

01 2018

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Dominko

Rekordni
pretovor
v
2017

Spremembe
v
vodstvu
družbe

Gefco
10 let
v
Sloveniji

Na
pragu
srminskega
vhoda

Z ministrom o razvojnih projektih

V ponedeljek, 8. januarja, se je uprava Luke Koper v Ljubljani srečala z ministrom za infrastrukturo **Petrom Gašperšičem** in državnim sekretarjem **Juretom Lebnom**. Kot so sporočili z ministrstva, so se sogovorniki pogovarjali o aktualnih temah, kot so podaljšanje prvega pomola, širitev koncesijskega območja in dajatev na pretovor, ki jo predvideva zakon o financiranju izgradnje drugega tira. Vlada je sicer izdala soglasje k podaljšanju prvega pomola, vendar je

projekt zastal zaradi tožbe Mestne občine Koper na izdano okoljevarstveno soglasje.

Na sestanku so govorili tudi o gradnji srminskega in bertoškega vhoda v pristanišče. Za prvega je Ministrstvo za infrastrukturo odkupilo vsa potrebna zemljišča od komunalnega podjetja Marjetica Koper in Občine Ankaran ter tako storilo vse, da se bo gradnja lahko začela. Glede bertoškega vhoda pa morata MOK in Luka Koper poiskati ustrezno rešitev.



Foto: arhiv MZI

Na pragu novega vhoda v pristanišče

Vlada je 11. 1. sprejela spremenjeno uredbo o upravljanju koprškega pristanišča, ki bo omogočila širitev koncesijskega območja in s tem tudi gradnjo novega vhoda v luko Koper na Srminu.


Območje koprškega tovornega pristanišča se v skupni površini širi za 14.240 kvadratnih metrov. Gre za investicijo v pristaniško infrastrukturo, namenjeno javnemu prometu, saj se bo s tem lahko izvedla investicija cestne navezave na novi vhod v luko Koper. Med naloge koncesionarju Luki Koper, ki je hkrati tudi investitor, je vlada naložila še, da pridobi obratovalno dovoljenje.



Območje koprškega tovornega pristanišča se spreminja oziroma širi na parceli 878/59 v velikosti 7.057 m², parceli 878/64 v velikosti 1.198 m² in parceli 878/65 v velikosti 5.985 m², vse k. o. Ankaran. Področje je na sliki obarvano svetlo modro.



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, Kristijan 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: luskiglasnik@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.



Živimo vsi na istem planetu, kjer meje na nebu ne obstajajo.



Foto: Mateja Dominko

Bližamo se milijonu

»Anno nuovo, vita nuova« (novo leto, novo življenje), pravijo Italijani. V primeru Luke Koper to še kako velja. V leto 2018 smo vkorakali s prenovljeno upravo in pustili za seboj jubilejno leto, ki je bilo na eni strani kreativno in čustveno nabito (spomini na preteklost vedno vzbujajo čustva), po drugi pa zelo naporno zaradi upravljalvskega krča, ki je ohromil podjetje in posredno vplival na vzdušje med zaposlenimi. Kljub temu smo, kar me izredno veseli, zaposleni uspeli ohraniti dostojno in odgovorno držo, kar je na dolgi rok zelo pomembno z vidika interesov družbe.

Kar je bilo, je bilo. Preteklosti ne moremo spremeniti. Zato se nima smisla z njo pretirano ukvarjati. Naš fokus je na prihodnosti, izzivov je veliko, zato moramo vse svoje moči usmeriti v reševanje odprtih vprašanj in ustvarjanju pogojev za nadaljnjo rast. Prvo dobro novico v tem kontekstu smo že prejeli. Vlada je razširila koncesijsko območje na parcelah, kjer bomo zgradili nov kamionski vhod, t.i. srminski vhod. V družbi že pripravljamo dokumentacijo, potrebno za izbor izvajalca, tako da se lahko nadejamo otvoritve vhoda v letošnjem letu. Ta bi precej razbremenil ne le ceste na obrobju starega mestnega jedra, ampak tudi prometnice znotraj pristanišča. Pričakujemo namreč lahko povečevanje števila kamionov tudi v prihodnje, še posebej, če se bo nadaljeval trend rasti pretovora. Ta je ob zaključku leta 2017 spet dosegel rekord - 23,4 milijona ton. V primerjavi z letom prej smo pretovorili šest odstotkov več blaga. Rasli smo skoraj na vseh blagovnih skupinah, razen pri avtomobilih, ki so ostali na enaki ravni, in pri generalnem tovoru, kjer pa je potrebno upoštevati trend selitve generalnih tovorov v kontejnerje. Paradni konj kopskega

pristanišča ostajajo kontejnerji. Teh je bilo več kot 911 tisoč TEU, kar nas še vedno uvršča med največje v Jadranu (na sedmem pomolu v Trstu so jih pretovorili nekaj čez 546 tisoč). Če bi v letošnjem letu uspeli povečati pretovor kontejnerjev za 10 odstotkov, bi konec leta lahko presegli magično mejo milijona TEU. To bi bil dosežek! S tem bi se že približali največjim kontejnerskim pristaniščem na svetu. Po lestvici Loyd's Lista je bilo stoto največje pristanišče na svetu po pretovorjenih TEU leta 2016 Buenos Aires z 1,4 milijona.

Človek mora imeti vizijo in cilj. Ampak hkrati mora ostati z nogami trdno na tleh. Preden se bomo lahko kitili z milijonom, bomo morali zaključiti kar nekaj domačih nalog. Večina jih je povezanih z naložbami v infrastrukturo. Dodatne kapacitete na kontejnerskem terminalu so prvi pogoj. Upam, da bo tudi lokalna skupnost znala prepoznati velik potencial, ki ga prinaša ta posel. Trst, kot smo videli, nam odločno sledi in škoda bi bilo, da bi tovor preusmeril tja. Pred dnevi sem bral o primeru letališča na Dunaju. Tam so naredili načrt izgradnje tretje vzletne steze, vendar se je zataknilo pri okoljskih vplivih, konkretno pri izpustih CO₂. Spor je romal celo na sodišče. Vendar so si na koncu morali priznati, da če ne bodo izvedli te investicije na Dunaju, bo priložnost izkoristilo letališče v Bratislavi, ki leži le nekaj deset kilometrov stran. Slovaki bi pobirali smetano posla, Dunajčani pa bi vseeno vdihovali pline, ki bi jih nosilo z druge strani meje. Morala zgodbe: skrb za okolje vsekakor, vendar premišljeno, ker živimo vsi na istem planetu, kjer meje na nebu ne obstajajo.

Sebastjan Šik

Spremembe v upravi in nadzornem svetu Luke Koper

Na 29. skupščini delničarjev Luke Koper, d. d., ki je bila 28. decembra v Portorožu so delničarji potrdili predlog nadzornega sveta in za novega revizorja imenovali družbo BDO Revizije, d. d. o.. Potrdili so tudi predlog določitve višine plačila za opravljanje funkcije in sejnine članom nadzornega sveta in komisij nadzornega sveta ter se seznanili z ugotovitvami posebne revizije glede izvajalcev pristaniških storitev. Delničarji so obravnavali tudi predlog o izreku nezaupnice trem članom uprave družbe ter ga podprli.

Po besedah nadzornika **Uroša Iliča**, ki je po seji



Foto: Sebastjan Šik

nadzornega sveta družbe 29. 12. 2017 vodil novinarsko

konferenco, je nadzorni svet odpoklical oz. krivdno razrešil

Dragomirja Matića s funkcije predsednika uprave ter **Ireno Vincek** in **Andraža Novaka** s funkcije članov uprave. Na ta mesta je z istim dnem za obdobje petih let imenoval **Dimitrija Zadela** za predsednika uprave, **Metoda Podkrižnika** za člana uprave ter **Irmo Gubanec** za članico uprave za področje financ in računovodstva.

Na seji so nadzorniki za svojega predsednika namesto **Rada Antoloviča** (ki ostaja član NS) imenovali **Uroša Iliča**, namestnik predsednika pa je po novem **Andraž Lipolt**.

Sebastjan Šik

Dimitrij Zadel, rojen 29. 9. 1967, je po izobrazbi univerzitetni diplomirani inženir strojništva, ki se je v tujini izpopolnjeval s področja poslovnih ved. Karierno pot je začel v tovarni pohištvenega okovja Lama na področju razvoja izdelkov. Od leta 1994 do 2003 je v podjetju

Nove izzive je leta 2003 našel v Skupini OMV, kjer je opravljal funkcijo direktorja družbe OMV Slovenija d. o. o. ter hkrati skladno s strategijo Skupine OMV, v hčerinskih družbah na Hrvaškem, v Bosni in Hercegovini ter Italiji skrbel za prestrukturiranje in reorganizacijo ter pripravo

Poklicno pot je začel v družbi Gorenje d. d., kjer je skrbel za proizvodno linijo notranje opreme. V letih 1999 - 2006 je bil na Republiškem zavodu za obvezne rezerve naftnih derivatov odgovoren za projekt oblikovanja 90-dnevnih rezerv naftnih derivatov v Sloveniji ter za njihov učinkovit sistem vzdrževanja. V letih 2006 - 2008 je kot pomočnik generalnega direktorja Holdinga Slovenske elektrarne vodil razvojni sektor in opravljal več drugih korporativnih funkcij, kjer je skrbel predvsem za izboljšanje učinkovitosti in obvladovanje tveganj. Karierno pot je v letih 2008 - 2015 nadaljeval v Skupini OMV, kjer je bil kot vodja poslovnega področja za Slovenijo, Bosno in Hercegovino, Hrvaško, Madžarsko, Češko in Slovaško odgovoren za nabavo produktov, prodajo, podporo strankam, logistiko in ostale pomembne poslovne funkcije. V tem obdobju je opravljal funkcijo prokurista v več OMV-jevih družbah, dve leti in pol pa je bil generalni direktor OMV Slovaška.

Irma Gubanec, rojena 9. 7. 1968, je magistra poslovođenja in organizacije Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani. Poklicno pot je začela na Skladu Republike Slovenije za razvoj kot samostojna finančna svetovalka in kasneje direktorica finančne službe. V letih 1999-2000 je opravljala funkcijo državne sekretarke za premoženje in finance na Ministrstvu za gospodarske dejavnosti. Nove izzive je nato našla v podjetju P&S Svetovanje in analize v vlogi samostojne finančne svetovalke, kjer je opravljala naloge vrednotenja družb ter aktivnosti, vezane na združevanje in prevzeme družb. Od leta 2001 do 2010 je kot pomočnica generalnega direktorja za ekonomiko poslovanja na javnem zavodu RTV Slovenija bdela nad financami, računovodstvom, kontrolingom in službo za obračun RTV prispevka. V letu 2010 je nastopila z delom v medijski družbi Delo d. o. o., kjer je zasedala več ključnih položajev, v obdobju 2013-2017 tudi kot predsednica uprave oz. glavna direktorica, ko je bila odgovorna za realizacijo strateških ciljev družbe, vključno s finančnim, kadrovskim in poslovnim prestrukturiranjem družbe.



Metod Podkrižnik, Dimitrij Zadel in Irma Gubanec so novi člani uprave. Foto: Sebastjan Šik

Trgoavto d. o. o. zasedal več ključnih položajev: vodja prodaje tovornih vozil, odgovoren je bil za prodajno-servisni center znamke Iveco, v letih 2001-2003 pa je kot generalni direktor vodil prestrukturiranje in modernizacijo družbe Trgoavto s ciljem povečanja obsega prodaje in optimiziranja poslovanja.

družb za prodajo. Kot direktor družb in vodja maloprodaje je z različnimi ukrepi v letih 2013 - 2017 nadgrajeval poslovanje OMV-jevih družb na Češkem in Slovaškem.

Metod Podkrižnik, rojen 23. 3. 1971, je univerzitetni diplomirani inženir strojništva in magister ekonomskih znanosti.

Z logistično dejavnostjo se je ponovno srečal leta 2016 kot direktor špedicijskega podjetja Fersped d. o. o..

Za zvezdico na vrhu novoletne jelke še rekord

Ladijski pretovor v letu 2017 je bil ponovno rekorden. V minulem letu smo na luških obalah pretovorili 23,4 milijona ton blaga, kar je največ doslej. K rekordnemu letu je pomembno prispeval pretovor kontejnerjev, našli smo jih za 911.528 TEU. S tem smo presegli lansko količino za 8 % in vnovič potrdili primat največjega kontejnerskega pristanišča na Jadranu.

Rast smo zabeležili tudi pri sipkih, razsutih in tekočih tovorih, pretovor avtomobilov pa je ostal na praktično enaki ravni kot leta 2016. Skupina generalnih tovorov, ki vključuje tudi les in hlajene tovore, se je, merjeno v tonah, zmanjšala za desetino. Po nedokončnih podatkih je Luka Koper, d. d., v lanskem letu ustvarila za 206,4 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje oz. 8 % več kot leto poprej.

Več o finančnih rezultatih Skupine in matične družbe v lanskem letu bo znanega 16. februarja 2018, ko je predvidena objava informacije o poslovanju.

Rok Štemberger

Ladijski pretovor (v tonah)	jan – dec 2017	jan – dec 2016	Indeks 17/16
Generalni tovari	1.377.702	1.534.204	90
Kontejnerji	9.071.401	8.274.441	110
Avtomobili	1.123.779	1.139.552	99
Tekoči tovari	3.876.535	3.592.947	108
Sipki in razsuti tovari	7.917.542	7.469.514	106
Skupaj	23.366.959	22.010.657	106

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – dec 2017	jan – dec 2016	Indeks 17/16
Kontejnerji (TEU)	911.528	844.782	108
Avtomobili (kos)	741.253	749.002	99

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d.	jan – dec 2017	jan – dec 2016	Indeks 17/16
(v 000 EUR)	206.438*	190.407	108

* nedokončni in nerevidirani podatki

Vsem, ki ste kakorkoli prispevali k izjemnim poslovnim rezultatom v letu 2017, iskreno čestitamo.



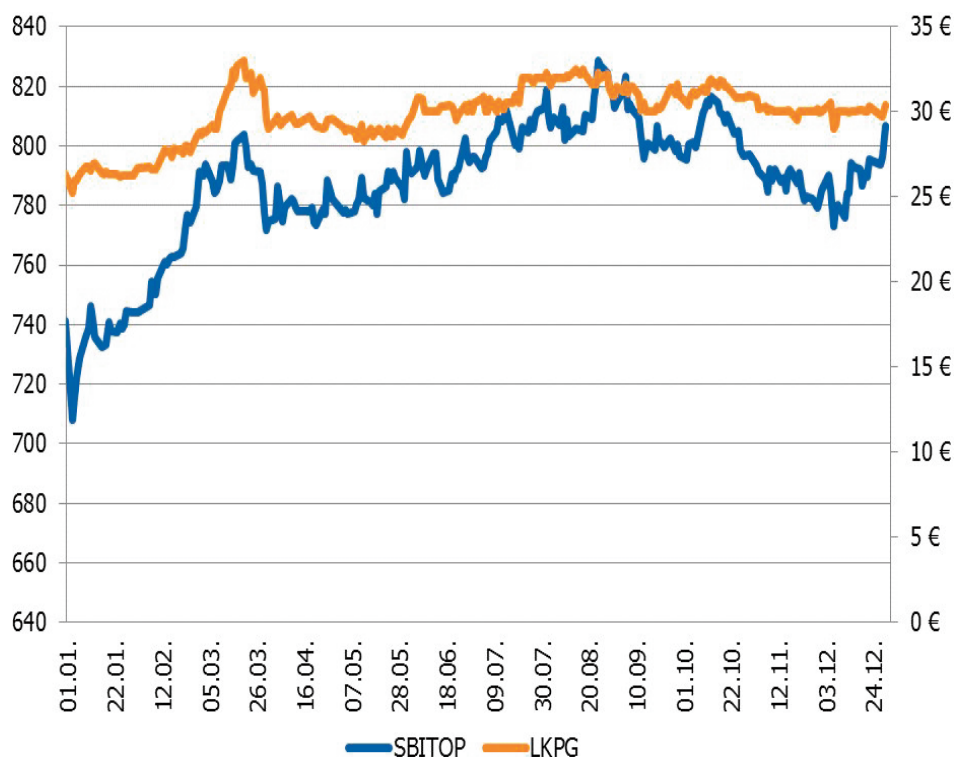
Delnica Luke Koper, d. d., v letu 2017

Leto 2017 je bilo za naše delničarje dokaj mirno, saj so bili brez večjih pretresov priča 20 % porastu vrednosti delnice LKPG. V primerjalnem obdobju so se morali delničarji drugih slovenskih družb ob bistveno večjih nihanjih vrednosti delnic na trgu sprizniti z malce skromnejšim porastom vrednosti, ki je sicer dosegel skoraj 14 %, kar je prikazano z gibanjem indeksa SBITOP.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli z našo delnico v letu 2017, je znašal 33,00 evra, najnižji pa 24,51 evra. V preteklem letu je lastnika zamenjalo 888.003 delnic, kar vrednostno predstavlja 26.332.990 evrov. Število vseh delničarjev naše družbe je ponovno zabeležilo rahel upad, saj se je znižalo na 9.993.

Začnimo to leto z željo, da bi naša delnica mirno plula tudi po borznih valovih leta 2018.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in borznega indeksa SBITOP v letu 2017



Vodja kontejnerskega terminala **Marko Babič** je kapitanu iranske ladje ob prvem prihodu v naše pristanišče izrazil dobrodošlico in simbolno zaželel mirno plovo med Iranom in Koprom.

Morska pot med Iranom in Koprom spet aktualna

Po večletnem premoru je v naše pristanišče priplula kontejnerska ladja iranskega ladjarja HDASCO (IRISL Group). Ob tej priložnosti je Luko Koper obiskal tudi iranski veleposlanik **Morteza Darzi Ramandi** in se srečal z upravo. Že v lanskem letu smo zabeležili občutno rast

prometa z Iranom predvsem na kontejnerskem segmentu ter na področju tekočih in generalnih tovorov, kjer vidimo tudi največji potencial. Iranskega veleposlanika je pozdravil predsednik uprave **Dimitrij Zadel**.

Sara Morato
Foto: Andrej Cah

Nove carinske plombe

Finančna uprava Republike Slovenije je z 8. 1. začela uporabljati nove carinske oznake (plombe) kot ukrep za identifikacijo blaga, ki gre v tranzit EU ali postopek TIR.

Stare carinske plombe so bile aluminijaste, nove so iz pocinkane pločevine. Vsaka plomba ima natisnjeno besedilo »CARINA / SI« in individualno identifikacijsko oznako (črka A in 7-mestna številka).

Po starem načinu se je carinske oznake nameščalo

s posebnimi kleščami, nove plombe pa so samozatezne, zato carinik klešč ne potrebuje več.

V zvezi s tem je za pristanišče bistven podatek, da bodo zaradi varnosti cariniki nove plombe na vozila **nameščali na kamionskem terminalu**, lociranem ob izstopu iz proste cone in ne več na izhodu iz pristanišča. Upamo, da bo to sčasoma vplivalo tudi na večjo pretočnost prometa v pristanišču.



Foto: Rok Štemberger

Za še večjo varnost priveza

Da bi povečali varnost priveza na večnamenskem terminalu (VNT), je bila v bazenu III postavljena nova privezna boja nosilnosti 150 ton (o čemer smo že pisali septembra preteklo leto). Zamenjali smo tudi stare odbojnice na tem privezu, ki jih bomo uporabili za potrebe vzdrževanja, na njihovo mesto pa so bili nameščeni trije novi plavajoči odbojniki dimenzij 3 m x 2 m. Poleg gradbenega dovoljenja za gradnjo mostička smo 14. 12. 2017 prejeli tudi uporabno dovoljenje, s čimer je investicija za povečanje varnosti obstoječega priveza na obali VNT zaključena.

Tekst in foto: Tanja Vižintin



Severno od obstoječega priveznega mesta VNT je bil za potrebe privezovalcev zgrajen nov dostopni mostiček, s katerega bodo ti lahko varno prenašali vrvi z ladje do privezne bitve na obali.

Sanacija »stare« obale

Še v tem mesecu bomo pričeli s sanacijo obale od veza 2 do 5. Projekt vodi **Gregor Mavrič** iz Področja investicij: »Dela bodo predvidoma trajala pol leta. Prilagajali se bomo operativnemu delu, vendar bo pretovor do neke mere vseeno oviran. Projektna dokumentacija

za sanacijo je že izdelana, za delo je bil izbran Grafist. Na novo bodo postavili pokrov instalacijske kinete vzdolž obale. Gre za pokrit betonski jarek, v katerem bodo zamenjali vodovodne cevi, obenem pa sanirali tudi betonski rob obale.«

Sonja Kranjec



Tone in tone tovora in težke mehanizacije terjajo svoj davek tudi na luških obalah in cestah, zato jih načrtno saniramo ves čas. Tokrat bomo skupno prenovili skoraj 580 metrov dragocene 1. in 2. obale.

Foto Gregor Mavrič

Nova kamionska tehcnica

V pristanišču imamo po novem že tri kamionske tehcnice. Potrebujemo jih za tehtanje blaga, predvsem sipkih tovorov. Storitve tehtanja opravlja Luka Koper INPO. Lani so na obeh kamionskih tehnicah stehali blizu 40.000 kamionov oziroma še enkrat toliko, saj se vsak kamion tehta po dvakrat, da dobimo razliko

po dodatni tehcnici. Projekt postavitve nove tehcnice je vodil **Gregor Mavrič** iz Področja investicij: »Tehcnico smo postavili ob silosu - severno od nove TH hale ob tiru 45. Gre za enako navozno kamionsko tehcnico, kot sta ostali dve v luki s to izjemo, da na novi še nismo postavili nadstrešnice, saj zanjo še čakamo gradbeno



Na novi navozni kamionski tehcnici, ki je dolga 18 metrov in široka 3 metre, lahko stehamo do 60 ton tovora.

Foto: Gregor Mavrič

med praznim in polnim kamionom oz. neto težo blaga.

Z izgradnjo novega večnamenskega skladišča (TH) se je pokazala potreba

dovoljenje. Novo tehcnico smo zgradili v predvidenem roku in je že pripravljena na poskusno obratovanje.«

Sonja Kranjec

Severnojadranska pristanišča na konferenci v Opatiji

Od 20. do 22. novembra 2017 sta Pristaniška uprava Reka in reška Pomorska fakulteta v Opatiji organizirali mednarodno multidisciplinarno konferenco »Port of Rijeka, Gateway to the Baltic – Adriatic Core Network Corridor«. Dogodka se je udeležilo veliko tujih predavateljev in gostov, tako s strani institucionalnih deležnikov, kot akademske sfere in logistične prakse.

Udeleženci so razpravljali tudi o možnosti sodelovanja severnojadranskih pristanišč. Sogovorniki so se strinjali, da se lahko sodelovanje še izboljša in dodatno konkretizira predvsem z vidika pozicioniranja severnojadranskih pristanišč v evropskem prostoru. V zadnjih letih se je pretovor pomembno povečal, kar daje odlična izhodišča za nadaljnji razvoj. Pristanišča potrebujejo dodatne zmogljivosti ter odpravo ozkih grl predvsem v smeri učinkovitih povezav na koridorje do zalednih tržišč. V tej luči se tudi pristaniška uprava Reka zavzema, da bi bila vključena v Baltsko-jadranski koridor, kar je bil tudi namen dogodka.

Maša Čertalič



V imenu združenja NAPA je dosedanje izkušnje in bodoča pričakovanja od sodelovanja severnojadranskih pristanišč predstavila **Maša Čertalič** (desno) iz Luke Koper. Ob njej sta **Nina Perko** iz Hrvaškega združenja pristaniških uprav in **Jakov Karmelič**, predsednik Hrvaškega združenja pomorskih agentov.

Priložnost sodelovanja severnojadranskih pristanišč tudi na Propellerju

Na decembrskem srečanju kluba Propeller, ki so se ga udeležili predstavniki pristaniške skupnosti, je ob podpori našega sklada Živeti s pristaniščem potekala razprava o »Razvojnih potencialih severnojadranskih pristanišč«.

Glede na to, da priložnosti konkretnjšega sodelovanja med pristanišči prepoznavajo tudi ladjarji, predvsem tisti, ki imajo rotacije vezane

na več severnojadranskih pristanišč, je bil gost večera **Jakov Karmelič**, predsednik Hrvaškega združenja pomorskih agentov.

Kljub temu, da so teoretično tranzitni časi iz Daljnega vzhoda preko Suezja do naših pristanišč krajši, so bistvenega pomena vmesni postanki oziroma zaporedje prihoda ladij v posamezno pristanišče. Koper si je izbral zelo ugoden



The INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

položaj prve luke, zato ima pomembno prednost pred ostalimi. Vsi se zavedajo pomanjkanja določenih infrastrukturnih zmogljivosti posameznega pristanišča in vsekakor podpirajo

njihov nadaljnji razvoj, ker je severnojadranska pot učinkovita in konkurenčna. Hkrati pogrešajo možnosti operativnega usklajevanja med pristanišči, na primer ob izrednih ali vremensko oteženih razmerah. Ugotavljajo tudi, da je priložnosti za sodelovanje lahko veliko in da so pristanišča v svetu že uspela razviti določeno mero sodelovanja, kar je lahko poučno tudi za NAPO. Da bi lahko prišlo do strateških odločitev, ki bi določile specializacijo posameznega pristanišča ali delitev tržišč, po mnenju prisotnih ni realno, so pa nedvomno priložnosti, da se z ustreznim sodelovanjem pristanišč Severni Jadran preko močne pristaniške panoge gospodarsko okrepi.

Maša Čertalič



Luka Koper je prepričala logista GEFCO

Mednarodna logistična družba GEFCO je konec lanskega leta praznovala 10-letnico delovanja v Sloveniji. Še pred tem so združili organizacijski strukturi na slovenskem in hrvaškem trgu, sedež podjetja pa ohranili v Kopru, ki bo deloval kot osrednje vozlišče v regiji Adriatik.

Okrogli jubilej v Sloveniji so okronali z novo, pomembno pridobitvijo, saj so v svoj bogat portfelj poslovnih strank dodali tudi multinacionalko L'Oreal. Tovarno v Izraelu so oskrbovali skozi francosko pristanišče Le Havre, od

lani pa zbirajo pošiljke iz evropskih tovarn v Sloveniji in jih v Izrael, natančneje v pristanišče Haifa, pošiljajo skozi Luko Koper.

»Z novimi pomorskimi transportnimi potmi, ki jih prinaša posel z družbo L'Oréal, pričakujemo razširitev našega dobrega sodelovanja z Luko Koper, ki je naš partner številka ena na področju pomorskega prometa. Luka Koper je resnično regionalno okno v svet in z novim poslom smo to dokazali,« je povedala generalna direktorica GEFCA v Sloveniji in na Hrvaškem **Olga Danyliuk**.



Olga Danyliuk, direktorica GEFCO Slovenija in Hrvaška, je na dogodku družbe prevzela priznanje Gospodarske zbornice Slovenije za delovanje v Sloveniji. Poleg nje **Pierre Jean Lorrain**, izvršni podpredsednik GEFCO za srednjo Evropo, Balkan in Bližnji vzhod. Foto: arhiv GEFCO

Skupina GEFCO ima več kot 65 let izkušenj, zlasti na področju avtomobilске logistike. Podjetje, ki je v francosko – ruski lasti (75 % v lasti Ruskih železnic in 25 % v lasti koncerna PSA), je prisotno v več kot 150 državah in je eden izmed 10 največjih evropskih logističnih ponudnikov. V letu 2016 je GEFCO ustvaril prihodke v višini 4,2 milijarde evrov in zaposloval 12.000 ljudi.

Med ostalimi dosežki podjetja v regiji je skoraj 75.000 pretovorjenih vozil v letu 2016, večina izmed teh skozi koprsko pristanišče. Luka Koper je tako eden največjih in najpomembnejših logističnih partnerjev družbe GEFCO v regiji.

»Poznam veliko pristanišč in lahko rečem, da so v Luko Koper res odzivni, razvili so dobre storitve, uredili infrastrukturo, hkrati pa imajo strateško lokacijo,« je Olga Danyliuk povedala za časnik Finance.

Sebastjan Šik

Zanimiv tovor – oldtimerji

Decembra smo na naših parkiriščih videvali na tisoče in tisoče novih modernih vozil. Morda so ravno zato naredili tile trije lepote še toliko večji vtis na nas, da smo raziskali, kdo so, kam so namenjeni in še kaj. Skozi koprsko luko občasno potujejo majhne »butične« pošiljke starih volkwagnovih vozil, ki jih stranka uvaža iz Brazilije v Evropo, popravi in restavrira ter ponudi

v prodajo. Povpraševanje je v Evropi in drugih državah veliko.

Vozilo je 1950 izdelal Volkswagen (VW) kot svoj drugi model vozila za široko potrošnje. Imenovali so ga Volkswagen Tip 2 (Model 1), komercialno pa so ga glede na obliko in funkcionalnost krstili za kombi, transporter, mikrobus, kamper in še kaj. Ker je zaživel prav v času

kulture hipijev, je postal kar ikona gibanja in do danes ohranja ta sloves, ko ga popularno kličejo kar bully.

Ko so VW Tip 2 nehali izdelovati v Nemčiji (sredi 70'), jih je VW nekaj časa proizvajal le še v Braziliji, zato je tam verjetno avtentičnih vozil še precej, povpraševanje po bullyjih v Evropi in drugih državah pa je veliko. Razlika, ki že



VW Tip 2 Model 1 pripotujejo iz Brazilije v Luko Koper v kontejnerjih, naprej pa se odpeljejo s tovornjakom po cesti. Verjetno je odveč dodati, da je bil volkwagnov Tip 1 seveda legendarni hrošč (beetle).



na prvi pogled loči nemške od brazilskih VW Tip 2 je znak VW na sprednji maski. Nemški imajo fizično izdelan in nameščen znak, brazilski pa le odtis znaka VW. Poznavalci znajo povedati, da je tudi kvaliteta izdelave vozila, rojenega na nemških tleh veliko boljša.

Ni kaj, marsikdo bi si ga želel, ne glede na izvor vozeče pločevine. Nostalgija in izgled je pač nekaj, za kar smo ljudje pripravljeni plačati. Peace.

Tekst in foto: Mateja Dominko

Naplavine v luškem akvatoriju

Obilna deževja v zadnjem obdobju v luki k sreči niso povzročila resnejših poplav. Je pa kot posledica naraslih vodotokov in rek, predvsem reke Rižane, na območje luškega akvatorija naplavilo ogromno hlodov, vejevja in ostalih naplavin. Te ogrožajo varnost plovbe ter infrastrukture, zato jih moramo redno odstranjevati.

Luka Koper je že od leta 2005 dalje opravljala del obvezne državne gospodarske javne službe vzdrževanja vodnih in priobalnih zemljišč morja. Leta 2008 je bilo s podpisom Koncesijske pogodbe za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovrnega pristanišča natančno definirano

na ustrezno deponijo ter izvedbo drugih ukrepov za varnost pred škodljivim delovanjem morja na območju koncesije. Izvajanje teh storitev predstavlja izvajanje gospodarske javne službe, kar pomeni, da v tem primeru ne gre za strošek Luke Koper.

Izvajanje naštetih storitev je organizirano v okviru delovanja enote varovanja morja, ki je organizirana



območje izvajanja koncesije ter s tem vse pravice in dolžnosti koncesionarja, med drugim tudi skrb za redno vzdrževanje akvatorija. Ta Luka Koper nalaga, da z rednimi pregledi zagotavlja obstoječo raven varstva pred škodljivim delovanjem morja in sicer z rednim odstranjevanjem plavja, naplavin, odpadkov ter drugih odvrženih predmetov iz morja in z vodnih ter priobalnih zemljišč morja. Zagotavljati moramo njihovo predelavo ali odlaganje

tako, da je v matični družbi strokovno jedro z vodjo enote, ki je odgovorno za načrtovanje, stroko in koordinacijo s podizvajalci, operativno izvajanje nalog pa je poverjeno hčerinskemu podjetju Luka Koper INPO.

Bistveno pri opravljanju tovrstne dejavnosti je zgodnje zaznavanje nevarnosti ter takojšnje ukrepanje. Zaposleni v maritimni enoti so pri vsakem izplutju še posebej pozorni na morebitne naplavine, monitoring s kopnega pa

opravljajo pristojne službe oz. kar vsi zaposleni. Zakaj je to pomembno oz. kako je treba postopati v primeru nevarnosti, jim strokovno osebje razlaga na delavnicah o izrednih dogodkih.

Pomemben člen pri izvajanju monitoringa je tudi video nadzorni sistem.

V luki Koper nimamo samo velikih ladij, temveč v našem akvatoriju plujejo še vlačilci, piloti, privezovalci, pobiralci odpadkov z ladij, Slovenska vojska, Policija, URSP, koncesionar za vzdrževanje

ukrepanje. Maritimska enota je v pristanišču prisotna 24 ur na dan, vse dni v letu, tako da gre v primeru potrebe po posredovanju za vprašanje minut. Po prejetju obvestila o opaženih naplavinah izplujejo z namenskimi plovili ter najdene naplavine odstranijo.

Večje kose zvlečejo do obale, tam pa jih na kopno odstranijo z dvigali. Po potrebi se v »reševanje« vključijo tudi terminali, za ustrezno predelavo oz. uničenje pa poskrbijo v Komunalni enoti INPO.



Kdor opazi, da grozi neposredna nevarnost nastanka požara, nesreče pri delu, prometne nesreče, ekološke nezgode oz. nesreče na morju (tudi naplavine) ali opazi nastanek katere izmed teh ali kakršnekoli druge nesreče, **mora najprej poskusiti ukrepati sam, če lahko to stori brez nevarnosti zase ali koga drugega.** V nasprotnem primeru (ali po tem, ko ukrepa), mora **o nesreči obvesti operaterja v VARNOSTNO NADZORNEM CENTRU Področja pristaniške varnosti - številka 05 6656 950.**

objektov za varnost plovbe (SIRIO d.o.o.) in še kdo, zato je tudi obveščanje o nevarnostih na plovni poti zelo pomembno.

Zaposleni v enoti varovanja morja imajo ustrezno znanje, izkušnje in opremo za varno, pravočasno in učinkovito

Naravnih nesreč oz. vplivov narave žal ne moremo preprečiti, s skupnimi močmi pa lahko omilimo oz. odpravimo njihove posledice. Upajmo, da jih bo v prihodnje čim manj.

Jure Barovič
Foto: arhiv Luke Koper

Z nami gre lažje

Z Radiem Capris praznično dobrodelni



Ob tej priložnosti smo po radijskih valovih poslali pozdrave in voščila vsem sodelavcem v pristanišču, pa tudi vsem tistim, ki v njem in z nami delajo ali pa imajo pristanišče preprosto radi. Foto: Jaka Ivančič

Konec leta Luka Koper tradicionalno podari dobrine tistim, ki jim do lepih praznikov manjka tudi malo življenjske sreče. Letos smo igrače, pakete plenjic in sladkarije odpeljali na Radio Capris in se pridružili njihovi iniciativi »Hladilnik toplega srca«. Caprisovci so vse zbrano predali Zvezi prijateljev mladine, ki je darila razdelila med številne družine po Sloveniji.

Mateja Dominko

Božično-novoletni koncert POK posvečen Luku Koper

26. decembra je Pihalni orkester Koper (POK) priredil tradicionalni božično-novoletni koncert v Areni Bonifika. Mladi



godbeniki pod vodstvom dirigenta **Boruta Vatovca** so tudi letos poskrbeli za pravi glasbeni spektakel. Občinstvo so navdušili s pestrim programom: od božičnih pesmi, zimzelenih uspešnic do opernih arij.

Program sta dodatno obogatila tudi mlada pevca sopranistka **Štefica Stipančević** in tenorist **Gregor Ravnik** ter društvo Mažorete Koper.

Z nastopom so bili zadovoljni tudi godbeniki, saj so se na koncert pripravljali več mesecev. »Vzdušje v dvorani je bilo že od samega začetka odlično, na odru smo bili sproščeni in ob igranju smo res uživali«, je po koncertu povedala godbenica **Taja Pajmon Rak**.

Letošnji koncert so posvetili 60. obletnici Luke Koper, ki jih podpira že od samega začetka.

Kot nam je povedal predsednik društva **Andrej Šavko**: »Pihalni orkester Koper ima veliko prijateljev. In med njimi je prav gotovo na prvem mestu Luka Koper.

Brez vaše podpore ne bi bilo vaj v novem godbenem domu, ne bi bilo potovanj in odličnih dosežkov doma in v tujini in ne bi bilo tradicionalnih božično-novoletnih koncertov, ki razveseljujejo naše zvesto občinstvo.

Predvsem pa se mladi nadarjeni glasbeniki ne bi imeli priložnosti družiti in skupaj ustvarjati nepozabne glasbene trenutke.«

Mateja Clarici

Foto: Jaka Ivančič

Pomagamo pri trajnostnem razvoju našega zelenega soseda



Takole naj bi izgledalo novo električno vozilo, ki ga bodo zaposleni v Škocjanskem zatoku uporabljali za urejanje območja.

V Škocjanskem zatoku bodo letos dobili novo električno delovno vozilo, saj smo konec lanskega leta sponzorsko podprli njihova prizadevanja za trajnostni razvoj oziroma v tem primeru trajnostno mobilnost. Vozilo bo namenjeno predvsem upravljanju in vzdrževanju poti in drugih površin v Škocjanskem zatoku, ki jih uporabljajo obiskovalci.

Električnega pomagača bodo sosedje dobili v prihodnjih mesecih, poleg bolj ekološkega delovanja pa bo vozilo zagotovo tudi manj motilo številne prebivalce mokrišča.

Mi smo Luka Koper in v letu 2017 smo ...

ZAPOSLENI

... na dan 31. 12. 2017 v kolektivu Skupine Luka Koper šteli 1.108 zaposlenih. Od tega 926 v Luki Koper, d. d., kjer smo v letu 2017 zaposlili 65 novih sodelavcev.



Foto: Jaka Ivančič

PRETOVOR

... dosegli 23 milijonov ton skupnega ladijskega pretovora in presegli 900.000 TEU na kontejnerskem terminalu.



Foto: Jaka Ivančič

LADJE

... skupno privezali 1995 ladij. Največja je bila MSC Vandya, ki na svoj krov sprejme 13.050 TEU. Največ tovora naenkrat je sicer pripeljala ladja Ludolf Oldendorff, k nam je prispelo 186.351 ton železove rude.

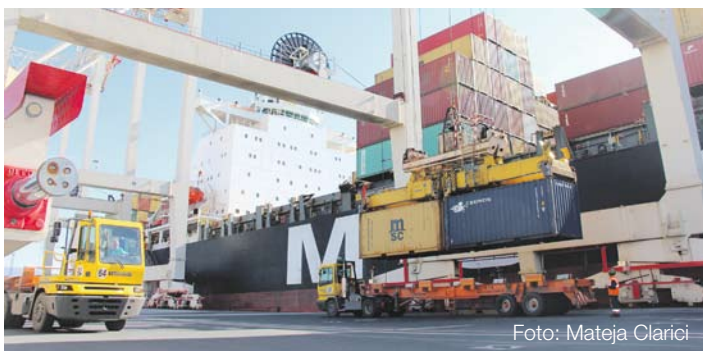


Foto: Mateja Clarici

NALOŽBE – OPREMA

... nabavili dve novi kontejnerski dvigali dimenzije super post-panamax, ki sta trenutno največji na trgu.

... otvorili žerjavno progo in začeli uporabljati tri nova RMG dvigala.



Foto: Mirko Slosar

NALOŽBE - OBJEKTI

... zgradili novo večnamensko skladišče na drugem pomolu in s tem zaključili še eno od štirih ključnih naložb v okviru strateškega poslovnega načrta 2016-2020.

... uredili kontejnerski depo, kjer na enem mestu skladiščimo in opravljamo vse storitve za prazne kontejnerje.



Foto: Peter Kleva

VSE NAJBOLJŠE, LUKA KOPER

... pripravili kar 16 dogodkov, aktivnosti ali produktov v znamenju visokega jubileja Luke Koper.

23. maja 2017 je minilo 60. let od ustanovitve podjetja Pristanišča Koper, predhodnika današnje družbe Luka Koper, d. d.. Med bolj odmevnimi sta bila dogodka za naše poslovne partnerje - dan odprtih vrat in slavnostni dogodek.



Foto: Branko Furlanič

POTNIŠKI TERMINAL

... privezali 61 potniških ladij s skoraj 72.000 potniki. Največja tako po dolžini kot kapaciteti potnikov je bila MSC Musica (294 m, 2.700 turistov in 1.000 članov posadke), sezono pa smo prvič zaključili globoko pozimi z butično Arethusa 29. decembra.



ŽIVETI S PRISTANIŠČEM

... v okviru sklada Živeti s pristaniščem prispevali k uresničitvi več kot 200 projektov, katerim smo namenili 130.000 evrov. Pomagali pa smo tudi številnim drugim športnim klubom, društvom in organizacijam, skupaj smo za sponzorstva in donacije namenili nekaj manj kot 1.000.000 evrov.

Mateja Clarici