

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Dominko

Pretovor
in
prihodki
v prvem
trimesečju

Hrupne
ladje,
kdo
lahko
ukrepa?

Dan
Luke Koper
in slovenske
logistike
v Egiptu

Kontejnerji
se
napajajo
kar iz
lokomotive

Nadzorniki o strategiji IPS

Nadzorni svet družbe Luka Koper, d. d., je 26. marca obravnaval potek poslovnega prestrukturiranja družbe in se seznanil s predlogom strategije reševanja problematike zaposlovanja izvajalcev pristaniških storitev (IPS), ki jo je pripravila uprava. Kot je po seji dejal predsednik nadzornega sveta **Uroš Ilič**, je nadzorni organ upravi predlagal, naj strategijo verificira tudi z zunanjimi strokovnimi mnenji, predvsem z vidika zakonitosti, gospodarnosti, neodvisnosti in poslovne uspešnosti. V tem času bo uprava pripravila tudi akcijski načrt implementacije strategije ter pričela s ključnimi pripravljalnimi aktivnostmi.

»V procesu priprave strategije je potekal intenziven socialni in strokovni dialog, vse s ciljem doseganja zakonite in poslovno vzdržne rešitve«, je poudaril predsednik uprave **Dimitrij Zadel**. O podrobnostih strategije ni mogel govoriti, dokler ta ne bo verificirana tudi s strani zunanjih strokovnjakov in dokler ne bo sprejet akcijski načrt, ki bo predvidel časovno izvedbo strategije. Ta se namreč ukvarja tudi s prilagoditvijo organizacije in delovnih procesov v Luki Koper ter vzpostavitev centralnega planiranja, tako procesov kot delavcev, kar bo prav tako vplivalo na število potrebnih zaposlitev.

»Nov model predvideva, da bo družba zagotavljala storitve iz osnovne dejavnosti pretežno z lastnimi zaposlenimi. V manjšem delu bo koristila kadrovske agencije, saj je tehnično nemogoče izpeljati toliko zaposlitev naenkrat ter jih uvesti v delo. Četrtno storitev pa bi zaupali zunanjim pogodbenim podjetjem, podobno

kot v drugih pristaniščih,« je razložil predsednik uprave.

Ključna razlika med starim in novim IPS pristopom je, da bodo zunanja storitvena podjetja izvajala celovite in zaključene storitve, kar je bila temeljna

zakonska pomanjkljivost starega IPS sistema. Nov model bo vplival tudi na poslovne rezultate družbe, vendar bo obseg bolj jasen ob potrditvi akcijskega načrta in rebalansa poslovnega načrta, ki bo predvidoma izveden do konca prvega polletja.

Rekordi preteklega meseca v slikah



2.289.530 ton 
skupnega ladijskega pretovora
(prejšnji rekord iz maja 2017, 2.283.584 ton)



92.319 TEU 
naloženih in razloženih kontejnerjev
(prejšnji rekord iz julija 2017, 80.840 TEU)



81.561 
naloženih in razloženih avtomobilov
(prejšnji rekord iz novembra 2016, 79.185 avtov)



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 Požanel Produkcija: ČZD Primorske novice Tisk: Tiskarna Vek Koper Naklada: 1650 izvodov Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Foto: Suzana Vižintin

Kaj imata skupnega hrup in IPS?

Dva dogodka sta najbolj zaznamovala minuli mesec, strategija IPS in hrup. Čeprav vsebinsko tako različni tematiki, imata vendarle nekaj skupnega: ne da se ju rešiti čez noč. V obeh primerih gre za problematiko, ki presega zgolj luške zmožnosti in sposobnosti ter zahteva aktivno vključitev tudi drugih organov in deležnikov. Še nekaj imata skupnega ti dve tematiki, obe močno odmevata. Ena zaradi družbeno-političnega angažiranja številnih interesnih skupin in posameznikov, druga pa zaradi kaljenja nočnega miru številnim okoliškim prebivalcem. In še tretja skupna točka, oba pojava sta nezaželeni in pri ljudeh sprožata nejevoljo in nestrpnost.

Kako se torej lotiti reševanja? Po mojem mnenju z veliko mero preudarnosti in potrpežljivosti. Oba pojava vplivata na ljudi, ljudje pa smo različni, različno dojemamo in različno reagiramo. Nekatere hrup bolj moti, druge manj. Manj občutljivi so gotovo mladi, kot smo slišali tudi profesorja s strojne fakultete na konferenci o hrupu, saj starejši slabše slišijo in zato bolj čutijo nizke frekvence, ki se širijo v obliki vibracij. Tudi pri problematiki IPS so mnenja in reakcije različne. Eni bi se radi zaposlili neposredno v Luki Koper, drugim bolj ustreza fleksibilnejši način zaposlitve. Vsem tem posebnostim in vidikom je treba prisluhniti in poiskati rešitev, ki bo najbolj širok kompromis.

V primeru hrupa je bila konferenca, ki smo jo organizirali v okviru evropskega projekta SUPAIR in o kateri pišemo v glasniku, pravi pristop k reševanju. Povabili smo vse predstavnike lokalnih skupnosti in krajanje. Oni so lahko slišali, kje tiči problem hrupa in kako se s tem soočajo v drugih evropskih pristaniščih. Mi pa smo lahko iz prve roke slišali težave, s katerimi so soočeni sosedje pristanišča. Na ta način smo se bolje spoznali, zato se bomo v prihodnje bolje razumeli

in bomo uspešnejši pri iskanju rešitev. Te ne bodo hipne, saj smo na konferenci ugotovili, da je težava hrup z ladij, da nanje Luka Koper nima vpliva, kakor tudi ne drugi državni organi. Zakonodaja s področja hrupa, ki ga povzročajo ladje, namreč sploh ne obstaja, ne na slovenskem, ne na mednarodnem nivoju. Zato se bo potrebno pogovarjati tudi z ladjarji in jih prepričati, da odpravijo vir hrupa na samih ladjah. In potrebno bo graditi dodatne priveze, da bi lahko ladje privezali dlje od bivalnih naselij. Vendar vse to zahteva čas.

Enako kot problematika IPS. Kdorkoli je mislil, da lahko z zamahom čarobne palčke reši več kot dvajset let star sistemski model organiziranosti pristaniškega dela, se je uštel. Tukaj ne govorimo samo o zakonskih vidikih in okvirih, ampak o čisto fizični sposobnosti podjetja, da izvede postopke novih zaposlitev. Reforma sistema IPS je projekt desetletja in brezglavo hitenje pri uvajanju novega sistema v prakso bi lahko pripeljalo do blokade pristanišča. Zato tudi v tem primeru velja enako kot pri hrupu: soočiti, razumeti in skupaj reševati.

Pa še to bi omenil. Posploševanje. Ljudje si tako radi poenostavljamo razumevanje stvari, kar nam sicer v veliki meri olajšuje življenje, po drugi pa ustvarja stereotipe in predsodke. Če govorimo o hrupu z ladij, je od približno dva tisoč, ki jih vsako leto vpluje v koprsko pristanišče, le peščica problematičnih. Zato ne moremo demonizirati vseh ladij ali celo pristanišča nasplo. Enako velja za podjetja, ki izvajajo pristaniške storitve. Krivično je, da vse mečemo v isti koš. Pričakoval bi sicer, da bi se zdravo jedro IPS samo postavilo zase. Razumem pa, da se v takih razmerah ni enostavno javno izpostaviti.

Sebastjan Šik

Trije rekordi v tretjem mesecu

V prvem četrtletju je ladijski pretovor dosegel 6.077.098 ton, kar je malenkost več kot v enakem obdobju leta 2017, ko je ta dosegel 6.051.436 ton. Kljub temu smo v marcu dosegli tri absolutne mesečne rekorde pretovora.

Natančnejši pregled prvega trimesečja razkrije, da so največjo rast, kar 30 odstotno, dosegli na terminalu za avtomobile. Količine so v tem obdobju povečevali praktično vsi avtomobilski proizvajalci, tako v uvozu kot izvozu. Za pet odstotkov so pretovor povečali tudi na kontejnerskem terminalu, skupina sipkih in razsutih tovorov, ki predstavlja dobro tretjino v skupni tonaži, pa je ostala na lanskoletni ravni. Padec tekočih tovorov pa lahko pripišemo predvsem trenutnemu stanju na trgu goriv in sezonskemu vplivu. Po nedokončnih podatkih je matična družba v omenjenem obdobju ustvarila 55,6 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje oz. 7 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. Popolnejša slika finančnih rezultatov prvega trimesečja bo znana konec maja, ko je predvidena objava nerevidiranega poročila Skupine Luka Koper.

Rok Štemberger

Ladijski pretovor (v ton)	jan – mar 2018	jan – mar 2017	Indeks 18/17
Generalni tovari	373.803	348.066	107
Kontejnerji	2.316.762	2.273.485	102
Avtomobili	306.812	238.230	129
Tekoči tovari	767.323	889.238	86
Sipki in razsuti tovari	2.312.398	2.302.416	100
Skupaj	6.077.098	6.051.436	100

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – mar 2018	jan – mar 2017	Indeks 18/17
Kontejnerji (TEU)	238.910	227.567	105
Avtomobili (kos)	204.516	157.684	130

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d.	jan – mar 2018	jan – mar 2017	Indeks 18/17
(v 000 EUR)	55.574*	52.163	106

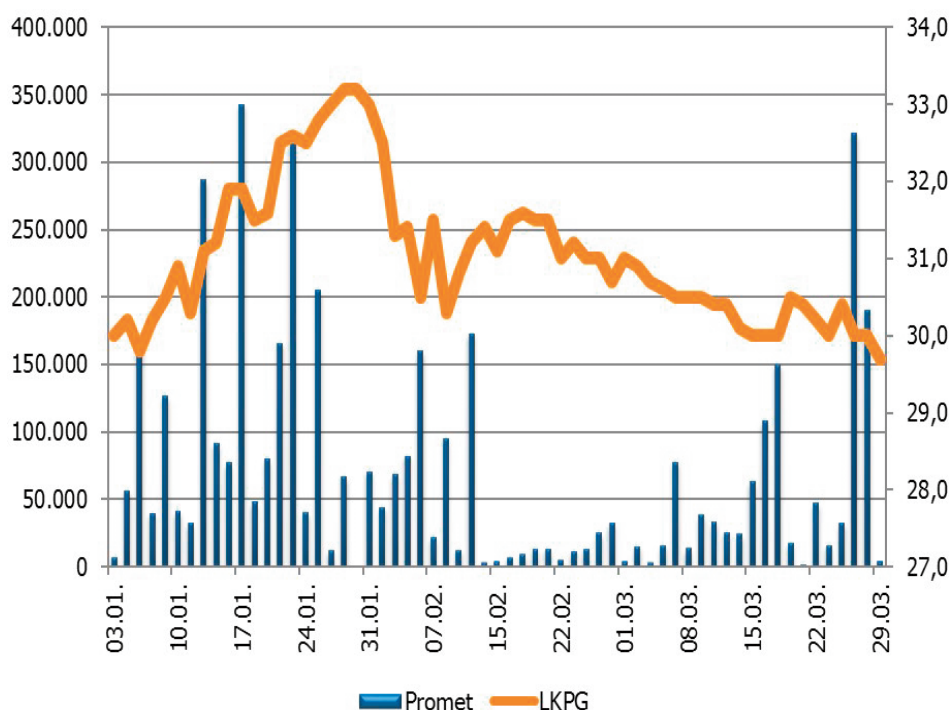
*Nerevidirani in nedokončni podatki

Delnica Luke Koper v prvem trimesečju

V prvem trimesečju letošnjega leta je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d., znašal 31,04 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 29,70 in 33,20 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 867 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 4.261.440 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 137.166 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 35,00 evrov, najnižji pa 29,70. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 2 odstotka vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2017 njena vrednost znižala za isti odstotek. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan meseca marca znašala 415.800.000 evrov.

Andreja Ličen Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v prvem trimesečju 2018

Nova kontejnerska linija ladjarja ONE

Prvega aprila 2018 je japonski ladjar Ocean Network Express - ONE prišel z novim kontejnerskim servisom, ki bo med drugimi

povezoval tudi Koper s pomembnimi pristaniškimi centri v Egiptu in Grčiji.

Ladjar ONE je nastal v letu 2017 kot skupen projekt treh

japonskih ladjarjev: Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K.), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) in Kawasaki Kisen Kaisha (K-Line).

Linija bo tedensko povezovala koprsko luko s pristaniščema Pirej (Grčija) in Damietta (Egipt), po svetovnih morjih pa bo plulo 250 članic kontejnerske flote ONE. Servis bo deloval v sklopu THE Alliance, ki poleg omenjenih ladjarjev vključuje še Hapag-Lloyd in Yang Ming ter bo preko zbirnih pristanišč v Pireju in Damietti omogočal posredne povezave s praktično vsemi večjimi svetovnimi pristanišči.

Kontakt v Kopru za linijo ONE je Centralog Ltd., Koper.



Foto: one-line.com

Obratovanje servisa ONE so domiselno pričeli s spložitvijo nove ladje, pobarvane v njihovo zaščitno barvo - živahno roza. ONE Minota bo po svetovnih oceanih zelo posebna paša za oči, v Kopru pa verjetno roza ladij ne bomo videli. One bo namreč servis izvajal z 250 kontejnerskimi ladjami vseh treh ladjarjev, vključno z 31 ladjami zadnje generacije, kapacitete do 20.000 TEU. ONE sicer velja za šestega največjega kontejnerskega ladjarja na svetu.

Bavarsko blago skozi Luko Koper: rešitev v paketu

13. marca je slovenski železniški operater Adria kombi tudi uradno predstavil novo kontejnersko povezavo med Luko Koper in bavarsko prestolnico. Zanimanje za omenjeno povezavo, ki bo trikrat tedensko prevažala kontejnerje, in transportno pot preko Luke Koper, je bilo med obiskovalci veliko, s čimer se potrjuje pozitiven trend, ki ga zaznavamo na bavarskem in južnonemškem trgu v zadnjih letih.

Adria kombi je dal priložnost za predstavitev tudi Luki Koper, zato smo predstavili naše storitve in rešitve za vse

vrste tovara na transportni poti od ali do južnega nemškega tržišča. Sekcija pristaniških špediterjev Slovenije je predstavila možnosti na področju carinskega posredovanja ter celovite rešitve za stranke, ki bi želele svoje blago odpremljati preko Luke Koper.

Na prireditvi so se predstavili tudi drugi; DHL je denimo izpostavil prednosti koprskega pristanišča v primerjavi s pristaniščem Hamburg. Med njimi tudi okoljsko sprejemljivejšo pot: en TEU od Šanghaja



Foto: Primož Benič

do Munchna preko Koprja s transportom po cesti »proizvede« za 36 % manj CO₂ emisij, po železnici pa

za 33 % manj CO₂ emisij, kot če bi v Munchen pripotoval preko Hamburga.

Železniški vrh štirih držav v Budimpešti



Luko Koper je na dogodku predstavil Borut Šemrl (drugi z desne), predstavnik Luke Koper za Madžarsko.

Udeležili smo se visokega dogodka V4 Rail CEO Summit, ki so ga priredili v madžarski prestolnici in nanj povabili tako odločevalce kot ključne akterje železniških tokov iz štirih držav: Češke, Madžarske, Poljske in Slovaške.

V madžarski prestolnici so tako predstavniki iz Višegradske skupine V4 predstavili politike svojih držav na področju železniškega prometa, predvsem tovornega. Vodilni managerji nekaterih

pomembnih podjetij s področja železniškega prevoza so govorili o aktualnih trendih v industriji: prihodnost železniškega prevoza s posameznimi vagoni; pomanjkanje delovne sile na trgu - predvsem strojevodij; digitalizacija procesov. Na dogodku smo predstavili vpetost Luke Koper v železniške prometne tokove v regiji in pomembnost železniških povezav pristanišča z zalednimi državami.

Hrupne ladje, kdo lahko ukrepa?

V okviru evropskega projekta SUPAIR smo 5. aprila v centru za obiskovalce Škocjanskega zatoka v Kopru organizirali srečanje s predstavniki lokalnih skupnosti in krajanov. Tema je bil hrup, predvsem hrup ladij, ki jih je zakonodaja tudi na mednarodnem nivoju povsem obšla.

Seznani smo jih z omilitvenimi ukrepi, ki jih je Luka Koper že izvedla, ter z načrti za prihodnje. Prisotni so izvedeli tudi o tuji praksi na tem področju ter uporabi možnih tehničnih rešitev, ki jih je potrebno preučiti in dogovoriti z lokalnimi skupnostmi. »Ne glede na to, da smo kot delniška družba zavezani zasledovati poslovne rezultate, se zavedamo posledic naše umeščenosti v prostor in vplivov pristaniške dejavnosti na okolje. Te vplive si prizadevamo omiliti in obvladovati ter vzpostaviti dolgoročno vzdržen in uravnotežen razvoj,« je uvodoma poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

NA MEDNARODNEM NIVOJU NI PREDPISOV, KI BI OMEJEVALI HRUP LADIJ

Zakonodaje, ki bi omejevala hrup ladij, na mednarodni ravni ni, je povedal direktor Uprave RS za pomorstvo **Jadran Klinec**. Zato

pomorski inšpektor nima vzvodov, da bi lahko ukrepal. Konkreten primer se je zgodil v začetku marca, ko so se bližnji stanovalci luke pritoževali nad hrupom kontejnerske ladje. Ta je ob postankih v Trstu in Reki zmotila tudi tamkajšnje stanovalce, vendar niti v sosednjih pristaniških pristaniške oblasti niso mogle ukrepati. Ker je problem hrupa širšega značaja in se z njim soočajo tudi druga evropska pristanišča, še posebej tista, ki ležijo v neposredni bližini naselij, se jih je 11 (med njimi tudi Luka Koper) povežalo v združenje **NEPTUNES**. V okviru združenja bodo pristanišča z izmenjavo izkušenj in določitvijo skupnih standardov pritisnila na krovne organizacije, da problematiki hrupa ladij namenijo več pozornosti. »Trenutno izvajamo test protokola meritev v vseh pristaniških članicah, saj je hrup težko meriti. Nanj namreč vpliva tudi hrup iz okolice, zato je težko ločiti med hrupom, ki prihaja iz pristanišča in ostalimi viri,« je povedal **Frank Wolkenfelt**, vodja projekta s pristaniške uprave Rotterdam.

Največje evropsko pristanišče se namreč prav tako srečuje s težavo hrupa in pritožbami bližnjih stanovalcev. Zavedajo se, da ladjarjev ne morejo prisiliti k ukrepanju, zato se z njimi poskušajo dogovoriti za drugačne ukrepe. V Kopru smo pred leti že imeli primer, ko smo ladjarja prepričali, da je iz linije umaknil dve problematični ladji. Tudi v prihodnje bosta dialog in razumevanje ladjarjev ključna pri reševanju problematike hrupa. Poleg tega smo v Kopru izvedli določene ukrepe, ki so omilili hrup, ki ga proizvaja pristaniška dejavnost. Hrupen tovor smo denimo premaknili v notranjost pristanišča, dizelska dvigala in stroje nadomestili z električnimi,



Koprsko pristanišče v objemu dveh naseljenih območij.

Foto: Jaka Jeraša

ki so tihi in čisti, preplastili smo ceste znotraj pristanišča in obložili mehanizacijo, da bi omejili hrup zaradi udarcev tovora ob vozilo. »V pristanišče vsako leto prispe okoli 2.000

ladij, vendar je le peščica motečih. V takih primerih bi bilo najbolj učinkovito, če bi lahko nekatere od teh ladij priklopili na električno napajanje s kopnega, vendar bi potrebovali za oskrbo

Težave s hrupom bo reševal Neptun

S težavami s hrupom ladij se v zadnjem času srečuje vse več pristanišč, predvsem tistih, ki so v neposredni bližini mestnih jeder in naselij. Glede na to, da na mednarodnem nivoju ni zakonodaje, ki bi urejevala to področje, se je 12 pristanišč (Koper, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Vancouver, Turku, Gothenburg, Kopenhagen, Cork, New South Wales, Stockholm in Kopenhagen) povežalo v združenje Neptunes (Noise Exploration Program To Understand Noise Emitted by Seagoing ships) z namenom skupnega reševanja težav s hrupom ladij ter izmenjave izkušenj in dobrih praks na tem področju. Zanimivo je, da so navdih za ime dobili ravno pri rimskem bogu morja, Neptunu.

Do sedaj so članice že pripravile popis stanja in hrupnih ladij, preučile zakonodajo v različnih državah (mejne vrednosti so namreč različne) in postopke prijave in obravnave pritožb. V prihodnje nameravajo določiti postopke merjenja hrupa ladij in na podlagi teh pripraviti lestvico, po kateri bi manj hrupne ladje plačevale nižje ladijske pristojbine v pristaniščih. To bo osnova za pritisk na Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO), da se trenutna zakonodaja spremeni.

Mateja Clarici



Evropski projekt

SUPAIR* odgovarja na izzive razvoja pristanišč, ki so ključni generatorji razvoja in gospodarske rasti. Projekt se ukvarja z zmanjševanjem vplivov in emisij tako ladij kot pristaniških operacij. Išče take rešitve, s katerimi bi luke lažje načrtovale in v prakso uvajale nizkoogljivi in multimodalni transport ter k temu spodbujale ostale deležnike transportnih tokov.

*Sustainable Ports in the Adriatic-Ionian Region - SUPAIR. Projekt sodi v program Interreg Adrion.

ladij z električno energijo toliko električne moči, kot jo potrebuje cela koprška občina skupaj. Poleg tega ladje, ki trenutno prihajajo v luko Koper, niso opremljene s takimi priklopi,« je razložil **Boštjan Pavlič**, vodja Področja varovanja zdravja zaposlenih in ekologije v Luki Koper.

Luka Koper že leta redno meri hrup, meritve transparentno objavlja na svojem trajnostnem portalu www.zivetispristaniscem.si. Zakonodaja, ki predpisuje omejitve hrupa, je v primeru pristanišča drugačna kot v primeru ceste in železnice, kjer so mejne vrednosti postavljene višje. Problem zakonodaje je tudi, da ne obravnava posebej hrupa, ki ga povzročajo nizke frekvence in ki ga človek občuti v obliki vibracij. »Vse meritve, ki smo jih izvedli v Luki Koper, so pokazale, da so problem nizke frekvence. S posebno akustično kamero smo tudi ugotavljali, katere ladje so s tega vidika najbolj problematične. Najbolj učinkovit ukrep bi bil, če bi ladje odpravile težave že na izvoru, z dušilci zvoka in podobnimi rešitvami, vendar ladjarja nihče ne more v to prisiliti, saj zakonska podlaga ne obstaja,« je povedal **Jurij Prezel** s Fakultete za strojništvo iz Ljubljane. Predstavil je tudi nekaj alternativnih pristopov k reševanju problematike, ki pa jih je potrebno natančno preučiti.

V razpravi so se oglasili tudi nekateri krajanji starega mestnega jedra Kopra, ki najbolj čutijo problem hrupa, in predstavniki obeh občin, Kopra in Ankarana. Pohvalili so prizadevanja in izvedene aktivnosti Luke Koper, a hkrati izrazili pričakovanje, da bo družba našla ustrezne rešitve za najbolj problematične ladje. Predlagali so razbremenitev prvega bazena in umik ladij na druge priveze v pristanišču, kar ima Luka Koper že v načrtu. V tretjem bazenu bo namreč gradila dodatna privezna mesta za t. i. RO-RO ladje (ladje z vozili), kar bo razbremenilo prvi bazen.

Sebastjan Šik

Luki Koper jubilejno priznanje za poslovno odličnost

V Portorožu je 22. marca potekala svečanost ob 20. obletnici podeljevanja priznanja Republike Slovenije za poslovno odličnost. Luka Koper je priznanje prejela že leta 2002, štiri leta kasneje pa se celo uvrstila med finaliste Evropske nagrade poslovne odličnosti.

Priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost (PRSPO) je bilo zasnovano kmalu po osamosvojitvi Slovenije v okviru nacionalnega programa za kakovost. Sledilo je drugim evropskim nagradam z željo po kar najhitrejšemu preporodu gospodarstva in dvigu konkurenčnosti. V sodelovanju s tedaj Evropsko fundacijo za kakovost in management EFQM je Slovenija prevzela evropsko metodologijo in kriterije modela odličnosti EFQM vgradila v sistem državne nagrade za



Na slovesnosti je jubilejno priznanje, ki so ga prejeli vsi dosedanja zmagovalci PRSPO, iz rok ministra **Zdravka Počivalška** prevzel **Vojko Rotar**, član uprave Luke Koper (desno). Foto: Barbara Milavec

poslovno odličnost. Danes je PRSPO najvišje državno priznanje za poslovno odličnost poslovanja kot rezultat razvoja znanja in inovativnosti, ki ga lahko doseže gospodarska ali druga organizacija. Vlada RS je letos sprejela tudi Strategijo poslovne odličnosti 2018 - 2030.

V dvajsetletni zgodovini podeljevanja priznanj se je med zmagovalce zavihtelo 15 organizacij.

Podporni steber postopka PRSPO so poleg zmagovalnih organizacij tudi strokovno usposobljeni ocenjevalci in razsodniki, zato so na dogodku vsi prejeli posebne zahvale.

Odprt je razpis sklada Živeti s pristaniščem

Sponzorska in donatorska sredstva bomo tudi letos razdelili preko razpisa sklada Živeti s pristaniščem. V pristanišču dobrih idej se že veselimo svežih zamisli, domiselnih projektov in zanimivih aktivnosti, ki bodo v tem letu bogatili lokalno in širše okolje. Navodila,



SKLAD
Živeti s pristaniščem
LUKA KOPER, d. d.

pravilnik in prijavnica so dostopni na spletni strani www.zivetispristaniscem.si.

Prijave zbiramo **do vključno 30. aprila 2018.**

Mateja Clarici

Zanimivi tovari: narejeno v Evropi

Precej zaželene so na daljnem Vzhodu postale tudi jadrnice, jahte in druga manjša športna in rekreativna plovila evropskega izvora. Poznavalci menijo, da ljubitelje plovbe na drugem koncu sveta navdušuje odlična kvaliteta plovil, izdelanih v Evropi. Vedno pogosteje, a še vedno zelo butično seveda, jih pretovarjamo tudi na našem kontejnerskem terminalu. Jahte, jadrnice in gliserje skrbno nalagamo na kontejnerje brez ogrodja (t. i. flat rack kontejner) ali pa za občutljiv tovar pripravimo posebna nosila. Tako pripravljene natovarjamo na ladje matice, ki prestižne pošiljke iz Kopra nosijo do olimpijske Južne Koreje ali celo do Nove Zelandije.

Mateja Dominko



Na drugem koncu prostranih morij boste morda naleteli tudi na sestrski jadrnici Kioni in Fjaka, doma s Stare celine. Foto: Kristijan Bračun

S konference o prometu in logistiki v Beogradu

22. marca smo se v Beogradu udeležili 5. konference »Promet in logistika v JV Evropi in Podonavju«. Luka Koper je v tej regiji prepoznana kot pristanišče z visoko kakovostjo storitev in pristanišče, ki se v regiji najhitreje razvija na vseh segmentih. Blagovne skupine, ki že danes uporabljajo logistično pot preko Kopra, so predvsem žita, generalni tovari in kontejnerji. Prav slednji predstavljajo največji potencial za povečanje pretovora.

Konferenca je bila dobro obiskana, glavne teme pa so bile:

- podpora infrastrukturnim projektom podonavske regije,
- mejni prehodi – postopki in primeri dobre/slabe prakse,
- logistika – trendi in razvoj, investicije ter inovacije v Podonavju,
- mobilnost in multimodalnost: pristaniški sistemi in vse vrste transporta.

Vzporedno s konferenco so potekala tudi B2B srečanja s strankami, Luko Koper sta predstavljala **Špela Bertok** s Terminala sipkih tovorov in **Ivan Perič** iz Področja trženja.



Organizatorji ob koncu dogodka vsako leto podelijo nagrade Brand Leader Award, Luka Koper jo je v preteklih letih prejela že dvakrat, letos pa se veselimo na drugačen način. Med nagrajenci za leto 2017 je bila namreč tudi naša stranka TPG Logistika iz Kopra, nagrado je prevzel Damjan Mrakič (na fotografiji v sredini). Celotni ekipi iskreno čestitamo!
Foto: massmediainternacional.rs

Na obisku pristaniški kolegi iz Bakuja

12. marca so Luko Koper obiskali predstavniki pristanišča Baku iz Azerbajdžana. Pristanišče Baku je najstarejše in največje pristanišče ob Kaspijskem jezeru. Že stoletja je služilo kot povezava med Vzhodom in Zahodom ob starodavni Svilni cesti. Obseg pretovora Pristanišča Baku (razen naftnega terminala) se je v primerjavi z letom 2016 povečal za 31 % in v letu 2017 znašal 4,4 milijone ton. Približno 86 % celotnega pretovora predstavlja tovor v tranzitu.

Trenutno pristaniški kolegi v Bakuju intenzivno razvijajo novi del pristanišča. Do poletja bodo zaključili prvo fazo gradnje novega terminala, s čimer bo bakujsko pristanišče svojo kapaciteto povečalo na 15 milijonov ton tovara ter 100.000 TEU letno. Po končani drugi fazi pa bo pristaniška zmogljivost azerbajdžanskega pristanišča dosegla 25 milijonov ton tovara in 1.000.000 TEU.

Sara Morato
Foto: Andrej Cah



Dan Luke Koper in slovenske logistike v Egiptu

Luka Koper je tudi letos organizirala tradicionalni Dan Luke Koper in slovenske logistike v Egiptu. S pomočjo Združenja za promet pri GZS in veleposlaništva RS v Egiptu smo slovensko pristanišče in logistiko najprej predstavili 20. marca v Kairu, naslednji dan pa še v Aleksandriji. Oba dogodka sta bila zelo dobro obiskana, kar potrjuje zanimanje egiptovskih špediterjev, pomorskih agentov in trgovcev za pretovor preko koprskega pristanišča. Na dogodek smo poleg egiptovskih izvoznikov sadja in zelenjave, predstavnikov državnih institucij, špediterjev in agentov, povabili tudi vodilne izvoznike drugih sektorjev (gradbeništva,

tekstilne in prehranske industrije).

Mohamed Khalil, glavni izvršni direktor podjetja Sonac, ki izvažata pomaranče in krompir bi si želel še več skladiščnega prostora: »V pretekli sezoni smo začeli preusmerjati naš izvoz večjih količin krompirja in pomaranč iz drugih pristanišč v Luko Koper. Zelo smo

zadovoljni s storitvami v Kopru in z odzivnostjo ostalih udeležencev pristaniške skupnosti. V letošnjem letu bomo količine še povečali, vendar smo žal omejeni s skladiščnimi kapacitetami. Naši kupci, to so trgovske verige, so vse bolj zahtevne stranke in na njihova dnevna naročila se moramo kar najhitreje odzvati z dostavo

blaga v najkrajšem času, zato moramo imeti v pristanišču na razpolago zadostno količino že pregledanega in ocarinjenega blaga.«

Koper ima z egiptovskimi pristanišči vedno boljše direktne kontejnerske povezave. Trenutno deluje šest tedenskih kontejnerskih servisov, obe strani pa vidita še veliko možnosti za širjenje sodelovanja, predvsem zaradi številnih rednih ladijskih povezav. V 2017 je preko koprskega pristanišča potovalo 50.000 kontejnerjev (TEU) in 96.000 ton generalnih, sipkih in tekočih tovorov.

Milena Slobko Jerman

Egipt velja za enega največjih svetovnih izvoznikov sadja in zelenjave, luka Koper pa je v 30 letih postala ena od pomembnih vstopnih točk egiptovskega izvoza v Evropo. Preko koprske luke v uvozu trenutno potuje predvsem egiptovsko grozdje, pomaranče, krompir, čebula in druga zelenjava, v izvozu pa poljska jabolka in drugo blago npr. les, papir, celuloza, avtomobili in razno blago v kontejnerjih.

Na referendum znova 13. maja?

Potem ko je vrhovno sodišče razveljavilo izid referenduma o zakonu o drugem tiru, ki je bil 24. septembra lani, je državna volilna komisija razpisala nov datum. Na volišča naj bi se vnovič odpravili v nedeljo, 13. maja. V kolikor bi obveljal ta datum bi referendumska kampanja

stekla 13. aprila, zaključila pa bi se 24 ur pred pričetkom glasovanja. Do spremembe datuma referenduma pride lahko le, če bo ustavno sodišče ugodilo pritožbi Vilija Kovačiča, ki si prizadeva, da bi referendum potekal na dan državnozborskih volitev.

Neodvisno od izida glasovanja na referendumu pa bo predvidoma že kmalu stekla gradnja dostopnih cest za drugi tir. Slovenija in Evropska komisija sta namreč podpisali dodatek k pogodbi, po katerem se je 44,3 milijona € nepovratnih evropskih sredstev za

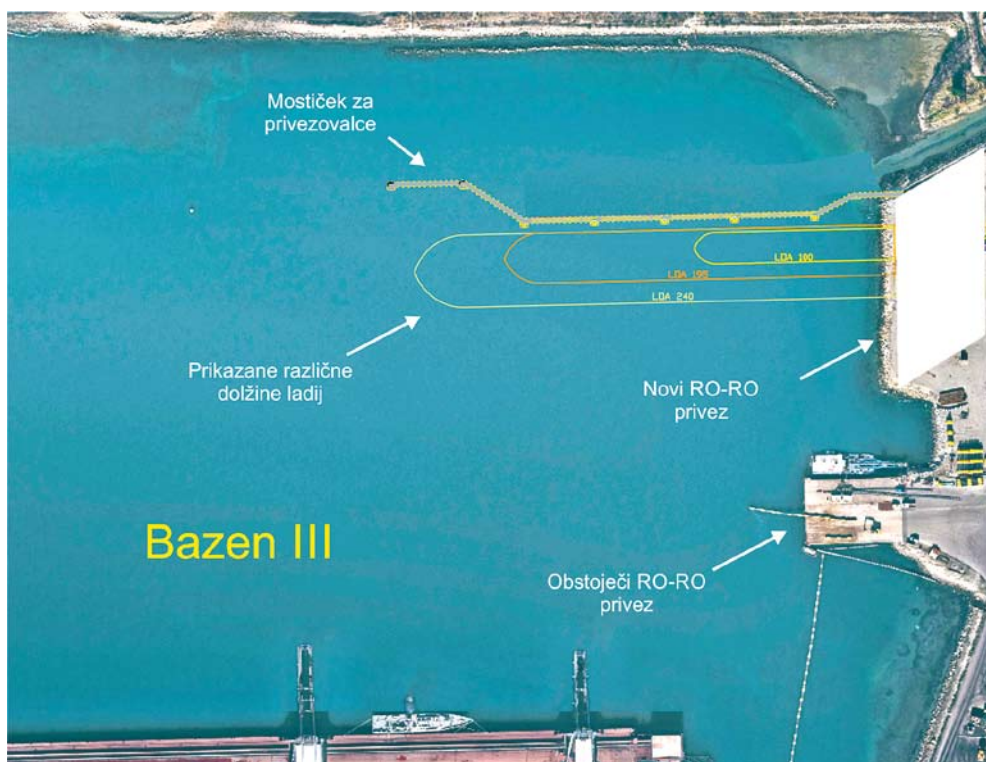
pripravljalna dela preneslo iz podjetja 2TDK na Ministrstvo za infrastrukturo oziroma na Direkcijo RS za infrastrukturo. Za izvajalca dostopnih poti sta bila sicer že izbrana družba Kolektor CGP in Euroasfalt.

RO-RO vez v bazenu III

V teku je pridobivanje dovoljenj za gradnjo novega RO-RO veza v bazenu III. Vez je predviden severno od obstoječega priveza na večnamenskem terminalu (VNT) v bazenu III in bo omogočal tako privezovanje RO-RO ladij za pretovor vozil s krmo naprej kot tudi ladij s tričetrtinsko rampo. Poleg zagotavljanja dodatnega veza za RO-RO ladje, se bo skrajšala transportna pot od ladje do skladiščnih površin na območju severno od reke Rižane.

S tem bomo sprostili obstoječe priveze, kjer trenutno vežemo RO-RO ladje in kamor bomo lahko v prihodnje privezovali ladje z drugimi tovari.

Februarja 2018 nam je Ministrstvo za okolje in prostor ARSO izdalo okoljevarstveno soglasje za gradnjo novih RO-RO



vezov v bazenu III. Soglasje je postalo pravnomočno v

marcu, obsega pa v 1. fazi izgradnjo novega RO-RO

veza severno od obstoječega VNT veza, dolgoročno v drugi fazi pa še izgradnjo dvojnega RO-RO veza na območju obstoječega VNT veza. Gradnja 1. faze novega RO-RO veza je predvidena v letu 2019.

Privez (1. faza) bo sestavljen iz več elementov in sicer morskega dela s samostojnimi pristajalnimi odbojniki in samostojnimi priveznimi mesti, med seboj povezanimi z jeklenimi dostopnimi mostovi za privezovalec (peš dostop do priveznih bitev) ter kopenskega dela oz. RO-RO rampe, ki bo omogočala pretovor preko zadnje ladijske rampe v naklonu ali tričetrtinske ladijske rampe na ravnem delu kopenskega dela.

Mara Žerjal



Luka Koper v visoki delegaciji transporta in logistike v Bruslju

22. marca je Slovensko gospodarsko in raziskovalno združenje v Bruslju organiziralo Konferenco transporta in logistike. Najvišji predstavniki države s tega področja so evropskim institucijam in drugim zainteresiranim predstavili slovenske načrte in prioritete ter prikazali, kje sovpadajo z evropskimi razvojnimi poudarki tega področja.

Prisotne so nagovorili evropska komisarka **Violeta Bulc**, premier **Miro Cerar**, minister **Peter Gašperšič** in državni sekretar **Jure Leben**, ki je povzel pomen in aktivnosti projekta 2. tir. Železniški infrastrukturni vidik slovenske transportne poti in mednarodnega sodelovanja je predstavil tudi **Peter Verlič** s Prometnega Inštituta.



z Luke Koper sta se dogodka udeležila predsednik uprave **Dimitrij Zadel**, ki je predstavil prednosti in razvojne načrte koprskega pristanišča, in **Maša Čertalič** (na fotografiji), vodja Področja strateškega razvoja.

SECNET v polnem teku

V Luki Koper smo 6. marca gostili partnerje projekta SECNET (program Interreg V-A Italija – Slovenija 2014 – 2020) na drugem sestanku usmerjevalnega odbora projekta. Projekt, katerega cilj je tudi izboljšanje pristaniške varnosti ter vzpostavitev trajnega sodelovanja v čezmejnem območju, vodi pristanišče Trst. Poleg nas pri projektu sodelujejo še pristanišče Benetke, Univerza v Trstu in Univerza na Primorskem. Projekt je deležen sofinanciranja v višini 85 % s sredstvi Evropskega sklada za regionalni razvoj.



Usposabljanje v okviru projekta so gostile Benetke

Namen sestanka je bil preveriti do sedaj izvedene aktivnosti in spodbuditi k zaključku manjkajočih poročil v prvi fazi projekta. S tem smo želeli pripraviti pregled nad trenutnim stanjem na področju pristaniške varnosti v programskem območju. Projekt se zdaj premika v naslednjo fazo, ki vključuje izvedbo pilotnih aktivnosti. Sodelujoča

pristanišča imamo namreč skozi projekt možnost nadgraditi sisteme za fizično varnost, pa tudi poskrbeti za večjo kibernetsko varnost. Pilotnih aktivnosti se bomo intenzivno lotili v aprilu, in sicer s specifikacijo potreb za izvedbo naročila opreme oziroma storitev.

Martina Gržančič



Srečanje obeh jedrnih koridorjev v Padovi

V okviru dogodka Green Logistics Expo, ki je potekal v Padovi med 7. in 9. marcem, se je odvil tudi srečanje predstavnikov obeh multimodalnih evropskih koridorjev, ki sta aktualna ravno v naši regiji: Baltsko-jadranski in Mediteranski. Na dogodku so poleg pristanišč Trst, Reka, Benetke, Ravenna, Marseille, Gdansk, Koper in drugih aktivno sodelovali tudi predstavniki Evropske komisije ter izvajalske agencije INEA,

ki skrbi za dodeljevanje EU sredstev. Dogodek sta s strani Evropske komisije vodila koordinatorja obeh koridorjev **Kurt Bodewig** in **Laurens Jan Brinkhorst** z asistentoma.

Razvojne načrte koprskega pristanišča ter izkušnje s črpanjem EU sredstev iz različnih programov za naše prioritete aktivnosti je na dogodku predstavila **Maša Čertalič**, vodja Področja strateškega razvoja. Za Luko Koper

je udeležba na tovrstnih dogodkih pomembna, saj utrjuje prepoznavnost in umeščenost koprskega pristanišča v mednarodni prostor, kar prinaša tudi nove priložnosti za črpanje EU sredstev.

Na srečanju smo posebej izpostavili projekt, namenjen izboljšanju infrastrukture v bazenu III (RO-RO privez in VI. skupina tirov) za pretovor avtomobilov CarEsmatic, pri katerem gre za dobro prakso povezave

z ladjarjem Neptune Lines in Autoterminalom Barcelona. Trenutno pripravljamo novo projektno prijavo STAR2MOS na razpis CEF Blending call s španskim pristaniščem Sagunto in ladjarjem MCCL, s katero želimo pridobiti denar za sofinanciranje vhoda Sermin.



Kontejnerji se napajajo kar iz lokomotive

9. aprila je iz kopskega kontejnerskega terminala proti severu Evrope odpotoval že četrti vlak z izraelskim tovorom v frigo kontejnerjih, ki je nastal kot produkt evropskega projekta Fresh Food Corridors.

V projekt, katerega cilj je iskanje inovativnih rešitev pri prevozu lahko pokvarljivega blaga, je bil vključen tudi omenjeni vlak. Pri železniškem prevozu frigo kontejnerjev smo namreč prvič uporabili novo opremo in tehnologijo, ki je bila zaenkrat preizkušena le na potniških vagonih. Namesto običajnih dizelskih agregatov, ki so vgrajeni na frigo kontejnerje in jim zagotavljajo napajanje, smo zabojnike naložili na povsem nove vagonne, ki so bili medsebojno povezani in so elektriko prejemali direktno iz lokomotive oz. omrežja. S tem načinom smo tovoru v frigo kontejnerjih zagotovili ustrezno temperaturo in klimatske pogoje na celotni

transportni poti, tudi do -18°C.

To, tudi z okoljskega vidika inovativno rešitev, je pripravilo švicarsko podjetje Wascosa. Ob tem velja še dodati, da so vagoni sicer prvenstveno namenjeni prevozu frigo kontejnerjev, lahko pa nanje naložimo tudi navadne kontejnerje in kamionske prikolice s kontejnerji.

Projekt je nastal konec leta 2015 in poteka pod okriljem programa CEF (Connecting Europe Facility). Priključilo se mu je 20 partnerjev iz Italije, Francije, Cipra, Slovenije in Izraela, koordinira pa ga Luka Koper. Partnerji v projektu iščejo inovativne rešitve v novih logističnih verigah pri prevozu frigo kontejnerjev in hitro pokvarljivega blaga iz Bližnjega vzhoda na evropske trge. Prevoz poteka po morju do pristanišč Marseille, Benetke in Koper, pot do kupcev pa nadaljuje po železnici.

Že v lanski sezoni so partnerji v projektu dokazali, da je prevoz hitro



pokvarljivega blaga preko treh sredozemskih pristanišč in dalje v severno Evropo z vlakom lahko konkurenčnejši in učinkovitejši v primerjavi s

cestnim prevozom, ki je danes še vedno najbolj pogosta oblika prevoza frigo kontejnerjev.

Roberto Richter



Sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Multimodalnost in ekološke rešitve - prioriteta projekta TalkNET

Luka Koper je 22. marca v okviru evropskega projekta TalkNET organizirala drugi sestanek upravljalnega odbora projekta. Poleg pregleda stanja projektnih aktivnosti in finančnega stanja, je vsak projektni partner predstavil aktivnosti v okviru dveh glavnih ciljev projekta, to sta izboljšava multimodalnosti in vpeljava inovativnih ekoloških rešitev. Cilj izboljšave multimodalnosti ima tri podcilje, v okviru katerih bosta v Luki Koper izdelani dve analizi: analiza intermodalnega vozlišča z vidika učinkovitosti in povezanosti s cestnim in železniškim omrežjem ter analiza možnosti vzpostavitve nove železniške povezave z osrednjim delom Češke republike.

Eden od ciljev za uvedbo inovativnih ekoloških rešitev je energetska



Delovna skupina na sestanku upravljalnega odbora projekta TalkNET; Luka Koper sta na srečanju v Kopru zastopala Drago Ratoša in Jurij Mirnik.

Foto: Jurij Mirnik

učinkovitost, v okviru katerega bodo v Luki Koper izdelane tri analize:

- analiza energetske učinkovitosti silosa in T-hal na evropskem energetskem terminalu,

- analiza energetske učinkovitosti skladišč generalnih tovorov, ki ji bo sledila izvedba predlagane rešitve v obliki pilotne akcije in

- ocena upravljanja z odpadnimi materiali med izvajanjem pretovora in skladiščenja.

Drugi dan srečanja smo za projektne partnerje iz držav Srednje Evrope organizirali ogled kopskega pristanišča, sosedje pa so pripravili še ogled treh terminalov tržaške luke.

Drago Ratoša



Spremembe so gonilo razvoja

Kontejnarski terminal je med operativnimi enotami zagotovo tisti, kjer je obrat tovora največji, hkrati pa zelo kompleksen zaradi prostorske razpršenosti ter velikega števila strank. Da bi poenostavili postopke naročanja storitev in izboljšali informiranost strank o predvideni razpoložljivosti

kontejnerjev ter jim omogočili lažje komuniciranje z Luko Koper, smo v prvih dneh aprila uvedli spremembe v procesu polnjenja in praznjenja kontejnerjev. Prilagoditev na novosti bo zagotovo od vseh vpletenih v to storitev terjala še nekaj potrpljenja in prilagajanja, a ne bo zaman.

Z novim postopkom bomo imeli boljši nadzor nad izvajanjem polnjenja in praznjenja kontejnerjev, predvsem pa bomo lahko bolje izkoristili skladiščne površine. V okviru te spremembe smo ladjarjem omogočili neposredno komunikacijo z luškimi informacijskim sistemom

preko EDIFACT sporočil in tako naredili prvi korak k celovitemu prehodu na EDIFACT standard.

Nenehno se trudimo izboljševati svojo storitev, zato se strankam zahvaljujemo za razumevanje in konstruktivno sodelovanje.

Stuffing/Stripping (ang.)

Tako iz pomorskega jezika v pristanišču najpogosteje imenujemo proces polnjenja in praznjenja kontejnerjev. Gre za tovor v kosih, ki pripotuje z enim transportnim sredstvom, denimo tovornjakom, in odpotuje z drugim, na primer ladjo. Najpogosteje je to tovor na paletah ali pakiran v različne kose, škatle, vreče in podobno, včasih pa tudi avtomobili ali celo sipki tovor. V letu 2017 je kar 96 % celotnega

stuffinga/strippinga v pristanišču opravil Terminal za generalne tovore. V tonah smo na ta način napolnili/izpraznili za 1,3 milijona ton tovora, povedano drugače 102.066 TEU.

Lastniki tovora imajo v Luki Koper tudi možnost boljše sledljivosti svojega tovora, ki se v pristanišču polni v kontejnerje ali iz njih prazni. Ob prihodu v luko lahko s črtno kodo označeno blago (paletizirano ali kosovno)



Foto: Mateja Clarici

skeniramo in s tem stranki omogočimo on-line vpogled in spremljanje tovorov, ki so del tega sodobnega skladišnega sistema (ang. Warehouse management

system - WMS). Stranka lahko svoj tovor spremlja tudi, ko se kosi ob nalaganju v kontejner ponovno skenirajo in vse dokler tovor ne zapusti pristanišča.

Vsak tovor zahteva svoja orodja, pripomočke in mehanizacijo

S prihodom najrazličnejšega tovora moramo za ravnanje z njim razvijati nove delovne pripomočke. Tako smo se še pred nekaj leti čudili novosti, šlo je za nastavek na vilicah viličarja, poimenovali so ga trn, s katerim so lažje pretovarjali zvitke pločevine.

Odslej smo nabavili še več različnih trnov, zadnji pa so spet nekaj posebnega, saj je najdaljši dolg kar 7 metrov. Za kaj ga uporabljamo, smo vprašali **Sanija Čejvanovića** iz Področja investicij: »Ta zmogljivejši trn uporabljamo za pretovor cevi različnih

dolžin, gre za 6 do 12 metrov dolge cevi. Poleg tega lahko s tem distančnim trnom pretovarjamo naenkrat v snopu po več cevi skupaj. Viličarist jih na skladiščni površini enostavno vpne in odpelje v kontejner. Gre za novost v naši storitvi, saj smo prej cevi nakladali na vagono, zdaj pa jih vedno pogosteje nakladamo v kontejnerje in pri tem je distančni trn nepogrešljiv pripomoček. Naročili smo dva nova trna za viličarje nosilnosti 9 ton in 33 ton.« Sicer te trne uporabljamo tudi za jeklene



Distančni nosilec za pretovor kamionov in avtobusov, zmogljivosti 4 x 7 ton.

kolute in jeklenih profilov različnih dimenzij. Imamo pa še druge pripomočke za pretovor drugih tovorov. Eden med njimi je distančni nosilec za pretovor kamionov in avtobusov. Vsak od štirih nosilcev ima sedem ton nosilnosti. Za pretovor tirnic pa imamo distančno ploščo s »pfeifer kleščami«, s pomočjo katere lahko naenkrat vpnemo 18 do 20 tirnic. Dve plošči lahko preneseta celo 40 ton težak tovor, kot so tirnice. Te manipulacije

pretovora tirnic iz vagonov na ladjo opravljamo z manipulatorji ali dvigali s kontejnerskim prijemalom.

»Vsak nov tovor je, bodisi zaradi teže, še pogosteje pa zaradi dimenzij, za nas nov izziv. Skupaj s proizvajalcem iščemo najbolj optimalne rešitve, skupaj se učimo, da na koncu domislimo in izdelamo prave prototipe,« še pove Sani.

Sonja Kranjec
Foto: Sani Čejvanović



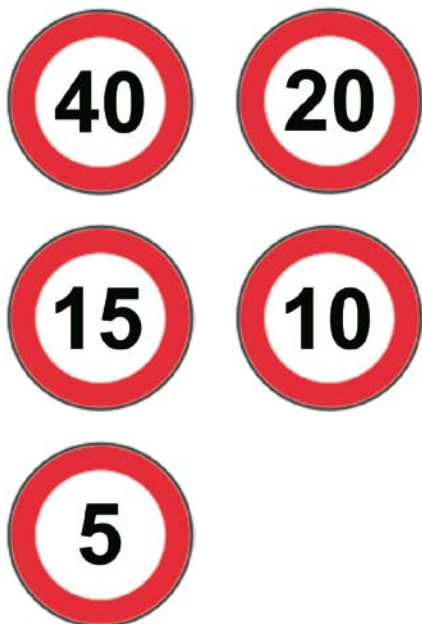
Distančni trni za zahtevno manipuliranje s tovorom velikih dimenzij, kot je zlaganje 12-metrskih cevi v kontejner.

Varnost na prvem mestu

V pristanišču potekajo številne dejavnosti. Obseg dela se povečuje, na območju pristanišča je vse več vozil, gostejši je železniški promet. Da bi delo potekalo čim bolj tekoče in varno, prosimo, da upoštevate vsa varnostna navodila, ki veljajo za območje pristanišča.

OMEJITVE HITROSTI

Najvišja dovoljena hitrost na območju pristanišča je 40 km/h, kar velja za luško vpadnico. Na manipulativnih in skladiščnih površinah, kjer izvajamo pretovor in skladiščne manipulacije, pa se dovoljene hitrosti gibajo med 5 in 15 km/h. Na nekaterih predelih veljajo tudi vmesne omejitve, zato pri vožnji upoštevajte prometne znake in opozorilne table. Zaradi številnih kršitev in nevarne vožnje, ki včasih tudi presega dovoljeno hitrost, varnostna služba izvaja kontrole hitrosti. V primeru prekoračitve je pristojna za ukrepanje.



UPORABA MOBILNIH TELEFONOV IN MULTIMEDIJSKIH NAPRAV

Tako kot v javnem prometu tudi na območju pristanišča veljajo cestno prometni predpisi. Uporaba mobilnih telefonov med vožnjo NI DOVOLJENA,

PREPOVEDANA UPORABA

MOBILNIH TELEFONOV IN MULTIMEDIJSKIH NAPRAV

- med vožnjo
- med upravljanjem delovnega stroja
- na deloviščih ob neposredni nevarnosti za nastanek poškodbe

razen z uporabo naprave za prostoročno telefoniranje. Prepoved velja tudi za ostale multimedijske naprave, ki tako kot uporaba telefona zmanjšujejo zbranost voznika in njegovo pozornost na dogajanje na cesti in njeni okolici. Voznik, ki med vožnjo uporablja te naprave, lahko spregleda ključne informacije iz okolja, kar povečuje tveganje za nastanek prometne nesreče. Če že morate poklicati ali poslati SMS sporočilo, to opravite v ustavljenem vozilu na primernem mestu. Prepoved uporabe mobilnega telefona in multimedijskih naprav velja tudi za delovišča, kjer obstaja neposredna nevarnost za nastanek poškodb, ter med upravljanjem z delovnimi stroji.

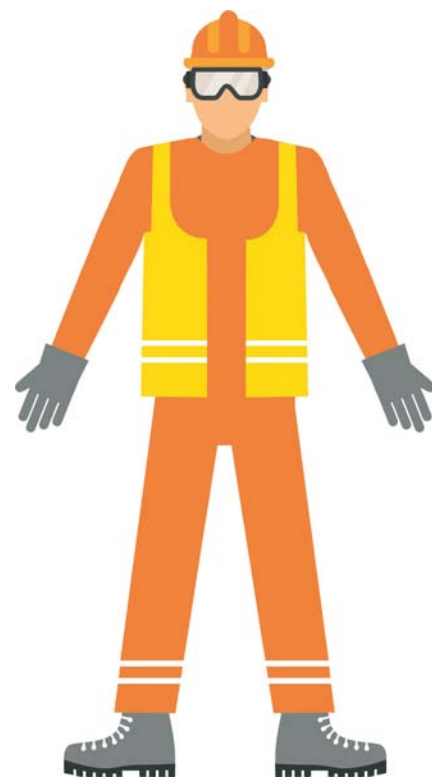
PEŠAČENJE

Pešačenje po pristanišču je **PREPOVEDANO**. Prepoved velja za osebe, ki niso vpletene v delovni proces. Kljub opozorilu to pravilo kršijo predvsem člani ladijskih posadk. Dolžnost vseh nas je upoštevati varnostne predpise ter zaradi varnosti opozarjati ljudi, ki ne upoštevajo te prepovedi.



OSEBNA VAROVALNA OPREMA

Približujejo se vroči dnevi in mnogi zaradi višjih temperatur neupravičeno opuščajo uporabo osebne varovalne opreme.



Ponovno opozarjamo, da morajo imeti vsi, ki se gibajo po pristanišču (izjema so pisarniški prostori) fluorescentne odsevne telovnike, čelade pa tam, kjer obstaja nevarnost padca predmetov z višine. Paziti morate tudi na obutev in na posebno opremo ter pripomočke, ko rokujete s specifičnim tovorom.

Vsak vodja delovnega procesa ima pravico in dolžnost opozarjati osebe in jih ob neupoštevanju pravil uporabe osebne varovalne opreme odstraniti iz delovnega procesa.

Področje varovanja zdravja in ekologije



Na območju pristanišča je vse večja prometna gneča.

Foto: Mateja Dominko

Spomini na dobro sodelovanje z Luko

Zvonimir Šerdoner je upokojenec nekdanje Metalne, ki je Luki Koper dobavila prvo mostno dvigalo. V pogovoru z njim smo izvedeli, kako je prišlo do začetka sodelovanja med obema podjetjema. Leta 1965 je namreč Metalna Maribor s švicarsko firmo Mc Gregor sklenila licenčno pogodbo za izdelavo jeklenih ladijskih pokrovov. Uporabljali so jih za naglo vodotesno zapiranje ladijskih skladišč po sistemu rolet na ladjah za razsute tovore. Kupci so bili ladjedelnice v Reki, Puli in Splitu. Začeli so delati manjše pokrove, dimenzije 3 x 6 metrov, nato pa z vse večjimi ladjami tudi večje in težje pokrove do izmer 4 x 12 oziroma celo 14 metrov. Pojavila pa se je težava z njihovim prevozom do ladjedelnic. Po železnici ni šlo, po cesti pa so bili izredni prevozi zelo dragi. In nakazovale so se še večje dimenzije. Leta 1969 sta se vodstvi Metalne in Luke Koper dogovorili, da bi Metalna za finalizacijo večjih pokrovov v pristanišču postavila svoje delovišče. Po železnici bi pripeljali kose do Kopra, jih tu zvarili, dokončno opremili, zaščitili in odpremili s posebnim plovilom – maono do ladjedelnic.

»Januarja 1970 je prišlo do konkretizacije dogovora in podpisa pogodbe. Za zasnovo dva hektarja velikega Metalninega delovišča in infrastrukturo na njem je bil zadolžen projektant Luke Koper

Miloš Gnus iz Ljubljane, za opremo delovišča in tehnološki proces pa jaz, tedaj 35-letni strojni inženir z dolgoletnimi izkušnjami v kovinski dejavnosti Metalne«, se tistega časa spominja Šerdoner.

Leto pozneje je bila površina na platoju pred prvim pomolom dovolj utrjena in opremljena z infrastrukturo: železnico, električno in vodovodno napeljavo, kanalizacijo, da so lahko začeli postavljati opremo in začeli z delom. Začetna ekipa je štela 15 strokovnjakov z visoko kvalifikacijo. Postavili so Metalnin stari mostni žerjav, nosilnosti 15 ton in takoj začeli s proizvodnjo. Že prvo leto so dokončali okoli 100 ton ladijskih pokrovov.

»Primanjkovalo je predvsem varilcev in ključavničarjev, pa tudi težke opreme in žerjavov. Od Luke smo odkupili ogrodje dveh opuščenih žerjavov za pretovor južnega sadja, ki jih niso mogli več uporabljati zaradi spremembe embalaže pripeljanega sadja. Že leta 1971 smo ju predelali v dve zelo uporabni mostni portalni dvigali, nosilnosti po 15 ton in krmiljeni s tal. Od puljske in reške ladjedelnice je Metalna sprejela naročilo za izdelavo nekaj kosov ladijskega dvojnega dna iz debele pločevine, posamezne teže do 100 ton za potrebe velikih ladij za razsute tovore. Realizacija je bila možna samo na delovišču v Kopru in ob treh žerjavih je delo lepo steklo. Letno smo izdelali



Zvonimir Šerdoner

Foto: Sonja Kranjec



Avгust 1970: urejanje platoja z nasipavanjem in postavljanje tira v razmiku 15 metrov za portalne žerjave pred prvim pomolom za delovišče Metalne Maribor; na sliki sta lepo vidni stavbi Intereurope in stavba tedanjega skladišča blagovnih rezerv.

okoli 1.000 ton izdelkov, število zaposlenih pa je že v letu 1972 naraslo na 45 oseb«, razlaga Šerdoner.

Na pobudo vodstva Luke so sestavili posebno ekipo za manjša popravila ladijske opreme, ki so jih opravljali medtem, ko so bile ladje na privezu na raztovarjanju, se spominja Šerdoner in dodaja: »Ta dodatna storitev je menda koristila ugledu Luke, mojim marljivim sodelavcem pa je pomenila lep dodatek k zaslužku.«

Poleti leta 1973 se je naš sogovornik vrnil v Maribor. »Moram povedati še, da kljub težkemu delu na prostem z izdelki velikih površin in teže ter ob burji, nismo imeli nobene hujše delovne nezgode. Sodelovanje z osebjem iz Luke in delavci

je bilo dobro. Zlasti še z **Danilom Petrinjo, Egonom Prinčičem**, inženirji Milošem Gnusom, **Zlatanom Ravbarjem** in **Ivanom Mundo**, pa kovinarsko šolo in Turističnim birojem Koper, ki nam je pomagal dobiti stanovanja za naše delavce.

V vsem tem času sem spoštljivo spremljal napore Luke v njenem razvoju. Kako je z vztrajnostjo, kljub vsem težavam in nerazumevanju, rasla.«

Zvonimir je upokojitev dočakal v Metalni, leta 2006 pa se je s soprogo preselil v Koper, kjer od blizu spremlja razvoj Luke Koper.

Tekst: Sonja Kranjec
Foto: Arhiv Metalne Maribor in osebni arhiv Zvonimirja Šerdonerja



S tremi portalnimi žerjavi opremljeno delovišče; fotografija je iz leta 1972.

Red, disciplina in svoboda, ko odločaš sam

Znanje, ki ga morajo imeti zaposleni v Luki, je specifično in ga ne moremo primerjati z običajnimi, bolj razširjenimi poklici. Veliko »luškega« znanja so si zaposleni pridobili v šoli, še več s praktičnim delom, neprecenljivo pa je znanje, ki so ga nekateri pridobili z delom kot pomorščaki. V Luki Koper so našli delo, ki jim je blizu in jih še naprej povezuje z morjem. Kako uspešni pri delu so pomorščaki v luških pisarnah? Kot prvega smo obiskali Gregorja Beliča, sicer vodjo avtomobilskega terminala.

KOLIKO LET STE PLULI IN KDAJ STE SE PRVIČ VKRCALI?

Plul sem 20 let, prvič sem se vkrcal prav tu v naši luki na ladjo Kamnik. Star sem bil 17 let in bil sem v tretjem letniku srednje šole. Na ladjo smo takrat lahko prišli samo boljši učenci, sam sem bil odličnjak in štipendist Splošne plovbe.

KAKO STE PRESTALI PRVO PLOVBO?

Bilo je vsega, slabo vreme ... ampak meni je bilo super.

DOSEGLI STE NAJVIŠJI ČIN MED ČASTNIKI TRGOVSKE MORNARICE IN POSTALI KAPITAN. KAJ MORA ČLOVEK IMETI, DA TO DOSEŽE? AMBICIJE, DOLOČENE LASTNOSTI ALI DOBRE DELOVNE NAVADE?

Vse skupaj. V prvem letniku nas je bilo 45, do čina poveljnika sem prišel edini. Ni bilo lahko. Po enem letu plovbe kot kadet sem lahko pristopil k izpitu za oficirja. Vendar službe za oficirja ni bilo, pa sem se vkrcal na ladjo kot krmar, kot fizični delavec. Samo kapitan je imel tako kot jaz višjo izobrazbo. Ampak nikoli nisem odnehal in počasi napredoval do kapitana. S 30. leti sem bil takrat najmlajši kapitan v Sloveniji.

PLULI STE NA NAŠIH LADJAH? JE BILA KATERA POSEBNA?

Plul sem na več kot 20. ladjah Splošne plovbe. Vse ladje so imele svoj čar, svojo posebnost. Nobena pa ni bila »težka«, nekateri ljudje so bili. Razlika med kapitanom in managerjem je v tem, da si na ladji popolna avtoriteta. Imaš absolutno odgovornost, tam



Gregor na potniško-tovorni ladji Begonia, ki je vozila na relaciji Belgija – Anglija

Foto: osebni arhiv GB

ni nadzornega sveta. Skladno s tem imaš vsa pooblastila, na ladji si policija, sodnik, kadrovska služba ...

GOTOVO MORATE OBVLADATI TUDI ČLOVEŠKO PSIHO?

Absolutno. Na ladji si v zahtevni situaciji, delaš s Filipinci, Ukrajinci, Kitajci. Kako se obnašati s kom, kaj mu lahko rečem? Npr. Filipinci so zelo vraževerni in nekega dne je eden trdil, da je v stroju videl duha, zato nihče ni hotel tja. Sam sem moral priti in dokazati, da se mi ni nič zgodilo, da duha ni. Vsi Filipinci nosijo prstane z dragocenimi kamni. Če jim čarovnica da v pijačo strup, so prepričani, da bo kozarec počil, če bodo imeli tak prstan. Skratka, poznati je potrebno razne kulture, saj je za nas lahko nekaj primerno, za druge pa je to lahko elika žalitev. So tudi takšni, ki bi jih lahko na samem pretepel, nikakor pa ne pred drugimi, ker bi izgubili čast. Na ladjah sem doživel dosti nepozabnih dogodkov. Živeti na ladji je specifična zadeva, zgodi se marsikaj. Dostikrat sem se tudi, navadno ob hudih vremenskih razmerah, že poslovil od življenja, pa sem še vedno tu. (smeh)

KAKO IN ZAKAJ SE JE KONČALA VAŠA POMORSKA ODISEJADA?

Moja pomorska zgodba se je zaključila pred 13. leti, ko se mi je rodil sin. Takrat sem nehal pluti. Moj oče je bil tudi pomorec, na ladjo je odšel, ko sem imel šest mesecev in se vrnil, ko sem imel skoraj tri leta. Rekel sem mu »gospod«. Zato sem si obljubil, da svojemu sinu tega ne bom naredil.

BI SINA OVIRALI ALI SPODBUJALI, ČE BI HOTEL POSTATI POMORŠČAK?

Ne eno, ne drugo, naj se sam odloči. Pomorski kruh ima sedem skorij, pravijo. Žal je to poklic, ki izumira, vsaj na slovenskem nivoju. Mladi se ne odločajo zanj, čeprav je znanje, ki ga imamo pomorci, neprecenljivo.

PO KONČANI POMORSKI KARIERI STE PRIŠLI V LUKO?

Še prej sem dal odpoved na Splošni plovbi in po 15. letih šel na Trans Europe Ferries, kjer so mi ponudili delo kapitana,



Gregor Belič, vodja PC Terminal za automobile in RO-RO Foto: Sonja Kranjec

zadnji dve leti pa sem delal v pisarni v kadrovski službi. Potem so mi v Luki Koper ponudili delo svetovalca uprave za pomorstvo in razvoj.

KAKO STE SE KOT POMORŠČAK ZNAŠLI V PISARNI? STE POGREŠALI PLOVBO?

Mislím, da kar dobro, nekateri pa ne morejo preklopiti. Na ladji je red, mir, disciplina, tam so jasne zadolžitve. V pisarnah pa ni ravno tako in prav red in disciplino najbolj pogrešam, to urejenost in tisto svobodo, ko odločaš sam, kjer nenazadnje ni politike. Tam veljaš za tisto, kar si in kakršen rezultat imaš. Nek grški filozof je rekel, da so na zemlji tri vrste ljudi, živi, mrtvi in pomorci. Res smo nekaj posebnega. V čem? Predvsem moraš imeti sam pri sebi stvari rešene. Da si na ladji in da ostaneš »normalen«, moraš biti zelo stabilen človek.

VAM JE PRI DELU »V PISARNI« PRIŠLA PRAV VAŠA POMORSKA IZKUŠNJA?

Zelo. V vseh ladijskih družbah delajo v glavnem bivši kapitani. Mi govorimo poseben jezik, znamo komunicirati med seboj, točno vem, kaj kdo hoče, zato je lažje sodelovati. Pridobil sem ogromno izkušenj in ogromno poznanstev po vsem svetu. Kar sem delal, bi vsekakor ponovil in ni mi žal, da sem izbral to pot. Zadovoljen sem tudi, da sem dobil priložnost v Luki Koper in sem zadovoljen z delom, ki ga opravljam.

Sonja Kranjec

Luka Koper 5. Istrski maraton uspel

Luka Koper je za naslednja štiri leta prevzela generalno pokroviteljstvo najbolj množične tekaške prireditve v slovenski Istri, ki je letos potekala 7. in 8. aprila. Dogodka se je udeležilo 5.000 tekačev, ki so se pomerili v treh preizkušnjah: maraton - 42 km, polmaratonu - 21 km in rekreativnem teku na 8,5 km. Še posebej zanimiva je bila trasa maratona, saj je bil del speljan po pristanišču. 480 tekačev je na območje pristanišča vstopilo na ankaranski strani in izstopilo na potniškem terminalu. Med avtomobili, vagoni, ob dvigalih, skladiščih in po operativnih obalah so pretekli 5,5 km. »Čeprav živim v Kopru, sem tokrat prav po zaslugi trase maratona prvič videla luko z notranje strani in zdelo se mi je izredno zanimivo, saj jo prebivalci doživljamo vedno z zunanje strani. Res je bilo neverjetno, ko smo lahko opazovali kontejnerje, ki sem jih prvič videla od blizu, prav tako vagonne in skladišča. Prav prijetno je bilo teči mimo terminala za les, spremljal nas je prijeten vonj po lesu. Luka je bila tisti dan mirna, trasa pa lepo označena in varovana, tako da si zelo dobro vedel, kje moraš teči.« je trasa pohvalila maratonka **Bernarda Habe**.



Na maratonu je sodelovala tudi ekipa luških tekačev, najštevilčnejša doslej. Sestavljalo jo je 40 tekačev, največ jih je izbralo rekreativni tek. Po dogodku smo zbrali nekaj njihovih izjav. Foto: Jadran Rusjan

Tudi organizatorji so bili nad tekom v pristanišču navdušeni. **Marijana Sikošek**, predsednica Istrskega maratona: »Organizacija trase skozi luško območje zahteva mnogo priprav, zagotovo pa je takšen potek trase edinstven. Že prvi ogledi so bili tudi za nas nekaj posebnega, tekači pa so tek skozi luko doživljali kot posebno atrakcijo. Posebna zahvala gre vsem zaposlenim

v Luki Koper, ki so bili vpeti v priprave in izvedbo organizacije, saj so s tem poskrbeli za nemoten potek in varen prehod luškega območja, ter poskrbeli za posebnost, ki je nimaš priložnost izkusiti vsak dan.«

Sebastjan Cigoj: »Maraton na območju luke je potekal brez večjih zapletov, saj smo se nanj dobro pripravili. Sodeloval sem kot vodja rediteljev. Imel sem dobro ekipo, zelo dobro smo sodelovali. Mislim, da so bili tekači zadovoljni. Sodelovanje Luke Koper na takšni prireditvi ima pozitiven učinek na ugled pristanišča in daje jasno sporočilo naklonjenosti Luke Koper k zdravemu načinu življenja in povezanostjo z okoljem, ki jo obdaja.«

Nataša Cigoj: »Glede na to, da sem v Luki zaposlena le dobra dva meseca, je vsakršna priložnost za spoznavanje pristanišča več kot dobrodošla. Poleg tega je to dogodek, ki je redkost po svetu oz. morda ga nobena luka še ni izvedla, zato mi je bilo v veselje prispevati k njegovi uspešni izvedbi.«

Vladimir Topić: »Istrski maraton je eden največjih športnih dogodkov na Obali, ki zahteva veliko organizacije, zato sem se prijavil kot prostovoljec. Čez vikend smo pripravili in zavarovali vsa kritična mesta ob tekaški poti, da so maratonce brez težav tekli skozi pristanišče in uživali ob zanimivih vedutah, ki jih zagotovo niso vajeni.«

Poleg njih so za strokovno koordinacijo skrbeli sodelavci iz Področja pristaniške varnosti,

Področja odnosov z javnostmi in gasilci. Veliko dela pa je bilo že pred samim dogodkom, zato vsem sodelavcem, ki ste pripomogli k uspešno izpeljanemu dogodku, iskreno čestitamo.

Milena Slobko Jerman (edina tekačica v luški ekipi): »Lepo je bilo teči kot članica luške ekipe. Istrskega maratona sem se prvič udeležila leta 2014, ko sem tekla na rekreativnem teku, vedno pa sem si želela preteči polmaraton ob morju in mi je letos to tudi uspelo. Začela sem trenirati januarja s sinom, ki je prvič tekel 21-ko. Mož je sodeloval kot prostovoljec, tako da je bila cela družina angažirana.«

Matevž Mikec: »Istrskega maratona sem se udeležil tretjič, letos prvič kot član luške ekipe. Tekel sem na rekreativnem teku. Užival sem po slikovitih ulicah Izole. Tekel sem z očetom, oba sva bila zelo zadovoljna, saj je bil dogodek odlično organiziran.«

Iztok De Faveri: »Bilo je odlično! Vse pohvale organizatorjem za izjemno dobro izpeljan dogodek. Bil vsem na vseh petih Istrskih maratonih, letošnji pa je bil najboljši. Vse je »štimalo«, vzdušje je bilo enkratno.«

Adnan Čikotić: »Prvič sem tekel na maratonu, spodbudili so me sodelavci. Odločil sem se za rekreativno traso, pretekel sem jo v 50 minutah. Bilo je res lepo, veliko pozitivne energije. Naslednje leto grem spet.«

Mateja Clarici



Zato da je vse gladko steklo, je skrbela ekipa prostovoljcev - rediteljev, med katerimi so bili tudi trije luški zaposleni: Nataša Cigoj, Sebastjan Cigoj in Vladimir Topić. Foto: Mateja Dominko