

15. letnik Truški

G L A S N I K

052020

Interni časopis Luke Koper
TISKOVINA
Poštnina plačana pri pošti
6104 Koper – Capodistria



V središču:
**Dobri poslovni rezultati
leta 2019 in pogled naprej**

4

Dobri poslovni rezultati leta 2019

Lani je Skupina Luka Koper, kljub začetnim znakom ohlajanja svetovnega gospodarstva v drugi polovici leta, poslovala dobro.

6

Kakšna je korona kriza v luči predhodnih kriz?

Ali je korona kriza najtežja svetovna kriza po drugi svetovni vojni in kakšne bodo njene posledice na delovanje gospodarstva, dobavnih verig in trgovanja nasploh? Preberite, kako jo ocenjujejo naši dolgoletni partnerji.

8

Za Avstrijo smo prvo pristanišče

Za Luko Koper je avstrijsko tržišče strateško najpomembnejše, in sicer pri večini blagovnih skupin, ki jih pretovarjamo.

9

Nižje pristaniške pristojbine za večjo konkurenčnost

17. aprila se je minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec z delegacijo mudil na delovnem obisku v Luki Koper.

11

50 km pilotov za podaljšanje Pomola I

Izbor izvajalca za gradnjo operativne obale in zalednih skladišnih površin za potrebe kontejnerskega terminala je pravnomočen. Gradil bo Kolektor s partnerjema.

13

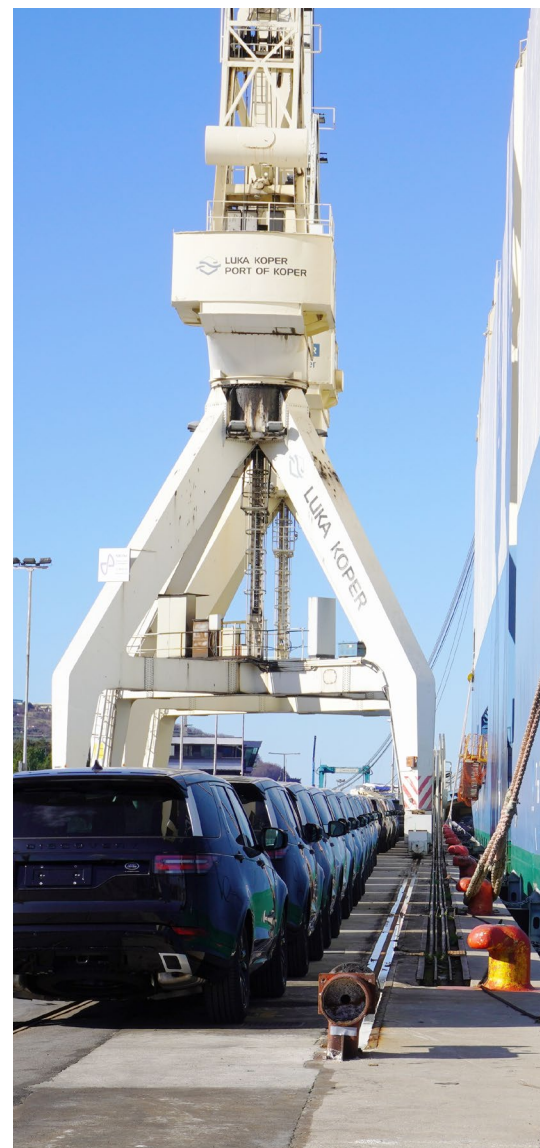
»Made in Slovenia« v svet preko Kopra

Zakaj koprskemu pristanišču radi pravimo, da je »slovensko okno v svet«?

14

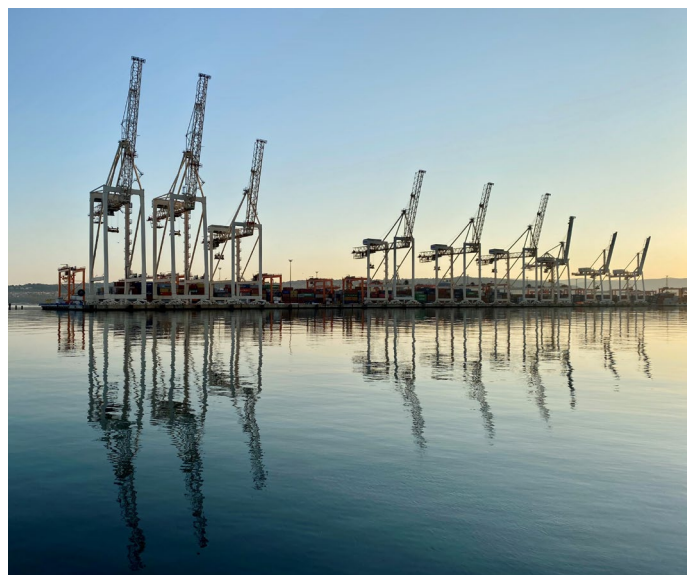
Pred 30 leti smo pretovorili prvi avtomobil iz Azije

Na avtomobilskem terminalu smo 26. aprila 1990 v pristanišču privezali prvo specializirano ladjo za prevoz avtomobilov, ki je prvič pripeljala avtomobile iz Azije.



Čestitamo, Luka Koper!

 TATJANA JAZBEC  MATEJA DOMINKO



Delo v pristanišču poteka 24 ur na dan, 7 dni v tednu in 365 dni v letu. Ladje se ne ozirajo, kateri dan je – nedelja ali morda praznik, kamioni in vlaki vozijo tudi ponoči ... Blago mora priti do trgovin, industrije potrebujejo surovine. Letošnji 1. maj pa je bil nekoliko drugačen. Večina zaposlenih je praznik delavstva lahko praznovala med domačimi. Tudi roke kontejnerskih dvigal so si malce oddahnile ...

23. maja bo Luka Koper praznovala svoj 63. rojstni dan. V zgodbi o nastanku koprskega pristanišča je zanimivo, da so od prve projektne študije, narejene leta 1955, pa do uresničitve zamisli z izgradnjo prve obale in privezom prve ladje minila samo tri leta.

Prvi obali leta 1958 je sledila izgradnja novih privezov s sočasno gradnjo infrastrukture in skladišč v zaledju. Promet je iz leta v leto skokovito naraščal, pristanišče je preraslo lokalne in republiške meje, večal se je delež opravljenih storitev za partnerje iz tranzitnih trgov. Leta 1967 je dobilo pristanišče nov zagon z izgradnjo železniške proge do Kozine, ki je koprsko lukso povezala z evropskim železniškim omrežjem.

Luka Koper je danes pomembno mednarodno pristanišče in evropsko transportno vozlišče. Pričakujemo in upamo, da bo pravočasno zgrajena sodobna železniška povezava, ki je nujna, če želimo ohraniti vpetost v mednarodne blagovne tokove in ohraniti vodilno pozicijo med pristanišči v Jadranu.

Praznovanja rojstnega dne bomo zaradi epidemije koronavirusa morali prenesti na bolj 'zdrave' čase. Žal smo morali odpovedati tudi Pristaniški dan, ki smo ga nameravali izpeljati prav na rojstni dan.

Zdrava pamet – 2. del



Skoraj dva meseca je že, od kar je Slovenija razglasila epidemijo in uvedla zaščitne ukrepe. Čeprav jih vlada postopno rahlja, je očitno, da si nekateri nestrpno želijo vrnitev k normalnosti, spet drugi bi jih radi podaljšali vse do iznajdbe cepiva. Dejstvo je, da bo treba z virusom še dolgo sobivati, zato nam nestrpnost, bodisi glede odpravljanja ali podaljševanja ukrepov, ne bo pomagala. Vse bolj je jasno, da nas lahko reši le spoštovanje najbolj osnovnega pravila, in sicer ohranjanje fizične distance. Vsi ostali ukrepi so bolj kot ne pripomočki oz. psihološki pristopi za lažje sprejemanje resnosti razmer. Nihče me namreč ne bo prepričal, da je nošenje maske, ki si jo neprestano natikamo in odstranjujemo z obraza brez predhodnega razkuževanja rok, maske, ki jo vtikamo v žepe, torbice ali obešamo na ogledalo v avtomobilu, manj nevarna za okužbo kot majica, ki jo je nekdo tik pred menoj preizkušal v trgovini. Jasno je, da se vseh oblik obnašanja v času epidemije enostavno ne da predpisati. Zato velja še enkrat poudariti ohranjanje razdalje, higieno rok in zdravo pamet.

Težko tudi razumem, da so nekatere upravne storitve še vedno nedosegljive. Na primer upravne enote, od katerih so, zaradi izdajanja potrebnih dovoljenj, odvisna tudi podjetja. Prepričan sem, da se da v državnih uradih lažje zagotoviti varno delovno okolje kot v trgovinah – mimogrede, globoko spoštovanje vsem trgovkam in trgovcem, ki z maskami na glavi in v nenehnem stiku z najrazličnejšimi ljudmi neprestano delajo že ves čas epidemije. Na drugi strani pa imamo druge državne organe, na primer carino, policijo, inšpekcije, ki dela ne morejo opravljati v varnem objemu svojega doma. Tudi njim iskrena zahvala, saj bi brez njih tudi delo v pristanišču zastalo.

Ne bom se naveličal poudarjati vloge državnih organov v pristanišču, ki s svojim delom dvigujejo dodano vrednost že sicer odlične storitve naših zaposlenih. Verjamem, da je tudi to razlog za zaupanje naših strank, ki prav v času krize, kot je pandemija koronavirusa, bolj cenijo zanesljivost kot eksperimentiranje z alternativnimi logističnimi potmi.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Negotovi časi, novi izzivi



V zadnjih tednih se soočamo z najhujšo krizo zadnjih 70 let, ki je v prihodnost pristanišč vnesla veliko negotovosti in neznank. Napovedovanje prihodnosti ni preprosto, vendar nas to ne sme odvrti od razmišljanj, kako se bodo pristanišča razvijala na kratki in dolgi rok ter kakšna bo v prihodnosti njihova vloga v gospodarstvu.

Trenutno je najbolj pomembno čimprej nadoknaditi izgubljene količine blaga in vzpostaviti potniški promet, ki je zaradi koronavirusa utrpel največji padec. Dolgoročno pa si bo treba prizadevati za tak razvojni model, ki bo lahko čim bolj uspešno kljuboval zunanjim pretresom in tovrstnim krizam, kot smo ji priča danes. To bomo lahko dosegli edino z večjim sodelovanjem in sinergijo razvoja proizvodnje, logistike, pristanišč ter trajnostnega razvoja. Podnebne spremembe in izčrpavanje naravnih virov so izzivi, na katere moramo biti pripravljeni tako na družbenem, gospodarskem kot tudi na okoljskem področju. V primeru pristanišč to pomeni ustrezno in učinkovito načrtovanje infrastrukture in logistike ob hkratnih ukrepih za zmanjševanje vplivov na okolje.

Poleg državnih orodij, ki jih imajo severnojadranska pristanišča na razpolago za doseganje teh dolgoročnih ciljev, sta tu še dve evropski, in sicer Instrument za povezovanje Evrope (CEF), ki spodbuja razvoj trajnostnega vseevropskega prometnega omrežja ter bi omogočal učinkovitejšo povezavo Severnega Jadrana z državami srednje Evrope, in Evropski zeleni dogovor (ang. European Green Deal), ki spodbuja učinkovito rabo naravnih virov s prehodom na krožno gospodarstvo. Glavni cilj dogovora je zmanjševanje vplivov na okolje in učinkovita raba virov, kar postavlja tudi temelje za nove smernice razvoja pristanišč in gospodarstva nasploh.

Pristanišča kot pomemben del mest in okolja, v katerem delujejo, imajo zelo pomembno vlogo. Čeprav se bodo morala v bližnji in daljni prihodnosti soočiti z velikimi izzivi, bo to edini način za zagotavljanje blaginje in razvoja pristaniških mest 21. stoletja.

Pino Musolino,
predsednik pristaniške uprave Benetke in aktualni
predsednik Združenja severno jadranskih pristanišč NAPA

Dobri poslovni rezultati leta 2019

Luka Koper je 24. aprila objavila revidirano Letno poročilo 2019 Skupine Luka Koper in Luke Koper, d. d. Lani je Skupina, kljub začetnim znakom ohlajanja svetovnega gospodarstva v drugi polovici leta, poslovala dobro.

 SEBASTJAN ŠIK

Ključni kazalci poslovanja, ki smo jih za Skupino objavili v Letnem poročilu 2019, se niso spremenili glede na februarско objavo informacije o poslovanju za preteklo leto. Čisti prihodki od prodaje so tako dosegli 229 milijonov evrov in so bili za 1 % oz. za 2,4 milijona evrov višji kot v letu 2018. Na rezultate poslovanja sta pričakovano vplivala implementacija novega poslovnega modela izvajanja pristaniških storitev in začetek plačevanja takse na pretovor za izgradnjo drugega tira. *»Z marcem smo začeli plačevati takso na pretovor, ki se je v celem letu nabralo za 4,8 milijona evrov. Gre za novo zakonsko dajatev, ki je namenjena izključno izgradnji dodatnega tira do pristanišča, brez katerega ne bomo mogli uresničiti naših strateških ciljev. Vse investicije, ki smo jih predvideli v naslednjih petih letih, temeljijo na predpostavki, da bo prvi vlak po novem tiru zapeljal leta 2026. Pri višjih stroških dela pa gre za izpolnitev zaveze, ki smo jo dali delničarjem, državi in javnosti, da bomo na novo postavili model delovanja pristanišča, ki bo v pretežni meri temeljil na lastnih kadrih. Zato se je število zaposlenih v lanskem letu povečalo za tretjino,«* je v pogovoru v Letnem poročilu 2019 razložil predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

Poslovni izid na ravni načrtovanega

Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) Skupine Luka Koper je tako v letu 2019 znašal 45 milijonov evrov, kar je za 35 % manj kot v letu 2018, vendar 3 % več od načrtovanega. Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) je znašal 73 milijonov evrov, kar je za 26 % manj kot leto prej oz. je na ravni načrtovanega. Čisti poslovni izid Skupine pa je znašal 40 milijonov evrov, kar je za 32 % manj kot v letu 2018, vendar presega načrt za 5 %. Ko primerjamo rezultate poslovanja leta 2019 in 2018 je treba upoštevati vpliv izrednega dogodka odškodnine za dvigalo v višini 9,3 milijona evrov, prejete v letu 2018 kot posledice nesreče dvigala leto prej. Ob tej predpostavki bi bil čisti dobiček leta 2019 le 23 % nižji kot leta 2018.

Skupina danes v boljši finančni kondiciji kot leta 2008

Pandemija koronavirusa močno vpliva na panogo logistike. Luka Koper je v tem času, kljub uvedbi ukrepov za zaščito zaposlenih in vseh ostalih deležnikov v pristanišču, nemoteno izvajala vse storitve. Zabeležili nismo nobene okužbe med zaposlenimi, kar nas navdaja z optimizmom, da bomo lahko tudi v prihodnje zagotavljali storitve našim strankam. Trenutno je sicer nemogoče oceniti in napovedati dolgoročne

posledice na blagovne tokove in preskrbovalne verige. Pričakovano je trenutno najbolj na udaru avtomobilska industrija, kar potegne za seboj celotno dobavno verigo. Pretovor avtomobilov je nekoliko manjši, saj sta zastali celotna proizvodnja in prodaja, kar vpliva tudi na dobavo sestavnih delov za avtomobilsko industrijo ter na proizvodnjo jekla. S tem je povezana tudi dobava surovin za jeklarsko industrijo. Na drugi strani opažamo povečane količine pretovora sipkih tovorov, predvsem soje in lesa. V Luki Koper se zavedamo, da bomo posledice pandemije v logistiki občutili verjetno z zakasnitvijo, zato smo pri napovedih konservativni, pravi Zadel: *»V začetku leta 2020 je izbruhnil še koronavirus, ki bo lahko imel negativen vpliv na poslovanje Skupine Luka Koper, vendar je zaradi veliko negotovosti, povezanih s samim virusom in zmožnostjo njegovega obvladovanja, vplive težko napovedati. Skupina bo pozorno spremljala vse dogodke, povezane tudi z državnimi intervencijami, in z ukrepi zagotavljala, da ima dostop do zadostnega obsega likvidnih sredstev za premostitev teh vplivov, hkrati pa bomo zagotovili izvajanje ključnih razvojnih projektov za družbo. Razmere danes so namreč bistveno drugačne od tistih, ki so vladale ob globalni ekonomski krizi leta 2008. Poleg tega je Skupina Luka Koper danes v veliko boljšem finančnem stanju, kot je bila takrat. Je pa res, da tudi ob tej krizi ugotavljamo, da je večnamenskost pristanišča pravi poslovni model, saj je upad ene blagovne skupine lažje nadomestiti z drugo.«*

Čisti prihodki od prodaje Skupine v letu 2019 so dosegli 229 milijonov evrov in so bili za 1 % oz. za 2,4 milijona evrov višji kot v letu poprej.

Prednostna naloga: finančna stabilnost

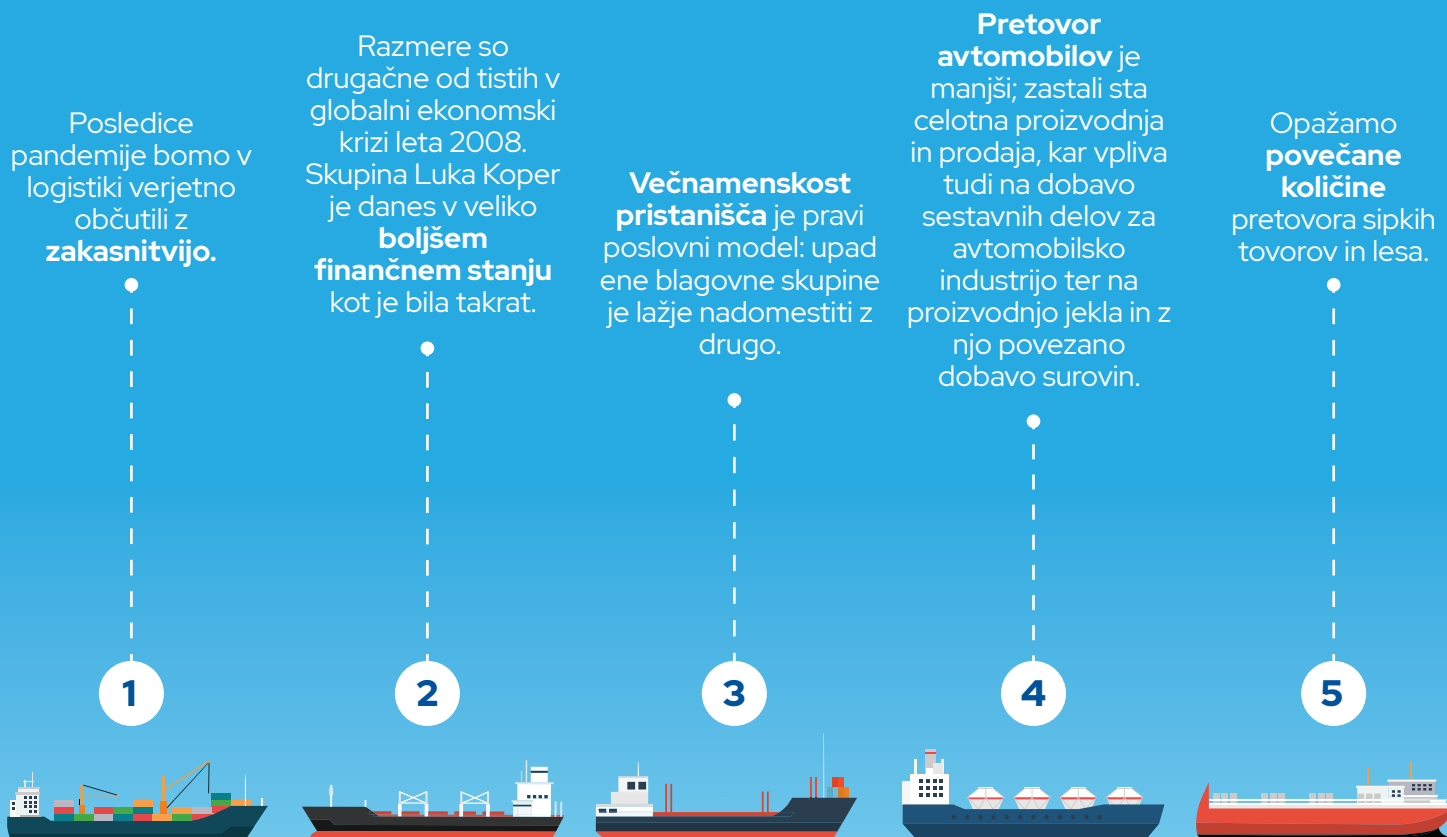
Zaradi pandemije je nujno zagotoviti finančno stabilnost družbe Luka Koper. Zato je uprava družbe predlagala in nadzorni svet potrdil, da bilančni dobiček, ki je na dan 31. 12. 2019 znašal 30.013.663,97 evra, ostane nerazporejen. Dividendna politika družbe Luka Koper sicer uravnoteženo združuje težnjo lastnikov po dividendnih donosih in težnjo družbe po uporabi čistega dobička za financiranje investicijskih načrtov. A je prihodnost, zaradi pandemije, negotova. Ukrepi družb v takšnih razmerah morajo biti med drugim usmerjeni v obvladovanje denarnih tokov in zagotovitev zadostnih likvidnostnih rezerv za nemoteno poslovanje. Zaradi negotovosti

Tudi ob korona krizi ugotavljamo, da je večnamenskost pristanišča pravi poslovni model, saj je upad ene blagovne skupine lažje nadomestiti z drugo.

trga, napovedane recesije ter dejstva, da strokovnjaki ne morejo zanesljivo napovedati trajanja ukrepov za

omejitev širjenja COVID-19, predvsem pa z namenom blažitve negativnih posledic na poslovanje družbe ter zagotavljanja stabilnosti njenega poslovanja in prihodnjega strateškega razvoja, uprava in nadzorni svet družbe za letošnje leto predlagata odstop od dividendne politike družbe. Člani nadzornega sveta in člani uprave družbe so se odpovedali tudi delu svojih prihodkov v korist družbe, ki se zaradi epidemije sooča z izrednimi razmerami. Prejemki članov nadzornega organa bodo tako nižji za 30 %, prejemki članov posloводства pa za 20 %.

Pogled naprej: 5 dejstev o vplivu koronavirusa na naše poslovanje



Kakšna je korona kriza v luči predhodnih kriz?

Ocene o tem, ali je korona kriza najtežja svetovna kriza po drugi svetovni vojni in kakšne bodo njene posledice na delovanje gospodarstva, dobavnih verig in trgovanja nasploh, so različne. Preberite, kako jo ocenjujejo naši dolgoletni partnerji.

 TATJANA JAZBEC  ARHIV CINKARNA CELJE IN ARHIV LUKA KOPER

Dejstvo je, da se je virus naglo razširil po celem svetu, ukrepi, ki so jih sprejele številne države za njegovo omejitev, pa so ohromili velik del svetovnih gospodarskih dejavnosti. Logistika sloni na gospodarskih gibanjih, zato posledice zanjo ne bodo izjema. Korona kriza ni prva, s katero smo se v Luki Koper soočili. Mnogi med nami se še spomnimo težkih časov ob izgubi jugoslovanskega trga po osamosvojitvi Slovenije in svetovne finančno-gospodarske krize leta 2008. Kako so doživljali krizo leta 2008 in obdobje po letu 1991 ter kakšna je razlika s korona krizo, smo vprašali vodilne v podjetjih, s katerimi že dolgo sodelujemo.



Luka Koper je za nas najpomembnejša žila

»Krise med seboj težko primerjam, saj je bila moja vloga v podjetju različna. Leta 1991 sem ravno dobro začel svojo kariero v Cinkarni Celje. Kriza – takrat smo popolnoma izgubili jugoslovanski trg – se je na nekaj programih končala z zaprtjem oz. opustitvijo.

Spomnim se, da v času desetdnevne vojne ravno nismo imeli tovara v Kopru in smo zadevo preživeli brez posledic. Kriza leta 2008 je Cinkarno zgolj oplazila. Ko so vsi delali dobro, npr. l. 2007, smo mi imeli težave. In obratno: ko je bilo najhujše, smo mi že »splavali«. Letošnja situacija je v vsakem pogledu izredna. Reči moram, da trenutno zadeve še obvladujemo. Kar se tiče sodelovanja z Luko, je to za nas najpomembnejša žila, katere prekinitev bi pomenila hiter konec. Preko Luke dobimo vse najpomembnejše surovine (titanova žilindra, ilmenit, žveplo) in to kljub trenutnim razmeram poteka brezhibno. Lahko zgolj rečem HVALA!«

Tomaž Benčina, predsednik uprave – generalni direktor družbe Cinkarne Celje



Vsaka kriza je priložnost postati boljši

»Krise iz let 1991, 2008 in 2020 so si med seboj različne. Leta 1991 smo bili mlado podjetje, krize nismo čutili, ker smo bili skoncentrirani na kontinentalni kombinirani promet cesta–

železnica. V prevoze kontejnerjev smo se šele začeli vključevati. Leta 2008 nas je kriza precej prizadela. Rabili smo kar nekaj let, da smo zopet začeli rasti. Kriza 2020 pa

mislimo, da bo bolj kratkoročna. Prepričani smo, da bomo do junija, julija že normalno poslovali. Marca nam je promet preko Luke Koper padel za 9 %. Vsaka kriza nam pokaže naše »slabosti«. Poskušamo izboljšati procese, izpeljati določene investicije. Veseli nas, da Luka Koper povečuje kontejnerski terminal. Sedaj je pravi čas. Škoda le, da še nimamo drugega tira. Smo optimisti.«

Rok Svetek, direktor družbe Adria Kombi



Kljub vzponom in padcem imam ta poklic zelo rad

»Pomorski agenti še kako občutimo nihanja trga ladijskega prostora. Ko sem se v začetku leta 1991 odločil odpreti svojo pomorsko agencijo, sem doživel hladen tuš. Imel sem pogodbe

in dogovore s kar nekaj ladjarji in najemniki ladij, ki naj bi v koprskem pristanišču celo odprli delavnice ali tovarne. Vse to je zaradi vojn padlo v vodo, jaz pa sem z ravnokar ustanovljeno agencijo ostal popolnoma brez dela. A sem se s podporo prijateljev in znancev znašel: organiziral sem prevoz srbskih tovorov iz Bara v Koper z majhno ladjo. Z neutrudnim delom sem pridobil še nekaj ladjarjev, ki so vzdrževali dokaj redni servis iz severnega Jadrana na Bližnji vzhod. Kmalu sem dobil tudi možnost dela z živino v izvozu.

Tržišče ladijskih prevozov je v prvi polovici leta 2008 cvetelo, konec leta pa se je zgodil velik padec, ki so ga še posebej čutili tisti pomorski agenti, plačani v deležih od voznine. Trg ladijskih prevozov se je počasi popravljal, a se do danes tako visoko ni več dvignil.

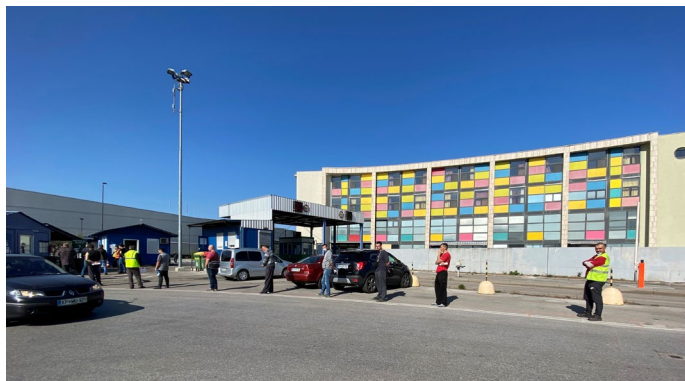
Danes smo s spremembo trga prevoza klasičnih tovorov iz evropskih držav na Bližnji vzhod, ki sedaj te tovore kupuje na Daljnem vzhodu, praktično ostali samo na delu z živino. Trenutno nimamo hrvaške živine, saj se prevozniki bojijo okužbe. Upamo, da se bo stanje umirilo in da v državah kupcev ne bo prišlo do večjih zdravstvenih ali političnih problemov, ki bi onemogočili promet oz. uvoz živine. Čeprav sem doživel na področju pomorske agencijskih poslov mnoga uspešna, pa tudi mnoga kritična leta, imam ta poklic še vedno zelo rad.«

Zlatan Čok, prokurist družbe Savica

Na kamionskem terminalu ukrepali hitro

V delovni skupini za pripravo ukrepov in ravnanje ob pojavu koronavirusa, ki jo je uprava Luke Koper imenovala v začetku februarja, že ves čas aktivno sodelujejo tudi predstavniki družbe Luka Koper INPO.

TATJANA JAZBEC MATEJA DOMINKO



Šoferji čakajo na vstop v pisarno in upoštevajo varnostno razdaljo.

Sodelujejo ne le zato, ker ima družba sedež v pristanišču, ampak predvsem, ker so njene dejavnosti in njeni zaposleni tesno povezani z dejavnostmi matične družbe. V domeni družbe Luka Koper INPO so privezi in odvezi ladij, oskrba ladij z vodo, odvoz ladijskih odpadkov, varovanje morja, komunalna dejavnost s centrom za ravnanje z odpadki, košnja, čiščenje prometnic, tehtanje tovarnjakov in vagonov, pranje strojev, vozil in kontejnerjev, interni avtobusni prevozi, izvajanje kurirskih, arhivarskih ter pomožnih del za matično družbo. Vse te dejavnosti izvajajo na območju pristanišča, ima pa družba INPO v upravljanju tudi zunanji kamionski terminal, ki ga dnevno prečka na stotine tovarnjakov. Tu so morali ukrepati hitro in sprejeti še nekaj dodatnih ukrepov, saj je »hišni red« na terminalu nekoliko drugačen kot v pristanišču, prvi stik z avtoprevozniki pa vzpostavijo prav njihovi zaposleni.

Lani je kamionski terminal prečkalo skoraj 337.000 tovarnjakov, letos pa je zaradi korona krize promet nekoliko upadel.

Vse za varnost zaposlenih in voznikov

Na kamionskem terminalu lahko naenkrat parkira okrog 180 velikih tovarnjakov. Čez dan se vozniki običajno zadržijo le toliko časa, kolikor ga potrebujejo za ureditev dokumentacije za vstop v pristanišče. Kakšne ukrepe so morali na terminalu sprejeti in kakšen je bil ob tem odziv zaposlenih in strank, smo vprašali Črta Grudna, ki vodi dela na terminalu:

»Vozniki imajo na razpolago sanitarije, tuše ter dodatna razkužila za roke. Avtomate za napitke smo prestavili iz zaprtega na odprt prostor. Poleg avtomatov smo

namestili rokavice za enkratno uporabo z jasnimi navodili, kako uporabljati avtomat. Na vse objekte, namenjene avtoprevoznikom, smo izobesili seznam in navodila sprejetih ukrepov za preprečevanje širitve koronavirusa: ohranjanje minimalne varnostne razdalje, obvezno razkuževanje rok ter obvezna uporaba mask ali drugih vrst zaščite dihal. Pred prostorom, kjer izdajajo dovolilnice za vstop v pristanišče, smo z risanjem črt vzpostavili varnostno razdaljo med vozniki z navodilom, da se v prostoru lahko zadržujejo največ tri osebe naenkrat. Čeprav smo na začetku imeli nekaj težav, smo s pomočjo zaposlenih in pogostejših obiskov varnostne službe uspeli vzpostaviti red, ki se ga vozniki v veliki večini držijo. Uvedli smo tudi dodatno razkuževanje površin, kjer se zadržujejo vozniki. Zelo dobrodošla je bila tukaj tudi pomoč s strani luške Civilne zaščite,« pravi Gruden.



Avtoprevozniki večinoma upoštevajo ukrepe, tudi na prostem.

Najbolj se je zapletalo pri izdaji enkratnih dovolilnic

»Največje težave smo beležili v pisarni za izdajo enkratnih dovolilnic. Sodelavci, ki izdelujejo enkratne dovolilnice, voznike nenehno opozarjajo, da več kot trije ne smejo biti v prostoru. Težava je v tem, ker se v istem prostoru nahaja tudi računalnik za najavo v VBS sistem. Zato se je nekoliko podaljšala čakalna doba za izdajo dovolilnic. Vsake toliko jih moramo tudi opozarjati na razdaljo med posamezniki. Večina uporabnikov razume situacijo, vsake toliko pa se najde izjema, kot povesod, kjer je delo s strankami,« še doda Gruden.

Lani je terminal prečkalo skoraj 337.000 tovarnjakov. V letošnjem letu je zaradi korona krize promet nekoliko upadel. Zadnjih 10 dni v marcu in cel april zaznavajo tudi do 20-% upad v primerjavi s prvimi meseci 2020.

Za Avstrijo smo prvo pristanišče

Za Luko Koper je avstrijsko tržišče strateško najpomembnejše, in sicer pri večini blagovnih skupin, ki jih pretovarjamo. Naš tržni delež na avstrijskem trgu se že leta giblje okoli 38 % celotnega prekomorskega prometa naše severne sosedice, ki skupno znaša približno 20 milijonov ton. Za primerjavo: Rotterdam, drugo pristanišče po pretovoru, pretovori skoraj polovico manj od nas.

MIHA KALČIČ ARHIV LUKA KOPER

Prvo pristanišče Avstrije



najpomembnejše morsko pristanišče za Avstrijo že od leta 2010, s približno 7 milijoni tonami letnega pretovora, vključno z 227.000 TEU (2019)



dnevne intermodalne povezave z Gradcem, Beljakom, Linzem, Salzburgom, Ennsom in drugimi logističnimi centri



razmerje železnica/cesta v celotnem pretovoru:
80% / 20 %



razmerje železnica/cesta pri polnih kontejnerjih:
60% / 40 %



Avstrijsko gospodarstvo je že več let zelo stabilno in dobro prilagojeno na globalna nihanja. Močne temelje ima v industrijski proizvodnji različnih izdelkov z višjo dodano vrednostjo, za katere potrebuje surovine s celega sveta. In te v veliki večini pripelje preko našega pristanišča. Letno za avstrijski trg opravimo skoraj sedem milijonov ton pretovora. Takšne količine zahtevajo dobre železniške povezave, ki smo jih v Luki Koper v zadnjih letih aktivno razvijali in nadgrajevali skupaj s strankami. Z Avstrijo imamo tedensko približno 30 (sezonsko tudi več) vlakov. Poleg premoga in železove rude ter lesa se v zadnjih letih povečuje pretovor sipkih in tekočih tovorov ter kontejnerjev in generalnega blaga. Pri generalnih tovorih je treba omeniti polnjenje in praznjenje kontejnerjev, kar dviguje raven dodatnih storitev, ki jih lahko ponudimo avstrijskim izvoznikom. Ti uporabljajo naša skladišča in ostale kapacitete tudi za distribucijo svojega blaga po celem svetu.

Lani smo za Avstrijo pretovorili 227.000 TEU

Kontejnerski terminal v Kopru je na železniški strani izredno dobro povezan z vsemi večjimi zalednimi terminali v Avstriji, kot so Gradec, Beljak, Salzburg, Linz in Enns, preko katerih smo v letu 2019 pretovorili večino od 227.000 TEU. To nas v Avstriji uvršča na drugo mesto v kontejnerskem segmentu. Za avstrijsko blago v izvozu, ki gre v Sredozemlje, na Srednji in Daljni vzhod, pa smo prvo pristanišče že vrsto let, saj nam kombinacija intermodalnih in pomorskih povezav omogoča širok nabor možnosti za naše avstrijske stranke.

Luka Koper je na avstrijskem trgu prisotna vse od leta 1968, ko smo odprli predstavništvo. Vlogo vodilnega

pristanišča smo gradili postopoma, v sodelovanju in kot odgovor na potrebe strank. Trenutna epidemija je delno ohromila tudi avstrijska podjetja, ki pa kljub omejitvam in ukrepom za zaježitev širjenja virusa v veliki meri obratujejo v zmanjšanem obsegu. Avstrijska vlada je sicer že napovedala, da bodo že konec maja sprostili večino ukrepov, tako da bo gospodarstvo počasi ponovno 'v pogonu' in pripravljeno na nove izzive globalnega trga.

Prof. dr. **Bernd H. Kortschak**, avstrijski strokovnjak in raziskovalec na področju transporta, je za revijo EOL – embalaža, okolje, logistika o prednostih kopskega pristanišča povedal:

»Avstrija je brez izhoda na morje. Za izvoz potrebuje zelo dobre storitve v pristanišču, da premaga razdaljo od naše države do kateregakoli pristanišča. Zelo smo veseli, da Koper zagotavlja tako dobre rešitve. Že vrsto let se uvršča na prvo mesto in je naše ključno pristanišče v svet. Prednost Kopra so unikatne storitve, zelo učinkovita delovna sila lahko izpolni veliko funkcij, poleg tega lahko enostavno predstavljate delovno silo tja, kamor je potrebna. Ni ločevanja, kot je to primer v drugih pristaniščih, kjer imate različna podjetja za različne storitve. To večja učinkovitost delovne sile. Koper je tudi hitro pristanišče, kar pomeni, da je vaša produktivnost na kvadratni meter zelo visoka. Glede 2. tira sem zelo vesel, saj bo zmanjšal nepretočni rokav železniškega transporta in zagotovil dobro zaledno oskrbo. Drugi tir vidim kot kritično točko, zato upam, da bo kmalu končan.«

Nižje pristaniške pristojbine za večjo konkurenčnost

17. aprila sta se minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec in državni sekretar Aleš Mihelič s sodelavci mudila na delovnem obisku v Luki Koper.

  SEBASTJAN ŠIK

Minister je ob obisku razveselil pristaniško skupnost z odločitvijo o znižanju pristaniških pristojbin za ladjarje: »Luka Koper je okno v svet. Ne samo za Slovenijo, ampak tudi za ostale zaledne države je pomembno pristanišče, zato se mora razvijati in biti zlasti konkurenčno. Prav zato sem danes podpisal soglasje k pravilniku, da se znižajo pristaniške pristojbine,« je dejal minister.

Te bodo do konca septembra 2020 za tovarne ladje prepolovljene, pri potniških ladjah pa bo veljala oprostitev plačila. Pristaniške pristojbine sicer plača ladjar in so odvisne od tipa tovora. Za vsak pretovorjen poln kontejner bo tako npr. ladjar plačeval do konca septembra 2,7 evra, namesto 5,4 evra, za vsak pretovorjen avtomobil pa 0,4 evra (prej 0,8 evra). Pri ostalih blagovnih skupinah pa je cena na tono določena glede na vrsto blaga. Za lažje razumevanje naj dodamo, da bo ladjar ene povprečne ladje matice (največje kontejnerske ladje, ki Koper neposredno povezujejo z Daljnim vzhodom) po novem ob prihodu plačal okoli 11.500 evrov namesto 23.000.

Ukrep povečuje konkurenčnost pristanišča

Ta ukrep ministrstva za infrastrukturo je zelo dobrodošel z vidika konkurenčnosti koprskega pristanišča v času, ko se celotna logistika sooča s posledicami korona krize in ko se tudi druga konkurenčna pristanišča poslužujejo takih ukrepov, da ohranjajo stranke. Pristaniške pristojbine določa država, skladno s koncesijsko pogodbo pa jih pobira Luka Koper. Ta sredstva so namenjena izključno za vzdrževanje javne pristaniške infrastrukture.

Delegacijo seznanili z razvojnimi načrti

Ministra Vrtovca smo seznanili tudi z razvojnimi načrti Luke Koper, pred kratkim zaključene projekte in trenutna



Ogled gradnje garažne hiše

gradbišča pa si je ogledal tudi v pristanišču. Delegacija si je med drugim ogledala gradbišče nove garažne hiše, skoraj zaključen ro-ro privez v tretjem bazenu in območje bodočega podaljšanja prvega pomola.

Pristaniške pristojbine bodo do konca septembra 2020 za tovarne ladje prepolovljene, pri potniških ladjah pa bo veljala oprostitev plačila.



Na kontejnerskem terminalu

Prepolovljene tudi pristojbine light dues

Ministrstvo za infrastrukturo je na pobudo Luke Koper in Zveze pomorsko prometnih agencij Slovenije s 1. majem 2020 prepolovilo pristojbine za uporabo objektov za varnost plovbe – light dues. Pristojbine plača lastnik oz. uporabnik plovila, ki vpluje v pristanišče, sidrišče ali ki prosto sidra v notranjih morskih vodah ali teritorialnem morju Republike Slovenije. Skladno s 6. členom Pravilnika o pristojbini za uporabo objektov za varnost plovbe se višina enkratne in mesečne pristojbine od 1. 5. do 30. 9. 2020 zniža za 50 %.

Poleg tega je ministrstvo spremenilo omenjeni pravilnik v delu, ki se nanaša na vrsto ladje. Po novem so ladje razvrščene na kontejnerske, ro-ro, potniške, tovarne in druge vrste, navedene v prilogi pravilnika. Ladjar ima po novem tudi možnost odločiti se, ali bo pristojbino plačal le za enkratni prihod in ne le za obdobje enega meseca ali enega leta, kot je veljalo pred spremembo.

Postali smo ambasadorji zelenega, ustvarjalnega in pametnega

 TATJANA JAZBEC

Javna agencija Republike Slovenije za spodbujanje podjetništva, internacionalizacije, tujih investicij in tehnologije SPIRIT je na osnovi januarskega javnega poziva objavila seznam 19 podjetij, ki jih bo za večjo prepoznavnost Slovenije vključila v promocijo slovenskega gospodarstva na strateških izvoznih in investicijskih trgih. Promocija podjetij, med katerimi je tudi Luka Koper, bo potekala pod sloganom *I feel Slovenia. Green. Creative. Smart.* (Čutim Slovenijo. Zeleno. Ustvarjalno. Pametno). Vodilo agencije Spirit pri tej marketinški kampanji je izkoristiti ključne slovenske konkurenčne prednosti in Slovenijo predstaviti kot tehnološko razvito, ustvarjalno in zeleno državo s stabilnim, zaupanja vrednim ter zanesljivim poslovnim okoljem.



Korak bližje k brez-papirnemu poslovanju

 BOŠTJAN SMODIŠ  MATEJA DOMINKO

Pred dobrim letom dni smo s ciljem postopnega prehoda na brezpapirno poslovanje v procesu prihoda in gibanja tovornjakov po pristanišču pričeli z uvajanjem informacijskega sistema Najava kamionov – VBS (ang. *Vehicle Booking System*). To spletno platformo stalno nadgrajujemo.

Vsi potrebni podatki v hipu na voljo

Zadnja izboljšava, namenjena tovornjakom s kontejnerji, je pričela veljati 1. aprila. Če VBS najava vsebuje vse zahtevane podatke, vozniku na vstopu v pristanišče in vratarnici kontejnerskega terminala ni več treba fizično predložiti skladiščnega dokumenta oz. dispozicije. Operater na kontejnerskem terminalu prejme podatke o tovornjaku in naročeni manipulaciji v trenutku, ko voznik tovornjaka svojo dovolilnico prislonil na čitalec na vratarnici terminala.

Dobrodošlo brezkontaktno poslovanje

Nova funkcionalnost na sistemu že delno omogoča poslovanje brez stikov med zaposlenimi, avtoprevozniki ter špediterji in je še posebej dobrodošla v času epidemije koronavirusa. To novost bomo postopoma uvedli tudi na drugih luških terminalih.



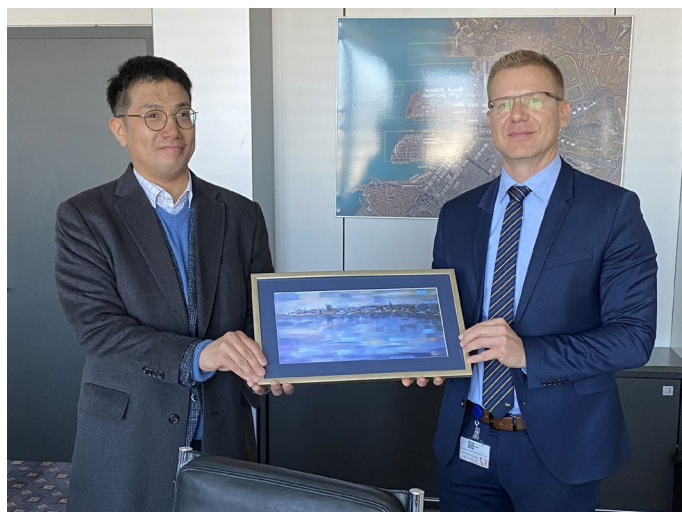
Sohn zapušča Koper

  ANDREJ CAH

Po treh letih v koprski izpostavi podjetja POSCO se **Yung Dong Sohn** vrača v Južno Korejo, k svojemu matičnemu delodajalcu Daewoo Logistics.

Sohn je od samega začetka sodeloval pri projektu vzpostavitve evropskega distribucijskega centra družbe POSCO. Podjetje, ki so ga leta 2007 ustanovili južnokorejska družba POSCO, podjetji Daewoo Logistics in Daewoo International ter Luka Koper, je v Kopru razvila distribucijski center za železarske proizvode, ki so namenjeni v srednjo in vzhodno Evropo. Korejski POSCO, ki ima v podjetju največji lastniški delež, je peti največji proizvajalec kovinskih proizvodov na svetu.

Ob tej priložnosti se Sohnu zahvaljujemo za dosedanje sodelovanje ter mu želimo obilo uspeha še naprej.

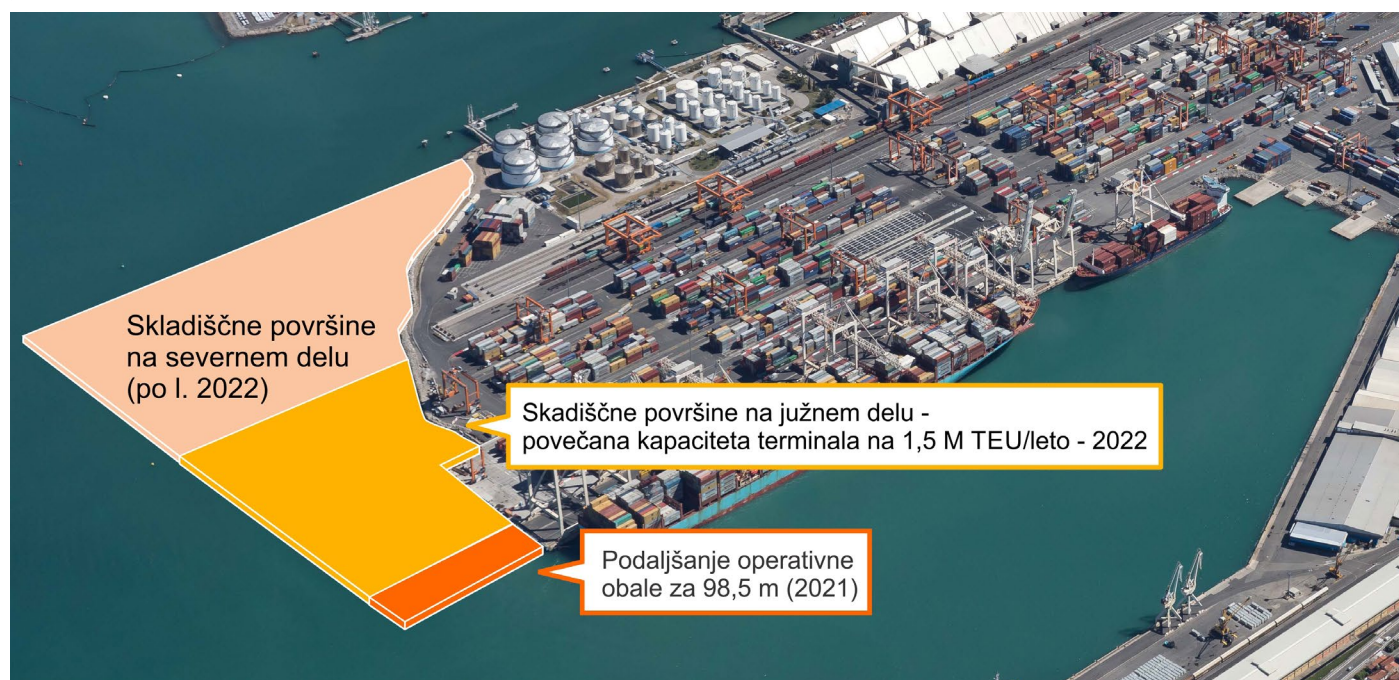


Yung Dong Sohn (levo) in Metod Podkrižnik, član uprave družbe Luka Koper, d. d.

50 km pilotov za podaljšanje Pomola I

Izbor izvajalca za gradnjo operativne obale in zalednih skladiščnih površin za potrebe kontejnerskega terminala je pravnomočen. Izbrano podjetje Kolektor s partnerjema Grafist in Adriaing bo s pripravljalnimi deli začelo takoj po podpisu pogodbe, začetek del pa je predviden poleti.

SEBASTJAN ŠIK ARHIV LUKA KOPER



Projekt podaljšanja prvega pomola zajema izgradnjo **operativne obale** dolžine 98,5 m in širine 34,4 m ter izgradnjo **zalednih skladiščnih površin** na južni strani pomola v velikosti 24.830 m². Celotna konstrukcija bo slonela na 770 pilotih povprečne dolžine 65 m, na katerih bodo nameščene betonske plošče. Dela bodo potekala v skladu z omejitvami okoljevarstvenega soglasja, kar pomeni, da se bodo izvajala le med delavniki, med 7. in 18. uro, vendar maksimalno dve uri dnevno. Operativni del obale naj bi zaključili do konca marca leta 2021, zaledne površine pa do oktobra 2022.

Nakup dveh dodatnih dvigal

Dolžina prvega pomola na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, bo po izgradnji podaljška znašala 695 m. Pravkar poteka tudi priprava javnega naročila za nakup dveh novih obalnih dvigal tipa super post-panamax – gre za največja kontejnerska dvigala na trgu, ki omogočajo pretovor največjih kontejnerskih ladij. Trenutno imamo devet dvigal: dve tipa super post-panamax, štiri tipa post-panamax (ki smo jih kupili po prvem podaljšanju pomola leta 2009) in tri starejša.

Po večletnih zapletih lani jeseni namestili poskusne pilote

»Po izvedenih delih bo imel kontejnerski terminal kapaciteto skoraj 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot) letno, vendar bomo z optimizacijo procesov dela na terminalu kapaciteto povečali na 1,5 milijona TEU. S tem bomo zagotovili dolgoročno konkurenčnost našega najpomembnejšega terminala,« zagotavlja predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**, ki se je ob nastopu funkcije decembra 2017 soočil z zastojem na tem projektu. Spomnimo, da zaradi pomislekov

lokalne skupnosti glede vpliva povečanja kontejnerskega terminala na bivanjske pogoje v starem delu mesta projekt ni mogel pridobiti okoljevarstvenega soglasja. Šele podpis sporazuma o omilitvenih ukrepih med Luko Koper in Mestno občino Koper julija 2018 je omogočil pridobitev gradbenega dovoljenja in izvedbo prve faze projekta, namestitvev poskusnih pilotov jeseni lani.

45,6 milijona evrov vredna naložba

Družba je za to naložbo, katere vrednost znaša 45,6 milijona evrov, pridobila tudi evropska sredstva v okviru projekta NAPA4CORE (iz programa Instrument za povezovanje Evrope). S tem pa še ni zaključena širitev kontejnerskega terminala, ki se bo po letu 2022 raztegnil tudi na severno stran prvega pomola. Poleg tega je v strateškem poslovnem načrtu do leta 2025 predvideno tudi podaljšanje operativne obale kontejnerskega terminala v notranjost pristanišča, proti vzhodu, s čimer bo terminal pridobil zadostno dolžino obale za privez dveh ladij matic hkrati. Načrtujemo tudi konsolidacijo terminala v zaledju pristanišča vse do novega, tretjega kamionskega vhoda v pristanišča neposredno z bertoške vpadnice, ki bo namenjen prav kamionom s kontejnerji. Mimogrede, na javni razpis so se do zaključka roka, tj. do 4. maja, prijavili štirje ponudniki. Najnižjo ponudbo je poslal Kolektor Cestno podjetje Nova Gorica, ki bi novi vhod, zunanje parkirišče za tovornjake, vratarnico ter povezovalne ceste zgradil za 4,387 milijona evrov. Sledijo ponudbe GP Krk, CPK in Adriaing. Odločitev o izboru izvajalca bo objavljena na portalu javnih naročil.



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Napa4Core

Depot Master nad papir in svinčnik

Od februarja dalje nam delo na področju popravil kontejnerjev lajša nova spletna informacijska rešitev Depot Master. Gre za enega v nizu potrebnih korakov na poti k digitalizaciji procesov ter prehodu na brezpapirno poslovanje.

 **PODROČJE UPRAVLJANJA IN RAZVOJA POSLOVNIH PROCESOV (PURPP)**  **MATEJA CLARICI**

Čeprav je osnovna naloga depoja za prazne kontejnerje skladiščenje praznih zabojnikov, tam opravljajo številne dodatne storitve. Zaradi raznolikosti je delo razdeljeno med tri specializirane ekipe: repair, ki skrbi za popravila in ostale povezane storitve na navadnih zabojnikih; reefer, ki skrbi za preglede in popravila hladilnih zabojnikov; in depo, ki med drugim koordinira premike praznih zabojnikov. Zaradi specifik depoja obstoječa informacijska orodja ne pokrivajo vseh vidikov poslovanja – najbolj nujno so novo rešitev potrebovali na popravilih kontejnerjev.

Večina ladjarjev ima svoje sisteme

Ko ob prihodu zabojnika zaznamo poškodbo, je treba zabojnik podrobno pregledati in pripraviti predračun zaradi ugotovitve višine stroška popravila. Problem nastane, ker so v veljavi različni komercialni dogovori glede cen materiala za popravilo, ob tem pa so tukaj še različni normativi. Proces je še toliko bolj kompleksen, ker ima večina ladjarjev svoje informacijske sisteme, v katere je treba izdelati predračun za popravilo. Sodelavci iz depoja so proces doslej obvladovali s programom Access, ki pa je bil precej administrativno zahteven.

Sodelavci iz repaira in reeferja so se februarja čez noč prilagodili novemu informacijskemu sistemu, poskrbeli za preureditev cenikov ter za prenos znanja in informacij ponudniku.

Rešitev, ki jo uporablja več kot 50 depojev

Da bi lahko proces popravil ustrezno informacijsko podprli, smo morali najti izvajalca, ki bi področje dobro poznal ter imel utečene odnose s tistimi ladjarji, s katerimi sodelujemo tudi mi. Za najprimernejšega se je izkazalo podjetje Missing Dots GmbH z rešitvijo Depot Master, ki jo uporablja preko 50 depojev za prazne kontejnerje.

David Frank, skladiščnik na kontejnerskem terminalu (repair): »Depot Master nam je prihranil ogromno ročnega dela, pohitril delovni proces in zmanjšal prisotnost napak zaradi ročnega dela na minimum. Prednost sistema je tudi, da omogoča izdelavo predračuna na mobilni napravi na terenu v realnem času. Stalna dosegljivost podatkov prinaša boljšo kakovost dela in hitrejšo realizacijo želj in zahtev naših strank.«



Del ekipe depoja (z leve proti desni): **Sandi Grbec, Roni Medved, Sanin Ljuca, Andrej Germek in Žiga Vodopivec Hrs.**

Sodelavci iz repaira in reeferja so se morali februarja čez noč prilagoditi novemu informacijskemu sistemu, poskrbeti za preureditev cenikov ter za prenos znanja in informacij ponudniku. Pri tem gre še posebna zahvala **Sandiju Ražmanu**, operativnemu vodji depoja.

Za še večjo avtomatizacijo postopkov

Depot Master odslej podpira izvedbo popisa poškodb na terenu preko mobilne naprave, finalizacijo predračunov v pisarni, pošiljanje predračunov ladjarjem in agentom, beleženje avtorizacij za popravilo, pošiljanje delovnih nalogov v delavnico, beleženje zaključka popravil, pošiljanje informacij o zaključenih popravilih, pripravo podatkov za obračun, pripravo različnih poročil in statističnih podatkov.

Sistem je trenutno povezan s štirimi ladjarji. Z ostalimi načrtujemo, da bomo povezave vzpostavili do konca leta. Razvijalec sistem postopoma nadgrajuje z rešitvami, ki bodo omogočile še večjo stopnjo avtomatizacije postopkov.

Nejc Bavcon in Dejan Sandić, skladiščnika na kontejnerskem terminalu (reefer): »Z Depo Masterjem smo stopili v korak s časom, kar v našem primeru pomeni, da je tehnologija v veliki meri premagala papir in svinčnik. Sedaj imamo boljšo sledljivost in večji pregled nad opravljenim delom, manjše so možnosti za napake. Predvsem se je pohitrila komunikacija z ladjarji in sam proces dela. V prihodnje upamo, da bo program sinhroniziran z vsemi preostalimi sistemi ladjarjev.«

»Made in Slovenia« v svet preko Kopra

Koprskemu pristanišču radi pravimo, da je »slovensko okno v svet«. Največkrat v povezavi z dejstvom, da državam, ki nimajo svojega izhoda na morje, preko nas omogočamo uvoz in izvoz različnih dobrin.

 MATEJA CLARICI  ARHIV LJUBLJANSKE MLEKARNE IN ENSOL 360

Premalokrat pa se spomnimo, da je edino slovensko pristanišče zelo pomembno tudi za Slovenijo in njeno gospodarstvo, ki ga sestavlja lepo število podjetij. Nekatera so se s svojimi uspešnimi zgodbami uspela prebiti na svetovni trg in ... izdelke v svet pošiljajo preko Luke Koper.

Ljubljanske mlekarne v naslednjih mesecih načrtujejo na Kitajsko odpremiti 43 ton sladoleda, ki bo potoval preko koprskega pristanišča.



Prva pošiljka na Kitajsko je štela skoraj 35.000 sladoledov Planica tropic in Planica čoko.

Planica aprila prvič na Kitajsko

Med najbolj aktualnimi pošiljkami je sladoled Planica iz Ljubljanskih mlekar, s katerim je največji mlekarni v Sloveniji uspel še en preboj na tuje trge. Na Kitajsko je v začetku aprila odpotovala prva pošiljka – skoraj 35.000 sladoledov Planica tropic in Planica čoko. Kot so pojasnili v Ljubljanskih mlekarnah je »konkurenčna prednost sladoledov Planica v primerjavi z mnogimi drugimi ponudniki, da so izdelani iz mleka ter nosijo znak Izbrana kakovost Slovenija. Znano je namreč, da številni ponudniki pri izdelavi sladoledov namesto po mleku posegajo po rastlinskih maščobah.« V naslednjih mesecih načrtujejo odpremo 43 ton sladoleda, ki bodo prav tako potovali preko koprskega pristanišča. Na Kitajsko so njihove izdelke prvič poslali leta 2016, in sicer trajno mleko, ki ga izvažajo še danes.

Koprski inženirji karting prog

Še eno uspešno slovensko podjetje, ki ima sedež v koprski občini in je bolj kot doma prepoznano v tujini, je Ensol 360. Ukvarja se z načrtovanjem in gradnjo

večnivojskih stez za rekreativni karting in je v tem nišnem segmentu vodilno podjetje na svetu. Zaposluje 70 ljudi v treh povezanih podjetjih v Sloveniji, na Hrvaškem in v ZDA, ki so hkrati njihov najpomembnejši trg. Zgovoren je podatek, da je vseh 10 največjih večnivojskih kartodromov v Ameriki rezultat dela ekipe Ensol 360. Svojim naročnikom, pravijo, ponujajo popolno storitev, od tega, da izrišejo dizajn proge, proizvedejo vse komponente in poskrbijo za transport pošiljke, ki lahko obsega tudi do 32 kontejnerjev, na drugi konec sveta, do postavitve proge in dolgoročne podpore kupcem.

Ensol 360 je strogo izvozno naravnano podjetje. Mesečno izvozijo 45–50 40-ft kontejnerjev, pri čemer povprečna teža vsakega znaša 10,5 ton.

»Kontejnerji potujejo v Ameriko preko Luke Koper. Najpogostejša destinacijska pristanišča so New York in Savannah na vzhodni obali ZDA ter Houston v Teksasu. Za nekaj projektov smo izvažali tudi v Mehiko in v države Bližnjega vzhoda. Če govorimo o količinah, je to približno 45–50 40-ft kontejnerjev mesečno, pri čemer povprečna teža vsakega znaša 10,5 ton. Smo strogo izvozno naravnano podjetje, lani smo beležili 100-% izvoz,« so nam povedali.

Kaj pa na domačih tleh? Prvi njihov projekt v Sloveniji je bil obnova 250 metrov dolge karting proge v ljubljanskem BTC-ju, ki je zaživela februarja letos. Svoj kartodrom pa imajo tudi v Zagrebu. V prihodnosti družba Ensol 360 načrtuje še razvoj drugih atrakcij, ki bi dopolnjevale karting steze.



To je kartodrom Supercharged Entertainment z najdaljšo pokrito večnivojsko gokart stezo na svetu. Odprt je bil junija 2019 v Wrentham, Massachusetts, nedaleč od Bostona.

Pred 30 leti smo v Kopru pretovorili prvi avtomobil iz Azije

Na avtomobilskem terminalu beležimo poseben jubilej. 26. aprila 1990 smo v pristanišču privezali prvo specializirano ladjo za prevoz avtomobilov, ki je prvič pripeljala avtomobile iz Azije.

TATJANA JAZBEC ARHIV LUKA KOPER



To je bila ladja European Venture, ki je iz Južne Koreje pripeljala avtomobile, proizvedene v tovarni Hyundai. Prva pošiljka je štela 322 vozil Hyundai Pony. K odločitvi korejske družbe Hyudai, da transport avtomobilov opravi preko južne transportne poti in pri tem za razkladalno luko uporabi našo, sta pripomogla uvoznika Slovenijales in podjetja Avto Trade, ki je poskrbelo za distribucijo. Seveda smo morali pred tem dokazati, da imamo v pristanišču za ta posel ustrezne pogoje.

Hyundai – prvi v Kopru

V eni od promocijskih brošur podjetja Hyundai Avto Trade smo si lahko prebrali, da so med majem in decembrom 1990 v Sloveniji in v drugih jugoslovanskih republikah prodali 4.674 vozil, v prvi polovici leta 1991 do osamosvojitve Slovenije pa več kot 5.000 Hyundajevih avtomobilov. Večina jih je ostala v Sloveniji, saj je leta 1990 le okoli 700 avtomobilov odšlo v druge republike tedanje Jugoslavije. V naslednjih letih je bilo podjetje Hyundai Avto Trade tudi eno izmed prvih distributerjev vozil Hyundai na področju srednje in vzhodne Evrope.

Hyundai je bil torej prvi, ki se je odločil za naše pristanišče, kasneje so mu sledili še japonski in drugi južnokorejski, npr. Daihatsu, Honda, Daewoo.

Zahtevana kakovost

Suzana Zornada Vrabec, ki je v tistem obdobju šele pričela svojo pot v Luki Koper, vendar je bila naslednja leta v komercialnem oddelku zadolžena prav za trženje storitev pretovora avtomobilov, se spominja: »Korejci niso bili toliko zahtevni v komercialnih pogajanjih, ampak bolj v tehničnih zahtevah in kakovosti storitev. Velika zasluga, da se je tovor usmeril na Koper, je imel takratni vodja oddelka za zunanjo trgovino v Slovenijalesu

Miro Bogataj in Rudi Dujc, ki je v Luki Koper vodil komercialni oddelek.«

Sprva so avtomobile lahko skladiščili kar v zaledju ro-ro priveza, saj je bil promet kontejnerjev še zelo skromen. Ob večjih količinah in če so se avtomobili zadržali dalj časa, pravi Zornada Vrabec, pa so uporabili tudi ograjeno skladišče Slovenijalesa ob Troplesu. »Od Korejcev smo se takrat veliko naučili, saj so imeli natančne zahteve, kako morajo biti vozila parkirana, kako dekonzervirana, kako opravljen t. i. nulti servis v takrat še naših skupnih tehničnih delavnicah. V Koper je bilo takrat pripravljeno voziti le malo ladjarjev. Mislim, da so to bili NYK, Kline, UECC in morda še kdo. Glavni agentje v Kopru zanje pa so bili Interagent, Centralog in Transagent,« pripoveduje sogovornica.

Ladja European Venture je pred 30 leti v Koper pripeljala prvih 322 vozil iz Azije.

Meja: 100.000 pretovorjenih avtomobilov

In nadaljuje: »Ladjarji so kot pogoj za odhod v Koper postavili količino avtomobilov na ladji, nikakor pa niso popuščali pri ceni prevoza. Spominjam se besed predstavnika ladjarja NYK za Evropo. Dejal mi je: 'Ne skrbi, Suzana san. Ko boste dosegli 100.000 pretovorjenih avtomobilov, se bo kolesje začelo vrteti samo od sebe, nato se boste lahko pogajali.' Leta 1995 smo se že pogajali s WV o preusmeritvi njihovega izvoza na Koper. Delali smo za SND za Daewoo, raslo je tudi sodelovanje z Japonci. In ko se je delalo na uvozu in izvozu, smo začeli bolj rasti tudi v celotnem segmentu avtomobilov. Ključno je, da smo začetni razvoj terminala avtomobilov naredili prav na račun vpliva globalizacije in odpiranja trgov. Danes, ob pandemiji, pa občutimo, koliko bolj smo zaradi medsebojnega vpliva vsi skupaj ranljivi.«



Vozila za slovensko vojsko

 TATJANA JAZBEC  SEBASTJAN ŠIK

V drugi polovici aprila smo s kontejnerske ladje Tasman Strait razložili pet terenskih reševalnih vozil, ki jih je slovenski vojski donirala ameriška vlada. Vozila so bila sicer izdelana v tovarni AM General v ameriški državi Indiana, vendar so v Koper pripotovala preko Egipta. Na kontejnerskem terminalu so jih prevzeli sodelavci s terminala generalnih tovorov, kjer so počakala na kamionski prevoz do Direktorata za logistiko v Šentvidu.

V slovenski vojski bodo reševalna vozila uporabili kot evakuacijska vozila za prvo oskrbo na terenu ter za prevoz poškodovanih, ki potrebujejo višjo raven zdravstvene oskrbe. Vozila bo slovenska vojska nadgradila s komunikacijsko opremo, defibrilatorjem, respiratorjem, medicinskim kisikom ter drugimi medicinskimi pripomočki, instrumenti in potrošnim sanitetnim materialom. Sledila

bodo usposabljanja, uporabljati pa naj bi jih pričeli konec leta. Prevzemu vozil v pristanišču sta prisostvovala minister za obrambo **Matej Tonin** in veleposlanica ZDA **Lynda C. Blanchard**.



Gasili bodo na Kitajskem

 TATJANA JAZBEC  MATEJA DOMINKO

Iz Hrvaške, kjer ima skupina Ziegler, danes v lasti kitajske skupine CIMC, svoje podjetje, je k nam prišlo 15 gasilskih vozil. V Kutini, kjer izdelujejo gasilska vozila po naročilu, so v Mercedesova vozila vgradili vso potrebno gasilsko opremo. Luko so zapustila konec aprila, ko jih je ladja odpeljala na Kitajsko.



Stroji za karavanški predor

 TATJANA JAZBEC  ARHIV DARS

Sredi aprila je ladja Grande Detroit iz turškega Gemlika k nam pripeljala prve gradbene stroje, ki jih turško podjetje Cengiz potrebuje za gradnjo 3,5 km dolge druge cevi predora Karavanke do meje z Avstrijo. Kljub epidemiji izvajalec računa, da bo z deli zaključil leta 2024, torej leto dni pred pogodbenim rokom. V maju pričakujemo še eno pošiljko strojev.



USNS Yuma na obisku

  MATEJA CLARICI

7. maja nas je obiskala še ena ladja ameriške mornarice USNS Yuma, njeno sestrsko ladjo USNS Carson City smo pri nas že privezali konec januarja. Katamaran USNS Yuma je namenjen hitremu transportu oseb in tovarov. Za razliko od drugih ladij je v celoti zgrajena iz aluminija, kar ji omogoča doseganje visokih hitrosti, vse do 40 vozlov. Je pa zaradi tega nekoliko bolj občutljiva na slabše vremenske razmere oz. valove. Dolga je 103 metre in ima 4 metre ugreza.

Privezali smo jo v prvem bazenu, kjer smo poskrbeli za vse varnostne ukrepe, ki so predvideni ob prihodu takšnih ladij. Namen tudi tega obiska je nadaljevanje in krepitev vojaškega pomorskega sodelovanja med Slovenijo in ZDA.



Mi skrbimo za vaš tovor, vi poskrbite za svoje zdravje.

V teh kriznih časih je stik s strankami zelo pomemben. Tudi naši poslovni partnerji se soočajo z različnimi izzivi, zato jim v tem obdobju sporočamo, da je njihov tovor pri nas v varnih rokah.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.

Izdajatelj: Luka Koper, d. d.
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Odgovorni urednik: Sebastijan Šik
Izvršna urednica: Tatjana Jazbec
Redakcija: Mediade d. o. o.

Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Tina Bizjak, Kristjan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Mateja Dominko, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Mirko Slosar, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Ivana Vujanović, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabec, Mara Žerjal

Kreativna zasnova in oblikovanje: Igor Lennasi, ID14 za Mediade d. o. o.

Foto naslovnica: Kristijan Stojaković
Foto 2. stran: Mateja Clarici
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 2.400 izvodov
ISSN 2350-3904

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

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

Ne predajte se strahu. Če to storite, boste izgubili vez s srcem.
Paulo Coelho