak bo v septembru vozil enkrat tedensko, od oktobra dalje pa dvakrat tedensko. Odhodi vlaka iz Ennsa so ob četrkih, prihodi v Koper pa ob petkih.

Drugi tir ima svojo spletno stran

Spletno stran www.drugitir.si je pripravila Direkcija za infrastrukturo pri Ministrstvu za infrastrukturo. Zainteresirana javnost na spletni strani najde podatke o projektu drugega tira in obstoječi progi Prešnica - Koper, informacije o javni železniški infrastrukturi, koprskem pristanišču ter odgovore na najpogostejša vprašanja.

Prvo pristanišče za države Srednje Evrope

Povzetek Poslovne strategije družbe in Skupine Luka Koper do 2030 in Strateškega poslovnega načrta družbe in Skupine 2016 – 2020

Oba strateška dokumenta, ki ju je poleg t.i. *masterplana* (glavnega načrta razvoja pristanišča do 2030) potrdil nadzorni svet družbe 21. avgusta in sta bila še isti dan predstavljena tudi na skupščini delničarjev, temeljita na sledečih izhodiščih:

- po letu 2009, ko se je Skupina soočila z upadom prometa zaradi gospodarske recesije in krize poslovnega sistema, je poslovanje skoraj sanirano
- bistveno se je zmanjšala zadolženost matične družbe
- zmanjšala se je izpostavljenost tveganjem z naslova tožb
- družba se je rešila nekaterih nasedlih projektov
- rezultati poslovanja v 2014 so bili rekordni
- odlična pozicija na trgu (prvo pristanišče za Avstrijo glede skupnega pretovora, prvo pristanišče za Slovaško in Madžarsko ter vodilno v severnem Jadranu za kontejnerski promet, drugo pristanišče po pretovoru avtomobilov v Mediteranu, vodilno pristanišče za druge blagovne skupine na južni poti iz/v Evropo (les, živina, soja, glinica, železovi proizvodi)
- kapacitete v pristanišču so zelo dobro zasedene
- več kot 70 % prometa pristanišča je vezanega na oskrbo tujih zalednih tržišč
- skoraj 60 % blaga potuje po železnici
- model upravljanja pristanišča je v primerjavi s konkurenco boljši
- sprejet je državni prostorski načrt za dolgoročni razvoj pristanišča
- veljavna koncesijska pogodba do leta 2043.

Uravnoveženost štirih sistemov: pristaniški, logistični, poslovni in institucionalni

Tudi v prihajajočem obdobju bosta osrednja pristaniški in poslovni sistem, ki bosta v stalni interakciji z logističnim sistemom. Hkrati pa bo institucionalni sistem močno krojil pogoje poslovanja, zato se mu bomo posebej posvečali, predvsem z vidika pridobivanja podpore razvoju pristanišča.

Poslovni (pristaniško–logistični) vidik:

- 1. Tržni potenciali in realizacija =>** povečanje prometa, obvladovanje tržišč in vzpostavljanje partnerskih odnosov
- 2. Operativna učinkovitost =>** dvig produktivnosti, učinkovitosti in konkurenčnosti storitev
- 3. Optimalna izraba zmogljivosti =>** pravočasno zagotavljanje novih zmogljivosti (infrastruktura, oprema)
- 4. Celovita logistika =>** vključevanje v celovite produkte (ladjarji, logisti, prevozniki + pristaniška skupnost in institucije)
- 5. Notranja usklajenost poslovnega sistema =>** usklajenost med osnovno dejavnostjo in podpornimi funkcijami ter uspešni poslovni rezultati

Vzporedno skrb za **institucionalni in okoljski vidik:** Dolgoročni in **trajnostni razvoj pristanišča =>** spoštovanje naravnega in širšega družbeno-ekonomskega okolja.

Vizija:

Luka Koper, vodilni pristaniški sistem za globalne logistične rešitve držav Srednje in Vzhodne Evrope.

Poslanstvo:

Z zanesljivo in razvito pristaniško ponudbo podpiramo globalne logistične rešitve do osrčja Evrope, skladno s potrebami gospodarstva in najzahtevnejših kupcev.

5 strateških usmeritev:

Prilagodljiv, sodoben in konkurenčen pristaniški ponudnik	Zanesljiv in učinkovit izvajalec kakovostnih pristaniških storitev	Dolgoročno stabilen in uspešen poslovni sistem	Promotor celovitih logističnih rešitev	Skrben institucionalni deležnik trajnostnega razvoja
Realizacija prepoznanih tržnih potencialov z obvladovanjem tržišč in vzpostavljanjem partnerskih odnosov s kupci.	Doseganje visoke operativne učinkovitosti z izboljšanjem produktivnosti procesov, sinergijami med terminali in optimalno rabo zmogljivosti.	Usklajenost med osnovno dejavnostjo in podpornimi funkcijami ter skrb za izboljšanje dobičkonosnosti produktov in rast premoženja.	Skrb za povezovanje različnih členov v logistični verigi in pristaniški skupnosti z namenom oblikovanja integriranih transportnih rešitev.	Zavzemanje za dolgoročno vzdržen razvoj naravnega in družbenega okolja ter podpora razvoju pristanišča v širšem regionalnem in mednarodnem prostoru.

STRATEŠKI CILJI		VREDNOSTI v 2020
Finančni rezultati poslovanja		Čisti prihodki od prodaje: 218 mio € EBITDA marža: 39 % ROE: 10 % Neto zadolženost/EBITDA < 3 Črpanje nepovratnih EU sredstev 20 mio €
Tržni vidik	Letni pretovor	> 24,3 mio ton > 1 mio TEU > 850 tisoč vozil > 70 tisoč potnikov > 1 mio ton dodatnih storitev polnjenja in praznjenja kontejnerjev
	Pozicioniranje na trgu	<ul style="list-style-type: none"> - preseči 35 % delež kontejnerskega prometa v severnem Jadranu - ohraniti položaj prve luke za Avstrijo - ohraniti položaj prve luke za kontejnerski promet za Madžarsko in Slovaško - pridobiti položaj prve luke za avtomobile v Mediteranu
Pristaniški vidik	Pridobiti skladišča	<ul style="list-style-type: none"> - vsaj 10.000 m² novih zaprtih skladiščnih površin - vsaj 10.000 novih parkirnih mest za avtomobile - rezervoarje JET
	Vzpostaviti privezna mesta	<ul style="list-style-type: none"> - istočasni privez dveh ladij matic za kontejnerski promet - dodatna infrastruktura za RO-RO promet v bazenu III za promet avtomobilov - obnova vsaj enega priveza v bazenu II za operativno razbremenitev
	Izboljšati cestni dostop	<ul style="list-style-type: none"> - nov vhod za povečanje pretočnosti pristanišča in razbremenitev lokalnega prometa
	Vzpostaviti nove tirne kapacitete	> 7 km znotraj območja pristanišča
Optimalno izkoristiti enotirno železniško progo		<ul style="list-style-type: none"> - povprečno 82 tovornih vlakov dnevno oz. 14,2 mio ton blaga po železnici

Razvojni in alternativni scenarij

Za boljšo preglednost bodočih odločitev in obvladovanja tveganj smo proučili dva scenarija, ki se do leta 2020 ne razlikujeta in prideta do izraza predvsem po letu 2020:

- **Razvojni scenarij** - dodatna železniška povezava bo pravočasno vzpostavljena, zato bo pristanišče lahko izkoristilo tržne potenciale ter intenzivno vlagalo v nove zmogljivosti pristaniške infrastrukture. Scenarij predstavlja podlago za dolgoročni razvoj ter uresničevanje zastavljene vizije in bo imel perspektivo tudi po letu 2030.

- **Alternativni scenarij** - zgolj enotirna železniška proga določa zgornjo mejo pretovora pristanišča. Po tem scenariju bodo razvojne naložbe aktualne le do leta 2020. Po tem letu bomo razpoložljive pristaniške zmogljivosti le še zapolnjevali in prerazporejali. Ta scenarij ne nudi razvoja skladno z vizijo, ampak omogoča, da Koper postane eno izmed regionalnih pristanišč, v bistveno slabšem tržnem in konkurenčnem položaju kot je danes, realno pa obstaja tudi tveganje upada prometa.

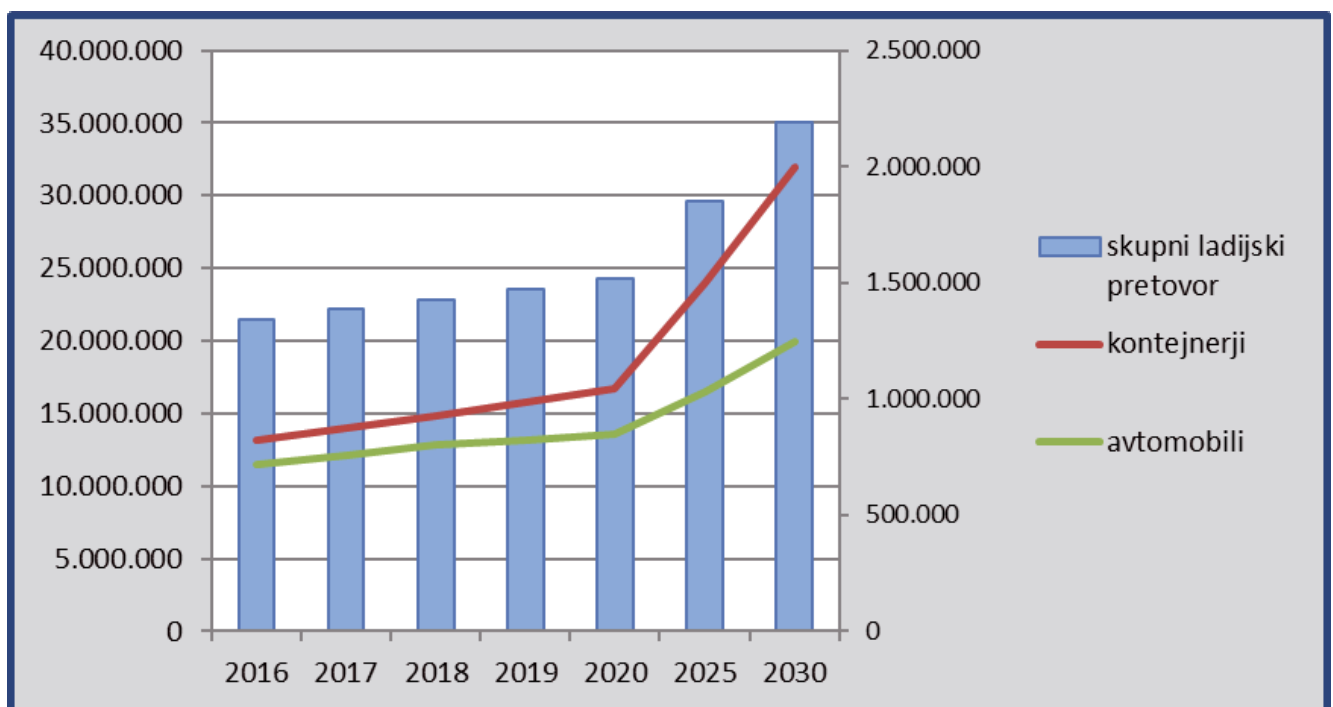
Preovor	Plan 2015	Ocena 2020	Razvoj: 2030	Alternativa: 2030
Skupaj (ton)	20.101.750	24.300.000	35.100.000	27.400.000
Kontejnerji TEU)	730.000	1.000.000	2.000.000	1.300.000
Vozila (enot)	525.000	850.000	1.250.000	865.000

Po razvojnem scenariju, za katerega se bo družba zavzemala, sledi:

- Z vidika skupnega ladijskega prometa je v letu 2020 realno pričakovati preseganje 24 mio ton, v letu 2030 pa približanje pretovoru 35 mio ton.
- Glede na nadaljnjo kontejnerizacijo in ugodno mrežo rednih železniških povezav z zalednimi tržišči, lahko tudi v bodoče načrtujemo predvsem rast kontejnerskega prometa skladno z ocenjenimi tržnimi potenciali, ki bodo do leta 2020 predstavljali letno realizacijo okoli 1 mio TEU, do leta 2030 pa 2 mio TEU.
- Ob rasti kontejnerskega prometa se pričakuje tudi rast njihovega polnjenja in praznjenja, torej dejavnosti skladiščne

obdelave blaga, ki nudi priložnost za storitve dodane vrednosti.

- Pomembna blagovna skupina so tudi avtomobili, kjer je možno povečati letni pretovor in do leta 2020 preseči 850 tisoč vozil, do leta 2030 pa se približati 1,25 mio vozil.
- Čeprav smo jasno izpostavili prioritete usmeritve k določenim blagovnim skupinam, pa nismo predvideli odrekanja drugim blagovnim skupinam. Pristanišče tako ostaja večnamensko, predvsem z vidika povečevanja koristi obstoječih zmogljivosti in utečenih poslov (tudi za tekoče tovore, sipke in razsute tovore, generalne tovore) ter raznolikosti ponudbe (ublažitev tveganj).



Glede na številne izzive v pristanišču bo izključna prioriteta Luke Koper osnovna dejavnost pristanišča. Projekte izven pristanišča, ki niso zaživel, bo potrebno nadalje sanirati. Projekte, ki pa so z vidika osnovne dejavnosti pristanišču komplementarni, bomo podpirali.

Pristaniške zmogljivosti

Ob sedanjih 80 % povprečni zasedenosti pristaniških zmogljivosti ter skladno s pričakovanji trga, preverjenimi potenciali in zastavljenimi tržnimi cilji, bodo aktivnosti usmerjene v zagotavljanje dodatnih zmogljivosti predvsem za kontejnerski promet, avtomobile, nova zaprta skladišča ter javno infrastrukturo. Pri slednji vidimo tudi priložnosti za črpanje EU sredstev.

Naložbe v obdobju 2016 – 2020:

- Nadgradnja pomola I za kontejnerski promet:
 - podaljšanje pomola I (južni del),
 - preureditev obstoječih kapacitet (poglobitev, podaljšanje blokov, depo, tiri, rekonstrukcija vezov),
 - ustrezna oprema.
- Ureditev pogojev v bazenu III za pretovor avtomobilov:
 - privez RO-RO in začasna uporaba skladiščnih kapacitet ob vnožju pomola III,
 - postopna ureditev kaset na površinah v neposrednem zaledju bazena III.
- Nova zaprta skladišča (tekoči tovori - rezervoarji, sipki in generalni tovori – hale).

- Ureditev novih vhodov: Bertoki in Sermin (v funkciji razbremenitve prometa v navezavi na javno infrastrukturo).
- Nadgradnja privezov v bazenu II: živina, južna obala pomola II.

Naložbe v obdobju 2021 – 2030:

- Podaljšanje pomola I (severni del) ter preurejanje dodatnih skladiščnih površin na pomolu I in v njegovem neposrednem zaledju ter ustrezna oprema za kontejnerje.
- Pridobivanje dodatnih skladiščnih površin za skladiščenje avtomobilov na preostalem delu Ankaranske bonifike z dodatnimi privezi.
- Podaljšanje pomola II, ki bo v prvi fazi namenjen skladiščenju avtomobilov, po letu 2030 pa se bodo iskale tudi druge možnosti glede na potrebe trga in predvsem nadaljnja rast kontejnerskega prometa.
- Dodatna zaprta skladišča za dejavnost polnjenja in praznjenja kontejnerjev ter distribucije.
- Vzporedno zagotavljanje: tirov, cestnih dostopov, poglobljanja in zmogljivosti za odlaganje sedimentov.

Kljub smelim napovedim razvojnih načrtov konkurence tako na pristaniškem kot na železniškem povezovalnem segmentu ocenjujemo, da imamo vse možnosti, da ohranimo in krepiamo tržni položaj do leta 2030 po razvojnem scenariju, če bomo uspeli pravočasno zagotoviti ustrezne zmogljivosti.

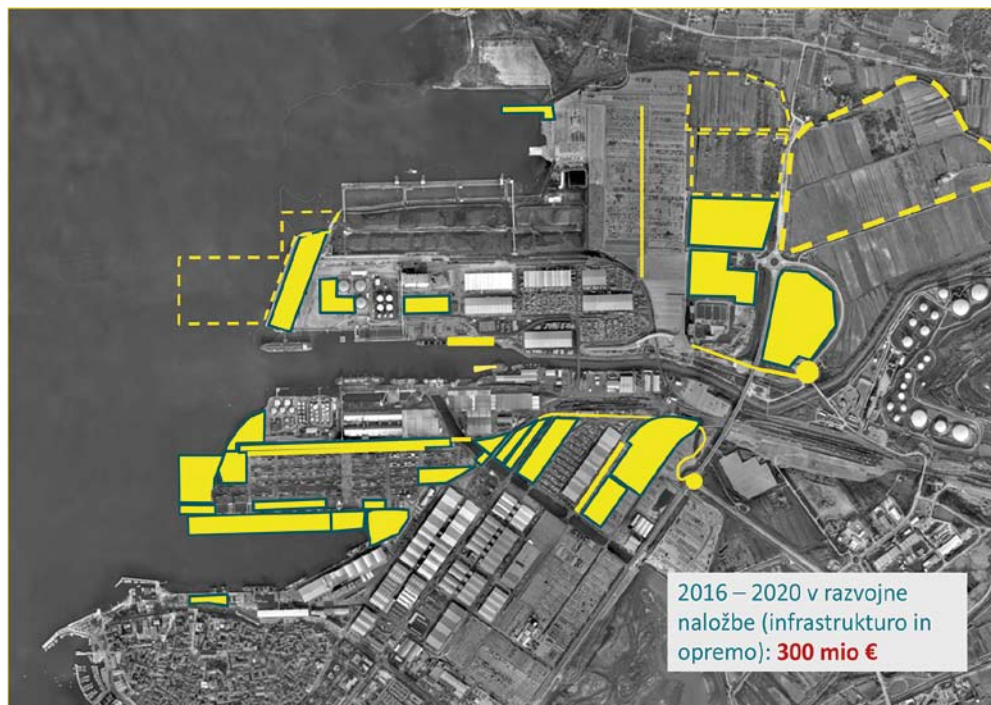
Skladno s predstavljenim si bo družba prizadevala uresničiti strateške cilje na področjih:

- finančnega poslovanja z doseganjem zastavljenih kazalnikov,
- tržnega vidika z realizacijo pretovora in pozicioniranjem na trgu glede na konkurenco,
- pristaniškega vidika s pravočasnim in gospodarnim zagotavljanjem novih zmogljivosti, kar bo zahtevalo obdobje intenzivnih naložb.

Pričakujemo, da bomo do leta 2020 uspeli v polni meri izkoristiti obstoječo enotirno železniško povezavo Koper – Divača ter da bodo vzporedno zagnane vse aktivnosti, ki bodo zagotovile delovanje dvotirne proge takoj po letu 2020 oziroma zapolniti obstoječe železniške infrastrukture.

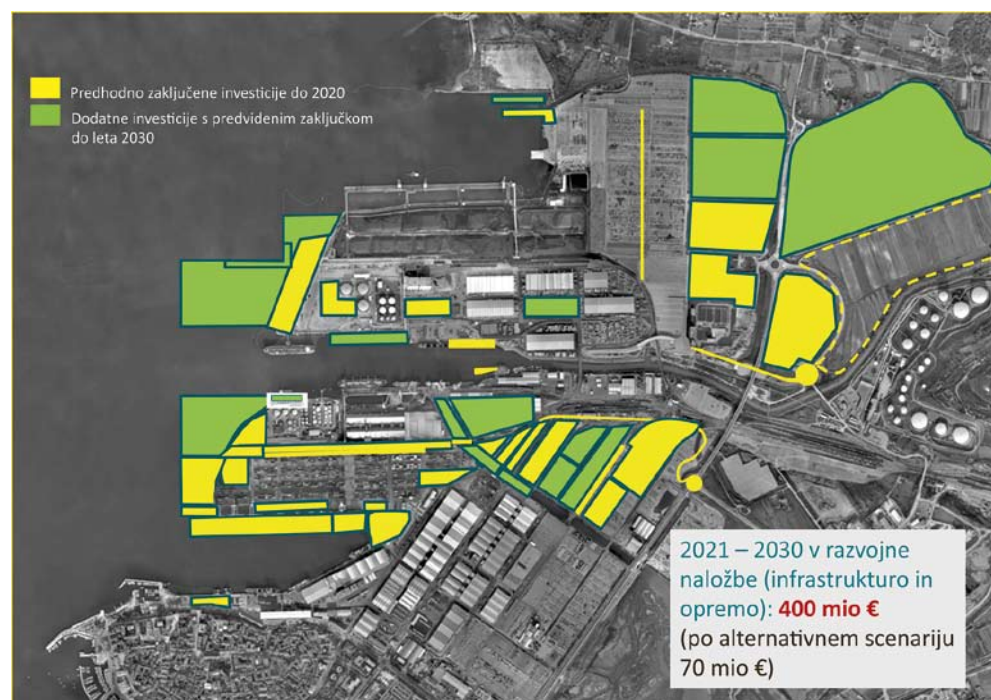
Ob prizadevanju za realizacijo **razvojnega scenarija** na področju osnovne dejavnosti družbe se bomo ob tem zavzemali tudi za:

1. ambiciozne poslovne rezultate, ki bodo zagotavljali samostojno financiranje pravočasnega razvoja pristanišča in izpolnjevali pričakovanja lastnikov,



2. ohranitev sedanjega modela upravljanja pristanišča,
3. stabilnost kompetentnega vodenja družbe in spodbujanja proaktivne organizacijske klime, usmerjene k delovni uspešnosti motiviranih zaposlenih ter pozitivnega socialnega dialoga,
4. dokončno sanacijo družbe z vidika nestrategičnih finančnih naložb,
5. nevtralen odnos do globalnih logističnih akterjev z namenom širšega pokrivanja trga in vzpostavljanja konkurenčnih poslovnih pogojev za vse partnerje,
6. povečevanje produktivnosti in učinkovitosti operativnih procesov ter ohranitev obstoječega modela organizacije dela v pristanišču,
7. urejenost poslovnega sistema in razvitost podpornih funkcij,
8. učinkovito projektno vodenje predvsem z namenom pravočasnega zagotavljanja novih zmogljivosti,
9. doseganje najvišjih okoljskih standardov, s poudarkom na energetski učinkovitosti,
10. vzpostavitev konstruktivnega dialoga z institucionalnimi akterji, od katerih se pričakuje podpora razvoju pristanišča.

Do povzetka Poslovne strategije družbe in Skupine Luka Koper do 2030 in Strateškega poslovnega načrta družbe in Skupine 2016 – 2020 lahko zaposleni dostopajo na interni spletni strani LUKANET (Upravljanje družbe / Strategija), zainteresirana zunanja javnost pa na korporativni spletni strani družbe Luka Koper www.luka-kp.si (O podjetju / Poslanstvo, vizija in strategija).



Julij in avgust na potniškem terminalu



Mega luksuzna jahta Le Lyrial v poletnih mesecih je bila najmlajša med potniškimi ladjami. Splovili so jo maja letos v ladjedelnici v Anconi. Do konca oktobra jo bo francoski ladjar uporabljal za vožnje turistov po Sredozemlju, nato pa odhaja čez Atlantik v urugvajski Montevideo. Ker je jahta grajena za vožnje v ekstremnih razmerah, jo bodo v naslednjih letih uporabljale za turistične vožnje tja do Falklandskih otokov.

Foto: Rok Štemberger

V juliju in avgustu smo na potniškem terminalu privezali 15 ladij, ki so v Koper pripeljale 18 tisoč turistov. Največja je bila v začetku julija ladja Celebrity Constellation s skoraj 300 metri dolžine in s preko dva tisoč turisti na krovu, najmanjša pa konec avgusta mega luksuzna jahta Le Lyrial. Slednjo smo v Koprju videli prvič. Prvič smo videli tudi ladjo Costa Mediterranea, ki je k nam priplula nenačrtovano. Pot v Koper jo je

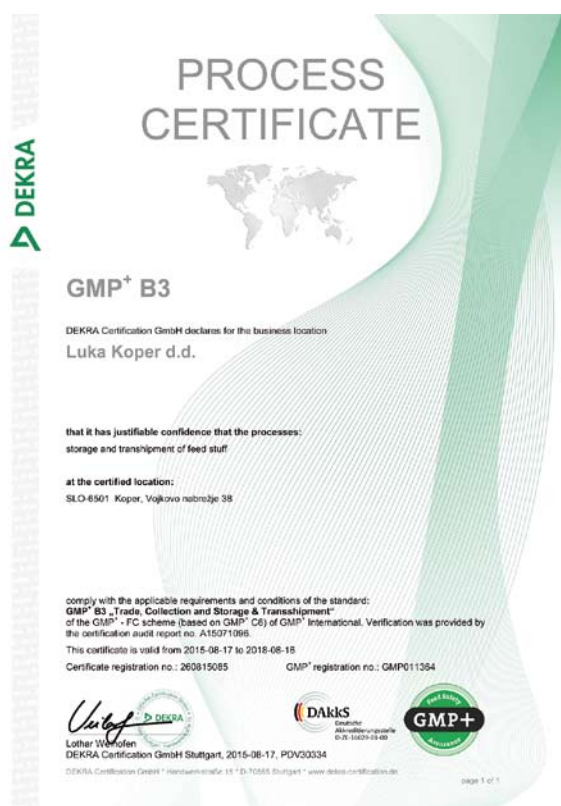
zanesla sprememba načrta potovanja zaradi tehničnih težav v črnogorskem Kotorju. Obiskale so nas tudi tri mega jahte, ki so si izbrale Koper za enega od postankov. V slovenskih marinah slednjih ne morejo sprejeti zaradi velikih dolžin (od 40 do 60 metrov).

V juliju in avgustu so se potniške ladje v povprečju zadržale 12,5 ure dnevno, kar je bilo več kot pretekle mesece.

Po nacionalni strukturi je bilo na ladjah največ angleških in ameriških turistov. Večina ladij je iz Kopra odplula proti Benetkam.

V septembru imamo na potniškem terminalu najavljenih 9, v oktobru 7, v novembru pa še zadnjo ladjo v letošnji sezoni, v kolikor ne pride do sprememb pri najavah prihodov.

Tatjana Jazbec



Pridobili smo GMP+ B3 certifikat

Luka Koper je pridobila certifikat GMP+ B3*, ki dokazuje, da **pretovor in skladiščenje krmil** izvajamo v skladu z zahtevami mednarodno uveljavljenega standarda GMP+ B3 za področje »Trgovina, zbiranje, skladiščenje, pretovor«.

Delovanje v skladu z zahtevami tega standarda v praksi pomeni, da imamo v Luki Koper vzpostavljene delovne postopke in zagotovljene ustrezne pogoje za delo, ki omogočajo ohranjanje varne krme za živali.

Gre za še enega v nizu certifikatov, s katerimi dokazujemo, da se uspešno prilagajamo zahtevam trga.

*Mednarodna certifikacijska shema dobre proizvodne

prakse (Good Manufacturing Practices – GMP) na področju krmil je nastala v letu 1992 na Nizozemskem kot odgovor na posledice onesnaženosti krmil. Iz nacionalne sheme se je s sodelovanjem raznih interesnih skupin razvila v mednarodni standard, ki je bil prvič objavljen v letu 2013.

Sestavljata ga dva modula, in sicer varnost in odgovornost. Prvi zagotavlja varnost v celotni krmni verigi od proizvajalca do kupca, drugi pa odgovorno proizvodnjo in trgovino za ljudi, živali in okolje.

Temeljno načelo tega standarda je, da je od varnih krmil odvisna varna proizvodnja živil.

Tatjana Jazbec

Luka je bila vedno naklonjena raziskavam

Lilian Battelino je že štiri desetletja na svoj način povezana z Luko Koper. Projektirala je luške obale, terminale, temelje za silos. Njeno zanimanje za pomorske objekte se je začelo leta 1974, ko je na fakultetni ekskurziji obiskala Luko Koper. Strokovno se je izpopolnjevala na Nizozemskem, dobila je tamkajšnjo štipendijo in magistrirala iz pomorskega inženirstva. Delala je na Inštitutu za vode RS in je vodilna projektantka pri podjetju OPI INTER, družbi za okoljski, procesni in pomorski inženiring.

ŽE NA FAKULTETI STE SE ZAČELI ZANIMATI ZA LUKO KOPER?

V Luko sem se zaljubila v drugem letniku fakultete, ko nas je profesorica geomehanike peljala na ekskurzijo v Luko. Takrat so gradili obalo les 2, tj. današnji 9. vez in ogledali smo si posebnosti temeljenja. Obvezno prakso sem opravljala v Projektivnem biroju Luke Koper v Ljubljani. Nato sem naslednja leta poleti tudi delala v biroju, leta 1977 po diplomi pa so mi tam ponudili službo. Tedaj smo sodili pod TOZD Izgradnje in razvoj. Leto kasneje so namesto biroja ustanovili Vodnogospodarski inštitut, ampak smo še vedno delali vse projekte za Luko. Imeli so nas za dvorne projektante za Luko Koper, delali pa smo tudi za druge luke v Jugoslaviji. Leta 1979, po potresu v Črni Gori, smo dobili v delo sanacijo vseh pomorskih objektov.

ZA LUKO KOPER STE PROJEKTIRALI VELIKO METROV OBAL?

Leta 1977 je bila zgrajena obala les 1 in 2, stara obala s privezi od 1 do 5, Petrolov privez in RO-RO 1. Delali smo tudi obalo za sipke tovore, RO-RO 2 in 3, prvo obalo za premog, pa 2. in 3., nazadnje smo projektirali 7c vez na kontejnerskem terminalu. Obalo smo sprojektirali že pred sedmimi leti, nato je sledilo pridobivanje zemljišča, dokler nismo pred mesecem dni končali zadnjih 100 metrov. Zadnji zelo zahtevni projekt pa je za terminal za alkohole in naftne derivate. Gre za pet rezervuarjev, temeljenih na



Lilian Battelino: "Lahko trdim, da je prostor Luke Koper izjemno geomehansko raziskan. Nič se ni delalo na pamet, Luka je bila vedno naklonjena raziskavam, zmeraj je imela posluš za to. Delali smo tudi prvo presojo vplivov na okolje, to je bilo na začetku 90. let"

pilotih, in novi privez s štirimi samostojnimi odbojniki.

Kar ponosna sem na to, da se vse od leta 1974 do danes povsod vidi malo mojih prstov na teh projektih. Veseli me, da so bili projekti realizirani. Inženir mora videti, kako se gradi, da stvar deluje in prinaša blaginjo.

V BIROJU VAS JE BILO VEČ INŽENIRJEV?

Da, **Miloš Gnus, Saša Lipovšek**, ki je vpeljal temeljenje na jeklenih pilotih, profesor **Ivan Sovinc** in drugi inženirji, brez katerih skupina ne bi bila popolna. Lahko trdim, da je prostor Luke

Koper izjemno geomehansko raziskan. Nič se ni delalo na pamet, Luka je bila vedno naklonjena raziskavam, zmeraj je imela posluš za to. Delali smo tudi prvo presojo vplivov na okolje, to je bilo na začetku 90. let in zasaditve okoli terminala za premog so že bile del projektov.

KAKO REŠUJETE VSE TE KONSTRUKCIJE V LUKI? GOVORITE O TEMELJNIH SLOPIH, TEŽNOSTNI OBALI, POSEDALNIH PLOŠČAH ...

Pri mestu Koper smo obalo temeljili do flišne skale od 10 do 20 metrov globine, na kateri smo naredili

konstrukcijo 3-metrskostene. Vez 5 smo morali temeljiti bolj globoko z zagatnicami. Na sredini luke pa je flišna skala na globini 40 metrov in več, zato tam temeljimo vse na pilotih premera 812 milimetrov. Obala za premog je temeljena na 30 metrov globine. Gre za zahtevno temeljenje, ki predstavlja polovico cene projekta.

SO SE Z LETI VAŠE REŠITVE SPREMINJALE?

Z leti so se spreminjali predpisi, materiali in pristopi pa niti ne, le betoni so zdaj veliko bolj kvalitetni. Zaradi tega so bile prve obale že večkrat sanirane, ker prihaja do korozije, vez 7c pa ima že bolj goste betone. Principi pa ostajajo isti, le da se zdaj inženirji lahko zanašamo na razne monitoringe, sama izgradnja je bolj pod kontrolo in nismo prepuščeni samim sebi.

BI BILO KAJ DRUGEGA LAŽJE PROJEKTIRATI?

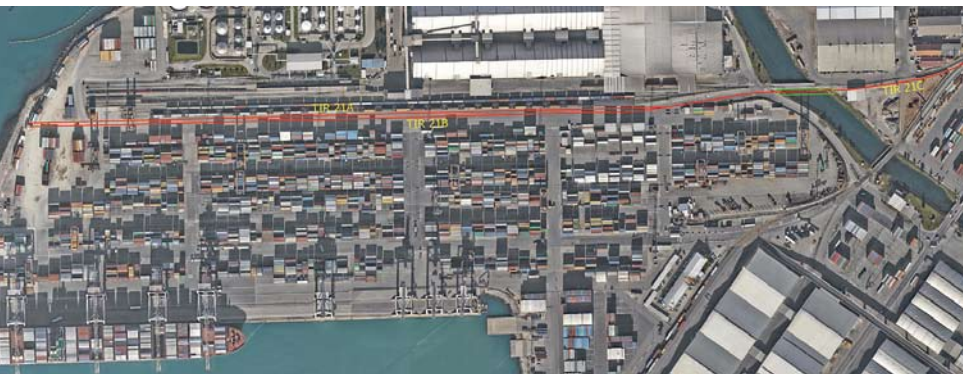
Srečna sem, da sem se odločila za gradbeno stroko, z delom v pomorskem inženirstvu pa sploh. Tu si dva projekta nista enaka, do izraza pride kreativnost, kar je spodbudno in te motivira. Imela sem dobre mentorje in delali smo kot tim, kar je pri tako celovitem projektiranju prednost. Ti projekti so namreč preveliki za samo enega človeka.

Z LUKO KOPER BOSTE ŠE SODELOVALI?

Upam, želeli bi si kakšnega večjega projekta. Zadovoljna sem z našim sodelovanjem.

Tekst in foto Sonja Kranjec

Več tirov za kontejnerje



Investicije v kontejnerske kapacitete si sledijo ena za drugo. O urejanju skladišča za prazne kontejnerje in garaže za kontejnersko mehanizacijo smo že pisali, v teku pa je tudi gradnja dveh novih tirov na južni strani obstoječih tirov in podaljševanje obstoječih tirov za 100 metrov. Pred tem bomo na novem mostu čez preliv Škocjanskega zatoka postavili dodatni tir in s tem odpravili ozko grlo pri dostopu na kontejnerski terminal. V sklopu investicije bomo poskrbeli še za rekonstrukcijo obstoječih tirov, ureditev manipulativnih površih in kanalizacije. Po zaključeni investiciji bo nakladanje in razkladanje kontejnerjev z vagonov potekalo na petih tirih, vsakem dolžine 700 metrov.

Nova oprema

V avgustu smo nabavili dva viličarja za pretovor generalnih tovorov in dva za kontejnerje. Vse štiri je izdelal švedski proizvajalec Konecranes Lifftrucks AB.

Viličarja za generalne tovore z oznako SMV 25-900 bomo uporabljali za



Novi viličar za generalne tovore lahko dvigne 25 ton
Foto: Boštjan Jereb

pretovor težkih tovorov, kot so pločevinasti koluti, pločevinaste plošče, cevi, razni profili, bloki aluminija in projektni tovari.

Nova viličarja za kontejnerski terminal pa sta model SMV 6/7 ECC 90 in služita izključno pretovoru praznih kontejnerjev.

Pri nakupu nove opreme smo sledili tudi okoljskim standardom. Vsi viličarji imajo vgrajeno zadnjo generacijo pogonskih agregatov, ki v okolje izpuščajo bistveno manj emisij. Vsi so opremljeni s sistemom »Trueconnect Premium«, ki omogoča spremljanje zgodovine delovanja viličarjev »na daljavo«: poraba goriva, opravljene delovne ure, opravljene manipulacije, pospeške in hitrosti stroja ter še ostale podatke.

Z zbranimi informacijami bo omogočeno izboljšati planiranje strojev v delovnih procesih, izboljšati oz. nadgraditi vozne »navade« voznikov, znižati stroške obratovanja in pridobiti dodatne koristne informacije, ki nam bodo v pomoč pri novih naslednjih nabavah tovrstne opreme.



Nosilnosti kontejnerske »kamele« je 9 ton
Foto: Igor Milutinovič

Slabo vreme ne bo več ovira



Nova nadstrešnica pokriva skoraj vso manipulativno dolžino pred skladiščem 53, vse do tira in še čez njega
Foto: Mateja Dominko

Skladišče 53 uporabljamo za skladiščenje »srebrnih« kolotov hladno valjane pločevine. Gre za dragocen in zelo občutljiv tovor, ki ne sme priti v stik z vlago. Material uporabljajo v avtomobilski industriji, za proizvodnjo bele tehnike in mnogih drugih izdelkov široke potrošnje. Največ tovrstne pločevine pride k nam z ladjami iz Južne Koreje, mesečno je razložimo za okrog 30.000 ton.

Do kupcev v našem zaledju koluti potujejo s kamioni ali z vlaki. Ker gre za blok-vlake,

ki morajo pravočasno prispeti do kupcev in si čakanja z delom praktično ne moremo privoščiti, smo omejitev pretovora v deževnih dneh rešili z izgradnjo nadstrešnice. Ta pokriva praktično vso površino vzdolž skladišča, saj je konstrukcija dolga 108 metrov in s širino 20 metrov pokriva tudi železniški tir. Slabo vreme smo torej ukanili, od zdaj naprej pa lahko v dežju poleg vagonov »na suhem« nakladamo tudi kamione.

Tatjana Jazbec



Zaključni dogodek KOC Logistika

S pravimi kompetencami in povezovanjem do večje konkurenčnosti

V Bernardinu smo 27. avgusta z organiziranjem skupnega srečanja vseh 16. partnerjev zabeležili zaključek projekta Kompetenčni center za razvoj kadrov v logistiki (KOC Logistika), ki je startal v letu 2012. Na srečanju so bili prisotni tudi drugi zainteresirani predstavniki izobraževalnih institucij, kompetenčnih centrov ...

Moto skupnega druženja S pravimi kompetencami in povezovanjem do večje konkurenčnosti ponazarja bistvo projekta, v katerega so bile poleg nosilnega partnerja Intereurope, vključene družbe Skupine Luka Koper (Luka Koper, Adria Transport, Adria Terminali) ter obalna podjetja s področja logistike (Schipco, CMA CGM, Frikus, Intereuropa FLG, Interagent, Transocena Shipping, Jadroagent, Interservice, Globus, MSC, Europacific) in kadrovska agencija ABF.

Namen ustanovitve Kompetenčnega centra Logistika leta 2012 in danes dosežen rezultat je bil oblikovanje kompetenčnega modela za tipične profile na področju logistike pod strokovnim vodstvom **Aleksandra Zadela** iz Inštituta C.A.R., na njem pripravljen načrt in izvedba usposabljanj za doseganje večje usposobljenosti zaposlenih v panogi,



izmenjava znanj in praks med podjetji partnerji ter povrnitev stroškov usposabljanj.

Na srečanju je uvodoma predsednik uprave Intereurope **Ernest Gortan** predstavil konkurenčnost Slovenije kot logistične platforme v regiji, prednosti in omejitve slovenskih logistov, predvsem pa izpostavil izzive logistov. Izzivi oskrbovalnih verig so bili osrednja tema **Igorja Žule**, predsednika Slovenskega logističnega združenja. O koprski pristaniški skupnosti, njenih izzivih in projektih, zgodovini in delovanju je spregovorila **Suzana Zornada Vrabec**, zadolžena za sodelovanje

Luke z institucijami in pristaniško skupnostjo.

Ingrid Maršič je izpostavila motiv pristopa Luke Koper k projektu KOC Logistika, ki je bil odločitev vodstva podjetja o vpeljavi kompetenc v poslovne procese, predstavila je tudi nadgradnjo (preoblikovanje) kompetenčnega modela za potrebe Luke Koper in njegovo informacijsko podporo in luške pozitivne izkušnje z možnostjo večjega vključevanja zaposlenih v izobraževanja v tujini (APEC tečaj) ter izmenjavo znanj in praks med predavatelji ter udeleženci različnih podjetij (npr. o odgovornosti v logistični verigi).

Prednosti partnerskega pristopa in rezultate projekta je prisotnim predstavila **Petra Furlan Dodič** iz Intereurope, o dobrih praksah so spregovorili tudi drugi partnerji, med njimi o izobraževanju v tujini predstavnika Jadroagenta in Globusa.

Srečanje je dopolnil **Andrej Božič**, direktor Steklarne Hrastnik in lastnik BB Svetovanje s predavanjem Drzna ambicioznost.

Program je bil zaključen s prijetnim druženjem in neformalnimi pogovori o nadaljnjih načrtih.

Ingrid Maršič

Delovno z avtoprevozniki

4. septembra smo se srečali s predstavniki avtoprevoznikov z Gospodarske zbornice Slovenije ter Območne in Obrtne zbornice Slovenije. Na delovnem sestanku smo jim predstavili razvojne izzive, predvsem pa naša prizadevanja za obvladovanje rasti pretovora in prometa s cestnimi tovornimi vozili. Predstavniki avtoprevoznikov so izpostavili pereča vprašanja, povezana z vstopom in izstopom tovornih vozil, kamionskim terminalom, operativnimi zahtevami in uskladitvami na posameznem terminalu, potrebami po usklajevanju z naročniki (špediterji) in drugimi institucijami ter plačevanjem cestne pristojbine. Vsi smo si bili enotni, da lahko le ob rednem, hitrem in sprotnem usklajevanju različnih deležnikov in problematik pospešimo pretok blaga, premagujemo infrastrukturne omejitve in zagotavljamo skupaj konkurenčne logistične storitve.

Tekst: Suzana Zornada-Vrabec

Foto: Tatjana Jazbec



Nakladnica - 3. del

Tokrat avtor opiše dva zanimiva dogodka, ki ponazarjata, v kakšno tveganje se lahko stranka spusti, če nima nakladnice oz. če ne preveri njene izvirnosti.

Sedaj bi Vam rad opisal zanimiv dogodek, ki sem ga doživel. Avstrijski trgovec z lesom, ki je oskrboval Libijskega kupca, je od istega dobil naročilo za okrog 1000 m³ rumenega bora. Ta les raste v ZDA in je baje idealen za stavbno pohištvo. Avstrijska firma je les prve kvalitete naročila pri ameriškem podjetju iz Miamija. Dogovorjena je bila cena in odprt akreditiv pri avstrijski banki. Čez teden ali dva nam je avstrijska firma poslala originalno nakladnico podjetja American International Cargo Service, Inc. za 27 kontejnerjev z 623.720 kg, pri tem niso navedli blaga, temveč samo razne dimenzije in ceno. Vkrcevalec je bilo podjetje iz Miamija in prejemnik mi (Savica) za nekega gospoda iz avstrijskega podjetja. Navedena je bila ladja ZIM HOUSTON, vkrcajno пристanišče New Orleans, izkrcajno pa Koper.

Nakladnica mi je bila sumljiva in to zato, ker poznam ladjarja in vem, da ima svojo nakladnico. Gre za izraelskega velikega ladjarja ZIM Israel Navigation Co. iz Haife. Ko sem povprašal koprškega agenta, če bom dobil tovor na osnovi nakladnice, ki sem jo dobil, sem dobil pričakovan NE! Seveda sem takoj obvestil avstrijsko stranko, ki je bila začudena. Takoj sem posumil na prevaro in ji svetoval, da obvesti policijo, ta pa Interpol, obenem pa naj zahteva od banke pojasnilo, kako je lahko izplačala akreditiv na osnovi neveljavne nakladnice. Ravno tako sem ji svetoval, naj obvesti vkrcevalca, da ne more prevzeti tovora z nakladnico, ki jo je dobila preko banke in naj ji pošljejo pravo nakladnico. Čez nekaj dni je prejela nakladnico ladjarja, s katero smo lahko prevzeli tovor. Seveda so takoj preverili tovor in ugotovili, da so dobili les druge in tretje kvalitete in ne prve.

Ponaredek nakladnice je bil izdan 20. marca 2002, ladjarjeva nakladnica pa



Foto: Tatjana Jazbec

21. marca 2002. Avstrijska firma se je posvetovala tudi z avstrijsko banko, ki je trdila, da je vsa odgovornost na ameriški banki, na katero je avstrijska banka prenesla denar in pri kateri je vkrcevalec vložil dokumentacijo za odkup akreditiva. Trditev, da mora stranka, če smatra, da je kaj narobe, tožiti ameriško banko, je samo zavajala

oškodovanca. Ponovno sem ji svetoval, naj vzame dobrega advokata in toži banko, pri kateri je odprla akreditiv, v katerem so bili tudi navedeni vsi pogoji, katere je moral izpolniti vkrcevalec, predno bi mu bil akreditiv izplačan. Končno je tožila avstrijsko banko in po šestih ali sedmih letih dobila tožbo – šele na vrhovnem sodišču! Nato je trajalo še tri ali štiri leta, da je dobila odškodnino z obrestmi vred.

Podobnih rizikov je v pomorskih prevozih še pa še. Potrebno je strogo voditi račun, s kom imamo opravka. Kot vidimo, ne samo s kom trgujemo, temveč tudi s katero banko

sodelujemo oz. katero uporabljamo.

Lahko navedem še en primer, ki se je zgodil pred mnogimi leti. Slovenski uvoznik je kupil po pariteti CIF določeno blago. Celu se mi je pohvalil, kako hitro je sklenil kupčijo in da mu ni potrebno skrbeti za prevoz, ker je to skrb prodajalca. Pri kateri banki je odprl akreditiv, se ne spominjam več, vem pa, da me je obiskal in zaprosil, naj poizvem, kje se nahaja ladja z njegovim tovorom. Pokazal mi je originalno nakladnico, ki jo je prejel preko banke, ki je sprostila akreditiv. Že lastnik ladje na nakladnici ni odgovarjal lastniku, ki smo ga zasledili v Loydovem registru ladij. No, mogoče so jo prodali in še ni bil naveden novi lastnik, sem takrat pomislil. Iskali smo na vse mogoče načine, kako bi ugotovili, kdo je ladjar, a zaman. Nato smo vseeno povprašali register ladij in dobili obvestilo kakor tudi sliko ladje z navedenim imenom v nakladnici. Ladja na sliki je že pred nekaj leti nasedla nekje na obali Venezuele.

Tako se je uvoznik obrisal pod nosom, tako za denar, kakor tudi za blago, ki ga je plačal. Kasneje je ugotovil, da podjetje, od katerega je kupil blago, sploh ni obstajalo. Bila je le tabla na neki hiši.

Vrnimo se k nakladnici in naj razložim pomembnost dokumenta 'brez zadržka'.

Že mnogo let se trudimo, da bi prepričali Luko Koper, da v svoje splošne pogoje vnese določilo, da se tovor predaja imetniku tega dokumenta. Čeprav ga pri kontejnerskem poslovanju spoštujejo (ker je pogoj vnesen v računalnik in drugače ne gre), jih nikakor ne moremo prepričati, da enako velja za klasične tovore.

Ker se z nakladnicami (izdajo nakladnic, kakor tudi predajo tovora na osnovi nakladnice) večinoma ukvarjajo pomorski agenti, bo za vas oz. zavarovalnice pomembno naslednje. Svetovno združenje agentov FONASBA namreč izdaja agentom certifikat kvalitete pod določenimi pogoji: agencija (agent) mora biti član nacionalnega združenja pomorskih agentov, ki je članica Fonasbe; mora imeti vsaj enega zaposlenega z odgovarjajočo izobrazbo; mora imeti odprt tudi fiduciarni (skrbniški) račun pri banki in mora imeti zavarovano agencijsko odgovornost pri zavarovalnici.

Skrbniški račun agent uporablja za sredstva svojega principala - ladjarja (voznine ladjarja, avansi ladjarja za stroške njegovih ladij itn.), kar daje ladjarju garancijo, da so njegova sredstva pri agentu varna in ni bojazni, da bi se kak upnik usedel na agentov račun z njegovimi sredstvi. Druga varnost ladjarja pa je izkazana z zavarovanjem agentove odgovornosti v slučaju škode, ki bi jo agent lahko povzročil ladjarju.

Zlatan Čok

(se nadaljuje v naslednji številki Luškega glasnika)

Sueški kanal podaljšan in poglobljen



Pri širitvi kanala je 45 posebnih ladij izkopalno 250 milijonov m³ materiala, ki so ga odlagali v dvajset, posebej za to pripravljenih lovilnih bazenih

6. avgusta je bila s svečano otvoritvijo zaključena širitev Sueškega prekopa. Čeprav je bilo za izgradnjo predvidenih 36 mesecev, so projekt na zahtevo egiptovskega predsednika **Abdel Fattah el-Sisija** zaključili v pičlih enajstih mesecih.

Razširitev je obsegala izgradnjo novega kanala v dolžini 35 kilometrov in poglobitev ter razširitev 37 kilometrov obstoječega kanala. Investicija prinaša skrajšanje časa plovbe ladij z dosedanjih 18 na 11 ur, zmanjšanje čakalne dobe na

vstopu v prekop s prejšnjih 8 do 11 ur na 3 ure in podvojeno prepustnost ladij z 48 na 97 dnevno. Egiptovska država je za ta projekt porabila 8,5 milijarde dolarjev.

Sicer pa ta širitev, odkar obstaja Sueški prekop, ni bila prva. Zgrajen je bil leta 1869 in bil takrat dolg 164 kilometrov in globok 8 metrov ter primeren za plovbo ladij do 5.000 DWT. Največji preskok je bil narejen v osemdesetih letih, ko je v dolžino meril že skoraj 190 metrov, globina pa je segla

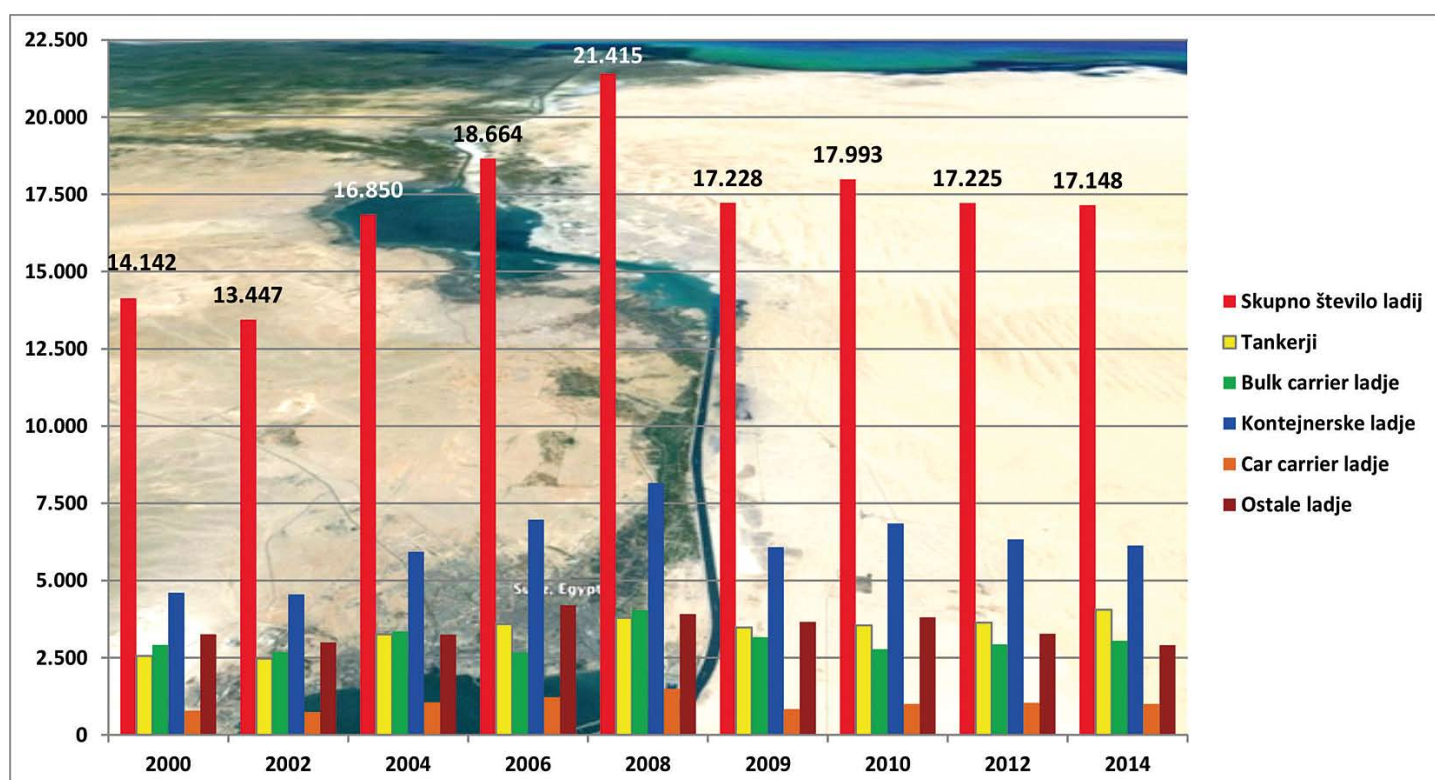
tja do 19,5 metra. Danes po kanalu varno plujejo ladje do 240.000 DWT nosilnosti, saj je globina kanala že 24 metrov.

Promet po Sueškem kanalu je dober pokazatelj globalnih gospodarskih razmer, kar je razvidno tudi iz grafa, ki prikazuje število ladij, ki so prečkale Sueški kanal. Z globalno gospodarsko krizo v letu 2009 je število ladij, ki so plule po Suez, padlo kar za 20 odstotkov. Z izjemo tankerjev padec beležijo vse vrste

ladij, najbolj pa car carrieri in kontejnerske ladje.

V lanskem letu je po kanalu med Sredozemljem in Rdečim morjem potovalo 17.148 ladij z 963 milijonov ton blaga. Največ je bilo kontejnerskih ladij (36%), sledili so tankerji (24%), ladje, ki prevažajo razsute tovore (18%) in avtomobilske ladje (6%). Kontejnerske ladje so skozi Suez prepeljale 42.046.840 TEU, kar je za 10 odstotkov več kot leto poprej.

Tatjana Jazbec



Število in struktura ladij, ki so prečkale Sueški prekop