

052016

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Denis Zupan



59
let
Luke
Koper

Preovor
in prihodki
v prvem
trimesečju
2016

Okoljsko
poročilo
2015

Zaključene
investicije
v aprilu
in
maju

Promocija na Japonskem

V organizaciji Gospodarske zbornice Slovenije, ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo, turistične organizacije Spirit in slovenskega veleposlaništva v Tokiu se je med 11. in 15. aprilom na Japonskem mudila 16-članska slovenska transportno-logistična delegacija. Delegacijo so sestavljali predstavniki podjetij Adria Kombi, Europacific, Logistika, Fining, Interservice, Pošta Slovenija, TPG Logistika, Trade Logistics in Luka Koper ter predstavniki slovenske gospodarske zbornice. Namen obiska je bila promocija najkrajše in najkonkurenčnejše transportne poti z Daljnega vzhoda v Evropo ter promocija transportno-logističnih storitev slovenskih podjetij. Predstavniki so se udeležili dveh poslovnih konferenc, v Osaki in Tokiu, kjer so imeli vrsto osebnih pogovorov z japonskimi podjetji.

Karin Kleva



Foto: Arhiv Gospodarska zbornica Slovenije

Nova železniška povezava s Salzburgom



Adria Kombi ©, foto: Miško Kranjec

Železniški operater Adria Kombi je vzpostavil nov redni kontejnerski blok vlak na relaciji Koper – Salzburg – Koper. Nov direktni servis je povezal Luko Koper s kontejnerskim terminalom CTS Salzburg v Avstriji, ki se nahaja tik ob meji z Bavarsko, kar odpira nove tržne možnosti tako v salzburški regiji, kakor tudi v južni Nemčiji. Odpreme so predvidene dvakrat tedensko v vsaki smeri. Prvi vlak je iz Kopa odpeljal 17. aprila.



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 Cedlinik, Mateja Clarici, 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.



Ja, ta uboga Luka očitno ni simpatična oblastnikom ...



Foto: Tatjana Jazbec

Kriv je Mars

Med prvomajskimi prazniki sem se spraševal, kaj neki se dogaja, da so bili prvi meseci leta tako napeti, prepirljivi in naporni. Kriv je Mars! Spomnil sem se, da sem konec prejšnjega leta poslušal astrološko napoved na leto 2016 in razumel, da smo letos v znamenju vladavine Marsa, ki je tradicionalno malefik, kot pravijo astrologi, razdiralen in nasilen planet. Če verjamemo ali ne astrologom, je dejstvo, da kot družba živimo v precej netolerantnem in do neke mere nasilnem času, in če sledimo napovedim, bo kot kaže celo leto tako. Kot vsaka negativna stran, tudi ne ravno posrečena postavitve zvezd, prinaša priložnost za izboljšanje, če smo le dovolj strpni, odprti do sprememb in sprejemanje drugačnosti. Vendar celotne družbe, kaj šele celotnega človeštva, se ne da spremeniti čez noč. Spreminjamo lahko sami sebe. Če bomo kot posamezniki boljši, bo boljša tudi družba, v kateri živimo. S tem nisem povedal nič novega. Lažje reči, kot narediti. Še posebej, če smo prepričani, da smo že zdaj najboljši.

Kmalu bo rojstni dan Luke Koper, 23. maja. Me prav zanima astrološka karta tega podjetja. Po mojem je tudi tukaj imel Mars prste vmes. Sicer si je težko racionalno razložiti, zakaj se to podjetje bori za obstanek že vse od nastanka. Med vsebinami objavljamo ključne zgodovinske trenutke te naše 59-letnice in prav zanimivo je, kako so morali biti očetje Luke Koper iznajdljivi in razmišljati izven običajnih okvirjev, da so dosegli nastanek in razvoj, danes enega največjih in najpomembnejših pristanišč v tem koncu Evrope. Ker tedanja jugoslovanska politika ni podpirala ustanovitve pristanišča v Koprju, ki bi bil konkurenca reškemu, so si prebrisani zanesenjaki izmislili »melioracijo obsežnega predela koprškega zaliva«, kot je zapisal legendarni direktor Petrinja v svoji knjigi, da so prišli do prvega priveza. Seveda so gradnjo začeli z lastnimi sredstvi tedanje Vodne skupnosti Koper, brez pomoči države. Podobna zgodba se je ponovila na začetku 60. let, ko

so v Luki Koper ugotovili, da potrebujejo železniški tir, če želijo rasti in se razvijati. Tudi takrat ni bilo posluha državnih oblasti. »Niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost gradnje pristanišča in železniške proge,« se spominja Petrinja. Spet je bila potrebna zvijača in Luka Koper je z lastnimi sredstvi začela graditi industrijski tir, torej ne običajen tir, namenjen potnikom in tovoru, ampak industrijski tir, kakršnih imamo znotraj pristaniškega območja 30 km. Vas to na kaj spominja? Na današnje debate?

Ja, ta uboga Luka očitno ni simpatična oblastnikom, ne tedaj, ne danes. Pa tako se trudimo, da bi bili najboljši v tem, kar počnemo, da pridno služim, da plačujemo cesarju, da poskrbimo za zaposlene, da nekaj ostane tudi za lokalno okolje. Je imela prav moja nona, dobrota je sirota! Vendar dobrota se je še vedno izplačala na dolgi rok. Pravica vedno zmaga. Zato brez astrološkega znanja napovedujem Luki Koper svetlo prihodnost in ji ob njenem rojstnem dnevu želim vse najboljše. Draga Luka, politični sistemi in vlade se menjajo, ti pa ostajaš naš svetilnik sredi razburkanega morja nenehnih sprememb!

Vsi ljudje dobre volje, ki bi radi spoznali pravi, iskren obraz naše Luke, bodo izkoristili vsakoletni Pristaniški dan, ko pristanišče na široko odpre svoja vrata. Letos ga organiziramo že desetič in zato smo se še posebej potrudili. Vsega še ne bom izdal. Naj bo presenečenje, ampak odločili smo se, da naredimo odločilen korak naprej in vsem, ki živijo z Luko, podarimo pravi pristaniški praznik, kakor si ga zasluži pomorska država, ki ima le eno pristanišče. Pridite v soboto, 21. maja na Ukmarjev trg v Koper. In povejte naprej. Več kot nas bo, lepše bo.

Sebastjan Šik

59 let Luke Koper

Zgodba o nastanku slovenskega »okna v svet«, Luke Koper, sega v obdobje po drugi svetovni vojni in je povezana z iskanjem novih gospodarskih vsebin za razvoj tedaj obubožanega obalnega območja slovenske Istre. Zamisel o izgradnji trgovskega pristanišča pri takratnem državnem vodstvu v Jugoslaviji ni naletela na odobravanje. Zgolj pogumu in vztrajnosti prvotnih snovalcev in izvajalcev zamisli se lahko zahvalimo, da ima danes Slovenija lastno pristanišče mednarodnega pomena, ki ji zagotavlja vlogo pomembnega križišča svetovnih blagovnih tokov.

Prvi navez 135 metrov operativne obale Pristanišča Koper je gradila Vodna skupnost Koper. Za tak začetek gradnje koprskega pristanišča smo se pobudniki za ta gospodarski podvig odločili kljub resnim nasprotovanjem nekaterih republiških in zveznih oblastnih in političnih organov, da dobi slovenska morska obala celovito in domačim ter evropskim gospodarskim razmeram ustrezno moderno Luko. Njeno izgradnjo smo pričeli z izgovorom, da se je Vodna skupnost z lastnimi sredstvi in posojili lotila melioracije obsežnega predela koprskega zaliva.

Petrinja, Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper – Prešnica, 1999, str. 5

23. maja 1957 je bilo ustanovljeno podjetje Pristanišča Koper. V sedanje ime Luka Koper se je podjetje preimenovalo pet let kasneje. Leta 1958 je bila zaključena izgradnja prve, 135 metrov dolge operativne obale, kjer je decembra istega leta pristala prva prekooceanska ladja Gorica.



Ladja Gorica

Prvi obali je sledila izgradnja novih privezov s sočasno gradnjo infrastrukture in skladišč v zaledju obale. Promet je iz leta v leto skokovito naraščal, podjetje je preraslo lokalne in republiške meje, večal se je delež opravljenih storitev za partnerje s tranzitnih trgov. Obala takrat še ni bila povezana z železnico, naraščajočo količino pretovora pa je cesta komajda še prenesla. V želji, da bi pospešili izgradnjo železniške povezave - projekt pri takratnih oblasteh namreč ni imel podpore - je investitorstvo nad izgradnjo 31,4 km dolge enotirne železniške povezave od Prešnice do Kopra prevzela Luka Koper. Gradnja se je pričela leta 1964, zaključila pa tri leta kasneje.

Z železnico so se koprskemu pristanišču odprle nove razvojne možnosti, promet je naraščal in leta 1968 že presegal milijon ton. Sledilo je intenzivno investicijsko obdobje, zgrajen je

Slovensko vodstvo je gradnjo železniške

proge Koper-Prešnica odklanjalo iz naslednjih razlogov: niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost gradnje pristanišča in železniške proge

Petrinja, Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper – Prešnica, 1999, str. 52



Razvoj pristanišča skozi leta (1955, 1971, 2015)

bil prvi pomol, na katerem je nastal kontejnerski terminal, nato še drugi pomol, nova skladišča, nabavljeni sta bili nova oprema in moderna tehnologija. Leta 1989 je bilo z ladij razloženo in nanje naloženo že prek pet milijonov ton blaga. Sledilo je obdobje političnih in gospodarskih sprememb, Slovenija se je osamosvojila. Postopoma je dotedanji promet iz jugoslovanskih republik nadomestil tisti s srednjeevropskih trgov. Leta 1996 je bila družba po zaključenem procesu lastninskega preoblikovanja vpisana v sodni register kot delniška družba. Država je postala njena 51-odstotna lastnica, pri čemer so 49 odstotkov predstavljale prednostne participativne delnice z omejeno glasovalno pravico, 2 odstotka pa navadne delnice. Še isto leto se je delnica z oznako LKPG prvič uvrstila v borzno kotacijo na Ljubljanski borzi vrednostnih papirjev. Ob 40. obletnici je družba za kakovostno izvajanje storitev pridobila certifikat kakovosti ISO9001, tri leta kasneje pa še okoljski certifikat ISO14001.

Leta 2000 je Luka Koper, d. d., od Republike Slovenija na osnovi pogodbe in proti plačilu prejela v najem vsa državna zemljišča ter infrastrukturo. Leta 2001 je državni zbor sprejel Pomorski zakonik, ki je med drugim določal, da se koncesijo za vodenje koprskega pristanišča sklene z osebo javnega prava, ki na dan uveljavitve zakonika v pristanišču opravlja pristaniško dejavnost.

Leta 2002 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v koprskem tovrnem pristanišču (Ur. l. RS, št. 103/02). V uredbo je zapisala, da se koncesijsko razmerje uredi po posebni pogodbi, vendar koncesija na podlagi te uredbe Luki Koper, d. d., ni bila nikoli podeljena.

V letu 2004, ko je Slovenija postala enakopravna članica Evropske unije, je koprsko pristanišče postalo uradna logistična vstopna točka za blago, namenjeno v Evropsko unijo. Tovorni dejavnosti je bila v letu 2005 dodana nova, tj. potniški promet, za kar je bilo v naslednjih letih urejeno tudi ustrezno pristajalno mesto. Leta 2007 je skupščina družbe 49 odstotkov prednostnih participativnih delnic države z omejeno glasovalno pravico preoblikovala v navadne delnice.

Država Slovenija je leta 2008 s koncesijsko pogodbo, sklenjeno na podlagi Uredbe o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču (Ur. l. RS, št. 71/2008), Luki Koper, d. d., podelila 35-letno



Veliko tovora so včasih prekladali ročno

koncesijo za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovornega pristanišča, tri leta kasneje pa je z Državnim prostorskim načrtom za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet začrtala še Lukin prostorski razvoj. Posledice globalne gospodarske krize je Luka Koper, d. d., uspešno prebrodila in promet je po letu 2010 začel ponovno strmo naraščati. Strateški pomen transportne poti prek Kopra je leta 2013 priznala tudi Evropska

unija, ki je koprsko pristanišče umestila v mediteranski in baltsko-jadranski evropski koridor.

Vsa zgodovinska dejstva moramo upoštevati ob sedanjih razmišljanjih o vlogi in bodočnosti Luke Koper kot pristanišča in kot gospodarske družbe. Ko se oziramo na dosedanjo razvojno pot, vidimo, da so se takšna vprašanja že večkrat zastavljala. Prav tako lahko vidimo, kateri odgovori so bili pravi: tisti, ki sta jih navdihovala vizija in pogum. Ta nauk iz zgodovine mora biti naše vodilo tudi sedaj.



Ladijski pretovor skozi zgodovino

Najpomembnejše prelomnice v razvoju pristanišča

- | | | | |
|------|--|------|--|
| 1957 | Ustanovljeno je podjetje Pristanišča Koper | 2002 | Vlada Republike Slovenije z uredbo določi, da se koncesijo za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v koprskem tovornem pristanišču podeli družbi Luka Koper, d. d., vendar na podlagi te uredbe koncesija ni podeljena |
| 1958 | Na novozgrajenem prvem privezu pristane prva čezoceanska ladja Gorica | 2004 | EU Luki Koper podeli status mejne kontrolne točke, t. i. BIP točke (Border Inspection Point) |
| 1962 | Podjetje se preimenuje v Luko Koper | 2005 | V pristanišču privežejo prvo potniško ladjo |
| 1963 | Pristanišče pridobi status prostocarinske cone | 2007 | Leta 2007 skupščina družbe Luka Koper, d. d., 49 odstotkov prednostnih participativnih delnic države z omejeno glasovalno pravico preoblikuje v navadne delnice |
| 1967 | Luka Koper je z novozgrajeno progo priključena na evropsko železniško omrežje | 2008 | Država Luka Koper, d. d., na podlagi Uredbe o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču (Ur. l. RS, št. 71/2008) podeli 35-letno koncesijo za opravljanje pristaniške dejavnosti v koprskem pristanišču |
| 1974 | Vzpostavljena je prva redna kontejnerska linija za Sredozemlje | 2010 | Vzpostavljen je evropski sistem okoljevarstvenega vodenja podjetja EMAS |
| 1979 | Zgrajen je kontejnerski terminal | 2011 | Sprejet je državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru |
| 1984 | Zgrajen je terminal za razsute tovore | 2013 | EU umesti Luko Koper v mediteranski in baltsko-jadranski koridor |
| 1996 | Ob zaključenem lastninskem preoblikovanju je Luka Koper v register vpisana kot delniška družba (država postane 51-odstotna lastnica družbe; 49 odstotkov je prednostnih participativnih delnic z omejeno glasovalno pravico in 2 odstotka navadnih delnic) | 2015 | Dosežen je rekordni letni pretovor 20 milijonov ton blaga |
| 1996 | Delnica Luke Koper (LKPG) prične kotirati na Ljubljanski borzi | | |
| 1996 | V uporabo je predan nov avtomobilski terminal | | |
| 1997 | Luka Koper pridobi certifikat ISO 9002 | | |
| 1999 | Luka Koper pridobi okoljski certifikat ISO 14001 | | |
| 2000 | Luka Koper z državo podpiše najemno pogodbo za operativne obale in zemljišča v lasti Republike Slovenije v koprskem pristanišču | | |
| 2001 | Državni zbor sprejme Pomorski zakonik | | |

Ladijski pretovor in prihodki v prvem kvartalu

Ladijski pretovor (v ton)	jan – mar 2016	jan – mar 2015	Indeks 16/15
Generalni tovari	433.535	379.014	114
Kontejnerji	2.042.506	1.892.298	108
Avtomobili	243.708	200.054	122
Tekoči tovari	856.188	738.315	116
Sipki in razsuti tovari	1.988.804	1.810.223	110
Skupaj	5.564.740	5.019.904	111

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – mar 2016	jan – mar 2015	Indeks 16/15
Kontejnerji (TEU)	209.306	192.602	109
Avtomobili (kos)	159.165	135.577	117

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d.*	jan – mar 2016	jan – mar 2015	Indeks 16/15
(v 000 EUR)	47.958	42.534	113

*Nerevidirani in nedokončni podatki

V Luki Koper smo v obdobju januar – marec 2016 dosegli 5,6 milijona ton ladijskega pretovora, kar je 11 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. Rast smo zabeležili pri vseh blagovnih skupinah, stabilna rast se nadaljuje tudi pri obeh strateških tovorih – kontejnerjih in avtomobilih.

Prvi kvartal je, kljub težavam na železniškem omrežju v začetku leta, postregel tudi z več rekordi v pretovoru. Kontejnerski terminal je v mesecu marcu razložil in naložil 73.755 kontejnerskih enot (TEU), preko avtomobilskega terminala je v istem mesecu potovalo 70.158 avtomobilov, februarja pa je bil dosežen tudi največji skupni mesečni ladijski pretovor v zgodovini pristanišča. Opazno se je povečal tudi promet tovornjakov, saj je lani na območje pristanišča vstopilo skoraj 260.000 tovornjakov, kar je 15 odstotkov več kot leto poprej, porast števila tovornjakov pa se nadaljuje tudi v letošnjem letu.

Primerjava s sosodnjimi pristanišči:

Reka	jan - mar 2016	Sprememba 16/15
skupni pretovor (ton)	2.050.472	-8,0%
kontejnerji (TEU)	43.423	+3,0%

Trst	jan - mar 2016	Sprememba 16/15
skupni pretovor (ton)	14.839.389	+8,8%
kontejnerji (TEU)	120.360	+4,9%

Benetke	jan - mar 2016	Sprememba 16/15
skupni pretovor (ton)	6.429.759	+9,5%
kontejnerji (TEU)	148.664	+16,1%



V Trstu bodo podaljšali še tri kontejnerska dvigala

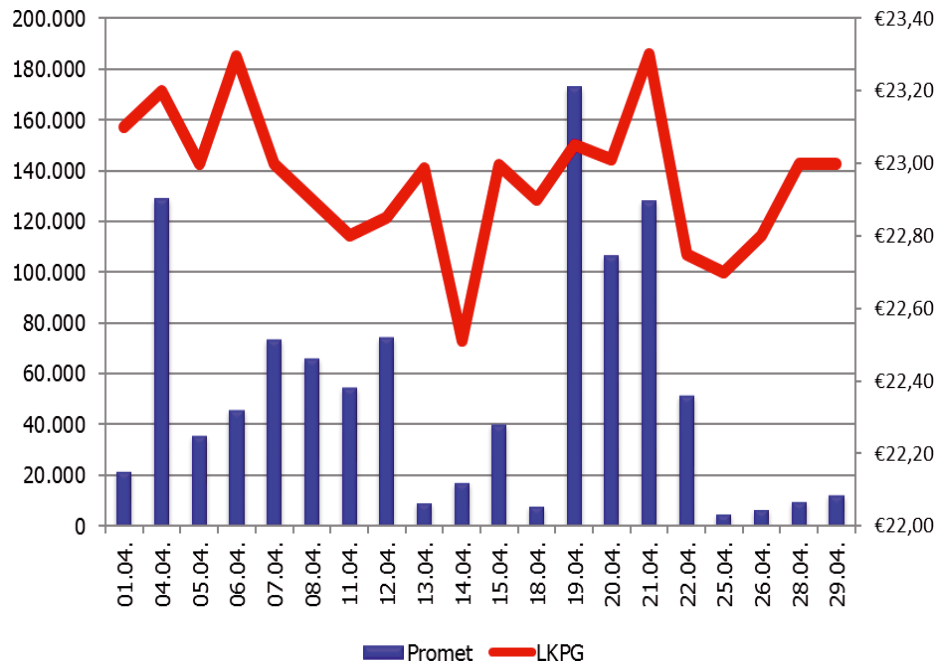
Kontejnerje na sedmem pomolu v Trstu z ladij pretovarjajo s šestimi kontejnerskimi dvigali. Zaradi vse večjih ladij so se v letu 2013 odločili podaljšati »roke« dveh kontejnerskih dvigal za doseg 20. vrste kontejnerjev v širino ladje, v aprilu letos pa so pričeli s podaljševanjem še treh kontejnerskih dvigal. Tokrat bo njihov doseg do 21. vrste kontejnerjev v širino ladje. Podaljšanje, ki bo trajalo leto dni, bo izvedlo podjetje Cimolai Technology skupaj z družbo Port Cranes. Koncesionar kontejnerskega terminala v Trstu, Trieste Marine Terminal, bo za to investicijo porabil 12 milijonov evrov.

Delnica Luke Koper v aprilu

V aprilu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,96 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,51 in 23,30 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 264 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.070.415 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 46.598 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,50 evra, najnižji pa 22,14 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 9 odstotkov vrednosti, medtem ko je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015 njena vrednost ostala enaka. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 322.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevne prometa v aprilu 2016

Naj dobavitelji v letu 2015

V Luki Koper smo že 15. leto zapored nagradili naj dobavitelje. Na dogodku, ki je potekal 21. aprila v kantini Vinakoper, smo nagradili tista podjetja, ki so se v lanskem letu najbolj izkazala na področju naložb, tehničnih storitev, proizvodov in pristaniških storitev.

Nafting, d.o.o. - Naj dobavitelj za področje naložb

V sklopu izvedenih projektov v letu 2015 se je podjetje Nafting izkazalo kot zanesljiv poslovni partner skozi celotno ocenjevalno obdobje. Visoko oceno si je prislužil na velikih projektih, ki jih je zaključil pred ali v pogodbenih rokih s stalno pripravljenostjo za izvajanje del glede na zahteve in s prilagodljivostjo na operativne potrebe terminov.

Volkat, d.o.o. - Naj dobavitelj za tehnične storitve

Podjetje Volkat je tako kot lani doseglo najvišje število točk na tem področju. Glavna in osnovna dejavnost podjetja je vzdrževanje, popravilo motornih vozil

in strojev ter nabava rezervnih delov za težko in lahko mehanizacijo. Že vrsto let opravljajo storitve na področju tekočega vzdrževanja, vzdrževanja talne mehanizacije in vzdrževanja osebnih ter tovornih vozil.

Podjetje Volkat si je nagrado prislužilo zaradi visoke kvalitete opravljenih storitev predvsem pri tekočem vzdrževanju delovnih strojev in ostale opreme. Vzdrževalne storitve izvajajo tako v Luki Koper kot v hčerinski družbi Adria terminali. Izpostaviti velja njihovo dobro odzivnost, ki je pripomogla k skupni višji oceni; luškim uporabnikom so namreč na razpolago 24 ur na dan.

Vodušek, d.o.o. - Naj dobavitelj za področje proizvodov

Podjetje Vodušek se ukvarja z dvizno tehniko oz. z izdelavo in prodajo bremenskih vrvi ter verig in ostalih dviznih trakov, električnih in verižnih dvigal, hidravličnih dvigal in prijemal. Njihov prodajni program zajema tudi širok izbor pribora kot so kavliji, škopci,



koneksi, itd. Dobavo artiklov imajo zagotovljeno od priznanih evropskih proizvajalcev, ki ponujajo vrhunsko kvaliteto in zanesljivost. Poslujejo tako na domačem kot na tujih trgih. Z njimi sodelujemo na področju nabave jeklenih vrvi in ostale dvizne tehnike. Visoko oceno so si prislužili z izredno dobro odzivnostjo dobav. Pohvala kolektivu podjetja Vodušek gre zaradi kvalitetnega in partnerskega odnosa.

Lucport d.o.o – Naj dobavitelj za področje pristaniških storitev

Podjetje Lucport že vrsto let sodeluje z Luko Koper. Izvaja zelo kvalitetne in zanesljive pristaniške storitve na različnih terminalih. Nagrado si ji podjetje prislužilo zaradi kvalitetno izvedenih pristaniških storitev, ki so v skladu s predpisanimi in veljavnimi tehnološkimi postopki, velike fleksibilnosti in prilagodljivosti pri vsakodnevem operativnem delu v pristanišču, samoiniciativnosti pri podajanju predlogov izboljšav delovnih procesov, korektnega in konstruktivnega odnosa, skrbi za varnost in zdravje pri delu vseh zaposlenih in ostalih udeležencev, spoštovanja predpisov s področja ekologije ter notranjih predpisov s področja varovanja in varstva pri delu.

Mateja Clarici



Sledimo cilju: dosežati najvišje okoljske standarde

Med strateškimi usmeritvami Luke Koper je zavzemanje za trajnostni oz. vzdržen razvoj naravnega in družbenega okolja. Njen okolju prijazen pristop je bil konec koncev zasnovan že pred skoraj dvema desetletjema. Danes je njeno ravnanje z okoljem in prostorom prepoznano kot odgovorno tudi na evropski ravni.

NAJPOMEMBNEJŠI DOSEŽKI NA
PODROČJU NARAVNEGA OKOLJA V
LETU 2015:

- obnovljen je bil certifikat EMAS,
- Evropska komisija je Luki Koper podelila prestižno okoljsko nagrado,
- zaključil se je projekt vgraditve desetih dodatnih komunalnih čistilnih naprav.

NAJPOMEMBNEJŠI CILJI NA
PODROČJU NARAVNEGA OKOLJA V
LETU 2016:

- uspešno opraviti presojo skladno z zahtevami direktive EMAS,
- izpuste celokupnega prahu na vseh desetih lokacijah pristanišča zmanjšati na 250 mg/m²/dan,
- vrednosti izpustov delcev PM₁₀ (velikosti do 10 μm) na celotnem luškem področju ohraniti pod 30 μg/m³ (v smeri Ankarana, Kopra in Bertokov),
- delež ločeno zbranih odpadkov brez ladijskih odpadkov ohraniti nad 84 odstotki,
- raven hrupa v nočnem času v smeri mesta Koper zmanjšati na 48 dBA,
- kljub povečanju pretovora in širitvi pristanišča dnevno raven hrupa ohraniti na 58 dB pred najbližjimi objekti izven območja pristanišča,
- za zmanjševanje svetlobnega onesaženja uskladiti zunanjo razsvetljavo na kontejnerskem terminalu,
- posodobiti odvodnjavanje na obali terminala za razsute tovore in posodobiti čistilne naprave na terminalu za živino ter zamenjati nekatere lovilce olj,
- vsi posegi na območju pristanišča se izvedejo skladno z zakonodajo in internimi pravili,
- ne onesnažiti morja izven luškega akvatorija,
- kljub povečanju pretovora in skladiščnih kapacitet ohraniti specifično porabo energentov na ravni iz leta 2015, in sicer za pogonsko gorivo 0,25l/t, električno energijo 1,17 kWh/t in za pitno vodo 6,4 l/t,
- izvesti energetski pregled na terminalu za avtomobile in RO-RO in na terminalu za sipke tovore z

ukrepi za povečanje energetske učinkovitosti.

CERTIFIKAT EMAS

Luka Koper je že leta 2010 prejela najpomembnejši okoljski certifikat EMAS (SI 00004), ki ga letno obnavljamo. Z izpolnjevanjem normativov za pridobitev najvišjega okoljskega certifikata EMAS dosežemo strateške usmeritve družbe.

SKRB ZA OZRAČJE

Prizadevamo si za nenehno zmanjševanje izpustov v ozračje, ki nastajajo pri izvajanju pristaniških dejavnosti. Med pomembnejšimi ukrepi za zmanjševanje prašenja sodi vpeljana tehnologija nanašanja papirniškega mulja na deponijo premoga in železove rude. Na terminalu za tekoče tovore smo opravili meritve izpustov iz naprave za zbiranje hlapov, ki nastajajo ob polnjenju vagonov in tovornih vozil. Ti so bili skladni z zakonodajo. Na terminalih za sipke in razsute tovore so bile na ključnih mestih opravljene meritve prašenja. Vrednosti so bile znotraj zakonskih okvirov.

KOLIČINA CELOKUPNEGA PRAHU V PRISTANIŠČU

Luka Koper že od leta 2002 spremlja celokupno koncentracijo prahu na desetih lokacijah v pristanišču. Letni cilj je, da povprečna vrednost vseh meritev znaša pod 250 mg/m²/dan in da je lahko ta vrednost med letom presežena le pri petih od 120 meritev. Zakonodaja za te meritve ne predpisuje mejnih vrednosti oz. dovoljenih odstopanj.

Povprečna letna vrednost vseh meritev je v letu 2015 znašala 140 mg/m²/dan, zabeleženo pa je bilo 10 preseganj, kar pomeni, da cilj ni bil v celoti dosežen. Vrednosti so v primerjavi z letom 2014 9 odstotkov nižje. Preseganja beležimo predvsem ob izvajanju gradbenih del.

KOLIČINA ZDRAVJU ŠKODLJIVIH PRAŠNIH DELCEV (PM₁₀)

Zakonsko predpisane meritve PM₁₀, ki jih opravlja pooblaščen organizacija, kontinuirano spremljamo na treh lokacijah znotraj pristanišča. V letu 2015 so bile vrednosti pod ciljno vrednostjo in pod zakonsko določeno vrednostjo.



Luka Koper v sožitju z naravo Foto: Denis Zupan

Rezultate dveh merilnih naprav, ki to omogočata, vsako uro avtomatsko prikazujemo na spletni strani pristanišča www.zivetispristaniscem.si.

Vrednosti so bile v primerjavi z letom 2014 nekoliko višje, vendar je bilo konec lanskega leta veliko meglenih dni, zato se je število delcev v ozračju močno zvišalo. Povečane vrednosti PM₁₀ so bile lani zabeležene tudi v drugih krajih po Sloveniji. Primerjava z meritvami Agencije Republike Slovenije za okolje, je pokazala, da so bile izmerjene vrednosti na območju pristanišča nižje kot v drugih mestih v Sloveniji.

IZPUSTI PRAŠNIH DELCEV NA KLJUČNIH IZVORIH

Dovoljene vrednosti izpustov prašnih delcev na ključnih izvorih so zakonsko predpisane, zato jih merimo v neposredni bližini virov prašenja, t.j. pri natovarjanju in raztovarjanju vagonov, tovornjakov in ladij. Vsi izmerjeni rezultati so bili skladni z zakonodajo.

ODPADKI

V skrbi za okolje redno skrbimo za ločeno zbiranje, recikliranje in predelovanje odpadkov. Ločeno zbrane frakcije odpadkov predamo pooblaščenim prevzemnikom, organske odpadke pa predelamo v lastni kompostarni.

V letu 2015 je delež ločeno zbranih odpadkov znašal 90 odstotkov, s čimer smo presegli zastavljeni cilj 84 odstotkov. Lani smo morali poskrbeti še

za odvoz dotrajanih železniških pragov, izrabljenih gum, azbestne kritine in odpadnega železa iz razreza železniških vagonov.

HRUP

Raven hrupa kontinuirano spremljamo s pomočjo treh merilnikov na treh mejnih točkah pristanišča, rezultati pa so objavljeni na portalu www.zivetispristaniscem.si.

Ravni hrupa se v letu 2015 v celotnem pristanišču niso bistveno spremenile glede na predhodno leto. Vrednosti v smeri Kopra so se rahlo zvišale, v smeri Bertokov in Ankarana malenkost znižale. Glavni izvori hrupa v pristanišču se pojavljajo zaradi aktivnosti pri pretovarjanju blaga, ladijskih motorjev in uporabe luške mehanizacije. V smeri Kopra nismo dosegli zastavljenega cilja zmanjšati raven nočnega hrupa na 48 dB.

ENERGIJA

V letu 2015 je bila izvedena nadgradnja energetske-informacijskega nadzornega sistema, nadaljevala se je vgradnja merilnikov za porabo energentov. Do leta 2017 bo Luka Koper izvedla energetske preglede vseh terminalov. Na podlagi vseh ukrepov pričakujemo zmanjševanje porabe energentov.

Konec leta 2016 bo kontejnerski terminal pričel uporabljati elektrificirana mostna dvigala na pnevmatikah E-RTG, v začetku leta 2017 pa mostna dvigala na tirnicah RMG, s čimer bomo znižali strošek energenta in raven hrupa.

V 2016 bomo izvedli zamenjavo dveh kotlov na ekstra lahko kurilno olje s toplotnimi črpalkami.

V letu 2015 smo pričeli spremljati tudi specifično porabo energentov celotnega pretovora, ki je seštevka ladijskega pretovora, polnjenja/praznjenja kontejnerjev in kopenskega pretovora.

PORABA ELEKTRIČNE ENERGIJE

Pri dejavnosti pristanišča uporabljamo mehanizacijo in opremo z veliko nazivno močjo zato porabimo veliko električne energije. Med večjimi porabniki so obalna dvigala, strojnice za hlajenje živil, razsvetljava in hladilni zabojniki. Z novimi elektrificiranimi mostnimi dvigali na kontejnerskem terminalu se bo v naslednjih letih poraba električne energije še povečala. V letih 2016 in 2017 nameravamo v transformatorske postaje v pristanišču vgraditi merilno in komunikacijsko opremo ter vzpostaviti centralno-nadzorni sistem za učinkovito rabo električne energije. Pri naložbah v novo razsvetljavo bomo vgradili LED svetila.

PORABA POGONSKEGA GORIVA

Pri delovnih procesih v pristanišču uporabljamo veliko talne mehanizacije,

ki jo poganja dizelsko gorivo. Največji porabniki so mostna dvigala, terminalski vlačilci, manipulatorji, železniška vlečna vozila in traktorji. Kontejnerski terminal je v letu 2015 porabil 61,14 odstotka pogonskega goriva vsega pristanišča, naslednji porabnik z 9,64 odstotka je terminal za les.

VODA

PITNA VODA

Poraba vode ni neposredno odvisna od pretovora in je v določeni meri posledica vodnih izgub. S stalnimi rekonstrukcijami zastarelih delov vodovodnega omrežja in sprotim odpravljanjem puščanj smo v letu 2015 zmanjševali pojavljanje novih puščanj.

Izvedene so bile tudi letne meritve kakovosti pitne vode celotnega luškega vodovodnega omrežja, dodatno pa še mesečne meritve kakovosti pitne vode na potniškem terminalu. Vsi rezultati so skladni z zakonodajo.

ODPADNA VODA

V pristanišču nastajajo tudi komunalne odpadne vode in v manjši meri tehnološke odpadne vode. Slednje pred izpustom očistimo v lastnih čistilnih napravah, komunalne odpadne vode pa se večinoma prečiščujejo v koprski centralni čistilni napravi. Zaključen je bil projekt vgradnje dodatnih desetih komunalnih čistilnih naprav.

V letu 2015 so bile izvedene meritve tehnoloških odpadnih vod in vsi rezultati so bili skladni z zakonodajo.

VPLIVI OSVETLJEVANJA

Po predpisih za varno delo je potrebno v pristanišču zagotavljati ustrezno osvetljenost, zaradi česar prihaja do svetlobnega onesnaževanja. Zato svetila menjujemo, da svetlobni tok ne sveti navzgor, kar predpisuje tudi zakonodaja. Zakonsko določeni rok 100-odstotne uskladitve je konec leta 2016. Ob koncu leta 2015 smo zamenjali svetila na terminalu za razsute tovore. Potrebno je zamenjati le še razsvetljavo na kontejnerskem terminalu, kar je v načrtu za leto 2016 in 2017.

VAROVANJE MORJA

Na podlagi določil Koncesijske pogodbe za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprškega tovornega pristanišča, Luka Koper redno skrbi za preprečevanje in odpravo posledic onesnaženja morja. Za izvajanje te dejavnosti imamo posebno opremo in plovila. Za zaposlene redno izvajamo usposabljanja, urjenja in vaje. V letu 2015 je Luka Koper po standardih mednarodne pomorske organizacije

(IMO) izvedla izobraževanje za ukrepanje ob onesnaženjih na morju.

V primeru izrednih dogodkov na morju Luka Koper ukrepa skladno z veljavnim Načrtom zaščite in reševanja Luke Koper za industrijske nesreče.

V letu 2015 je bilo v luškem akvatoriju zabeleženih 23 dogodkov. Družba je pri tem ukrepala skladno s Shemo aktiviranja sil in sredstev v primeru manjše nesreče ter posledice onesnaženj odpravila znotraj območja izvajanja koncesije. Povzročitelji onesnaženj, ki so bili izsledeni, so družbi stroške čiščenja povrnili.

Sodobna merilna postaja za spremljanje kakovosti morja, ki je nameščena pred vhodom v tretji bazen Luke, rezultate meritev objavlja na spletni strani <http://www.zivetispristaniscem.si/>

Izvedene so bile tudi analize mikrobiološke kvalitete morske vode in rezultati so pokazali, da je morska voda take kvalitete, da je primerna za kopanje

IZVAJANJE GRADBENIH DEL

V letu 2015 je bila zaključena posodobitev luškega fekalnega sistema in izvedenih nekaj rednih vzdrževalnih del na cestiščih ter vodovodnem omrežju. Urejeni sta bili dve novi površini za kontejnerje, nova garaža za mehanizacijo kontejnerskega terminala ter podaljšani tiri na kontejnerskem terminalu. Zaključeno je bilo tudi poglobljanje prvega bazena. V teku je gradnja dodatnih treh rezervoarjev na drugem pomolu.

Vsi večji posegi v prostor so predmet presoje vplivov na okolje, pričenjajo se že postopki presoj za nove površine.

V sklopu prepoznanega tveganja neustreznega ravnanja z gradbenimi odpadki je bil posodobljen sistem nadzora nad iznosom gradbenih odpadkov.

MORSKI SEDIMENTI

Za zagotavljanje varne plovbe ladij je potrebno zagotavljati določeno globino bazenov, zato jih poglobljamo, kar povzroča nastajanje morskega sedimenta. Ker pa so območja za odlaganje sedimenta, ki jih imamo na voljo, omejena, preučujemo alternativne možnosti uporabe izkopanega materiala. Poleg izdelane opeke iz morskega sedimenta smo pripravili projekt, s katerim bomo preučili možnost utrjevanja mulja s cementom ali drugimi dodatki.

Več informacij lahko najdete v celotnem okoljskem poročilu, ki bo v kratkem objavljeno na www.zivetispristaniscem.si.

Povzela Sonja Kranjec

Tehtanje v pristanišču

Brez dokumenta, ki dokazuje, da je teža tovora na kamionu ali vagonu točna, kot je bila naročena, ne sme odpotovati noben kamion ali vagon iz luke. Namen tehtanja je zagotavljanje naročene mase tovora oz. informacijo o tem, koliko tovora dejansko pride v luko. Zato je dejavnost tehtanja nepogrešljiva, tehtarji trdijo celo, da bi se luka ustavila, če bi vse tehtnice nehale delovati.

Prvo tehtnico so v Luki Koper nabavili že leta 1967, še za časa direktorja **Danila Petrinje**. Zanimivo je, da je delala vrsto let, odpisali so jo šele pred nekaj leti. Tudi drugi dve sta dopolnili že 20 let, to sta vagonška tehtnica Pivoteks in kamionska tehtnica na prelivu pri Rižani.

vnesemo vse podatke v računalniški program. Na navozno ploščo lahko zapelje kamion samo ob zeleni luči na semaforju. Voznik mora vozilo ugasniti in ko se le-to umiri, lahko pričnemo z natančnim tehtanjem. Nato se mora voznik vrniti na tehtanje drugič, ko je

vagonskih pa šest, skoraj vsi so invalidi. Na kamionskih tehtnicah običajno delajo v prvi in drugi izmeni, včasih tudi v tretji, ko morajo delo končati čim prej, včasih celo ob praznikih. Na vagonških tehtnicah pa delajo praktično non-stop v 12-urnih turnusih. »Ko Luka potrebuje tehtanje, ga pač moramo zagotoviti, to je naša naloga,« poudari Mikac in doda: »Za tehtanje vagonov smo imeli včasih stare programe, ki so bili zares komplicirani, ampak to je zdaj preteklost. Od leta 2008 imamo za vsak tip tehtnice (kamionska in vagonška) nove poenotene programe. Pred tem je vsaka tehničar imela svoj program, kar ni bilo racionalno in smotno z vidika organizacije dela tehtarjev.«

Da tehtnice niso občutljive naprave, nam razloži Mikac: »Navozna plošča tehtnice, na katero zapelje kamion ali vagon, leži na merilnih celicah. Na kamionskih tehtnicah jih je osem, na vagonških pa dvanajst. Te celice so kot membrane, one so srce tehtanja. Na tehtnicah izvajamo redne meritve, navadno v septembru, da bi ugotovili njihovo umirjanje oz. kakovost delovanja. Vendar pa so tehtnice naprave, ki niso posebno zahtevne za vzdrževanje. Potrebno jih je seveda redno vzdrževati, nadzirati, kalibrirati in čistiti.«

Najnovejša je vagonška tehtnica na 41. tiru proti evropskemu energetskemu terminalu. Prav za potrebe tega terminala jo največ potrebujejo. Z njo so prihranili čas in denar, saj lahko zdaj celo kompozicijo 18- do 22-tih vagonov tehtamo naenkrat, prej to ni bilo možno. Na njej tehtajo tudi sipke tovore, premog, rudo, perlit, fosfate, tudi žito, sojo, pravzaprav vse, kar jim pripeljejo.



Kamionska tehtnica na območju terminala za sipke tovore



Vodja tehtarjev Tomislav Mikac (na levi) in tehtar Miroslav Lazovič



Najnovejša je tehtnica ob tiru 41. To je tehtnica z dinamičnim načinom tehtanja vagonov z uporabo enega tehtalnega modula dolžine 6 metrov, na katerem je možno tehtanje vseh tipov vagonov, razen vagonov, ki prevažajo tekočine. Upravljajo jo na daljavo iz centralne tehtalne hiše.

Zdaj imamo v pristanišču dve kamionski in dve vagonški tehtnici. Blago tehtamo, da kupcu dobavimo točno količino blaga in da tudi mi vemo, koliko blaga smo dejansko dobili. Cilj je natančna sledljivost delovnega procesa pretovarjanja in s tem količin blaga. Dejavnost tehtanja je od matične družbe Luka Koper prevzela družba Luka Koper INPO leta 2002.

S tehtanjem ugotovljamo neto maso blaga. V bistvu so postopki tehtanja enaki tako na kamionskih kot vagonških tehtnicah. Za tehtnice skrbi **Tomislav Mikac**, ki nam razloži, kako poteka tehtanje: »Na kamionskih tehtnicah mora kamion dvakrat na navozno ploščo tehtnice. Prvič stehamo praznega, da ugotovimo njegovo lastno težo. Voznik pride na tehtanje z nalogom, s katerega

že naložen s tovorom in s tem tehtanjem lahko šele ugotovimo neto težo tovora. Ta podatek nato prenesemo v program. Tako lahko blago tudi že izskladiščimo in voznik lahko odide z vsemi potrebnimi dokumenti.«

Torej brez dokumenta, ki dokazuje, da je teža kamiona ali vagona točna, ne sme odpotovati noben kamion ali vagon iz luke.

Namen tehtanja je zagotavljanje naročene mase tovora, kaj pa se zgodi, če je tovora preveč ali premalo? Mikac: »Če se zgodi »preteža«, gre tovor »na reševanje«, to pomeni, da nekaj mase odvezamo ali dodamo. Skladiščniki in špediterji namreč določijo, koliko mora biti naloženega tovora.«

Na kamionskih tehtnicah dela osem sodelavcev, na

Kdo ve, ali kdo med bralci našega časopisa ve (ali pa bi ugibal), koliko tovora stehamo v luki? Koliko kamionov in vagonov stehajo v enem letu? Mikac: »Za več kot 30.000 kamionov ugotovljamo neto težo, pri čemer jih stehamo dvakrat, prazne in natovorjene. Na vagonških tehtnicah pa stehamo na leto okoli 40.000 vagonov. A v luki se tehta še več tovora kot to, saj imajo na terminalu za sipke tovore in rudo pretočne bunkerje, ki ob natovarjanju kamionov sproti tehtajo tovor.

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Letos brez neskladnosti

V Luki Koper smo se že v letu 1994 odločili, da sisteme poslovanja prilagodimo zahtevam standardov kakovosti. Vse napore smo usmerili v preoblikovanje organizacijske strukture, procesov in kulture podjetja za doseganje ključnih ciljev: zadovoljstva kupcev, zaposlenih in lastnikov ter odličnost na vseh področjih poslovanja.



Uvodno srečanje z ekipo zunanjih presojevalcev

V skoraj dvajsetih letih – za prvi standard smo se certificirali leta 1997 – uporabe različnih standardov in pristopov smo zgradili našo »hišo kakovosti«, ki temelji na sistemu dobrega dela. Politika kakovosti je danes sestavni del naše poslovne politike. Sistem stalno izboljšujemo in nadgrajujemo. Kako smo pri tem uspešni sproti preverjamo sami na internih presojah in v sklopu vsakoletnih zunanjih presoj.

Letošnja zunanja presoja je potekala konec aprila. Izvedel jo je Slovenski inštitut za kakovost SIQ. Dve presoji sta bili obnovitveni, ostale pa redne. Obnovitvene presoje se izvajajo vsake tri leta, v vmesnem obdobju pa redne. Razlika med redno in obnovitveno je ta, da v kolikor ob obnovitveni presoji ne zadostimo zahtevam standardov, ne prejmemo certifikata oziroma dobimo možnost »za popravni izpit«.

Ekipo zunanjih presojevalcev je v času presoje preverila

skladnost sistemov vodenja v delniški družbi Luka Koper in v hčerinskih družbah Luka Koper INPO in Adria Terminali. Presoja po zahtevah standardov se je nanašala na ISO 9001:2008/9001:2015, ISO 14001:2004, ISO 22000:2005 in BS OHSAS 18001:2007 ter EC 1221:2009.

Letošnja presoja je bila v marsičem podobna prejšnjim,

a vendarle drugačna, saj se je del presoje izvajal po novih zahtevah in sicer različici standarda ISO 9001:2015, ki je začela veljati v letošnjem letu. V naslednjem letu pa se bo preverjalo usklajenost z novimi zahtevami v celoti.

Presojevalci so po zaključeni presoji ugotovili, da je naše poslovanje skladno z zahtevami vseh standardov. Še posebej so izpostavili nekatera področja in pohvalili

viden napredek na vseh sistemih, kar je gotovo posledica kontinuitete v vodenju družbe, predvsem pa bolj konsistentnega delovanja celotne vodstvene strukture. Naj še omenimo, da je bilo na lanski presoji ugotovljeno šest neskladnosti, letos neskladnosti ni bilo.

Metka Sušec Praček

ISO 9001:2008 vzpostavljen in ustrezno vzdrževan sistem kakovosti, s katerim zagotavljamo stalno kakovost luških osnovnih in dodatnih storitev

ISO 14001:2004 vzpostavljen sistem ravnanja z okoljem, s katerim spremljamo in obvladujemo vplive na okolje

EC 1221:2009 (EMAS) vzpostavljen sistem ravnanja z okoljem s poudarkom na obveščanju splošne javnosti in drugih zainteresiranih o izboljševanju učinkov ravnanja z okoljem

ISO 22000:2005 HACCP vzpostavljen sistem vodenja varnosti živil, ki nam omogoča nadzor nad celotnim procesom pretovarjanja in skladiščenja določenega živila

BS OHSAS 18001:2007 vzpostavljen sistem, ki obvladuje tveganja s področja varnosti in zdravja pri delu



ISO 9001	Q-077
ISO 14001	E-013
ISO 22000	FS-003
BS OHSAS 18001	H-043

Nadzor nad ekološkimi živili

Nedavno smo si na enem izmed slovenskih televizijskih programov lahko ogledali zanimivo oddajo o nadzoru ekoloških živil. Glede na to, da vse več ekoloških pridelkov, predvsem sadja in zelenjave, prihaja preko koprskega pristanišča, smo se odločili, da nekaj o nadzoru v pristanišču zapišemo tudi mi. Ves čas smo namreč spremljali televizijsko ekipo in ob tem izvedeli veliko zanimivega.

Eko pomeni, da je pri ekološkem načinu kmetovanja uporaba fitofarmaceutvskih sredstev prepovedana. Za označevanje teh pošilk izvozniki uporabljajo tri, sicer po pomenu enakovredne izraze: eko, bio in organik.

V lanskem letu je kar 90 odstotkov bio pošilk v koprsko pristanišče pripotovalo iz Izraela, medtem ko na seznamu ostalih držav najdemo med

V primeru, da pri pošilkah ni neskladnosti, proizvode sprostim v promet. V primeru pa, ko ugotovimo neskladnost, npr. da blago ne spremlja certifikat, zadevo odstopimo inšpekciji Uprave za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin. «

Spodbuden je tudi podatek, da od skupno pregledanih 720 certifikatov v lanskem letu, v nobenem primeru niso ugotovili neskladnosti z dokumentacijo.



Vodja sektorja za carine Aleš Praček, prvi z desne



Eko čebula

večjimi Egipt, Tunizijo, Turčijo in Filipine. Med sadjem z oznako bio je bilo v lanskem letu največ mandarin, pomaranč, limon, grozdja in grenivk, med zelenjavo pa krompirja, paradižnika, paprike in kumaric.

Ekološka živila, ki so v promet sproščena v Koper, nadzirata carina in fitosanitarna inšpekcija. **Aleš Praček**, vodja sektorja za carine Finančne uprave izpostave Koper, je o carinskem pregledu povedal: »Carinski organ je v skladu z Zakonom o kmetijstvu dolžan preveriti skladnost proizvoda s priloženo dokumentacijo. Preverimo, ali je eko certifikat izdala pristojna služba v državi izvoznici, skladnost ostale dokumentacije in ali so proizvodi pravilno označeni.

Fitosanitarna inšpektorica Uprave RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin, vodja izpostave Luka Koper **Helena Hrvat** je povedala, da inšpekcijski nadzor ekoloških živil zajema

vzorčenje in laboratorijske analize. Vzorčenje poteka na podlagi letnega programa monitoringa, ki ga pripravijo na podlagi notifikacije sistema za hitro obveščanje za živila in krmo ter na osnovi lastnih analiz tveganja ter analiz pristojnih inštitucij v EU, ki so vezane predvsem na promet živil iz določenih držav.

Potek vzorčenja je predpisan z evropsko zakonodajo. Vzorce vzamejo iz desetih enot pakiranja na mestu skladiščenja, skupna teža vzorca pa mora biti od 3 do 5 kg. Vzorec nato ustrezno zapakirajo in pošljejo v pristojni laboratorij. Tam pošiljke testirajo na nekaj 100 različnih aktivnih substanc, ki bi lahko nakazovale, da je bila pri ekološki pridelavi

uporabljena prepovedana substanca. Laboratorij opravi analize pri teh živilih prednostno, saj mora blago čim prej do kupca. V kolikor analiza ne zazna kemikalij, pošiljko nemudoma sprostijo. Če pa zaznajo kemikalijo, pošiljka ne sme v prosto prodajo pod oznako bio. Lahko se spremeni v navadno pošiljko, vendar le pod pogojem, da vsebnost fitofarmaceutvskih sredstev ne presega dovoljene mejne vrednosti. V kolikor pa je mejna vrednost presežena, živilo ni več varno, zato se v dogovoru z lastnikom odločijo bodisi za uničenje ali vračilo v državo izvora.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec



Fitosanitarna inšpektorica Helena Hrvat

Luka Koper ima Eko certifikat, s katerim je potrjena skladnost pridelave, predelave, pakiranja, sortiranja, skladiščenja in transporta ekoloških pridelkov, živil in krmil z veljavnimi predpisi za **ekološko kmetijstvo**. Te predpise upoštevamo tudi pri vseh pretovornih fazah, od prevzema in skladiščenja do odpreme, s čimer zagotavljamo, da tovor ohrani lastnosti ekološke pridelave.

Razširjen glavni vhod v pristanišče

Z preureditvijo glavnega vhoda smo povečali pretočnost, s čimer se bo sprostil promet tako v pristanišču kot tudi pred vhodom, kar bo gotovo zmanjšalo kolone pred luko. Potrebno je izvesti le še nekaj zaključnih del.

»Po toliko letih smo končno uspeli izpeljati projekt obnove in delne razširitve vratarnice na vhodu v pristanišče,« nam uvodoma pove **Aleksander Glavina** s področja investicij. Kaj vse smo pridobili z novim vhodom, vprašamo Glavino: »Pridobili smo dodatni izvozni pas, ki se v podaljšku priključi na obstoječi kamionski pas. Na njem se izvajajo tudi carinski pregledi. Z njimi smo se dogovorili, da bo ta pas namenjen kamionom, ki prihajajo iz EU, obstoječi izvozni pas pa bo namenjen vsem. Pridobili smo tudi nove pisarne za varnostno osebje in carino ter dodatni

vhodni in izhodni pas. Tako imamo zdaj dva vhoda in dva izhoda za kamione ter vhodno in izhodno cesto za osebna vozila. Izhod za osebna vozila ostaja isti, isto je tudi režim izhoda. Za vhod pa smo uredili stransko cesto med carinarnico in vratarnico, včasih je bil to pas za izredne tovore. Na koncu pasu so drsna vrata, kjer bo zapornica. Premaknili smo tudi vhod v upravno stavbo in postavili kabine. Postavili smo tudi nove zapornice z zavesami in jih premaknili izven nadstreška, tako da lahko cariniki delajo pod nadstreškom tudi v dežju.



Foto: Tatjana Jazbec

Ob prenovi nas je čakalo nekaj nepredvidenih del, obnoviti smo morali vso kabelsko kanalizacijo. Problem je bil, ker ni bilo vrisano pravo stanje in naleteli smo na ogromno različnih kablov ter povezav še izpred 40. let. V tem smislu je bil ta projekt zapleten, čeprav ni bil velik niti zahteven. Pohvaliti moram vse službe, ki so pri tem sodelovale, predvsem pa elektrike, električarje iz Inpa, varnostnike idr.

Celotni prometni režim ob upravni stavbi je tako smiselno povezan s krožnim

prometom okoli stavbe. Varnostniki pa imajo zdaj dober pregled nad vhodom in izhodom tako za kamione, osebna vozila, kot tudi za ljudi. Za zaposlene, ki prihajajo in odhajajo peš, smo uredili bralne glave ob kabinah in varen dostop do avtobusa. Avtobus bo na luško vpadnico pripeljal po cesti, ki vodi proti generalnim tovorom.

Čaka nas še nekaj zaključnih del - asfaltiranje, preklapljanje in postavitve označevalnih tabel.«

Sonja Kranjec



Foto: Tatjana Jazbec

Novi močnejši odbojniki

V sklopu poglobljanja prvega bazena smo v zadnji fazi postavili še nove odbojnike za ladje. Zakaj je bila potrebna zamenjava in kako so potekala dela, smo vprašali vodjo projekta **Tanjo Vižintin** s področja investicij: »S tem smo dokončno zagotovili varen privez večjih ladij, saj obstoječi odbojniki niso ustrezali zahtevam, ker niso absorbirali zadostne količine energije. Ladja pristaja z določeno hitrostjo, ki je navzgor omejena, pri tem pa so odbojniki na obali tisti, kateri morajo ob samem pristanku prevzeti energijo ladje, v nasprotnem primeru bi lahko prišlo do poškodb oz. porušitve konstrukcije obale. Večja kot je ladja, večja je energija, ki jo mora odbojnik prevzeti, zato so posledično novi odbojniki večji in drugačnega tipa od obstoječih. Poleg tega smo z novimi odbojniki reševali tudi problem, ko bi lahko večje ladje zaradi bližine tirnice dvigala na obali trčile ob dvigalo. Obstoječi



Foto: Tanja Vižintin

odbojniki so bili široki en meter, z novimi stožčastimi pa smo zagotovili odmik dveh metrov od obale, s čimer smo rešili ta problem.

Izvedba je bila kar zahtevna. Montažna dela smo namreč morali prilagajati ladijskemu prometu, hkrati pa istočasno zagotavljati varen privez. Zato smo predhodno s pomočjo šablone zvrtili luknje v obalno konstrukcijo in montirali ustrezne plošče, da smo pospešili montažo. Montaža odbojnikov se je v celoti prilagajala ladijskemu prometu, izvajalec je za izvedbo del izkoristil prosti čas med privezom dveh ladij, pri čemer pa je bil pogoj, da morajo ves čas zagotavljati varen privez, kar je pomenilo, da mora biti ladja ves čas naslonjena na en enak tip odbojnika. Iz navedenega razloga so se le-ti montirali v dveh »etapah«.

Z vidika vzdrževanja in trajanja so bolj obstojni od prejšnjih cilindričnih.«

Sonja Kranjec

Na ladjo Ideja bomo letos naložili 171 projektov

V okviru razpisa Živeti s pristaniščem bo Luka Koper v letošnjem letu podprla 171 dobrih idej. Na razpis se je prijavilo približno 300 projektov iz različnih področij: športa, kulture, ekologije, izobraževanja in humanitarnega področja. Vsak projekt je komisija pregledala in ocenila v skladu z razpisnimi kriteriji, poudarek pa je bil predvsem na projektih, ki bogatijo dogajanje v lokalnem okolju. Izbranim projektom bo Luka Koper namenila 98.600 evrov, kar je dvakrat več kot lani. Zagotovljena sredstva predstavljajo desetino vseh sredstev, ki jih družba namenja sponzorstvom in donacijam, saj je preostali del rezerviran v okviru večletnih pogodb.

V Luki Koper se bomo potrudili, da bi naslednje leto za razpis zagotovili še več sredstev in tako pomagali uresničiti še večje število projektov. Naslednji razpis bomo objavili predvidoma

januarja 2017, ko bo »pristanišče dobrih idej« ponovno sprostilo svoj prevez. Seznam prejemnikov

sponzorskih in donatorskih sredstev je objavljen na spletni strani Živeti s pristaniščem (rubrika Ljudje/

Sponzorstva in donacije/ Sklad Živeti s pristaniščem 2016 – Rezultati). Mateja Clarici



Pomagali smo naravi



Foto: Gasper Bizjak



Foto: Miško Kranjec

V začetku aprila je v Prestranku pri Postojni potekala akcija pogozdovanja površin, ki jih je žledolom leta 2014 hudo prizadel. Uničeno dreve je bilo treba najprej posekati, nato pa zasaditi novo. Akciji se je pridružilo 80 prostovoljcev, ki so posadili 5.000 dreves. Tudi v Luki Koper smo se odločili priskočiti na pomoč in prispevati za nakup

kar velikega števila sadik z željo, da bi si narava čim prej opomogla.

Slovenske železnice so z ostalimi poslovnimi partnerji zbrale več kot 13.000 evrov, kar zadošča za več kot 10.000 novih dreves. Akcijo so organizirale Slovenske železnice v sodelovanju z Zavodom za gozdove.

Mateja Clarici

Aktivni v poslovni nogometni ligi

Aprila se je pričela druga poslovna nogometna liga, v kateri se bo na več tekmah, ki bodo trajale do junija, pomerilo 14 ekip, med njimi tudi nogometaši iz Luke Koper, več ekip pa je tudi iz podjetij, ki so povezane z luško dejavnostjo. Tako so se v ekipo MAGLEV združila podjetja Glovis Europe, Maersk Adria, VV LOG, tu so še nogometaši iz družb Intereuropa, Cosco ZT, T.P.G. Logistika, Metrans Logistika, Actual I.T., Metrans Inspectus in drugih.

Čemu ideja o ligi, kaj so s tem projektom želeli doseči, vprašamo njegovega vodjo **Matevža Breca**, ki nam razloži: »Pred dvema letoma smo organizirali Luka Koper World Cup enodnevni dogodek, na katerem je sodelovalo več podjetij iz Slovenije in Hrvaške, povezanih z Luko Koper. Udeleženci so bila nad idejo navdušeni, posebej še zato, ker je takšnih dogodkov premalo. V Društvu za promocijo športa Slovenije skupaj z Nogometno zvezo Slovenije izvajamo projekte za popularizacijo športa in

Ekipo Luke Koper je lani osvojila 4. mesto. Vodja njene ekipe je **Dejan Skomina**, ki nam pove: »Ideja o združevanju ljudi iz podjetij, ki sicer medsebojno sodelujemo, se mi je zdela dobra. Kako sem sestavil ekipo? Po profitnih centrih smo pridobili določeno število športnikov, v Luko nas ni malo. Ampak s triimenskim delom tudi ob vikendih, ko so tekme, težje »štukamo« sobote, kot v tistih podjetjih, kjer ne delajo ob vikendih. Zato je dosti več klicev in usklajevanj, da sestavimo ekipo,« pove Skomina in



ker jih organizatorji obogatijo s pestrim spremljevalnim programom, s športnim vrtcem, vodeno vadbo za ženske in moške ter še s čim.

KAKO SO Z LIGO ZADOVOLJNI UDELEŽENCI:

Miran Markežič, Intereuropa: »Z ligo smo zelo zadovoljni, že na začetku se nam je zdela ideja fenomenalna. Da se družimo po službi in da se boljše spoznamo z ljudmi iz drugih podjetij. Idejo smo pozitivno ocenili tudi v smislu, da se tudi na Obali dogajajo poslovno-družabni dogodki. Ekipo ni bilo prav lahko zbrati, saj čeprav smo veliko podjetje, ima vsak svoje obveznosti, zato se je zgodilo, da za zadnje tekmovanje nismo uspeli zagotoviti popolne ekipe.«

Tilen Pahor, T.P.G. Logistika: »K ligo smo pristopili zaradi druženja z drugimi podjetji, pa tudi povezovanja znotraj našega. Mreženje je pomembno,

zato se nam je ideja zdela v redu. Ekipo se rada udeležuje tekem, smo majhni, smo pa tudi mlad kolektiv, lepo je, da organizator poskrbi tudi za aktivnosti za otroke in punce.«

Matej Muha, Maersk Adria: »Ideja je dobra v smislu sprostive in povezovanja. Seveda je pomembno tudi samo tekmovanje, saj ko smo na igrišču, se veselimo zmage in smo žalostni, če izgubimo (smeh). Pristopili smo zaradi druženja ljudi iz iste stroke, da se zaposleni sprostijo in da se razbijejo veze šef – delavec. Pomembno je, da se poznamo tudi sicer, ne pa samo poslovno. Zato smo prisotni v ligi že drugo leto, ker pa smo majhni, smo se povezali z drugimi majhnimi podjetji.

Sebastijan Žagar, Dragon Maritime za ekipo COSCO ZT: »Pridružili smo se predvsem zaradi druženja tako samega kolektiva kot tudi z drugimi poslovnimi subjekti. Liga je dobro izpeljana, organizacija je v redu. Pohvala organizatorju, ker je precej truda vložil v ta projekt. Malce imamo problemov z oblikovanjem ekip, ker smo majhni, morda bi lahko zmanjšali ekipo na igrišču na 4+1. Lahko bi se tudi bolj angažirali še drugi, npr. ženske z več ekipami.«

Sonja Kranjec



spodbujanje rekreacije in predvsem za povezovanje športa z gospodarstvom, kar je zdaj v prvem planu. Nastala je pobuda, da bi se povezali skozi nogomet in tako je nastala poslovna nogometna liga. Liga združuje preko 50 podjetij in ustanov, od malih do velikih podjetij, tudi pomembnih državnih, do univerz. Zajema šest dogodkov, ki so se pričeli lani septembra, zaključni dogodek bo 11. junija letos na Brdu pri Kranju. V Kopru se bo liga zaključila 28. maja.«

Ligo financirajo ekipe s kotizacijo in sponzorji – kakšen sponzor je Luka Koper, vprašamo Breca: »Luka Koper je dober sponzor.«

doda: »Lani na začetku so ekipe zadevo vzele bolj za rekreacijo, letos pa so pristopile bolj resno in zdaj ni več enostavno zmagati (smeh). Mi upamo na vsaj tako dober rezultat kot lani,« pove z zadovoljstvom, ki daje slutiti, da je ligo že vzel »za svojo.«

Izvedemo, da so dogodki lepo obiskani. Nemara tudi zato,



Vabljeni na jubilejni deseti Pristaniški dan

Luka Koper bo tudi letos na široko odprla svoja vrata vsem, ki bi radi поблиže spoznali utrip pristaniške dejavnosti in si ogledali razsežni ter raznoliki pristaniški svet. Pristaniški dan, ki letos praznuje svoj 10. rojstni dan, bomo priredili v **soboto, 21. maja, od 9.00 do 18.00 ure**, s prizoriščem dogajanja na **Ukmarjevem trgu**. Ogledi pristanišča bodo možni z avtobusom (eden od teh bo z odprto streho), dvema gusarskima ladjama, kolesom in turističnim vlakcem, kar je novost letošnje izvedbe. Obiskovalci bodo imeli tudi priložnost spoznati kontejnerski terminal in videti prikaz pretovarjanja kontejnerjev. Za ta ogled in ogled s kolesom so potrebne predhodne prijave na spletni strani Živeti s pristaniščem. Poskrbeli bomo za bogat spremljevalni program, ki bo vključeval Mini olimpijado za otroke v duhu prihajajočih Olimpijskih iger in delavnico Sol na platnu, ki bo potekala med 10. in 12. uro.

Isti dan bo ob 20.30 na Titovem trgu potekal koncert Večer neskončnih sanj, na katerem bodo nastopili **Vlado Kreslin, Mali bogovi, En big band Koper**, kot gost pa **Rudi Bučar in Frčafele**.

Celoten program Pristaniškega dne bomo objavili na spletni strani Živeti s pristaniščem.



Foto: Vojko Rotar



Foto: AVDStudio



Foto: Denis Zupan



10. PRISTANIŠKI DAN KOPER, SOBOTA, 21. MAJ

Ukmarjev trg, 9:00 - 18:00
OGLED PRISTANIŠČA z morske strani in
po kopnem ter bogat spremljevalni program.

Titov trg, 20:30
VEČER NESKONČNIH SANJ
Vlado Kreslin, Mali bogovi, En big band Koper

www.zivetispristaniscem.si

