

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Jaka Ivančič

28.
skupščina
delničarjev

Srminski
vhod
vse
bližje

Okoljsko
poročilo
2016

Dan
odprtih
vrat za
poslovne
partnerje

Predstavili smo razvojne načrte

Razvojni načrti Luke Koper so bili osrednja tema srečanja predstavnikov Luke Koper s koprskimi občinskimi svetniki, predstojniki občinskih uradov in predstavniki krajevnih skupnosti Mestne občine Koper. Srečanje je bilo 26. junija v centru za obiskovalce naravnega rezervata Škocjanski zatok.

Vpliv pristaniške dejavnosti najbolj občutijo ljudje, ki živijo neposredno ob pristanišču, zato je bilo srečanje koristen doprinos k boljši informiranosti ter strpnemu in konstruktivnemu dialogu z lokalno skupnostjo.

Osnovno vodilo razvoja pristanišča je konkurenčen in trajnostni razvoj, ki je vključen v vse potrjene strateške razvojne dokumente Luke Koper ter v program razvoja pristanišča, ki ga je vlada Republike Slovenije sprejela pred dobrim letom.

Meje in omejitve družbi postavlja Državni prostorski načrt, ki je najširši možni kompromis za trajnostni razvoj pristanišča ob upoštevanju pomena pristanišča za Slovenijo, tehnoloških zahtev luških procesov in omejitvev v prostoru ter vplivov na bivalno in naravno okolje.

Največja investicija, ki jo v Luki Koper načrtujemo v kratkem, je podaljšanje prvega pomola, kjer bomo tudi v prihodnje razvijali kontejnerske kapacitete. Na severnem delu pristanišča pa bodo investicije intenzivneje sledile po letu 2020.

Zaradi bližine urbanega okolja bomo intenzivno nadaljevali z aktivnostmi na okoljevarstvenem področju. Investiramo v tehnologijo pretovora, ki zmanjšuje vplive na okolje, z zamenjavo svetil zmanjšujemo svetlobno onesnaževanje, dograjujemo zaprte sisteme prekladanja,



Foto: Tomaž Primožič

posodabljamozni park in opremo ... »Tudi mi, ki smo v Luki zaposleni, smo krajani, zato je skrb za okolje na prvem mestu,« je poudarila okoljska managerka **Franka Cepak**.

Luka Koper pomembno prispeva v občinske in državne proračune. V letu 2016 je iz naslova koncesijske dajatve, nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča ter dividend prispevala 21,5 milijona evrov, za dvig kakovosti življenja v prostoru, kjer deluje, pa je sponzorstvom in donacijam namenila kar 0,5 % svojih prihodkov.

Iz razprave na srečanju je bilo čutiti zamero lokalnih oblasti zaradi delitve koncesijskih sredstev med dvema občinama ter očitek, da delovanje

pristanišča in načrtovani razvoj bolj bremeni občane Kopra, kot Ankarana.

Z druge strani pa so predstavniki lokalnih oblasti poudarjali pomen Luke Koper za celotno regijo, da niso proti razvoju pristanišča in da mora ta potekati v dialogu z lokalno skupnostjo. V razpravi so se udeleženci srečanja dotaknili tudi drugega tira, novih vhodov v pristanišče, kamionskega terminala ter obvladovanja tveganj iz naslova luške dejavnosti.

Iz Luke Koper so se srečanja udeležili celotna uprava družbe, vodje področij investicij, strateškega nadzora in odnosov z javnostmi ter okoljska managerka.

Tatjana Jazbec



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d. d.

Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Mateja Dominko

Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristjan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Tatjana Jazbec, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Korado Špeh, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Mara Žerjal

Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

E-pošta uredništva:
lusk.glasnik@luka-kp.si

Sedež družbe: Luka Koper, d. d.,
Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper

Kreativna zasnova in AD:
Studio Kernel, D. Brečko Pozenel

Produkcija: ČZD Primorske novice

Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1650 izvodov

Časopis je brezplačen.
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Investicije v infrastrukturo
so dolgoročnega pomena



Foto: Jaka Ivančič

Luški glasnik odhaja na dopust

Z iztekom drugega vročinskega vala v letošnjem poletju se zaključuje tudi redakcija poletne številke Luškega glasnika, ki odhaja na zaslužen dopust. Naslednjič izidemo šele septembra, ko bomo lahko poročali tudi že o tem, kako uspešni smo bili v prvi polovici leta. Mislim, finančno uspešni, saj glede pretovora je že jasno, da smo uspeli ohraniti ugoden trend rasti. S skoraj 12 milijoni ton blaga je bilo prvo polletje za šest odstotkov boljše od lanskega. Izstopa seveda kontejnerski terminal, kjer je pretovor zrastel za devet odstotkov; v kolikor se bo ta trend nadaljeval tudi v drugi polovici leta, bomo konec leta presegli 900.000 enot. To pa je že meja, ko bi se morala prižgati rdeča luč. Terminal namreč ne more delovati s stoodstotno zasedenostjo, kot bi si to morda lahko kdo zmotno, laično predstavljal. Vedno mora ostati še vsaj 20 odstotkov manevrskega prostora, da ne bi prišlo do zasičenosti. Zato smo povabili predstavnike koprškega mestnega sveta, občinske uprave in krajevnih skupnosti, da bi jim predstavili razvojne načrte pristanišče in jih prepričamo, zakaj je podaljšanje prvega pomola nujno. Dogodek je pokazal predvsem to, da si obe strani želita več dialoga, da koprška lokalna oblast sicer podpira razvoj pristanišča, vendar želi imeti več besede in vpliva. Legitimno. V razvitih družbah, kjer vsi deležniki odgovorno pristopajo k razvoju pristanišča v sožitju z lokalnim okoljem je povsem normalno, da ima lokalna skupnost besedo pri tem. Lep primer je največje evropsko pristanišče Rotterdam, čigar 70-odstotna lastnica je občina. V Sloveniji pa vedno znova odkrivamo toplo vodo. Ne le v primeru pristanišča, tudi v primeru drugega tira pozabljamo, da so koncepti in načrti dobili končno obliko v najvišjem dokumentu, ki se mu reče Državni prostorski načrt. Ta seveda ni več in nedotakljiv, vendar pa ga ne moremo spreminjati vsako prestopno leto. DPN je že sam po sebi plod strokovnih kompromisov, predvsem pa predstavlja koncept razvoja panoge. Investicije v infrastrukturo so dolgoročnega pomena, na njih temeljijo

poslovne strategije podjetij. To še posebej velja za pristanišča in železnice, ki bodo služila svojemu namenu še sto in več let.

V poletni številki Luškega glasnika objavljamo tudi reportažo z dneva odprtih vrat tržaškega pristanišča. S sosedi čez hrib se radi spogledujemo, ko se primerjamo po pretovoru, strateških konceptih razvoja, organiziranosti. Tudi glede urejenosti pristaniškega dela. Model naročanja zunanjih pristaniških storitev, ki je v Kopru v praksi že 20 let, je bil v minulih mesecih ponovno tema javne debate v medijih in v političnih sobanah. Ampak bolj kot razmišljam o tem, bolj mi je jasno, da brez sistemskih rešitev in prilagoditev zakonodaje ne bo šlo. Delo v pristanišču ni delo po tekočem traku. To smo že večkrat poudarili. Zato v Trstu, delavce agencije, ki jo je ustanovila pristaniška uprava, skupaj s terminalisti, ko ni dela plačuje država iz naslova brezposelnosti.

Pristaniške storitve so bile tudi tema letošnje skupščine delničarjev, ki je z namenom preveritve tega področja celo izglasovala posebno revizijo. Izsledki revizije bodo predvsem koristni za Luko Koper samo. Pričakujem, da bodo rezultati revizije dali odgovor, ali je to področje res tako podvrženo korupcijskim tveganjem, da sem imel ob poslušanju zunanje kritike na trenutke občutek, da delam v najbolj skorumpiranem podjetju v državi. Pričakujem, da bodo organi pregona opravili svoje delo, v kolikor bodo ugotovljene nepravilnosti. Če pa ne bodo, pričakujem, da se bo nekdo opravičil sodelavcem, ki jih že leta poimensko blatijo anonimna pisma in vnaprej napisane ljudske sodbe.

Upam, da bo osvežitev ob morju ali v hribih ohladila pregrete glave. Pa tudi skok v tujino je lahko koristen. Pogled od zunaj je po navadi bolj jasen in manj obremenjen. Daleč od oči, daleč od srca ugotovimo, da v domovini pa ni vse tako slabo. Lepo se imejte, kjerkoli boste dopustovali.

Sebastjan Šik

Vročča 28. skupščina družbe

Na skupščini, ki je bila 30. junija v centru za obiskovalce naravnega rezervata Škocjanski zatok, je uprava predstavila lanskoletne rezultate poslovanja, ki na vseh segmentih izkazujejo rast, tako pretovora, kot finančnih kazalcev.

Čisti prihodki družbe so znašali 190,4 milijonov evrov in so za štiri odstotke presegle načrt za leto 2016. Družba je preseгла načrt tudi pri poslovnem izidu iz poslovanja in pri čistem dobičku, ki je bil 16 odstotkov višji od načrtovanega in je znašal rekordnih 40,6 milijona evrov. Na podlagi dobrih poslovnih rezultatov, ki jih je družba dosegla v lanskem letu, so delničarji izglasovali, da se del bilančnega dobička v znesku 19,6 milijona evrov uporabi za izplačilo dividend v bruto vrednosti 1,40 evra na delnico. Delničarji so nato glasovali tudi o razrešnici nadzornemu svetu in upravi, pri čemer upravi niso podelili razrešnice, prav tako ne dvema nadzornikom, **Alenki Žnideršič Kranjc** in **Mladenu Jovičiču**.

Uprava družbe je na skupščini izpostavila, da se ugoden trend poslovanja nadaljuje tudi v letošnjem letu, ko družba načrtuje povečanje ladijskega pretovora za 3 odstotke, v primerjavi z lani, prihodkov od prodaje za 10 odstotkov, EBIT za 17 in čistega dobička za 15 odstotkov. Podatki poslovanja prvega tromesečja kažejo na preseganje načrtovanih rezultatov za letos.

Uprava družbe je predstavila tudi ključne razvojne investicije v teku, med katerimi je najpomembnejša povečanje kapacitet kontejnerskega terminala. Tudi največji delež investicij je usmerjen v področje kontejnerjev, čeprav pri investicijah družba zamuja z načrtom zaradi dolgotrajnih postopkov pridobivanja ustreznih dovoljenj za podaljšanje prvega pomola.

Uprava družbe je tudi odgovorila na vprašanja delničarja Slovenski državni holding, ki upravlja tudi z 51 odstotnim deležem v lasti Republike Slovenije. Delničarjem je predstavila seznam vseh izvajalcev pristaniških storitev in doseženo realizacijo prometa z Luko Koper v letu 2016 ter primerjavo z letom 2015, iz česar je razvidno, da so stroški pristaniških storitev v letu 2016 znašali 21,8 milijona in so se glede na preteklo leto povečali za 18 odstotkov.

Uprava je na podlagi statistike povprečnega dnevnega števila vstopov v pristanišče s strani zaposlenih pri IPS pojasnjevala, kako se dnevna potreba po delavcih spreminja, saj predstavlja dnevni maksimum 920 vstopov, minimum pa 250 vstopov. V kolikor bi družba želela zagotoviti raven storitev iz 2016, upoštevajoč odsotnosti delavcev zaradi počitka, bolniške in dopustov, bi morala, če bi se odpovedala sistemu



Foto: FPA

IPS, zaposliti okoli 1.250 ljudi. Strošek dela novih zaposlitev bi, na podlagi kazalcev leta 2016, znašal 44,3 milijona evrov oziroma 23,6 milijona evrov več, kot družba danes plačuje za izvajanje pristaniških storitev. Kot je pojasnila uprava, bi se družba, s spremembo poslovnega modela soočila predvsem s povečanjem operativnega tveganja fiksnih stroškov delovne sile, ki ne bi bila odvisna od pretovora zaradi velikih odstopanj v dnevni potrebi po opravljanju storitev. Posledično bi slednje vplivalo na nižjo donosnost družbe in zmanjšano sposobnost investiranja.

Uprava družbe je pojasnila tudi sistem poslovanja z IPS in postopek dnevnega evidentiranja potreb po pristaniških storitvah, pri čemer je izpostavila omejitve prevladujočega položaja posameznega IPS, ki ne sme presegati 10 odstotkov storitev na ravni družbe oziroma na ravni posameznega profitnega centra na več kot 25 odstotkov. S tem družba zmanjšuje tveganje odvisnosti od enega dobavitelja. Družba spremlja tudi kakovost opravljenih storitev, kršitve, neskladja in reklamacije, ki predstavljajo osnovo za ukrepe. Družba je tako v letu 2016, zaradi ugotovljenih nepravilnosti, prenehala sodelovati s tremi IPS. Uprava je komentirala tudi poročilo FURS o ugotovljenih nepravilnostih pri nekaterih IPS in pojasnila, da Luka Koper od začetka leta 2017 ne sodeluje več s s.p.-ji, ampak ima pogodbe le s podjetji, ki opravljajo storitve zgolj z lastnimi zaposlenimi. Poleg tega družba zahteva, da tudi podizvajalci IPS opravljajo storitve zgolj z lastnimi zaposlenimi. Družba to zahtevo nadzira preko izdaje dovolilnic za vstop v pristanišče. Glede spremembe modela IPS je uprava predstavila model, ki ga uporabljajo v tržaškem pristanišču in poudarila, da je sprememba mogoče izvesti le s sodelovanjem države. V tržaškem pristanišču namreč zaposlene

pri zunanjih izvajalcih, ko zanje ni dela v pristanišču, plačuje država iz naslova brezposelnosti.

Uprava je delničarjem razložila tudi zavezanost k javnemu naročanju, ki ga izvaja širše in ga aplicira tudi na področje pristaniške infrastrukture, ki ni namenjena zgolj javnemu prometu. Pojasnila je tudi posledice lanske spontane prekinitve dela s strani zaposlenih in ugotovila, da poslovanje družbe ni bilo ogroženo, da družba ni izgubila strank in da je bil poslovni načrt za leto 2016 celo presežen.

Predsednica uprave SDH **Lidija Glavina**, ki predstavlja večinskega lastnika, se je zahvalila zaposlenim v družbi Luka Koper za trud in dosežene rezultate. Opozorila je, da je mogoče določene procese še izboljšati in se sklicevala na študijo, ki so jo na SDH naročili pri zunanjem izvajalcu. Ta je pokazala, kot pravi, na pomanjkljivosti v poslovanju družbe, ki jih je mogoče odpraviti. Pojasnila je tudi, da so se na SDH odločili za odpoklic petih nadzornikov, predstavnikov kapitala, in imenovanje novih zato, ker sedanjim poteče mandat čez tri mesece.

Skupščina je tako razrešila dosedanje člane nadzornega sveta, novi pričnejo z mandatom 1. 7. 2017. Od dosedanjih nadzornikov je bil ponovno izvoljen za štiri leta le **Rado Antolovič**, na novo pa so bili imenovani **Milan Jelenc**, zaposlen na Slovenskih železnicah, **Andraž Lipolt**, zaposlen v Petrolu, odvetnik **Uroš Ilič** in revizorka **Barbara Nose**.

Delničarji so na koncu izglasovali tudi predlog o izvedbi posebne revizije na področju izvajanja pristaniških storitev, in sicer za obdobje zadnjih treh let. Predstavnik Vseslovenskega združenja malih delničarjev pa je napovedal izpodbojne tožbe za tri izglasovane sklepe, vezane na imenovanje nadzornikov.

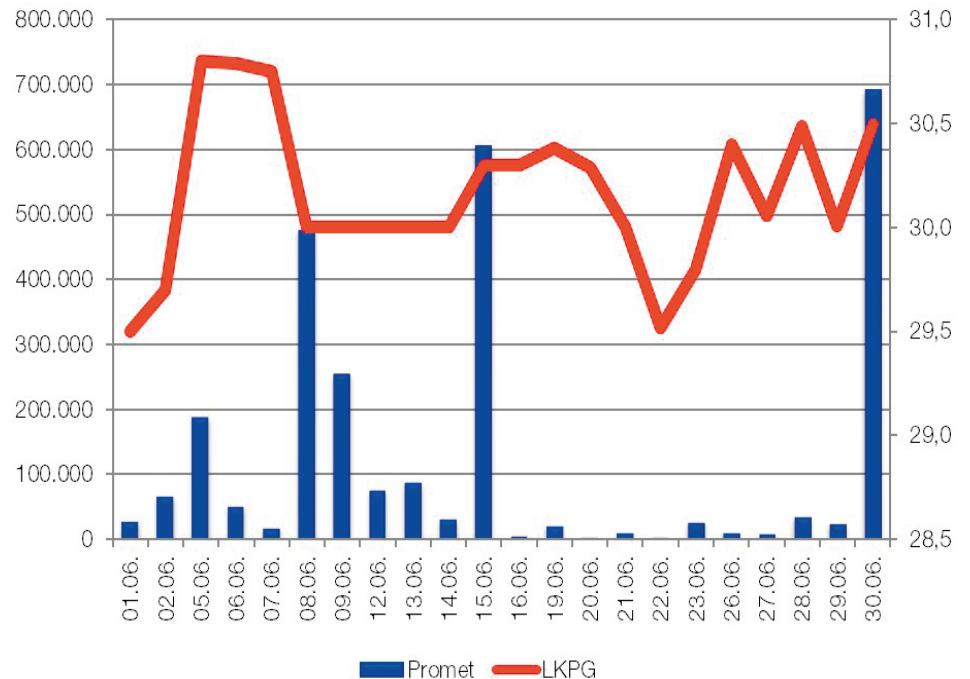
Področje za odnose z javnostmi

Delnica Luke Koper v juniju

V juniju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d. znašal 30,16 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 29,50 in 30,80 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 195 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.691.925 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 89.154 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 30,80 evra, najnižji pa 29,20 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 33 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2016 njena vrednost okrepila za 22 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 427.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v juniju 2017

Na Dnevu avstrijske logistike tudi Luka Koper

V Linzu se je 20. in 21. junija zbrala vsa z logistiko povezana javnost, saj dogodek v Avstriji šteje za najpomembnejše srečanje te panoge. Dogodek sestavljata konferenčni del s predstavitvijo dobrih praks, z razvojem panoge, s trendi v logistiki in podobnim, ter razstavnimi deli.

Luka Koper se ga kot prva luka za avstrijski trg udeležuje že tradicionalno, smo pa letos na razstavnem prostoru združili moči s Cargo Centrom Graz (CCG). CCG je po prometu z zabojniki naš najpomembnejši zaledni terminal v Avstriji, Koper z njimi povezuje tudi dnevna redna železniška linija.

Že sedmo leto zapored prvi za Avstrijo

Po podatkih, ki jih je junija objavil avstrijski specializirani časopis s področja logistike Verkehr, je avstrijsko gospodarstvo tudi v letu 2016 največ prekomorskega prometa opravilo preko koprškega pristanišča. S 6,2 milijona ton je bil tržni delež Luke Koper na avstrijskem trgu ocenjen na 31%, med južноеvropskimi pristanišči pa kar na 71%. Z dobrimi tremi milijoni ton sta se na drugo in tretje mesto uvrstila Hamburg in Rotterdam, sosednji Trst pa z 1,1 milijona ton na šesto mesto. V letu 2016 je tako Avstrija preko morskih pristanišč uvozila in izvozila za skoraj 20 milijonov ton blaga, kar je 2,3 % več kot v letu 2015. Približno polovica tega blaga (56 %) je v lanskem letu potovala preko severноеvropskih pristanišč (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremen in spodnjeasaška pristanišča), ostalih 44 % pa preko Kopa, Trsta, Constanze in Reke. Blago za in iz Avstrije pretovarjamo na vseh naših terminalih, glede na blagovne skupine pa prednjačijo les, papir, premog, železova ruda in razno blago, ki potuje v kontejnerjih - teh je bilo v lanskem letu za 195.000 TEU.



Skupna predstavitev Luke Koper in Cargo Centra Graz ni sporočal le odličnega čezmejnega sodelovanja, pač pa je služil tudi kot primer dobre poslovne prakse in svetle prihodnosti za nadaljnje skupno delo. Z leve: Franz Glanz, direktor CCG, Gordan Ban, Luka Koper in Nicole Liebmann, CCG.

Foto: Miha Kalčič

Turški avtomobilisti na obisku v Sloveniji

14. junija smo se udeležili srečanja z gospodarstveniki turške avtomobilske industrije.

Na dogodku smo vzpostavili stike s poslovneži iz Burse, kraja, ki velja za center turške avtomobilske industrije, ter jim predstavili možnosti

in priložnosti Luke Koper. Dogodek je pripravila Gospodarska zbornica Slovenije sodelovanju z Agencijo SPIRIT Slovenija, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo in ACS (Avtomobilski grozd Slovenije).



Foto: Primož Benič

Obstoječe in potencialne posle med Slovenijo in Turčijo so predstavili (z leve) **Ali Rıza Oktay**, direktor za izvoz, turško gospodarsko ministrstvo, **Mümin Karacakayalılar**, generalni sekretar združenja izvoznikov avtomobilske industrije (OIB) in **Esen Altuğ**, turška veleposlanica v Sloveniji.

V Turčiji letno izdelajo 1,9 milijona avtomobilov. V tem segmentu je Turčija na 14. mestu v celotni svetovni proizvodnji in zato zelo pomembna partnerica za naš avtomobilski terminal. Imajo tudi razvito sekundarno avtomobilsko industrijo (proizvodnja avtomobilskih sestavnih in rezervnih delov, kontrola kvalitete, logistika), kjer je aktivnih okoli 4.000 malih in srednje velikih izvoznikov, ki pretežno izvažajo v EU.

Obisk iz nemške luke Mukran



Foto: arhiv GZS

Sredi junija so nas obiskali predstavniki nemškega pristanišča Mukran Port. Prve stike s pristaniščem s severa smo vzpostavili na naših letošnjih poslovnih dogodkih v Nemčiji. Pristanišče v Sassnitzu na otoku Ruegen je bilo v preteklosti znano predvsem kot največje železniško trajektno pristanišče v Nemčiji, z dobro infrastrukturo in s povezavami z nordijskimi državami ter Rusijo, danes pa svoje storitve tržijo kot večnamensko pristanišče s poudarkom na klasičnih tovorih.

S partnerjema DB Schenker in ladjarjem BREB so v Kopru predstavili projekt Baltic Adria Link, ki predstavlja alternativo kopensko pot predvsem za klasične tovore, ki s severa Evrope potujejo proti Sredozemlju (vključno iz baltičskih in skandinavskih držav) potujejo preko Kopa v prekomorje in obratno. Sekcija pristaniških špediterjev pri Gospodarski zbornici Sloveniji je ob tej priložnosti organizirala predstavitve in B2B srečanja.

Slovaški diplomatki na obisku

Sredi junija sta Luko Koper obiskali veleposlanica **Eva Ponomarenkova** in atašejka **Denisa Medvedova** z Veleposlaništva Slovaške v Ljubljani. Z njima smo se pogovarjali predvsem o priložnostih za ohranitev in dodatno okrepitev tradicionalno dobrega sodelovanja med našim pristaniščem in slovaškim trgov. Slovaška je sicer za Luko Koper tretje najpomembnejše zaledno tržišče za katerega pretovarjamo največ železovih proizvodov, glinice, kontejnerjev in avtomobilov.



Srminski vhod vse bližje

Vhod Srmin je predviden v Državnem prostorskem načrtu za razvoj koprskega pristanišča, in sicer pod viaduktom, ki povezuje bertoško vpadnico s cesto za Ankaran. Na tej trasi manjka še 350 metrov ceste, za katero je Luka Koper že pridobila gradbeno dovoljenje, in objekti za mejno kontrolo. Do lanskega leta se projekt ni premaknil z mrtve točke. Prvič zaradi zapleta med podjetjem Finali, ki je na tem območju predelovalo gradbene odpadke, in Mestno občino Koper, drugič pa zaradi nerešenih lastniških vprašanj. Po posredovanju Luke Koper se je podjetje Finali septembra lani umaknilo s tega območja, odprto pa je ostalo še lastništvo na parcelah (skupaj okrog 14.000m²), ki ležijo na trasi srminskega vhoda.



Pogovori in pogajanja med Ministrstvom za infrastrukturo in lastniki parcel, občino Ankaran in podjetjem Marjetica Koper so v začetku leta stekla in v preteklem

mesecu končno obrodili sadove. Ankaranska občina je pristala na zamenjavo zemljišča, Marjetica pa je konec junija z ministrstvom

za infrastrukturo podpisala pogodbo o prodaji zemljišča. Luka Koper bo predvidoma že ta mesec objavila razpis za izbiro izvajalca, ki se bo

lotil dela po tem, ko bomo od Ministrstva za infrastrukturo pridobili najemno pravico s pravico gradnje.

Nova priveza za ladje z avtomobili in vojsko

Na upravni enoti Koper bo do 21. julija javno razgrnjena dokumentacija za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za izgradnjo RO-RO privezov

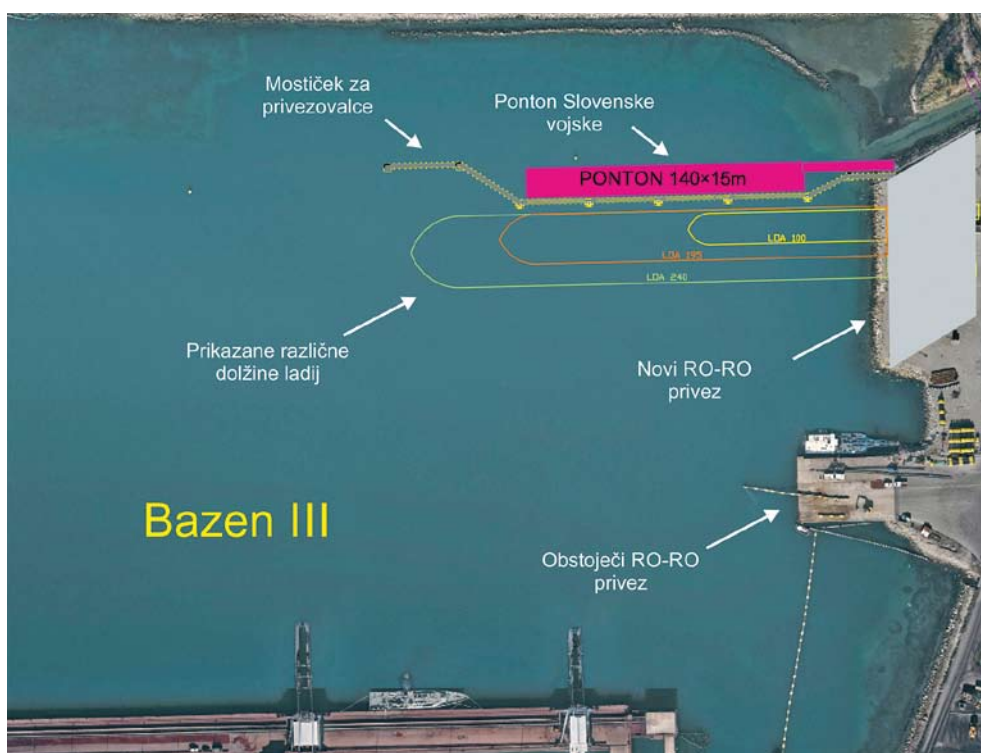
v tretjem bazenu koprskega pristanišča. Gre za projekt, ki je razdeljen v dve fazi. Že v prihodnjem letu bomo v okviru prve faze pričeli

graditi privez na severnem delu tretjega bazena (skica spodaj), ki ga bo Luka Koper uporabljala za privezovanje ladij za prevoz avtomobilov.

Ladje bodo s krmo naslonjene na novozgrajeno armiranobetonsko ploščo, z bokom pa na pet odbojnikov, ob katerih bo tudi mostiček za peš dostop privezovalcev. Severna stran odbojnikov bo namenjena plovilom Slovenske vojske, ki bodo tako končno dobila stalen privez in to v bližini ankaranske kasarne.

Novi RO-RO privez bo razbremenil promet v prvem bazenu, kjer so predvidene obsežne investicije za potrebe kontejnerskega terminala. Poleg tega bo novi privez bližje površinam, ki so namenjene skladiščenju avtomobilov, kar bo skrajšalo transportne poti od ladje do skladišča ter s tem zmanjšalo operativne stroške in obremenitev okolja.

Druga faza, ki predvideva dograditev in posodobitev obstoječega RO-RO priveza v tretjem bazenu, bo aktualna po letu 2020.



Prva faza izgradnje RO-RO priveza v tretjem bazenu

Gasilska vaja: pogašen požar v skladišču družbe Adria Terminali

22. junija je v skladišču odpadne plastike družbe Adria Terminali v Sežani izbruhnil požar. Zakrivil ga je viličar, na katerem je prišlo do kratkega stika. K sreči je šlo le za gasilsko vajo. »Pobuda za vajo je nastala spričo dveh velikih požarov v Brežicah in Ljutomeru. Odpadna plastika, ki jo skladiščimo, sicer ni nevaren tovar,« je razložil direktor družbe **Aleš Miklavec**.

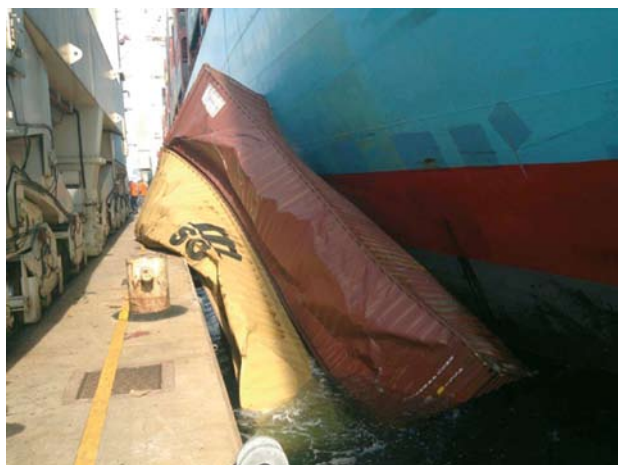
Na vaji so poleg zaposlenih v Adria Terminalih sodelovali še poklicna gasilska enota Sežana, podjetje Lozej, ki je nudilo strokovno pomoč, kot opazovalci pa so prišli tudi poklicni luški gasilci. Tako se je na prizorišču zbralo okoli 30 gasilcev s svojimi vozili in z gasilno cisterno.



Po intervenciji na požaru so pregledali tudi druga skladišča in naredili posnetek stanja požarne varnosti na terminalu. Tako bodo lahko v primeru izbruha požara hitreje in bolj učinkovito ukrepali, kar je bil eden od ciljev vaje. Da bi optimizirali posredovanje ob izrednih dogodkih, bodo uredili tudi direktni javljalec požara v centru v Kopru in v sežanski enoti, je povedal Miklavec in dodal: »Lani smo pripravili še požarno-varnostni načrt podjetja. Pri tej zadnji vaji pa smo zaposlene podučili tudi, kako naj se samozaščitno obnašajo v primeru izrednih dogodkov in določili evakuacijska mesta.«

Sonja Kranjec
Foto: Adria Terminali

Nesreče se dogajajo



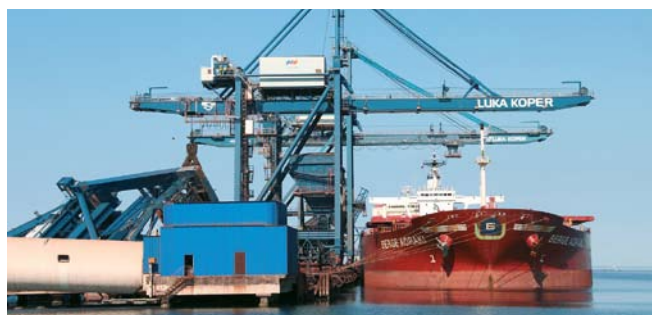
Na kontejnerskem terminalu se je 13. junija zgodila delovna nesreča, ki je na srečo terjala zgolj materialno škodo. Nesrečni dogodek se je zgodil med raztovarjanjem ladje, ko se je med trkom zabojnika z zadnjim zabojnikom v skladovnici petih, ki so bili med seboj privezani. Trije so zgmeli na obalo, dva pa sta se zagozdila med obalo in ladjo. Kljub poskusom, da bi ju dvignili, sta končala na morski gladini. Zabojniki so bili sicer namenjeni v tržaško pristanišče, dva sta vsebovala pnevmatike, dva zaščitno folijo, eden pa vrtno pohištvo. Zaradi poteka preiskave smo morali za nekaj ur prekiniti dela na ladji.

Delo na Evropskem energetske terminalu že teče

7. junija se je zgodila nesreča s tramontano v tretjem bazenu, ko je ob slabem vremenu ladja trčila v obalno dvigalo, to pa je ob padcu iz tal dobesedno izruvalo tudi del tekočega traku, po katerem tovar potuje med skladiščem in ladjo. Delo ne

čaka, zato smo tekoči trak sanirali v manj kot enem tednu, da je ladja Berge Aoraki 16. junija zasedla svoje mesto in so sodelavci s terminala z nje v slabem tednu pretovorili 165.000 ton železove rude.

Tekst in foto: Mateja Dominko



Popravljeni tekoči trak deluje brezhibno, tovar ažurno premikamo z dvema obalnima dvigalom in enim nakladalcem. Podrto dvigalo je preveč poškodovano in zato čaka na razrez.

Časi piskanja na kontejnerskem terminalu so mimo

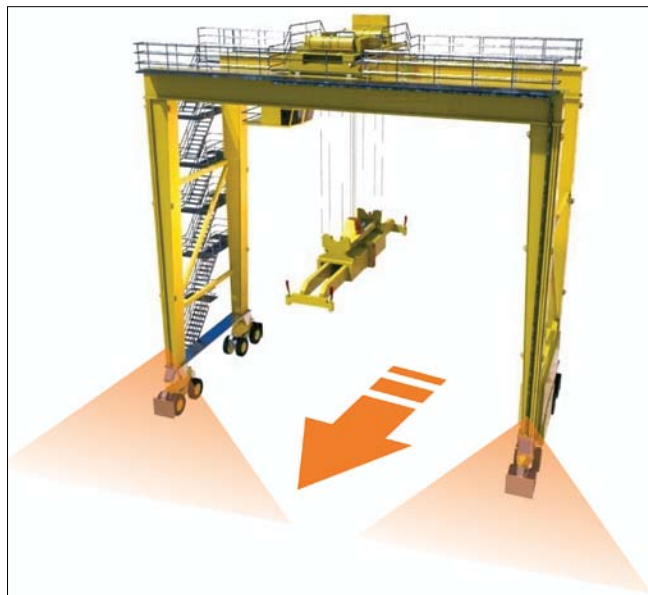
Bližina mesta na severni strani pristanišča je dejstvo, kot je tudi dejstvo, da je bil kontejnerski terminal strateško izbran za največji cikel investicij in nadaljnji pospešeni razvoj. Le redka so dela, ki se jih lahko opravi v popolni tišini, zato je »delovni« hrup včasih moteč za prebivalce, obremenjujoč pa tudi za delavce na terenu. Zato smo v okviru okoljske strategije Luke Koper prav pred kratkim zaključili z enim od pomembnejših projektov, s katerim postajamo še bolj mestu prijazno pristanišče.

Največkrat so v Luko prihajale pripombe na račun zvočnega opozorilnega signala t. i. piskačev na dvigalih na kontejnerskem terminalu, ki so ob premikanju dvigal po terenu oddajali glasen zaporedno prekinjen pisk. Eden od ukrepov za zmanjšanje hrupa

je bilo torej iskanje alternative. Po raziskavi trga in kaj ponuja tehnologija, smo našli napravo, ki proizvaja zvok glede na realno obstoječe motnje iz okolice. **Mikrofon namreč sproti snema hrup v okolici in glede na zaznano stopnjo hrupa prične oddajati zvočni signal z le šestimi decibeli višjo vrednostjo.**

To je dovolj, da premikajoče dvigalo slišijo vsi, ki v njegovi okolici delujejo, ne pa tudi širše.

Nameščanje novih piskačev na vsa dvigala na KT (kontejnerska dvigala, transtejnerje in vagonka portalna dvigala) smo dokončali v začetku junija, investicija je znašala 40.000 evrov. Za dodatno zmanjšanje hrupa v pristanišču bomo na vseh transtejnerjih izolirali še strojnice motorja, kar smo



Prednost tega novega zvočnega opozorila je tudi, da oddajajo zvok **le v smeri vožnje dvigala**. Tako je hrup, ki doseže mestno koprsko jedro, bistveno manjši, saj se že tako tišji beli zvok širi le po transportnih poteh strojev, te pa so vzporedne z mestnim jedrom.

denimo pri novih e-RTG-jih naročili že pri sami izdelavi in s tem dosegli bistveno manjši

hrup v okolici stroja ter s tem v pristanišču.

Mateja Dominko

Novosti iz naših garaž



Na kontejnerskem terminalu imamo dva nova manipulatorja znamke Kalmar. Gre za tehnično novost v Luko Koper. Manipulatorji tipa DRG100 lahko premikajo kontejnerje v osmo višino, iztegljiva ročica pa omogoča doseg kontejnerjev skladiščenih do tretje širine. Največja teža kontejnerja, ki ga manipulator še lahko premakne, je 10 ton. Stroj je zelo okreten in za delo potrebuje relativno malo prostora, kar zagotavlja varno in učinkovito premikanje kontejnerjev po skladiščnih površinah. Nova stroja bomo uporabljali za premikanje praznih kontejnerjev na DEPO-ju, med skladiščnimi bloki, popravilnico, pripravo reefer kontejnerjev in pralnico kontejnerjev. Uporaba manipulatorjev tipa DRG 100 bo omogočila spremembo tehnologije dela, saj za horizontalno premikanje kontejnerjev znotraj enote DEPO, ne bo potrebno več vključevati terminalskih vlačilcev.

Edvin Boškin
Foto: Goran Kocjančič

V Luko Koper imamo ničelno toleranco do korupcije

V začetku julija so kriminalisti na Pošti Slovenije preiskovali sum kaznivega dejanja podkupovanja v zvezi z javnim razpisom za nabavo naprave za varnostni pregled poštnih pošiljk. Med ovadenimi je bila tudi kitajska državljanka, predstavnica večje kitajske družbe. Kot je poročal časopis Večer, je preiskava sledila prijavi iz Luke Koper. Ovadena kitajska državljanka se je namreč v lanskem letu obrnila na Luko Koper in ponujala produkte s področja varnostno tehničnih rešitev. Pred tem s podjetjem, ki ga je kitajska državljanka zastopala, v Luko Koper nismo sodelovali. Osumljenka je podobno, kot v primeru Pošte, v zameno za sklenitev posla ponujala podkupnino, kar zaposleni v Luko Koper ni sprejel, sprožil predpisane interne postopke in zadevo prijavil policiji.

Dejanje zaposlenega je lahko vzor vsem zaposlenim v skupini, ki so se dolžni ravnati v skladu z etičnim kodeksom skupine Luka Koper. V ta namen družba osvešča in spodbuja vse zaposlene k prijavi zaznanih kršitev kodeksa. Omogoča jim neposredne in anonimne prijave, ki jih, po predpisanih postopkih obravnava pooblaščenec družbe za korporativno integriteto. Zaposlene, ki so pri svojem delu izpostavljeni tveganjem, tudi posebej usposabljam o korporativni integriteti.

Franc Hrovatin,

eden od začetnih graditeljev
pristanišča

»Bil sem med tistimi, ki so začeli graditi pristanišče. Skopati smo morali temelje, postaviti nosilce, težki so bili 22 ton ...

Bilo je leta 1957 in '58. Na Vodni skupnosti, direktor je bil **Danilo Petrinja**, sem bil kot eden od prvih strojnikov zadolžen za vzdrževanje gradbenih strojev in naprav. Popraviti sem moral med drugim tudi varovalke na bagru Peter Klepec, ker so se pokvarile.

Imeli smo štiri velike in tri manjše buldožerje. Enega velikega smo dali na barko, da je čistil temelje za betoniranje pristanišča. Spomnim se, da smo dvignili potopljeno barko, jo popravili, nanjo smo nato postavili bager Rapiet za čiščenje morskega dna.

Ni nas bilo dosti, od 50 do največ sto delavcev. Gradili smo tudi vodovodno infrastrukturo. S težkimi buldožerji smo delali po vsej Jugoslaviji. Gradili smo ceste od Črnega Kala do Ljubljane in Celja, pa do Tise in Donave, na meji z Grčijo smo z dvema strojema gradili objekte za ribogojnico. Ves denar, ki smo ga zaslužili, je šel za gradnjo pristanišča v Kopru. Pristanišče smo gradili z navdušenjem, zase vem, da sem ga s srcem. Bili so časi, ko smo se veliko pogovarjali in še več delali.

Spomnim se, ko sem neko nedeljo popravil stroj. Bila je velika vročina, pa je prišel nek pomemben funkcionar. Vsi slovenski in jugoslovanski funkcionarji so prihajali gledat, kako delamo.

Pred starim vhodom v luko smo tri dni pred otvoritvijo postavili spominsko ploščo. Šli smo jo iskat v Ljubljano,



Ob 60. obletnici Luke Koper je Franc Hrovatin z družino prišel iz Ljubljane na obisk pristanišča in se ob tej priložnosti srečal s predsednikom uprave Dragomirjem Matičem.

na njej pa je pisalo nekaj v smislu Izgradnja pristanišča Koper. Ko sem čez nekaj let prišel v luko, table ni bilo več.

Še to moram povedati: kamnite bloke so vozili iz kamnoloma nad Kanegro. Kamnolom je bil slovensko delo, tisti svet je bil naš.«

V Kopru je Hrovatin ostal do konca leta 1963. Potem se je odločil, da odide: »Moj direktor Petrinja mi je dejal: Če greš na boljše, bom podpisal. Veste, to so bili zlati težki časi.«

Hrovatin je odšel v Ljubljano, kjer je nato 30 let učil na srednji tehnični šoli.



Lilian Battelino,

vodilna projektantka pri podjetju OPI INTER, družbi za okoljski, procesni in pomorski inženiring

»V Luko sem se zaljubila v drugem letniku fakultete leta 1974, 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 takratnem 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. Prav na začetku moje poklicne poti je Luka Koper praznovala 20. obletnico. Živo se spominjam praznovanja, iz pristanišča smo se na luškem bagru

odpeljali v Ankaran, kjer je bilo praznovanje s piknikom, ki se je zavlekel pozno v noč. V tistem času so bila praznovanja malo drugačna in bolj vesela, kot so danes, ko je vse bolj poškrabljeno.

Od začetka Luke Koper je bila zgrajena obala les 1 in 2, stara obala s privezi od 1 do 5, Petrolov privez in RO-RO 1. Kasneje pa so bili zgrajeni obala za sipke tovore, RO-RO 2 in 3, prva obala za premog, pa 2. in 3., nazadnje še 7.c vez na kontejnerskem terminalu. Zadnji naš zelo zahteven projekt pa je terminal za alkohole in naftne derivate. Gre za pet

rezervoarjev, temeljenih na pilotih, in novi privez s štirimi samostojnimi odbojniki. Poleg tega pa še terminal za »jet« s šestimi velikimi rezervoarji, gradi se velika jeklena hala za sojo.

Pa to še ni konec, Luka Koper ima v ognju še kar nekaj projektov in ni se bati, da bi stagnirala.

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.«



Teodor Čandrić,

upokojeni kapitan dolge plovbe

V luški e-nabiralnik smo konec maja prejeli čestitko z besedilom: »Spominjam se svojega prvega obiska v Kopru z ladjo Bratstvo, 100

metrov dolgo, ki je pristala ob pomolu, dolgem samo 80 metrov! Bravo! Capt. **Teodor Čandrić** z Reke.«

Z gospodom smo vzpostavili stik in z nami je obujal spomine: »Sin je kapitan na potniški ladji Norwegian Criuse Line. On me je opozoril, da ima Luka Koper 60. obletnico.

Kot upokojenec imam dosti lepih spominov, tudi na Luko Koper. Vedno sem rad prišel v Koper. Prvič z ladjo Bratstvo, nato 1965 z ladjo Kvarner, leta 1969 z ladjo Doron in leta 1974 z ladjo

Nehaj družbe Jugolinija. Bil sem tudi stečajni upravitelj Jugolinije, ki je nekdaj imela 3.720 zaposlenih, od tega okoli 3.000 pomorcev. Stečajni postopek se je začel leta 2009 in še do danes ni zaključen.

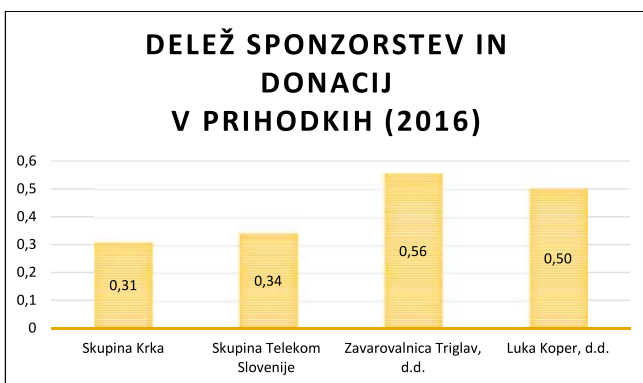
Stalno sem spremljal, kako lepo napredujete. Ste na pravi poti, saj je pomorstvo zelo pomembno za gospodarstvo vsake države. Vedno ste imeli pravo politiko glede razvoja pomorstva. Čestitam vam za jubilej. Veliko sreče in denarja vam želim.«



Iz spominov na Luko Koper

Z nami gre lažje

Luka Koper nameni sponzorstvom in donacijam približno milijon evrov na letni ravni, hkrati pa smo še eno redkih podjetij v tem okolju, ki podpira družbeno koristne projekte. Po deležu sredstev (v 2016 je to bilo 0,5 % prihodkov), ki jih namenimo sponzorstvom in donacijam, smo v samem vrhu borznih družb, pred Krko in Telekomom. Večino sredstev razdelimo iz sklada Živeti s pristaniščem, ostala sredstva pa so rezervirana v okviru večletnih pogodb.



Da bi naši bralci imeli vpogled v raznolikost projektov, ki jih podpiramo, že dlje časa objavljamo v Luškem glasniku (in ostalih komunikacijskih kanalih, kot sta facebook in spletna stran Živeti s pristaniščem) prispevke na temo sponzorstev in donacij oz. projektov in dogodkov, ki jih podpiramo. Zaradi lažje prepoznavnosti teh vsebin, smo se odločili, da jih bomo združili pod skupnim sloganom Z NAMI GRE LAŽJE.

Triatlon za pokal Istre



Foto: ŠD 3Šport

V začetku junija je Koper gostil ljubitelje plavanja, kolesarjenja in teka. Športno društvo ŠD 3ŠPORT je tudi letos organiziral Triatlon za pokal Istre. Udeležilo se ga je kar 250 domačih in 100 tujih udeležencev ter več kot 800 gledalcev. Predsednica društva **Leni Fafangel** se je Luki Koper zahvalila za dolgoletno podporo dogodku, ki so ga letos organizirali že sedmo leto zapored. »Promocijska in finančna podpora Luke Koper nam že vsa leta omogočata uspešno organizacijo te vse bolj priljubljene športno-rekreativne prireditve.«

Primorski poletni festival

Na letošnjem Primorskem poletnem festivalu, ki je v organizaciji Gledališča Koper in Društva Primorski poletni festival potekal od 17. junija do 2. julija, se je zvrstilo 20 prireditev na prizoriščih v Kopru, Izoli, Portorožu, Novi Gorici, Mijah (IT) in Pulju (HR).

Letošnji festival je zajel gledališke in glasbene dogodke tako domačih kot tujih (ko)producentov. Med festivalske vrhunce velja umestiti krstno uprizoritev Goldoni-Lucičevih Baruf v izvedbi Gledališča Koper, SSG iz Trsta, INK - mestnega gledališča Pulj in SSG Nova Gorica ter gostovanje ansambla češkega Mestnega gledališča iz Brna z rock opero Jesus Christ Superstar.

Stičišče - Punto d'incontro - Melting pot

Člani gledališke šole Talia so 15. junija izpeljali zanimiv gledališki projekt na temo medkulturnega dialoga in stičišča različnih kultur, ki se srečujejo na Obali. To so prikazali v treh odlično odigranih igrach. V projektu je sodelovalo 14 osnovnošolcev pod mentorstvom pedagoginje igralko **Urške Bradaškja** in dramaturginje **Samante Kobal**.

22. Festival novih skladb



Foto: FeNS

V koprski Taverni se je konec junija odvijal 22. FeNS (festival novih skladb) v organizaciji Agencije Plahutnik. Nastopilo je 178 mladih pevk in pevcev, ki so predstavili 38 novih skladb. Cilj festivala je mednarodno povezovanje in promocija nadarjenih glasbenih ustvarjalcev v Sloveniji in tujini.

Eurofest ... v juliju



Foto: Eurofest

Med večjimi športnimi dogodki, ki smo jih podprli v okviru sklada Živeti s pristaniščem je nedvomno Eurofest, evropski rokometni festival, ki ga v Kopru organizirajo tretje leto zapored. Na letošnjem jubilejnem 25. Eurofestu se je na igriščih predstavilo več kot 160 ekip s približno 2700 rokometarji iz 16 držav Evrope in Azije. Osrednje prizorišče dogodka je bilo na Ukmarjevem trgu s pogledom na pristanišče.

Beach volley fest 2017

1. julija je v športno rekreacijskem centru Sveta Katarina v Ankaranu potekal mednarodni športni dogodek Beach volley fest 2017, eden največjih rekreativnih turnirjev odbojke na mivki v Sloveniji, ki ga vsako letno obiše preko 50 ekip iz Slovenije, Italije in Hrvaške. Dogodek je vključeval pester športni in zabavni program.

Mateja Clarici

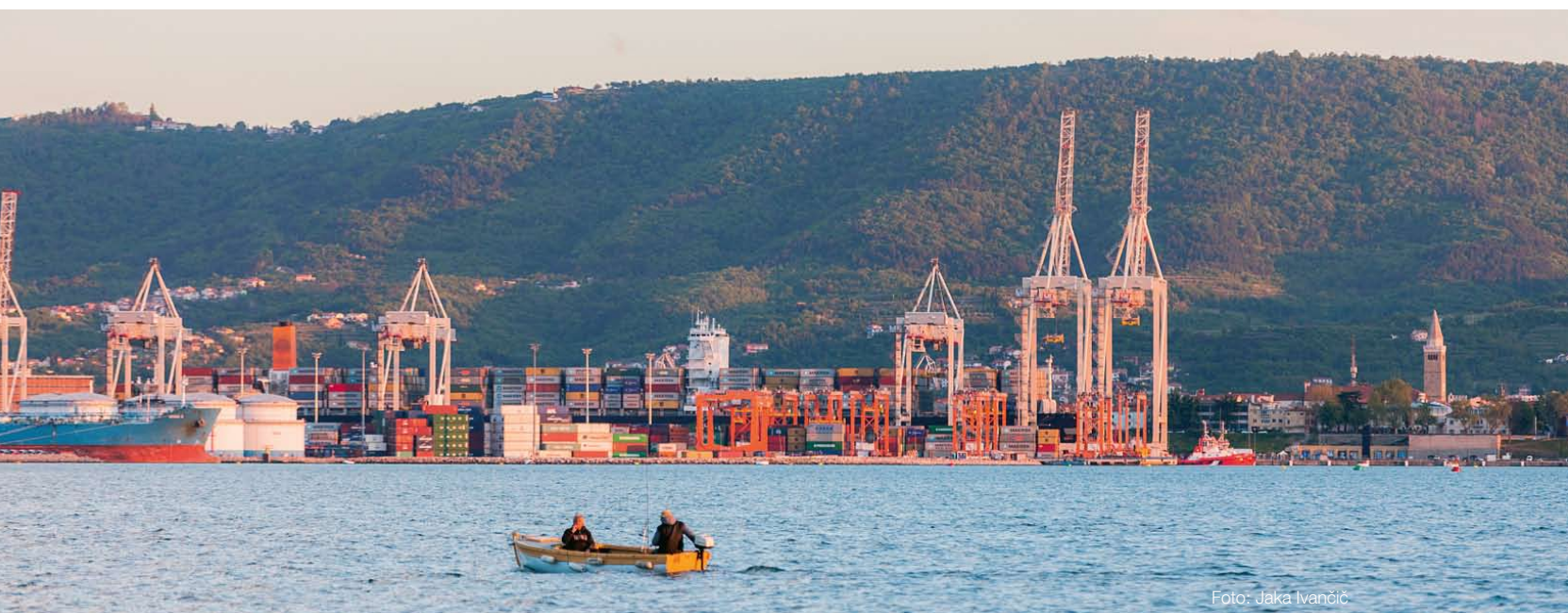


Foto: Jaka Ivančič

Okoljsko poročilo 2016

Agencija Republike Slovenije za okolje je družbi Luka Koper v letu 2016 obnovila okoljski certifikat EMAS, kar je ponovni dokaz, da podjetje na okoljskem področju deluje skladno z zakonodajo, kontinuirano izboljšuje procese ter o odnosu do okolja transparentno poroča. Rezultati okoljskega ravnanja v letu 2016 na območju koprskega pristanišča, na katerem Luka Koper skladno s koncesijsko pogodbo vodi in opravlja pristaniško dejavnost, so podani v Okoljskem poročilu, ki ga v nadaljevanju povzemamo.

EMISIJE/IMISIJE PRI IZVAJANJU STORITEV

Prah: Na območju pristanišča merimo celokupno koncentracijo prahu, prašnih delcev velikosti do $10\ \mu\text{m}$ (PM_{10}) in emisije prašnih delcev na ključnih izvorih.

Celokupno koncentracijo prahu spremljamo na desetih lokacijah. Kljub

temu, da zakonodaja ne predpisuje mejnih vrednosti, smo si kot cilj zadali, da povprečna vrednost vseh meritev ne sme presegati $250\ \text{mg}/\text{m}^2\text{dan}$ in da lahko tekom leta od skupnih 120-ih meritev le 5 meritev presega to vrednost. Cilj je bil dosežen, saj preseganj v letu 2016 ni bilo, povprečna vrednost pa je znašala $105\ \text{mg}/\text{m}^2\text{dan}$.

Meritve prašnih delcev velikosti do $10\ \mu\text{m}$ (PM_{10}) izvajamo na treh merilnih mestih, in sicer v smeri Bertokov, Ankarana in mesta Koper. Letne izmerjene povprečne koncentracije delcev prahu (PM_{10}) na vseh treh merilnih mestih v lanskem letu so bile krepko pod zakonsko določeno vrednostjo $40\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ in tudi nižje od izmerjenih v letu 2015. Prav tako nismo presegli največjega dovoljenega števila preseganj mejne vrednosti. Meritve v smeri Ankarana in Kopra lahko prebivalci ažurno spremljajo na spletni strani www.zivetispristanicem.si ter jih na isti spletni strani primerjajo

z rezultati meritev na Markovcu, ki jih izvaja ARSO. Iz primerjave rezultatov meritev z drugimi slovenskimi kraji je razvidno, da so izmerjene vrednosti na območju pristanišča nižje kot v drugih mestih po Sloveniji.

V pristanišču merimo emisije prašnih delcev tudi na samih izvorih oziroma v bližini naprav, kjer nastaja prah. Rezultati kažejo, da že nekaj let ne presegamo z zakonom predpisanih mejnih vrednosti, s predpisi pa so skladni tudi rezultati meritev kurilnih naprav znotraj pristanišča. V lanskem letu smo naročili vrednotenje učinkov nanašanja celuloze na deponiji premoga in železove rude, ki je potrdila uspešnost izbranega načina za zmanjševanje prašenja.

ODPADKI

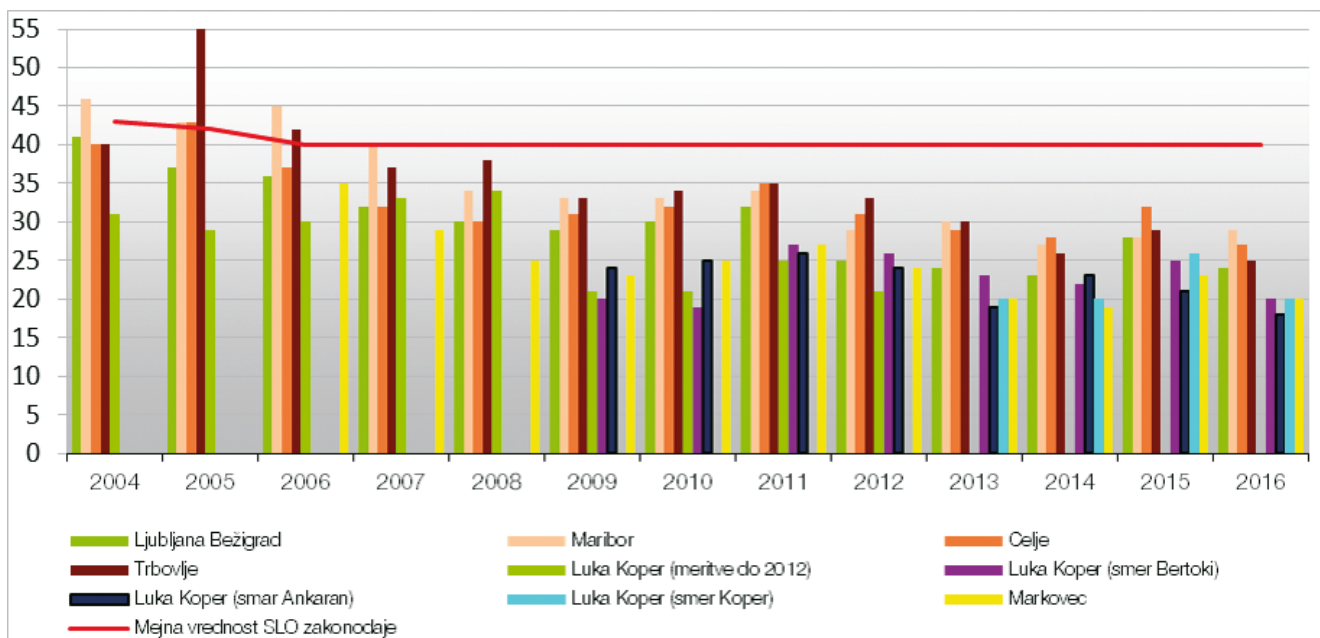
V letu 2016 smo zbrali 6.191 ton odpadkov, od tega smo 1.616 ton odpadkov prevzeli z ladij. V primerjavi z letom prej je bilo odpadkov več predvsem na račun kovinskih odpadkov, nastalih z demontažo strojev in naprav. Razveseljiv je podatek, da kar 10,2 odstotka odpadnega luškega lesa uporabimo za ogrevanje stavb.

HRUP

Pri meritvah hrupa uporabljamo najsodobnejše tehnike merjenja, spremljanja in prikazovanja rezultatov, ki jih priporočajo smernice za to področje. V ta namen izdelujemo letne karte hrupa, ki prikazujejo širjenje hrupa iz pristanišča na bližnjo in daljno okolico, upoštevajoč vpliv lokalnega cestnega prometa na obrobju pristanišča. Meritve hrupa opravljamo tudi s pomočjo fiksnih naprav v smeri Ankarana, Kopra in Bertokov ter z rezultati neposredno



Foto: Jaka Ivančič



Iz primerjave letnih koncentracij prašnih delcev PM₁₀ (µg/m³) z drugimi merilnimi mesti po Sloveniji (vir: ARSO) je razvidno, da so izmerjene vrednosti v pristanišču med najnižjimi

seznanjamo zainteresirano javnost na spletni strani www.zivetispristaniscem.si.

Meritve in karte hrupa kažejo, da so zaradi delovanja pristanišča najbolj obremenjeni severni obronki mesta Koper, zato smo pričeli z elektrifikacijo premične opreme in z vrsto drugih izboljšav na kontejnerskem terminalu.

ENERGETIKA – električna energija in pogonsko gorivo

Porabljen energija ima v strukturi stroškov pomemben delež, zato v pristanišču vpeljujemo vrsto ukrepov za izboljšanje energetske učinkovitosti. Pristaniško dejavnost izvajamo s tehnološko opremo (dvigala, strojnice za hlajenje živil, transportni sistemi, razsvetljava), ki ima večinoma veliko nazivno moč ter posledično porabi veliko električne energije. Zaradi postopnega prehoda z mostnih dvigal z dizelskim agregatom na elektriko se bo v naslednjih letih poraba električne energije še povečevala, poraba goriva pa nekoliko zmanjševala.

V letu 2016 smo zaključili s prvo fazo vgradnje merilne in komunikacijske opreme v transformatorske postaje, ki nam bo po zaključku investicije v letu 2017 omogočala celovit nadzor vseh večjih porabnikov električne energije in natančnejše načrtovanje razvoja elektroenergetskega sistema. Pomemben korak smo naredili pri ogrevanju z zamenjavo dveh kotlov na kurilno olje s toplotnimi črpalkama ter pri razsvetljavi, kjer obstoječa svetila nadomeščamo z varčnejšimi LED svetili.

VODA – pitna in odpadna

Vodovodno omrežje v pristanišču obsega približno 30 km cevovodov.

Uporabljamo jo za sanitarne namene, oskrbo ladij in nekatere tehnološke procese (npr. za namakanje lesa, pri procesu hlajenja živil ...). Meritve kvalitete pitne vode, ki smo jih v lanskem letu opravili na ključnih točkah vodovodnega sistema v pristanišču ter na potniškem terminalu, so potrdile njeno ustreznost in skladnost z zakonskimi parametri. V lanskem letu smo obnovili hidrantno omrežje na kontejnerskem terminalu. Zaradi dotrajanosti in nastalih poškodb ob naraščajočem prometu in porastu števila težkih delovnih strojev, bomo z obnovo nadaljevali tudi v prihodnjih letih.

Odpadne komunalne in tehnološke vode pred izpustom očistimo v lastnih čistilnih napravah. V lanskem letu novih nismo nabavljali, smo pa vgradili nekaj oljelovilcev ter pričeli s posodobitvijo odvodnjavanja na Evropskem energetske terminalu.

SVETLOBNO ONESNAŽEVANJE

Luka Koper deluje tudi v nočnem času, zato mora v skladu s predpisi o varnem delu zagotavljati zadostno osvetljenost skladiščnih površin, delovišč in transportnih poti. Skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja že nekaj let zamenjujemo svetila z usmerjenim svetlobnim tokom navzdol. V letu 2016 smo v okviru projekta celovite obnove kontejnerskega terminala poskrbeli tudi za zamenjavo svetil.

VAROVANJE MORJA

Skladno s koncesijsko pogodbo smo tudi v lanskem letu poskrbeli za varovanje morja v luškem akvatoriju. Za preprečevanje in odpravo posledic morebitnega onesnaženja

imamo posebno opremo, plovila ter usposobljene kadre. V letu 2016 smo v luškem akvatoriju zabeležili 27 manjših dogodkov, ki pa niso povzročili onesnaženja izven koncesijskega območja.

Čeprav nas zakonodaja k temu ne zavezuje, kontinuirano spremljamo mikrobiološke parametre kvalitete morske vode v vseh treh luških bazenih. Meritve v letu 2016 so pokazale, da morska voda znotraj luških bazenov večinoma izkazuje kvaliteto vode, primerne za kopanje. Najvišje vrednosti fekalnih mikrobioloških onesnaževal smo zasledili v drugem bazenu, kar pripisujemo iztoku fekalnih vod iz kopske centralne čistilne naprave, kjer obdelujejo sanitarne vode vseh treh obalnih občin.

IZVAJANJE GRADBENIH DEL

Leto 2016 je bilo z vidika vzdrževalnih in gradbenih del izredno intenzivno. Zaključili smo izgradnjo treh rezervoarjev za fosilna goriva, uredili skladiščne površine za avtomobile na čelu drugega pomola ter nadaljevali z rekonstrukcijo in izboljšavami na kontejnerskem terminalu. Opravili smo vrsto vzdrževalnih del na cestnem in vodovodnem omrežju ter sanirali azbestno kritino in oblogo pregradnih sten na dveh terminalih. V lanskem letu smo prejeli okoljevarstveno soglasje za odlaganja morskih sedimentov na Ankaranski Bonifiki, vendar moramo pred odlaganjem zgraditi nadomestne habitate. Smo v postopku pridobivanja okoljevarstvenih soglasij za celostno ureditev prvega pomola ter izgradnjo RO-RO veza v tretjem bazenu.

Celotno okoljsko poročilo 2016 bo objavljeno na spletni strani www.zivetispristaniscem.si in www.luka-kp.si.



Avtoservis z novo pralno linijo

Avtomobili preplavljajo naš planet. Če preštejemo število vozil v gospodinjstvih, se to s številom lastnikov vozniškega dovoljenja običajno sorazmerno večja. Ta trend se seveda odraža

tudi pri pretovoru več kot 20 blagovnih znamk avtomobilov skozi koprsko пристanišče, od česar imajo vedno več dela tudi podporne službe in storitve. Ena takih je Avtoservis, ki po navodilih

strank skrbi za ustrezno pripravljenost vozil.

Zaradi dobrih poslovnih rezultatov in obetavnih poslovnih napovedi, predvsem pa kot reakcija na nove pogoje dela so se v Avtoservisu aktivirali in zgradili novo pralno linijo za vozila. S tem so dosegli večjo pralno zmogljivost, ki bo ključna za reševanje »špic«. Spremenjena narava dela strank od Avtoservisa zahteva hitro reakcijo - nekajkrat večja količina vozil mora biti oprana in pripravljena v le dnevu ali dveh, zmerne kontinuitete je vedno manj. Poleg tega denimo prihajajo tudi daljša vozila, ki zavzamejo več prostora na liniji, zato je bilo povečanje zmogljivosti nujno. Obe pralni liniji jim zdaj omogočata, da v eni

izmeni lahko opravijo okrog 1.000 pranj, odvisno od tipa pranja. »V prihodnjem letu bomo zgradili še podaljšek večnamenske delavnice, saj se želimo tudi v bodoče kakovostno odzivati na potrebe in želje naših obstoječih in potencialnih strank,« nam je še povedal **Boštjan Kadunec**, operativni vodja Avtoservisa.

Za celotno ekipo podjetja in svoje poslovne stranke so 21. junija pripravili lep dogodek, na katerem sta direktor Avtoservisa **Gregor Belič** in predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić** svečano prerezala trak pred vrati nove pridobitve ter zbrani družbi zaželela tudi v bodoče dobro delo.

Tekst in foto: Mateja Dominko



TOC dobil zlato boniteto odličnosti

16. junija je hčerinska družba TOC prejela certifikat zlata boniteta odličnosti AAA. Pridobi jo lahko le podjetje, ki svojo odličnost izkazuje tri leta zapored. Sestavni del ocene so plačilna sposobnost, dobičkonosnost, stabilnost poslovanja in drugi kriteriji tveganj. Takšno podjetje predstavlja najbolj zanesljiv, kredibilen in nizko tvegan poslovni subjekt za sodelovanje z dobavitelji, kupci, zavarovalnicami, bankami in drugimi poslovnimi partnerji. Direktorica TOC **Ankica Budan Hadžalić** je ob prejemu priznanja povedala: »Vsakega projekta



se lotevamo resno in odgovorno, predvsem pa so naši zaposleni strokovno podkovani in predani delu.

Veseli smo, da je naš trud za opravljanje kakovostnih storitev prepoznan, saj so formalni certifikati in tovrstna

priznanja dobrodošla potrditev ne le za obstoječe stranke, pač pa tudi za tiste, ki trg šele tipajo in se z nami še niso srečali. Stremim k stalnemu izpopolnjevanju znanj in veščin, v poslu pa pogosto naredi razliko tudi osebna nota in prijazen a profesionalen pristop.«

Osnovna dejavnost najmlajše in najmanjše hčerinske družbe skupine Luka Koper Tehnološko okoljski center (TOC) je izvajanje kemijskih in mikrobioloških analiz kakovosti goriv in čistih kemikalij.

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Izvajanje strategije preko strateških programov

Luka Koper je postavljena pred pomembne razvojne izzive. Kljub temu, da beležimo iz leta v leto rekordne rezultate in smo se že vsi na te uspehe nekako navadili, ti niso samoumevni, saj se na drugi strani soočamo tudi s pomembnimi izzivi, tveganji in omejitvami, ki smo jih dolžni spremljati ter se jim posvečati.

Ravno zato se zavedamo, da potrebujemo skrbne načrte za prihodnost, podkrepjene s kakovostnimi analizami, bogatimi izkušnjami, dobro intuicijo in premišljenimi scenariji. Vse to pa ne sme ostati samo »na papirju«, kajti prihodnost si moramo »zgraditi«. Pri tem pa je pomembno, da smo usklajeni in da se pri naših prizadevanjih, ko stremimo k istim ciljem, čeprav vsak nanje vpliva s svojega delovnega mesta, dopolnjujemo.

Po izdelanih strateških konceptih in sprejetih strateških dokumentih v letu 2015, ki določajo razvoj družbe in pristanišča do 2020 z usmeritvami do 2030, je bilo jasno, da smo pred veliko preizkušnjo izvedbe vsega načrtovanega. Konec leta 2016 smo zato oblikovali tudi način izvajanja strateških aktivnosti, saj je bilo nujno različne razvojne iniciative, ki so potekale v družbi čim bolj povezati, da se lahko razvojne ambicije družbe, ki nadaljujejo uspešno poslovanje iz zadnjega obdobja, tudi dejansko realizirajo.

Z namenom čim bolj celovitega uresničevanja strateških ciljev smo tako oblikovali **štiri strateške programe**, kjer gre za vsebinsko zaokrožene sklope aktivnosti, ki se nanašajo na ključne

razvojne prioritete družbe ter njene osnovne dejavnosti:

- povečanje kontejnerskega prometa,
- povečanje pretovora avtomobilov,
- povečanje dodatnih storitev polnjenja in praznjenja kontejnerjev (logistika dodane vrednosti) in
- povečanje pretočnosti pristanišča (vhodi, privezi, obale, tiri, ceste).

Ker gre za obsežne, zahtevne in prepletene aktivnosti, ki se jim v družbi posvečajo različni nosilci in različna strokovna področja, smo ocenili, da je smiselno zanje zagotoviti dosledno koordinacijo. Koordinacija se tako od začetka letošnjega leta izvaja s strani področja strateškega razvoja. Zanj skrbita sodelavca **Barbara Miklavec** in **Iztok Faganeli**.

Za vsak strateški program smo tako podrobneje opredelili podrejene aktivnosti iz vseh vidikov, ki vplivajo na realizacijo strateških ciljev in določajo poslovno uspešnost družbe:

- načrtovana rast **prodaje** oziroma rasti dejavnosti / tržni položaj,
- pravočasno zagotavljanje **pristaniških zmogljivosti**: infrastrukture in opreme,
- izboljšanje **notranjih procesov** in

- upravljanje **človeških virov**.

V posameznem strateškem programu smo za podrejene aktivnosti vsakega poslovnega vidika določili tudi roke in odgovorne osebe za njihovo izvedbo. Vsak strateški program ima zato opredeljene kazalce, s katerimi spremljamo doseganje zastavljenih strateških ciljev oziroma njihova odstopanja. Kazalci vsebujejo cilje (vrednosti), ki so bili postavljeni v Strateškem načrtu za obdobje 2016-2020.

Kljub temu, da si na ta način prizadevamo čim bolj obvladovati izvajanje zastavljene strategije ter pravočasno ukrepati v primeru, da zaznamo odstopanja oziroma ovire, se popolnoma zavedamo, da smo podvrženi številnim zunanjim dejavnikom, na katere je naš vpliv v mnogih primerih zelo omejen. Tu gre predvsem za podporo in proaktivno odzivnost, ki jo družba in pristanišče potrebujeta od odločevalcev na državni in lokalni ravni. V bodoče si bo zato zelo pomembno pridobiti naklonjenost institucionalnih deležnikov, ki so nam v zadnjem obdobju žal obrnili hrbet ter ne izkazujejo poslušnosti za pravočasni razvoj našega poslovanja.

Maša Čertalič

Ladijski pretovor ob polletju

Ladijski pretovor je v obdobju januar – junij 2017 dosegel 11.945.659 ton, kar je 6 odstotkov več kot v enakem obdobju lanskega leta. Največjo rast smo zabeležili pri kontejnerjih in tekočih tovorih, medtem ko smo na avtomobilih in generalnih tovorih zabeležili padec. Celotno nerevidirano poročilo o poslovanju Skupine in matične družbe v prvem polletju bomo sicer objavili 18. avgusta 2017.

v tonah	jan - jun 2017	jan - jun 2016	Indeks 2017/2016
Generalni tovari	678.220	763.989	89
Kontejnerji	4.615.909	4.161.688	111
Avtomobili	527.592	538.367	98
Tekoči tovari	1.870.080	1.688.004	111
Sipki in razsuti tovari	4.253.858	4.149.821	103
Skupaj	11.945.659	11.301.868	106

v kosih	jan - jun 2017	jan - jun 2016	Indeks 2017/2016
Kontejnerji (TEU)	459.965	423.269	109
Avtomobili (kos)	350.129	355.513	98

Kako so se tega lotili naši sosedje?

18. junija so v tržaškem pristanišču organizirali Dan odprtih vrat. Pokukali smo, kako so se tega lotili. Dan odprtih vrat so letos organizirali petič. Udeležilo se ga je 500 obiskovalcev. Bila je zanimiva in poučna izkušnja.

V tržaškem železniškem muzeju, kjer je bila zbirna točka, nas je sprejel sam predsednik pristaniške uprave **Zeno d'Agostino**, ki je v 15-minutnem govoru predstavil tržaško pristanišče in ga primerjal s polaroidnim fotoaparatom. Čeprav gre za starodobni izdelek, se danes ponovno vrača na trg, je povedal (citiram: »Tutti e due sono prodotti un po' datati, ma stanno tornando di moda«). Poudaril je, da se mora prihodnost graditi na podlagi izkušenj iz preteklosti, zato bodo železnici vrnili vlogo, ki jo je imela nekoč. V enem letu se je število vlakov povečalo za 27 %, do konca leta pa se bo povzpelo na 9.000. Poudaril je, da je Trst prvo pristanišče v Italiji po pretovoru in številu vlakov.

Trasa: Iz železniškega muzeja je vsako uro od 9.00 do 17.00 odpeljal dvonadstropni avtobus. Ogled se je začel na RO-RO terminalu (Samer Seaports & Terminal Srl), sledil je intermodalni terminal na šestem pomolu (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA), kontejnerski terminal v lasti družbe Trieste Marine Terminal, ogled skladišča Silocaf družbe Pacorini, Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) in nazadnje še Canale Navigabile (Frigomar Srl).

Brezplačen ogled je trajal približno tri ure. Za primerjavo: ogled našega pristanišča traja eno uro. Razlika pa je v tem, da tržaško pristanišče upravljajo različna podjetja in zato ima vsak terminal svoj vhod, kar je časovno bolj zamudno, prostorsko pa so si terminali bolj oddaljeni.



Ogledali smo si skladišče Silocaf družbe Pacorini, kjer nam je med tonami vreč zadišalo po kavi. Trst že od nekdaj velja za mesto kave. Že v 19. stoletju je oskrboval polovico evropskih dežel. Že takrat se je na desetine podjetij ukvarjalo s prodajo, zastopništvom, skladiščenjem in čiščenjem ter prevozom in praženjem kave.



V drugem delu ogleda, na območju terminala generalnih tovorov, se nam je pridružil **Mario Sommariva**, generalni tajnik tržaške pristaniške uprave, ki je predstavil bodoče načrte

razvoja in širitve pristanišča. Peljali smo se mimo območja, kjer so začeli graditi novi večnamenski terminal (t.i. piattaforma logistica). Trenutno so v fazi zabijanja pilotov.



Nazadnje smo si ogledali plovni kanal (Canale Navigabile), kjer nam je direktor družbe Frigomar predstavil projektne tovore in kako se pretovarjajo. Prikazali so nam tudi manipulacijo z njihovim največjim dvigalom.



Dulcis in fundo - za obiskovalce so pripravili tudi pogostitev

Tekst in foto Mateja Clarici

Organizacija pristaniškega dela v Trstu

V tržaškem pristanišču pretovorna dela opravlja 1.163 delavcev različnih kategorij. Prvo kategorijo predstavljajo zaposleni pri terminalistih, drugo zaposleni pri pooblaščenih podjetjih, ki za posamezen segment dela kandidirajo na javnih razpisih in sklenejo pogodbe s terminalistom, tretjo pa od lanskega leta zaposleni v posebnem podjetju ALPT (Agenzia per il Lavoro Portuale del porto di Trieste – Agencija za pristaniško delo v tržaškem pristanišču). ALPT je posebnost v italijanskem sistemu pristaniškega dela, saj je v večinski lasti pristaniške uprave. Zaposleni, ki jih je danes 134, imajo pogodbo za nedoločen čas in delajo po terminalih, ko je za to potreba, predvsem ko je obseg dela večji. Ko ni dela, zaposlene v ALPT plačuje država.

(Vir: Primorske novice, 29. junij 2017)



Prof. dr. Elen Twrdy, dekanja Fakultete za pomorstvo in promet

»Fakulteta za pomorstvo in promet je močno povezana z Luko Koper, saj je bil leta 1977 prav zaradi Luke Koper in razvoja pristaniških ter takratnih špediterskih dejavnosti ustanovljen Poslovni oddelek, ki se je kasneje preoblikoval v Tehnologijo prometa. Veliko število zaposlenih v Luki Koper je uspešno zaključilo študij na naši fakulteti in vsako leto se vpisujejo novi študenti, ki si želijo po diplomu zaposliti v Luki Koper.

Na Luko Koper vedno gledamo kot na partnerja, ki zaposluje naše diplomante, ki vsako leto podeli štipendijo našim študentom, jih vzame na obvezno prakso, jim omogoča študijske ogledne pristanišča ter nekatere tudi zaposli. Tudi naši profesorji zgledno sodelujejo s pristaniščem pri pripravi raznih študij, dogodkov, ekspertiz ...

V zadnjih letih opažamo hitro rast pretovora in posledično razvoj pristanišča, ki tako postaja svetovno primerljivo in konkurenčno. Žal manjka tisti pomemben element, o katerem danes »razpravljajo« vsa Slovenija – 2. tir. Upam, da se bo našlo dovolj modrosti in se bo gradnja le-tega končno začela.

Kot nadzornica Luke Koper sem ponosna na vse zaposlene v Luki Koper, ki skrbijo za njeno poslovanje, prepoznavnost in uspešnost. Luki Koper iskreno čestitam ob 60-letnici delovanja in upam, da njeni lastniki razumejo in cenijo vse, kar pristanišče predstavlja.«

Zvezdan Božič, poveljnik Civilne zaščite za Obalo in vodja kopske izpostave Uprave za zaščito in reševanje

»Prvo srečanje z Luko Koper v zvezi z zaščito in reševanjem se je zgodilo leta 2005 ob onesnaženju morja v prvem bazenu. Spomin pravzaprav seže še dlje v leto 1997, ko sem se ob požaru prvič srečal z luško strukturo.

V Luki Koper vidim od tistih let dalje velik napredek na področju zaščite in reševanja. Veliko se je naredilo na



strokovnosti in profesionalnosti osebja ter predvsem opremljenosti. V zadnjih letih so veliko naredili za varovanje morja. Tedanje vodstvo je imelo posluh in je veliko naredilo tudi za splošno varovanje.

Se je pa v teh letih zaradi vse večjega prometa in številnih dejavnosti v pristanišču povečala tudi ocena ogroženosti za izbruh nesreč in verižne reakcije, ko pride do požara, potem pa lahko še do eksplozije in onesnaženja.

Luka Koper se je odlično vključila v sistem zaščite in reševanja, zato naše sodelovanje ocenjujem kot odlično. Malo me moti le to, da imam v kritičnih trenutkih preveč sogovornikov o isti stvari. Včasih sta bila moja sogovornika direktor in njegov namestnik, danes je to veliko bolj razdrobljeno.

Pohvalno pa je, da imamo v pristanišču skladišče za opremo za varovanje morja in obale, kar je naš povezovalni člen. Sodelovanje na tem nivoju je zgledno.

Smatram, da ne bo razvoja Luke Koper brez drugega tira. Če se kaj spoznam na zgodovino, so bile podobne polemike že za prvi tir. To ozko grlo in zabasanost cest s tovornjaki ni samo problem luke, saj se je razvil v širšo okolico. Z vidika varnosti bi bilo boljše, če bi bila zgrajena modernejša železniška proga. Praviloma vsaka nova tehnologija pripomore k večji varnosti in brez tega si ne predstavljam življenja z luko in razvoja Luke Koper same.«

Nedjan Jerman, namestnik direktorice Finančnega urada Koper

»Z Luko Koper sem se prvič srečal že v dijaških letih, ko sem opravljal študentsko delo v bivših proizvodnih obratih Slovenijalesa Troples. Tudi v času študija sem delal na območju luke. Moj pravi stik z Luko Koper pa se je zgodil leta 1983, ko sem se zaposlil v takratni Carinarnici Koper. Z Luko Koper me povezuje moje delovanje najprej skozi bivšo Zvezno carinsko upravo, nato CURS in zdaj FURS.

Vseskozi spremljam njeno rast in spremembe, ki so več kot očitne. Ko



se spomnim, kako je luka izgledala v zgodnjih 80. letih in kako se je razvijala in kakšno rast prometa je doživela, sem impresioniran. Šele ko to zgodbo o uspehu in razvoj tako pomembe gospodarske točke doživljaš od blizu in pri tem tudi sodeluješ, veš, da je to zelo pomembno za celotno gospodarstvo in državo. Če ne bi imeli luke, si skoraj ne morem predstavljati naše države.

Veliko je bilo zanimivih dogodkov, v katere sem bil po svoji funkciji vpet. Morda bi izpostavil obdobje, ko je bila na območju luke nameščena logistična baza ameriške vojske SFOR, ki je sodelovala v obdobju krize na Balkanu. Spomnim se tudi veliko sestankov z delavci Luke Koper, ko smo skupaj orali ledino pri prihodu prvega tovora južnega sadja iz Izraela. Mislim, da je bila takrat ključna velika zagnanost in zavedanje vseh vpletenih, da je treba pri pridobivanju takega tovora delovati enotno. Takrat je carinska služba ponudila in zagotovila največ, kar je bilo mogoče v smislu pohitritve carinjenja oz. obravnave blaga. Seveda so pri tem sodelovali tudi vsi drugi inšpekcijski organi. Nasploh je bilo sodelovanje s partnerji, vpetimi v luške procese, več čas zelo profesionalno in kakovostno.

Eden ključnih in najbolj napornih trenutkov je bilo obdobje priprav na vstopanje v EU, ko so k nam prišli predstavniki Evropske komisije in preverjali vse podrobnosti glede poznavanja in izvajanja predpisov EU. Spomnim se, ko so ob ogledu luke opazili bencinsko črpalko in prepričani so bili, da se tam toči poceni neobdavčeno gorivo. Kar nekaj časa smo jih morali prepričevati, da je cena goriva na tej črpalki popolnoma enaka kot zunaj in da je namenjena zgolj subjektom, ki poslujejo v luki.

Kot zanimivost naj omenim, da so bila nekoč v območju luke tudi polja na Srminu, kjer so kmetje pridelovali različne pridelke, koruzo, repo ... Te pridelke so iznašali preko zdajšnje »vratarnice«. Tako je pač izgledalo današnje luško območje nekoč.«

Polmilijonski bentleyji v kontejnerje



Preko našega pristanišča se vozi nešteto novih vozil, v uvozu in izvozu, vseh barv, oblik in cenovnih razredov.

Prav vsako vozilo je za nas enako dragoceno, se pa razlikujejo želje in zahteve strank, kako si želijo, da



Foto: Mateja Dominko

njihov tovor skladiščimo in pretovarjamo. Pred kratkim smo ujeli eno od serij prestižnih bentleyjev, ki smo

jih po parih skrbno parkirali v kontejnerje. Varno pričvrščeni so zapustili Evropo in odpotovali na Kitajsko.

113 delovnih strojev z drugega konca sveta



Prava paša za oči je bila velika pošiljka različnih delovnih strojev, ki so skrbno naloženi v ladijski trup pripotovali iz daljne Južne Koreje. Tovor so na ladjo Glovis Cougar naložili v pristanišču Ulsan, velikanka pa je od domačega pristanišča do Kopra preplula kar 10.300 navtičnih milj (več kot 19.100 km).



Pošiljatelj mehanizacije je Hyundai Heavy Industries iz Južne Koreje, največje ladjedelniško podjetje na svetu s sedežem v Ulsanu, kjer so bili stroji tudi izdelani. Delovni stroji imajo različno nosilnost od dveh do 30 ton, v prihodnje pa jih bo v koprsko pristanišče prišlo še kar nekaj, sporočajo z Glovisa Europe,



Hyundaijevega agenta in zastopnika pri nas.

Naši avtomobilisti so za razkladanje težke gradbene mehanizacije porabili skoraj 24 ur

Foto: Sebastjan Klun

Na delo na Maldive

Poletje je čas za dopuste in pred kratkim smo imeli v našem pristanišču na kratkem postanku tudi eno od plovil, ki bo zaposlovalo predvsem turiste. Rdečomodra polpodmornica je iz Kopra nadaljevala svojo pot do luke Male, saj bo na Maldivih radovednežem razkazovala lepote tropskega morja.

Mateja Dominko



Foto: Kristijan Bracun

Čedomir Bojanič,

predsednik Sekcije pristaniških špediterjev pri Združenju za promet Gospodarske zbornice Slovenije

»Z Luko Koper sem se prvič srečal že v šoli, ko smo hodili prebirat agrume. Nikoli ne bom pozabil delovodje, ki nam ni dovolil jesti pomaranč.



Največja razlika v razvoju do danes je po mojem mnenju prehod s papirnega na brezpapirno poslovanje, tako na lokalni kot globalni ravni. Kljub gospodarskim krizam v regiji ostaja Luka Koper edino večje podjetje, ki ima konstantno rast.

Naše sodelovanje ocenjujem za zgledno in po naših izkušnjah korektno. Pomembno je tudi sodelovanje v raznih delegacijah, ko s pristaniško skupnostjo po svojih najboljših močeh predstavljamo koprsko pristanišče tudi globalno.

Želimo pa si, da bi bila Luka Koper bistveno bolj upoštevana na lokalnem in državnem nivoju, saj gre za resne in realne potrebe gospodarskega subjekta, ki ustvarja vrednost za vso regijo in državo.

V severnem Jadranu je Luka Koper najmlajša luka, druga pristanišča imajo dolgo tradicijo. Mi jo z Luko Koper šele ustvarjamo. Zato pa ima naša koprška luka najbolj mladosten elan od vseh v severnem Jadranu.

Za njeno naslednjo obletnico ji želimo polno dela, še vsaj en dodaten vhod in seveda drugi tir.

Jadran Klinec,

direktor Uprave RS za pomorstvo

»Luka Koper je za primorsko regijo eden najpomembnejših gospodarskih subjektov v vseh pogledih, zato bi se morali osredotočiti na njen stabilen razvoj. Z Luko sem se skozi leta srečeval v različnih funkcijah. Kot pristaniški nadzornik sem hodil na ladje v luko. Na URSP pa imamo z njo konstantno sodelovanje ter zavezujoče obveze, tako eni kot drugi.

Naš zadnji večji skupni projekt je bilo poglobljanje vplovne poti v prvi luški bazen. Projekt je pomemben ne le za Luko, temveč za vso državo in že so vidni rezultati. Z Luko sodelujemo na vseh ravneh, tudi pri vzdrževanju pristaniške infrastrukture in pri skrbi za varovanje okolja ter morja.

Luki Koper želim predvsem več pretočnosti in da bi bila zgleden člen v logistični verigi. Tudi če je njen največji in najmočnejši člen, pa je veriga močna le kot njen najšibkejši člen, zato bi morala razširiti svoj pogled. Predpogoj za nadaljnji razvoj je prehod na verižni management. Izpostavil bi tudi dejstvo, da so se v luki v le nekaj letih zamenjali številni predsedniki uprave, kar je slabo za poslovanje in upravljanje ter nenazadnje tudi za poslovne odnose z drugimi subjekti.

Kot predstavnik države sem lahko ponosen nanjo, žal pa se zunaj dosti bolj zavedajo njenega potenciala kot doma. Želim ji tudi, da se uvrsti na zemljevid EU kot pomembna vstopna točka za Vzhodno in Srednjo Evropo še bolj, kot je sedaj. Skupaj s Trstom in Reko bi lahko prevzela celoten vzhod. Čeprav so si ta tri pristanišča med seboj konkurenca, pa bi morala proti večjim lukam nastopati skupaj.



Drugi tir naj se zgradi čim prej, čeprav slutim, da bo veliko negotovanja cestnih prevoznikov in naftnega lobija. Je pa prevoz na relaciji morje – železnica najčistejši prevoz od vseh, zato je to prava smer.

Luki ob njenem jubileju želim vse najboljše in da bi se razvijala v gospodarsko ter ekološko učinkovito smer.«

Irena Bečaj,

več kot 40 let zaposlena v Luki Koper, zdaj na področju za odnose z javnostmi

»Delam, ker mi je delo všeč in se dobro razumem s sodelavci. Rada imam dinamično delo in nikoli si nisem želela enoličnega dela, ni v moji naravi. Razen stalnih delovnih nalog, za vsak dan ne vem, kaj me bo čakalo v službi, zato je moj delovnik »presenečenje«.

V Luko sem prišla leta 1974. Začela sem delati kot skladiščni evidentičar, po dveh mesecih so me prosili za pomoč v komercialnem sektorju, vendar tam ni bilo več tajnice, ki bi mi pomagala. Pa sem kar ostala v tajništvu, saj so me tedanji komercialni direktor **Emil Bandelj** in ostali sodelavci lepo sprejeli. Žal pa je sanacija družbe njega in ostale vodje odslovila in prispela je nova garnitura »reševalcev« pristanišča. Zame je bil to pravi šok, saj sem dobila novega šefa – žal že pokojnega **Rudija Dujca**.

Bil je človek širokih razsežnosti v vseh pogledih. K njemu si prišel s problemom, ven si prišel z rešitvijo.

V vseh naslednjih 10 letih tajništva sem zamenjala kar veliko vodij. Prej so se menjavale tajnice, po mojem prihodu pa šefi. Ne bom pozabila, ko mi je eden od njih rekel: »Ne delajte tako hitro, včasih je potrebno dati kaj v predal, da se malo paca in samo reši, pa se zadeve umirijo.« Seveda to ni pomenilo, da bi lahko vse dajali v predale in samo čakali. (smeh)



Ob 20. obletnici Luke smo v portoroškem Avditoriju organizirali srečanje. Takrat sem bila prvič na poslovnem dogodku in spomnim se, da sem se držala šefa kot klop. Po 10 letih tajniškega dela v komerciali, sem pričela z drugimi zadožitvami, skrbela sem za reklamo in oglaševanje družbe, za sejme doma in v tujini, izbirala sem poslovna darila ... Shranila sem vse obstoječe prospekte, značke, ves promocijski material, sicer danes ne bi imeli kaj pokazati iz preteklosti. Potem smo se ločili na komercialno in odnose z javnostmi. Zadolžena sem bila za pripravo sailing liste, skrbela sem za kontakte in obvestila agentom ter špediterjem. Bilo je zelo, zelo pestro. Uveden je bil marketinško-informacijski sistem MIS. Študenti so cele mesece vpisovali kontakte, vnašali poslovne vizitke, sestanke, pogodbe ... Sumila sem, da bo iz tega nastal en kontejner smeti. Ne vem, koliko in komu je to služilo in kje so te smeti končale. (smeh)

Včasih so cele družine delale v luki in tudi zaradi tega je vedno vladala velika pripadnost družbi. Tudi sama sem »luško dete«, saj je bil že moj oče zaposlen v službi varovanja, zato luko vzljubiš že »genetsko«. (smeh) V drugih podjetjih tega ni, vsaj ne v taki meri ali pa je to že mimo. Luka je vedno lepo skrbela za svoje zaposlene, od izobraževanja, opreme na delovnem mestu, možnosti do stanovanja. Ko sem prišla, sem dobila nov pisalni stroj IBM, ki je stal 6,4 milijona dinarjev, to je bilo toliko, kot je takrat stal moj nov avto Diana.

Luki želim vse najboljše in drugi tir, saj o njem govorimo, odkar sem prišla. Ponosna sem, da sem zaposlena v Luki in da sem Slovenka. Me je pa sram, da ne moremo Slovenci sami zgraditi pičlih 27 kilometrov proge.

Dan odprtih vrat za naše poslovne partnerje

V okviru aktivnosti ob praznovanju 60. obletnice Luke Koper smo 9. junija na potniškem terminalu organizirali družabno srečanje s poslovnimi partnerji. Na dogodek smo povabili prodajno-operativni kader tujih in domačih poslovnih partnerjev, ki zaradi narave dela običajno nimajo priložnosti,

da bi si поблиže ogledali pristanišče. Iz najpomembnejših trgov Avstrije, Češke, Madžarske, Nemčije, Poljske, Slovaške, Slovenije in Srbije se je tako na vabilo odzvalo več kot 400 partnerjev, ki so na vodenih ogledih z ladjo in avtobusom iz prve roke videli in bolje spoznali naše pristanišče.

Udeleženci so si lahko ogledali še staro mestno jedro Kopra, vinsko klet Vinakoper in istrsko zaledje, kjer seveda ni manjkalo degustacije vin in pokušine lokalnih kulinarčnih specialitet.

Foto: Mateja Dominko in Rok Štemberger

Dva simpatična pisna odziva po dogodku:

Petkov event je bil zelo lepo organiziran. Zamisel, da se popelje stranke na različne lokacije je bila zelo izvirna/dobra. Bravo vsem

Martina, Cargomind

Spoštovani poslovni partnerji, predstavniki Luke Koper in ostali prijatelji,

celotna ekipa GEMINI se vam zahvaljuje za čudovito preživeto petkovo popoldne, ki so ga še dodatno popestrile različne dejavnosti, organizirane s strani Luke Koper

(degustacije, ogled zaledja Kopra, plovba z ladjico ...). Naša ekipa je ob tej priložnosti z veseljem izkoristila možnost, da si Luko Koper поблиže ogleda tudi z morske strani. Hvala vsem, ki ste pristopili, nas pocukali za rokav in z nami v sproščnem vzdušju podoživeli pretekle skupne projekte ter z nami delili svoje misli, želje in ideje ... Trudili se bomo, da bomo vaše pozitivno mnenje o kakovosti naših storitev ohranili tudi v prihodnje, do naslednjega snidenja vam želimo le najboljše, Luki Koper pa ob tej priložnosti



še enkrat hvala za povabilo, pridružujemo se tistim, ki si želijo, da tovrstni dogodki postanejo tradicionalni.

Ekipa GEMINI

