



# luški glasnik

Koper, november 1990, leto XX., Št. 11

## Rekorden mesečni promet

V oktobru so v Luki Koper pretovorili 623.630 ton različnega blaga, kar predstavlja doslej največji luški mesečni promet.

Največ je bilo pretovorjenega razsutega tovora in sicer 195.964 ton, sledi sipki tovor s 161.495 tonami, tekoči tovor s 85.595 tonami, pretovor na kontejnerskem terminalu je znašal 66.910 ton, v silosu 61.614 ton, v generalnih tovorih 55.561 in na terminalu za les 6.453 ton.

Tudi ob prazničnem 1. novembru je bilo v Luki Koper delovno v operativi. Tega dne je bilo pretovorjeno skupaj 10.205 ton blaga, od tega v generalnih tovorih 1.497 ton, na kontejnerskem terminalu 960 ton, na terminalu za sipke tovore 3.048 in v silosu 4.700 ton.

Z. V.

## Prispelo 3.000 ton banan

6. oktobra v torek zvečer je v Luko Koper priplula ladja »Network Star«, ena od Del Monterovih ladij, ki bodo odslej redno prihajale v Koper. Pripeljala je 3.000 ton banan za Švico, Madžarsko, ČSFR in tudi za jugoslovansko tržišče. To je samo ena izmed ladij, ki se usmerjajo k Luki Koper. Zaradi vse večjega povpraševanja v Vzhodni Evropi se namreč k naši Luki obračajo tudi Uniban, Banacol in Pacific Frutti, največji trgovci in prevozniki banan ter južnega sadja. Vse kaže, da se pretovor raznovrstnega južnega sadja iz dneva v dan povečuje in da se bo v Luki Koper, v kateri je vse pripravljeno, letno pretovorilo tudi do 300.000 ton tovrstnega tovora.



Na posnetku: Razkladanje banan iz ladje »Network Star«

## Srečanje poslovnih partnerjev

Filijala beogradskega Tranšpeda v Kopru je ob preselitvi v nove prostore organizirala poslovno srečanje, katerega so se udeležili predstavniki Tranšpeda iz cele Jugoslavije, predstavniki špedicij in podjetij iz različnih krajev in tudi iz Kopra. Med prisotnimi so bili tudi predstavniki Luke Koper, komercialni direktor Ludvig Hrvatin in vodja službe za tranzitni promet Herkul Jerman.

Ob otvoritvi novih prostorov Tranšpeda v Kopru. Prvi z leve: komercialni direktor Luke Koper Ludvig Hrvatin, tretji z leve generalni direktor beogradskega Tranšpeda Miodrag Živković. Prisotne je poleg direktorja filijale Tranšpeda v Kopru Dragana Stjepovića, pozdravil tudi direktor združenega podjetja »Tranšped« v Beogradu. Tov. Hainrih Degen (prvi z desne).



## Do konca oktobra že 6.271 avtomobilov

Od konca aprila do konca oktobra letos so v Luko Koper pripeljali kar 6.271 avtomobilov (znamk Hyundai, Daihatsu in Honda), ki jih uvažajo Slovenijales, Jeklotehna in Autocommerce. Od te količine je bilo 334 avtomobilov namenjenih in odpremljenih v Italijo ter na Madžarsko. V tem mesecu pričakujemo v Luki Koper še tri ladje, ki bodo pripeljale skupno 2.541 avtomobilov. O kakovostnem servisu naše luke – gre za razkladanje in odpremljanje avtomobilov – smo že pisali, rezultat takšnega dela pa je zaupanje naših poslovnih partnerjev.

Z. V.

# Luka Koper – sprejemno središče za Hyundai

Niti največji optimisti se niso mogli nadejati tolikšnega uspeha s prodajo južnokorejskih avtomobilov v Jugoslaviji. Čeprav je zastopnik Slovenijales začel s prodajo šele v maju, bo do konca leta prodal že več kot 5.000 avtomobilov. To dejstvo je hkrati pomenilo signal vodstvu tovarne Hyundai, saj so njeni predstavniki v zadnjih nekaj mesecih že dvakrat obiskali Ljubljano in najavili zanimive novice.

Za kupce je gotovo najzanimivejša novica, da bo tovarna v naslednjih mesecih močno povečala pošiljke avtomobilov za Jugoslavijo. Slovenijales je zato že začel širiti prodajno mrežo. Pri koncu so tudi že dogovorili, da bi prav Luka Koper postala nekakšno sprejemno središče za avtomobile te tovarne, kot tudi za rezervne dele in to ne le zgolj za Jugoslavijo, temveč tudi za druge evropske države, ki gravitirajo k tej luki. To velja predvsem za Italijo in Avstrijo, v katerih je Hyundai pred dobrima dvema mesecema začel veliko prodajno akcijo in zdi se, da bo prav na tem področju našel vsaj za določene modele teh avtomobilov relativno veliko število kupcev.

V zadnjem času pa so opazovalce presenetile izjave Hyundaijevih predstavnikov o možnem širjenju



Avtomobili Hyundai na poti v Ljubljano

sodelovanja z Jugoslavijo. Pred nekaj dnevi je bilo med bivanjem podpredsednika podjetja v Ljubljani slišati tudi idejo, da bi se v Jugoslaviji organizirala montaža teh avtomobilov, kar naj bi bilo pravzaprav plod razmišljanja omenjenega predstavnika, vendar ne bi smeli pri tem pozabiti na nekatera dejstva. Hyundai se sicer uvršča med večje svetovne tovarne avtomobilov in vsako leto sestavi okoli milijon vozil. Koncern je močno prisoten tudi na drugih sektorjih kot so ladjedelništvo, letalska industrija, elektronika, kemija ipd. Kot zanimivost naj omenimo le še podatek, da znaša vrednost letnega izvoza koncerna več kot 15 milijard dolarjev, torej skoraj toliko, kolikor znaša cleoten jugoslovanski izvoz.

Tudi to je bil eden od razlogov, da je Hyundai najavil možnost za hkratno povečanje uvoza iz Jugoslavije, saj bi želeli tudi na ta način prepričati naše partnerje, da ne razmišljajo samo o enosmerni trgovini, torej o izvozu avtomobilov, temveč o resničnem sodelovanju. Tako zastopniki Hyundaija nameravajo v naslednjem letu prodati okoli 10.000 avtomobilov v Jugoslaviji.

Slovenijales trenutno prodaja deset modelov avtomobilov znamke Hyundai. Največ prodajo modelov pony, ki jih lahko dobite po 130.000

## Železova ruda za Avstrijo

Prejšnji mesec se je v Luki Koper mudila ladja »Chaterine«, ki je pripeljala 127.000 ton železove rude. Za potrebe avstrijskega gospodarstva uvaža železovo rudo preko naše luke Voest Alpine. Ladja, ki se je privezala v terminalu za rzsute tovore, je bila razložena v devetih dneh.

Z. V.

oz. 170.000 dinarjev, odvisno od oblike karoserije in moči motorja. Sledita dve poslovni limuzini z imenom sonata, v katere vgrajujejo motorje s 2.000 oz. 2.400 kubiki, stanejo pa od 273.000 do 329.000 dinarjev. Že do konca letošnjega leta bi se morali na našem tržišču pojaviti še nekateri novi modeli Hyundai, predvsem S-coupé in J-1.

Pri prvem gre za 4,21 metra dolg avtomobil s 1.500 kubičnim motorjem in petstopenjskim menjalnikom na štiri prenose. Motor zmore 84 KS. Avtomobil tipa J-1 še najbolj spominja na Opelovo vectro, pri čemer bodo lahko kupci izbirali med dvema motorjema – s 1.500 ali 1.600 kubiki.

## Pomorske prevoznike skrbi »nerealna« vrednost dinarja

– Najbolj izpostavljen problem na nedavnem pogovoru zveznega ministra za promet Jožeta Slokarja s predstavniki Jugolinije, Lošinjske plovbe, koprskih in reške Luke ter Interevropce, Jadroagenta in Tranšpeda je bil »nerealna« tečaj dinarja, ki izvoznikom storitev ob 80/100-odstotni rasti stroškov »požira« ves zaslužek. Domala vsi za konec leta napovedujejo izgubo. Kakšna bo, je težko povedati, dejstvo pa je, da tudi 10-odstotna zvezna stimulacija, pa tudi predvidenih 20 odstotkov stimulacij za izvoznike storitev v Sloveniji (to pripravlja republiška vlada) bržčas vsem ne bo »pokrila« izgubljenega.

Jože Slokar je ponovil odločenost zvezne vlade, da spremembe tečaja dinarja ne bo, direktorji omenjenih podjetij pa so opozorili, da bi morali odločenost na enem sektorju ekonomske politike spremljati še drugi ukrepi. Kot smo izvedeli, se vodilni delavci pretežno izvoznih firm dobro zavedajo, da sprememba tečaja dinarja ne bi pomenila skorajda nič več kot eno ali dvomesečni obliž za poslovanje. Zato so nujni ukrepi drugod. Zadrževanje tečaja dinarja na določeni ravni naj bi na neki način vplivalo na povečevanje produktivnosti. To pa je možno s prilagajanjem števila zaposlenih obsegu dela. Ena ključnih rezerv je namreč prav v prilagajanju. Dejstvo pa je – kot menijo direktorji – da se, denimo, zakon o delovnih razmerjih ni tako spremenil, da bi omogočal večjo elastičnost, podjetniško pril-

godljivost. Socialna funkcija je še vedno poudarjena in prav je tako, toda tisti, ki morajo krmariti firme, obremenjeni z obema nalagama težko opravljajo svoje delo.

V teh podjetjih ocenjujejo, da imajo povprečno 15-20 % preveč zaposlenih, in v koprski Luki npr. že obravnavajo predlog za prerazporeditev delavcev na proizvodna delovna mesta, kjer je stalno pomanjkanje. Na spisku bo okrog 170 zaposlenih, ki jim bo ponujeno novo delo in če ga ne bodo sprejeli, bodo probleme teh delavcev reševali kot »tehnološke viške« v skladu z zakonodajo. Kot nam je povedal direktor Rudi Dujc, bodo tematiko obravnavali na delavskem svetu in upa, da bodo v šestih mesecih problem neustrezne zaposlenosti rešili. V Luki, to pa ni osamljen primer, namreč ni problem številčni višek delavcev, pač pa neustrezne razporeditve.

Z Jožetom Slokarjem so zastopniki luk, pomorskih prevoznikov in špediterjev govorili o možnostih, ki se v Jugoslaviji ponujajo za povečanje tranzitnega prometa za Madžarsko, Avstrijo in Češkoslovaško. Zanje bi lahko v lukah pretovorili vsaj 5 milijonov ton blaga. Vse bo seveda odvisno tudi od konkurenčnosti: če se v jugoslovanskih železnicah res odločijo za dokajšnjo podražitev za prevoz blaga v tranzitu, potem to avtomatično zmanjša za luke, špediterje in še koga.

DUŠAN GRČA

## Pretovor kontejnerjev in vozil

V prvih devetih mesecih smo v Luki Koper pretovorili 72.994 kontejnerjev, kar je za 2.994 kontejnerjev več od planiranega prometa za to obdobje in za 11.974 kontejnerjev več od lanskega prometa kontejnerjev v enakem obdobju. Torej obstajajo realne možnosti, da uspemo do konca leta pretovoriti skupno sto tisoč kontejnerjev, kar bi predstavljalo največji luški pretovor doslej. Zelo se je povečal tudi pretovor vozil, predvsem na račun uvoza (o tem poročamo na prvi strani). V prvih devetih mesecih letos smo v Luki Koper pretovorili 7.179 različnih vozil, kar je za 4.379 vozil več od planiranega prometa in za 5.231 vozil več od lanskega pretovora v enakem obdobju.

Z. V.

## Več tujih ladij

Letos prihaja v Luko Koper več tujih ladij kot lani. Tako je v prvih devetih mesecih letos v Luko priplo 445 tujih ladij (lani v enakem obdobju 425), domačih je bilo 303, lani 319.

Z. V.

# V Luki Koper servis sigurnosti

Večkrat smo že v Luškem glasniku predstavili špedicije, ki poslovno sodelujejo z Luko Koper. Tokrat smo obiskali Feršpedovo poslovalnico v Kopru in se pogovarjali z njenim direktorjem Emilom Bandeljem, večini v Luki poznanim poslovnežem. Kako tudi ne, saj je bil pred odhodom na sedanje delovno mesto komercialni direktor Luke Koper. Namen našega obiska v prostorih Feršpeda, ki se nahajajo na Vojkovem nabrežju v Kopru, je bil naše bralce seznaniti s Feršpedom, špedicijo za mednarodni in notranji promet. Seveda smo želeli spoznati tudi poslovne odnose Feršpeda z Luko Koper, njihovo sodelovanje idr.

»Pod okriljem mojega sektorja poslovalnic Feršpeda sodita poleg Kopra še poslovalnici v Puli in na Reki. Pred kratkim sem bil z odločitvijo

ljane uvaža iz Južne Koreje, za japonske avtomobile Daihatsu uvoznika Jeklotehne iz Maribora in druge. V dogovorih smo že tudi z drugimi uvozniki oziroma s partnerji iz Avstrije...«

**Ali to pomeni, da se je Feršped v Kopru specializiral za avtomobile?**

»Mislim in trdim, da mora biti špedicija pripravljena in sposobna prevzeti vsak posel, ne glede na to ali gre za les, avtomobile ali drugi tovor. V vsakem poslu se namreč zahteva kakovosten servis, kar je konec koncev temelj za zaupanje poslovnih partnerjev oziroma vseh, ki vas angažirajo za prevzem špediterskih poslov za svoje blago. Za kakovostno delo je nujno, da Luka Koper nudi takšen servis. To velja za omenjeno blago kot tudi za druge vrste tovara in seveda tudi za avto-

kakovosten servis za pretovor avtomobilov, so se začeli zanimati za to pot. Upam, da se bo dogovor z avstrijskimi partnerji uresničil.«

**Vrniva se k avtomobilom, ki jih uvažajo Slovenijales, Jeklotehna in drugi?**

»Glede na avtomobile pomeni servis Luke Koper servis sigurnosti, kar se je doslej tudi dokazalo. To pomeni, da so se v Luki Koper usposobili za pretovor avtomobilov in da so stranke zadovoljne spričo kakovostnega dela. Mi smo prevažali avtomobile, ki jih uvaža Jeklotehna, sedaj pa smo v dogovorih za opravljanje prevoza avtomobilov, ki jih za naše tržišče uvaža Slovenijales. Upajmo, da bomo tudi z njimi sklenili dogovor. Poleg tega, da bomo imeli vagone za prevoz avtomobilov, ki bodo sestavljali voz v tej kompoziciji, bomo imeli tudi poseben vagon, v katerem bodo čuvaji – spremljevalci avtomobilov. Tako bodo izključene kraje, ki se dogajajo v transportu avtomobilov. Tudi to sodi v kakovosten servis, ki ga nudimo v transportu tovrstnega bla-

ga. Ob tej priložnosti naj povem še to, da imamo celoviti računalniški sistem za naše delo z avtomobili, posebej imamo izdelan program uvoznih carinskih prijav.«

**Ob koncu najinega pogovora nam prosim še povejte, kakšen je vaš poslovni odnos z Luko Koper?**

»Luko Koper zelo dobro poznam, poznam tudi vse v zvezi z našim poslovanjem z njo. Zelo dobro sodelujemo in nasploh ni nobenih problemov, vsaj kar se tiče naših skupnih poslov. Tu in tam se pojavijo drobni problemi, kar je neizbežno v operativnem delu. Vendar jih skupaj hitro in učinkovito rešujemo, tako da ne puščajo nobenih negativnih posledic v naših poslovnih vezeh.«

Tako se je iztekel naš kratek pogovor z direktorjem poslovalnice Feršpeda v Kopru Emilom Bandeljem, ki nam je med drugim povedal, da je v prvih devetih mesecih letos s posredovanjem Feršpeda v Luki bilo pretovorjenih preko 350.000 ton madžarskega tovara, da je čez Luko Koper potovalo preko 500.000 ton različnega drugega blaga, predvsem tranzitnega, kar predstavlja določeno poslovno korist za naše podjetje.

Z. V.



Emil Bandelj

kolegija v Ljubljani imenovan tudi za komercialnega direktorja za pomorski transport za celotni Feršped v Sloveniji. ŽG Feršped p.o. Ljubljana ima skupaj 315 zaposlenih, v Kopru pa nas je 36«, nam je povedal direktor Emil Bandelj.

**Feršped je tesno povezan z Luko Koper?**

»Poslovni odnosi koprškega Feršpeda in Luke Koper so tesno povezani v obojestransko korist. Feršped ima v Luki največ tranzitnega tovara, ki potuje iz Madžarske v Luko Koper. Opravljamo tudi špediterske posle za les, ki ga izvažajo Avstrija preko Luke Koper. Ta tovor je bil nekaj časa v velikem upadanju, sedaj pa se ponovno povečuje. Luka Koper se je specializirala za tovrstni tovor, razlog za zmanjšanje količine avstrijskega lesa je v tem, da ga uvozniki ne potrebujejo toliko kot nekoč. Sicer pa smo lahko tudi na tem področju optimistični, saj bo gotovo prišel dan, ko bo ta tovor potoval v istem obsegu kot nekoč. Ob tem naj dodam, da so avstrijski partnerji zadovoljni s servisom, ki ga nudi Luka Koper.

Feršped je zadolžen tudi za avtomobile, tovor, ki je trenutno v Luki zelo aktualen. Gre za avtomobile Hyundai, ki jih Slovenijales iz Ljub-

mobile. Luka Koper je bila pripravljena avtomobile prevzeti, jih razložiti, shraniti do odpreme v skladišču in nuditi dodatne storitve, ki jih posamezni uvoznik zahteva. Pri tem pa mora tudi Feršped nuditi kakovosten servis v svojih poslih z avtomobili. V ta namen smo najeli dvajset posebnih vagonov za prevoz avtomobilov po Jugoslaviji oziroma do naročenega kraja. Sedaj se pojavlja možnost, da tudi avtomobili za avstrijsko tržišče potujejo preko Luke Koper, saj so se avstrijski partnerji prepričali, da nudi Luka Koper odličen servis, pri čemer je jasno, da je transport avtomobilov, torej njihov uvoz, mnogo cenejši preko Luke Koper. Avstrijski uvoznik zahteva, da zgolj v dveh dneh odpremo iz Luke Koper tisoč avtomobilov, zato razmišljamo, da bi Feršped najel dodatnih petdeset vagonov za prevoz avtomobilov.«

**To pomeni, da bodo avtomobili za Avstrijo potovali čez našo Luko?**

»Avtomobili, ki jih Avstrija uvaža, potujejo sedaj preko luke Rotterdam, Amsterdam in Bremen. Takšna uvozna pot je daljša in dražja, kot če bi potekala čez Koper. Tega se v Avstriji zavedajo in ko so se prepričali, da imamo v Luki Koper

## Z Luko Koper od nekdaj dobro sodelujemo

Na poslovnem srečanju v filijali Tranšpeda v Kopru (o tem poročamo na prvi strani) smo srečali tudi generalnega direktorja Tranšpeda iz Beograda Miodraga Živkovića. Zaposili smo ga za izjavo v zvezi s sodelovanjem Tranšpeda z Luko Koper.

»Odkar obstaja Tranšped v Kopru, to pa pomeni le nekaj let manj od rojstva Luke Koper, imamo z njo zelo korektne in dobre poslovne odnose. Vemo, da je servis, ki ga nudi Luka Koper med najbolj kakovostnimi med našimi lukami in da so stranke zato zadovoljne. Tudi zaradi tega se je morala naša filijala v Kopru prilagoditi takemu kakovostnemu načinu poslovanja, »nam je povedal generalni direktor Tranšpeda Miodrag Živković.

Pa vendar je bil koprski Tranšped pred nekaj leti v težji krizi, vsaj glede na kadre in poslovnost?

»Ve se, kako je bilo s koprskim Tranšpedom pred krizo, ki jo omenjate. Vendar menim, da pride prej ali slej pri vsakem delu in v podjetju do krize, ki pa ni nevarna, če se jo pravočasno prebrodi. To se je zgodilo našemu Tranšpedu, ki si je po tistem zopet pridobil svoj renome.



Miodrag Živković

Sedaj smo lahko zadovoljni. Rezultat uspešnega poslovanja so tudi novi prostori, ki jih je koprski Tranšped dobil in ki so zares lepo urejeni. Verjamem, da bo poslovno sodelovanje med Luko Koper in Tranšpedom tudi v bodoče uspešno in to v obojestransko zadovoljstvo.

Z. V.



## Skladišče za 3.500 avtomobilov



V Luki Koper je zgrajeno skladišče, ki se razprostira na 35.000 kv. metrih površine. Na tem prostoru se lahko vskladišči (parkira) od 3 do 3,5 tisoč avtomobilov. Na posnetku: skladišče z avtomobili



## Trst naj bo strateško pristanišče

TRST – Seznam pristanišč, ki so strateškega pomena za Evropsko skupnost, bo predložila v prvih mesecih 1991 izvršna komisija ES, a predno se ministrski svet Skupnosti o njem izreče, bo o dokumentu razpravljajl Evropski parlament. To je povedal evropskemu poslancu Giorgiu Rossettiju predsednik evro-

komisije za prevoze Rui Amaral, ki je dal svojega dne izjavo, iz katere je bilo sklepati, da Trsta ne bo na seznamu. Amaral je soglašal z Rossettijem, da ne gre zanemariti vloge Trsta kot najsevernejše sredozemske luke, ki je usmerjena proti srednji in severni Evropi.

## Luka Koper

*Podjetje je moje prostrano,  
se še ne ve konca njegovih mej,  
počitka nikdar mu ni dano,  
od zore do mraka hiti naprej.*

*Se skladišča zidajo,  
se gradi obala nova,  
se fantje, dekleta možijo,  
se otroci rodijo, je sreča naša.*

*Gledaš te otroke, kako rastejo,  
njih bo, njih radost,  
ustvarjaš in ustvarjaš  
za njihovo bodočnost.*

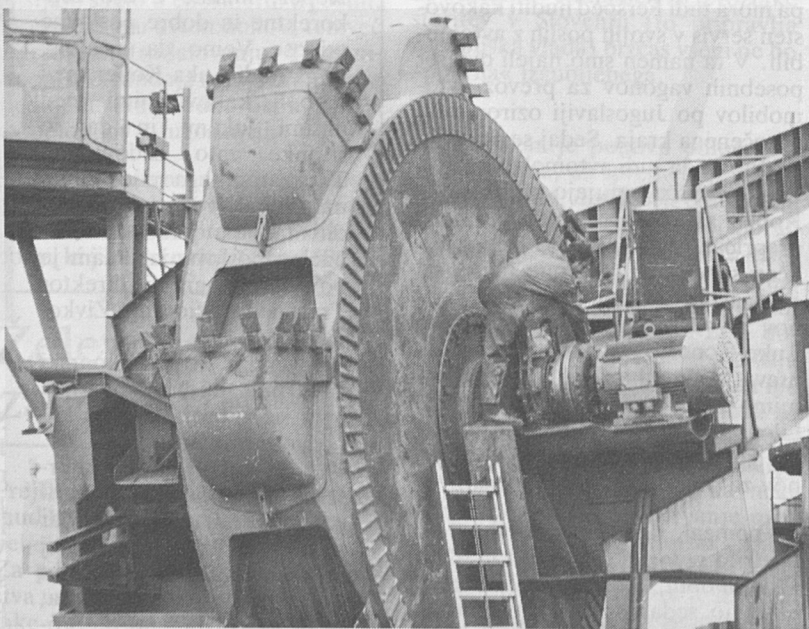
*Delovna roka hiti,  
otroku naproti,  
zdaj bore, trudne zrem roke tvoje,  
počitka še ni.*

*Resnice sonce na njih sije,  
ljubezni greje žar,  
otrokom greje žar,  
otrokom naše družine,  
da njih svet bo bolj razcveten.*

*Oj, ta zemlja slovenska, naš je dom,  
prenovljen svet,  
preurejen naš bo dom.*

Miroslav Tomšič

## Človek in stroj

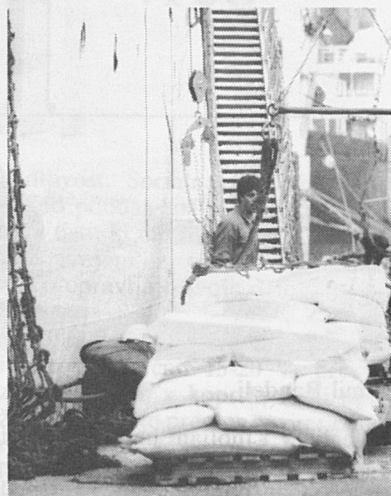


Naš objektiv je v terminalu za razsute tovore »ulovil«  
zanimiv prizor, ko se je človek s svojim znanjem boril, da bi popravil stroj.  
»Človek in stroj«, tako bi lahko naslovili gornji posnetek.

## Povečan tranzitni pretovor

Tudi tranzitno blago, ki potuje čez Luko Koper, se je v prvih devetih mesecih letos povečalo, o čemer pričajo podatki v biltenu o luškem prometu. Od januarja do septembra letos je bilo v Luki Koper pretovorjeno 2.172.480 ton tranzitnega blaga, kar je za 464.925 ton več od planiranega pretovora in za 422.280 ton več od pretovora v enakem obdobju lani.

V Luki Koper je bilo v prvih devetih mesecih letos pretovorjeno 1.474.929 ton uvoznega blaga, kar je za 284.929 ton več od planiranega tovrstnega prometa in za 86.027 več kot v enakem obdobju lani. V tem obdobju je bilo najmanj pretovorjenega izvoznega blaga in sicer 553.426 ton, kar je nekaj več od lanskega pretovora v enakem obdobju, ki je znašal 495.983 ton in za 6.374 ton manj od planiranega.



Od tranzitnega pretovora je bilo največ pretovorjenega avstrijskega blaga in sicer 1.261.941 ton, kar je za 22.243 ton več od lanskega pretovora v prvih devetih mesecih. Sledi češko blago (uvoz in izvoz) s 347.621 tonami, kar je za 77.071 ton več od lanskega pretovora v prvih devetih mesecih. Na tretjem mestu je madžarsko blago, ki so ga v Luki Koper letos pretovorili 314.031 ton, lani 227.804 ton.

Z. V.

## Manjši pretovor v reški luki

V prvih devetih mesecih letos so v reški Luki zabeležili manjši pretovor od planiranega. V tem obdobju so pretovorili 4.256.533 ton različnega blaga, od tega 1.235.561 ton generalnega tovora (vključno s kontejnerji), 2.874.543 razsutega tovora (pod planom za 30 odstotkov) in 173.449 ton lesa. Tako so v prvih devetih mesecih letos pretovorili za 582.441 ton manj od planiranega pretovora za to obdobje.

# Mednarodna konferenca o varstvu pri delu

Po dolgoletnih pripravah in po za-  
slugi nekaterih vztrajnih posameznikov  
ter članov mednarodnih organizacij,  
ki se ukvarjajo s problematiko dela,  
organizacijo in razvojem pomorskih  
in luških dejavnosti, jim je le uspelo  
organizirati prvo mednarodno konferenco  
o varstvu pri delu v pristaniščih, ki je  
bila od 17. do 21. septembra v Bremenu  
(ZRN). Na konferenci so bili prisotni  
udeleženci iz 24 držav z vseh koncev  
sveta, vendar le malo iz držav v razvoju,  
kar je bil eden od očitkov organizatorjem.  
Iz Jugoslavije je bil prisoten le predstavnik  
Luke Koper. Organizacije, ki so pripravile  
konferenco in sodelovanje na njej s svojimi  
predstavniki, so bile naslednje:

- Mednarodna organizacija za delo (ILO)
- Mednarodna organizacija za pomorstvo (IMO)
- Mednarodno združenje ladjarjev (BIMCO)
- Mednarodna zveza pristanišč in luk (IAPH)
- Mednarodna zveza za koordinacijo manipulacij in transporta blaga (ICHCA)
- Svetovna pomorska univerza (WMU)
- Organizacija združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD)
- Organizacija združenih narodov za zaščito okolja (UNEP/IEO)
- Mednarodni svet za koordinacijo carinske dejavnosti (CCC)
- Evropsko združenje luških kapitanov in luških predstojnikov (EHMA)
- Port and Transport Consulting Bremen GmbH

Da bi poudarili pomembnost in nujnost  
varstva pri delu in varstva okolja v luški  
dejavnosti, se je konferenca odvijala v  
prostorih parlamenta, začetni govor pa je  
imel zvezni minister za transport ZRN, ki  
je tudi povezoval razpravo prvi dan  
konference.

Že originalen naslov (International  
Conference on Safety in the Port  
Environment) pove, da so organizatorji  
v program uvrstili široko izbiro različnih  
tem s področja varstva pri delu, varstva  
okolja, požarnega varstva ter vsega, kar  
bi utegnilo vplivati na zdravje ali življenje  
ljudi, ki so kakorkoli povezani z luško dejav-

nostjo.

K luški dejavnosti pa seveda prištevamo  
prav vsa dela, ki so povezana s plovbo  
ladij v luke, s pristajanjem, privezi,  
nakladanjem in razkladanjem ladij, s  
skladiščenjem in manipulacijami na  
pristaniških skladiščnih območjih, s  
transportnimi napravami in z vsemi  
drugimi deli in opravili, ki jih ta kompleksna  
dejavnost zahteva.

Predavanja so bila tudi dejansko  
razčlenjena po omenjeni strukturi, ki pa  
so se razvijala, ko je bilo govora o  
tovorih, še po različnih vrstah blaga in  
njihovih posebnostih ter vplivih na varno  
delo in okolje.

Splošen povzetek predavanj in razprav  
je bil, da je varstvo pri delu v lukah  
postalo vitalni in nujni del pristaniškega  
menadžmenta, saj le - to obsega, vsebuje  
in vpliva na pomembna področja, kot so  
tehnološki in delovni postopki pri luško  
pretovornih delih, navigacijska in pilotska  
opravila, investicijska dejavnost in izgradnja  
luških objektov, trening in izobraževanje  
delavcev ter poslovnih kadrov za poklice  
luških dejavnosti in delo z nevarnimi ter  
zdravju škodljivimi snovmi in tovorih.

Poudarjeno je bilo tudi, kako izjemen  
je učinek in uspeh, ki ga predstavlja  
neprestano in strokovno kontroliranje  
dogajanj, raziskovanje napak in poškodb,  
opozarjanje na nevarnosti in nepravilnosti,  
odkrivanje teh in odprava pomanjkljivosti,  
kar je zahteven in v končni fazi glavni  
rezultat navedenih aktivnosti.

Razviti svet prvenstveno, vendar ne  
izključno, gleda na varstvo pri delu ter  
okolje s stališča finančnih učinkov in  
podjetništva, pri čemer natančno pozna in  
analizira vložek kakor tudi dobiček. Še  
zlasti to velja za luška in pristaniška  
podjetja ter ladjarje, ki so vpeti v  
mednarodno trgovino in neizprosno  
konkurenco. Nekateri udeleženci konference  
so imeli precej kritičnih pripomb na ta  
odnos, še zlasti, ko je bilo govora o  
stanju ladij starejše izdelave, ki zaradi  
dotrajanosti in slabega vzdrževanja  
ustrezajo le minimalnim pogojem  
plovbe in dela. Oboje pa izjemno vpliva  
na varstvo okolja (onesnaževanje morja in  
pristaniških

območij zaradi nepredvidenih okvar in  
izliti odpadnih vod, razlitje tovara zaradi  
puščanja cevovoda ali ob brodolomih  
zaradi plovne nezmožnosti ipd.), požarno  
varstvo (neurejena in slabo vzdrževana  
ladijska sredstva za požarno zaščito,  
nevdrževane in okvarjene naprave za  
transport in skladiščenje vnetljivih  
tekočin ipd.) ter varno delo, še zlasti  
pri delu na takih ladjah v lukah, saj z  
ladijskimi napravami za prekladanje  
upravljajo luški delavci. Ti se hkrati  
tudi nahajajo v skladiščih teh ladij, kjer  
opravljajo pretovorna dela. delo v  
prostorih takih ladij in z njihovimi  
napravami je že velikokrat privedlo do  
poškodb ljudi ali večjih materialnih škod  
na tovorih.

Precej pikrih pripomb je bilo na račun  
počasne in zastarele zakonodaje, ki jo  
ureja Mednarodna organizacija za delo  
ter Mednarodna organizacija za pomorstvo.  
Povedano je bilo, da je v mednarodnem  
pomorskem prometu potrebno hitreje  
usklajevati predpise za delo in zagotoviti  
v vseh pomorskih državah sveta enake  
standarde, ki bodo zagotavljali v zvezi z  
varovanjem življenja in zdravja enak  
odnos in pogoje vsakomur. Rečeno je  
bilo, da se administracija omenjenih  
mednarodnih organizacij premalo  
angažira pri reševanju teh problemov,  
saj traja ratifikacija nekaterih sporazumov,  
ki urejajo ta področja ali pa jih  
dopolnjujejo, pri nekaterih državah  
članicah tudi več kot deset let. Govora  
je bilo predvsem o Mednarodni  
konvenciji o varstvu človeškega  
življenja na morju (SOLAS) iz leta  
1974 (naša država jo je ratificirala  
leta 1981!) in pripadajočih spremembah  
ter dopolnitvah, Mednarodni  
konvenciji o preprečevanju onesnaževanja  
morja z ladij (MARPOL) iz leta  
1973/78 (naša država jo je ratificirala  
leta 1981!), Mednarodni konvenciji št.  
32 o varstvu delavcev zaposlenih pri  
nakladanju in razkladanju ladij pred  
nesrečami pri delu iz leta 1932 (naša  
država jo je ratificirala revidirano,  
objavila jo je leta 1975) ter Mednarodni  
konvenciji o varstvu pri delu in  
zdravstvenem varstvu luških delavcev  
iz leta 1979 (te konvencije naša država

še ni ratificirala!). Slednja je bila temelj,  
po katerem je Mednarodna organizacija  
za delo izdelala Pravilnik o varstvu pri  
delu in zdravstvenem varstvu delavcev  
pri luških delih (zadnja izdaja tega  
predpisa z dopolnitvami je bila leta  
1984) in po katerem je večina luk  
razvitih držav dopolnila in uredila svoje  
interne predpise o varstvu pri delu.

Nove tehnologije in spoznanja stroke  
usmerjajo razvoj luške dejavnosti v  
minimiziranje stroškov, te pa predstavljajo  
v lukah v glavnem energija, transportne  
naprave in ljudje. Zlasti pri ljudeh, torej  
kadrih, stroški strmo naraščajo. V teh  
stroških so ne samo plače, standard in  
izobraževanje, ampak tudi stroški  
poškodb, nadomestil, izgubljenih  
delovnih dni in odškodnin.

Tudi vplivi pristanišča in ladij v njem  
na okolje, na vodo, zrak in tla so povezani  
z velikimi stroški za odpravo posledic,  
ki jih ti vplivi lahko povzročijo. Po  
posameznih državah so tudi kazni in  
odškodnine ekstremno visoke tako, da  
ne lukam, ne ladjam niti na misel ne  
pride, da bi si privoščile tovrstne  
napake.

Kot je dejal eden od uvodničarjev na  
konferenci (H. Pohl - predsednik  
največje pristaniške družbe v Bremenu -  
Bremer Lagerhaus Gesellschaft), so  
ljudje, ki nadzirajo pogoje dela,  
kontrolirajo varstvo pri delu in varstvo  
okolja v lukah in stroški, ki jih le-ti  
predstavljajo, sorazmerno majhni v  
primerjavi s stroški, ki jih lahko  
povzročijo nesreče ali celo katastrofe  
zaradi nepravilnega dela, slabega  
vzdrževanja naprav in neznanja. Pri tem  
ni omenjal le varnostne inženirje, ki  
poklicno opravljajo to dolžnost, ampak  
predvsem celoten tim posloводства.  
Zlasti je pomembno, trdi, da se v  
podjetju pri poslovodni strukturi  
ustvari in udomači učinkovita  
miselnost ter filozofija o varstvu pri  
delu. Jasno je, da lahko varstvo pri  
delu, varstvo okolja in tudi požarno  
varstvo dajejo rezultate le takrat,  
ko so podprti s sistemom poslovoidenja  
oziroma vcepljeni v sistem planiranja,  
organizacije, izvajanja ter kontrole  
dela.

Carmelo Lenzi



# Aktiven oddih luških delavcev v Rogaški Slatini

Luškim delavcem, tistim, ki izpolnjujejo določene pogoje, je bil letos omogočen sedemdnevni aktivni oddih v Rogaški Slatini. Po samoupravnem sporazumu o združevanju sredstev za izgradnjo projekta Obnova vrtine v Rogaški Slatini, sklenjenega 19. 12. 1988, lahko namreč naše podjetje od 1. 4. 1990 dalje za naslednjih šest let koristi 120 penzionov po en teden v tem zdravilišču. Razpis za koriščenje zdraviliških zmogljivosti je bil delavcem predložen v aprilu letos, termini za aktiven oddih pa so bili luškim delavcem na razpolago od maja do oktobra letos. Vsi, ki so se oddiha udeležili, so imeli krite stroške penzijskih storitev. Potne stroške, medicinske storitve in druge organizirane športno-rekreativne storitve pa so udeleženci plačali sami. Za bivanje v Rogaški Slatini so morali delavci koristiti svoj letni dopust ali proste dneve. Letos je bilo v Rogaški Slatini na oddihu 80 luških delavcev, 40 jih je odstopilo, čeprav so bili prijavljeni. Objavljamo tabelo o letovanju luških delavcev v Rogaški Slatini:

sodelavcev, ki so letovali v Rogaški Slatini, smo slišali, da so bili zelo zadovoljni, tako s hrano, namestitvijo kot tudi z lepim naravnim okoljem v Rogaški Slatini. Upamo, da bomo tudi v bodoče popolnoma izkoristili zmogljivosti, ki jih imamo na razpolago in da bodo prijavljeni zares odšli na letovanje. Odpovedi povzročijo namreč določene težave z iskanjem nadomestnih interesentov za letovanje. 9. septembra letos je bila Rogaška Slatina proglašena za mesto in sicer za najmlajše mesto v Sloveniji. Mnogo ljudi pozna Rogaško le kot zdraviliški center, vendar vredno je omeniti, da je ponudba mnogo bolj bogata, zanimiva predvsem za mladino, ki ljubi šport in nego lastnega telesa. Kot sta nam povedali Amadea Dobovišek in Erna Marin-Gobec, zadolženi za marketing, ponuja zdravilišče svojim gostom kar 5 osnovnih, a različnih zdraviliških programov in sicer dietno-rekreativnega, shujševalno kuro, anti stress program, beauty program in aktivni programirani medicinski oddih, ki

no, minimalno pa so letos zabeležili 700 gostov na dan, katerih starost je iz leta v leto nižja, torej vedno več mladih. Še zmeraj pa je zvečer premalo zabave, čeprav se v tej smeri trudijo, da bi v najkrajšem času izboljšali ponudbo. »Vsestransko pa so se izpopolnili športni objekti, katerim posvečamo v Rogaški Slatini izredno važnost,« tako je uradno spregovoril direktor zdravilišča Milan Zagoda, ki nam je zelo podrobno orisal, katere športne dejavnosti so možne in bodo še možne v Rogaški Slatini: obstaja 10 teniških igrišč, od katerih so 4 pokrita. Ker prihaja zadnje čase vse več Američanov, so zgradili 4 igrišča za squash. Med drugim naj bi omenili, da je prav neka Newyorčanka izgubila v času enega leta kar 70 kg (shujševalna kura), kar predstavlja pravi rekord. Obstaja tudi jahalna šola s profesionalnim trenerjem, s polkrvnim in polnokrvnim konjem,

prav v kratkem pa bo na vrsti že 2. konjeniški turnir. V izgradnji je igrišče za golf z 18 luknjami, ki bo predvidoma odprto septembra 91, v neposredni bližini pa se nahaja dvorec, ki bo v kratkem prenovljen v klubske prostore. Primerne proge za gorsko kolesarjenje imajo tudi privrženice tega novega športa, ki ga bolje poznamo kot mountain bike. Rogaška Slatina je aktivna tudi v zimskem času: za hotelom Donat obstajata dve daljši smučarski progi s topovi in reflektorji, ki sta bili to zimo vseskozi odprti tako, da je bil obisk povsem zadovoljiv.

Med novosti sodi vsekakor mešano podjetje, ki je še v ustanavljanju, toda v kratkem času bosta italijanski in slovenski partner začela z izgradnjo popolnoma novega hotela s 500 ležišči. Rogaška Slatina torej ni samo sanatorij ali zdraviliški center, ampak turistično mesto z obogateno ponudbo, bodisi na športnem kot tudi na drugih področjih, primerno za stare in mlade goste, priznana zaradi svoje resnosti, na svetovni ravni.

	Udeleženi	odstopili
1. Delavci, ki delajo dela, navedena pod točkami 1, 2, 3	53	17
2. Vodilni in vodstveni delavci	6	6
3. Vzorni delavci	5	5
4. Inovatorji	4	4
5. Po osebni oceni	12	8
<b>SKUPAJ</b>	<b>80</b>	<b>40</b>

40 delavcev, ki so odpovedali, so nadomestili naslednji:  
 - 19 delavcev po kriterijih (1., 2., 3. točka)  
 - 10 delavcev po dolgoletnem stažu v Luki  
 - 11 delavcev glede na zdravstvene indikacije

Ne glede na to, da so nekateri delavci odpovedali letovanje v Rogaški Slatini, se iz navedene tabele vidi, da je zanimanje za aktivni oddih med nami veliko in da je bila odločitev Luke Koper, ko je podpisala samoupravni sporazum o združevanju sredstev za izgradnjo omenjenega projekta, zelo dobra poslovna poteza, predvsem pa zelo koristna za nas, luške delavce. V pogovoru z nekaterimi od naših

je namenjen večjim skupinam ljudi in katerim se v bistvu testirajo psihofizične sposobnosti. Toda Rogaška Slatina je poznana predvsem zaradi svoje vode, donat, ki je z magnezijem najbogatejša na svetu, vendar obstajata še vodi styria, ki je nekoliko šibkejša ter tempel, namizna mineralna voda. Naj povemo, da so hoteli v Rogaški Slatini odprti skozi celo leto in ponujajo svojim gostom 1100 ležišč dnev-

29. marca 1990 je kadrovska komisija potrdila kriterije in razpisala natečaj.

## Kriteriji za koriščenje zdraviliških zmogljivosti v Rogaški Slatini za aktivni oddih

### I. DELAVCI, ki delajo

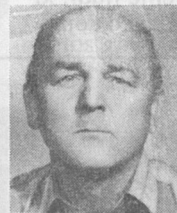
- kjer je priznana zavarovalna doba s povečanjem
  - luško transportni delavci (LTD, LTD III)
  - delavci na plovnih objektih (poveljnik bagra, manevrist, upravljalec stroja, cevist, strojnik vzdrževalec na bagru)
  - premikači in vodje premika
- kjer so povečane psihofizične obremenitve
  - vozniki viličarjev, vitlarji (LTD II, LTD I), markirantke, predelavec markirantov, vozniki težke mehanizacije, upravljalci težke mehanizacije, traktoristi, žerjavisti, vozniki
- Vsi delavci, ki delajo v izmenah.
- Delavci, ki so bili v letu 1990 proglašeni za vzorne delavce.
- Uspešni delavci na podlagi osebne ocene.
- Vodilni in vodstveni delavci, ki opravljajo dela, pri katerih lahko pride do večjih stresov.
- Inovatorji.



## ZAHVALA

Ob boleči izgubi naše drage mame se pristrčno zahvaljujemo vsem sodelavcem, ki so darovali za venec in izrazili sožalje. Posebno se zahvaljujemo vsem, ki so jo pospremili na njeni zadnji poti.

Andrej in Martin Toplak z bratom Jožefom in Francem ter sestro Marijo



## In memoriam

18. oktobra 1990 je nenadoma umrl naš sodelavec SAVO PETROVIČ, rojen leta 1936. V Luki Koper je delal od 21. januarja 1970. leta vse do dne, ko je odšel na redni letni dopust v svoj rojstni kraj, kjer živi njegova družina. Tu ga je doletela nenadna smrt. Nazadnje je delal kot mornar - vzdrževalec.



# Odgovor na vprašanje

Uredništvo glasila je prejšnji mesec dobilo listek anonimnega avtorja z vprašanjem: Zakaj v Luki Koper nikogar nič ne zanima? Avtor vprašanja je predlagal, da nanj odgovori psiholog. Ustregli smo njegovi želji in objavljamo odgovor v upanju, da bomo dobili še kakšno vprašanje za našo rubriko.

## Zakaj v Luki Koper nikogar nič ne zanima?

Neznani delavec sprašuje, zakaj v Luki Koper nikogar nič ne zanima. Na vprašanje je težko odgovoriti, saj je postavljeno zelo splošno in lahko le ugibam, kaj bi želel delavec vedeti. Ali je s tem mislil, da v luki vlada splošno nezanimanje, splošna apatija, ali je s tem mislil na nezanimanje vodstva, strokovnih služb za probleme delavcev? V čem se kaže to nezanimanje? Iz vprašanj je čutiti določeno prizadetost, zato vabim delavca, ki mi je postavil navedeno vprašanje, da se oglasi pri meni, da se bova lahko o problemu, ki ga muči, natančneje pogovorila.

Psiholog: Darka Verbič-Vezovnik

### PREDLAGAM – SPRAŠUJEM

PET MINUT ZA NAŠE GLASILO

Želim, da mi odgovorite na naslednje vprašanje

---



---



---



---



---



---



---

Na gornje vprašanje bi mi lahko odgovorili:

PREDLAGAM, da nas obiščete ali da v Luškem glasniku več pišete o naslednji temi ali področju:

---



---



---



---



---

Podpis: \_\_\_\_\_

PRIPIS: rubriko izpolnite, izrežite in pošljite na naslov uredništva (v kolikor vprašanje ali predlog presega nakazani prostor uporabite dodaten list).

## DOPISUJTE V NAŠE GLASILO

## Prijateljsko športno srečanje Luk Trsta, Reke in Kopra

V soboto, 27. oktobra letos je potekalo na športnih terenih Doma luških delavcev v Kopru tradicionalno prijateljsko športno srečanje. Iz Luke Reka je bilo 27 tekmovalcev, iz Luke Trst 26 in iz naše luke 22 tekmovalcev.

Udeleženci tega srečanja so tekmovali v košarki (zmagala je ekipa Luke Reka). Ostali rezultati:

### BALINANJE

Luka Koper – Luka Reka	2 : 0
Luka Reka – Luka Trst	2 : 0
Luka Koper – Luka Trst	2 : 0

### NAMIZNI TENIS

Luka Koper – Luka Reka	0 : 5
Luka Reka – Luka Trst	1 : 4
Luka Koper – Luka Trst	0 : 5

Tradicionalno srečanje športnikov treh luk je potekalo v prijateljskem vzdušju, kar je bil tudi sicer cilj tega srečanja.

P.S.: Članek je sestavljen iz podatkov, ki nam jih je posredoval predsednik Športnega društva Luke Koper.

Z. V.

### MALI NOGOMET

Luka Koper – Luka Reka	1 : 3
Luka Koper – Luka Trst	5 : 1
Luka Reka – Luka Trst	6 : 1

### TENIS

Luka Trst – Luka Koper	2 : 1
------------------------	-------

## Luški glasnik ni bil obveščen o športnem srečanju

Tudi to se dogaja, da tako pomembna prijateljsko-športna manifestacija, kot je bilo srečanje med lukami, gre mimo novinarja in to celo v okolju, kjer je bilo srečanje organizirano. Zgodilo se je namreč, da ne uredništvo Luškega glasnika kot tudi ne njegov novinar-urednik nista bila obveščena o tem dogajanju, za katerega se je med drugim vedelo več kot deset dni, preden se je odvijalo. Napaka organizatorja – Športnega društva Luke Koper je še večja glede na dejstvo, da se je v glasniku vedno našel prostor za redno obveščanje o aktivnostih, uspehih in vseh drugih dejavnostih, v katera so bili vključeni naši športniki. Težko je ob tem novinarju, saj smo o vseh tovrstnih srečanjih v interesu našega podjetja poročali tudi širši javnosti. Tudi s tega srečanja naj bi objavili reportažo in fotografije, a tokrat je vse to odpadlo in to po krivdi nekoga drugega. Upajmo, da se kaj takšnega ne bo več zgodilo in da se Športno društvo zaveda, da ne tekmuje zgolj v svojem imenu, temveč v imenu svojega podjetja in vseh luških delavcev, ki imajo tudi pravico, da so o takšnih in podobnih tekmovanjih obveščeni.

Z. V.

## ZAHVALA

Ob boleči izgubi drage hčerke **Mikac Irene** se zahvaljujemo podjetju Luke Koper, sodelavcem za darovano cvetje in vsem, ki so jo pospremili na zadnji poti.

Mikac Berto z družino

LUŠKI GLASNIK, glasilo podjetja "Luka Koper". Izdajatelj: delavski svet podjetja - družbeni organ: odbor za informiranje. Uredniški odbor: Alda Bizjak, Nadja Šergo, Tanja Mahnič, Stevo Maksić, Ivan Kranjc, Magda Sladič in Halib Šečić. Urednik-novinar Zoran Vlajič. Po mnenju sekretariata za informiranje SRS je glasilo opravičeno temeljnega davka na promet proizvodov. Glasilo izhaja mesečno v nakladi 1700 izvodov. Naslov uredništva: Luka Koper, Vojkovo nabrežje 38, p.p. 87, 66001 Koper, tel. (066) 34-141, int. 318. Stavek in montaža: Primorske novice, Koper. Tisk: Tiskarna VEK - Koper



# Uspel potapljaški tečaj

Potapljaški tečaj, ki je trajal od 3. do 8. septembra letos (teoretični del) in od 10. do 16. septembra (praktični del) je končalo 31 tečajnikov, od tega sta dva tečajnika polagala izpit za starejšega potapljača. Zaradi močnega prehlada niso prišli na izpit štirje tečajniki, ki bodo morali izpit polagati pozneje.

Iz Luke Koper so tečaj uspešno opravili: Franc Cedilnik, Rinaldo Kain, Franjo Kiš, Boris Bradač, Boris Pipan, Pavel Lakovšek, Egon Peroša in Branko Horvatič. V septembrski številki smo pisali o tem tečaju, in tedaj smo tudi obljubili, da bomo s tečaja objavili fotoreportažo.



Z. V.

Edi Pavlič (na posnetku)



Staja in potop po končanem praktičnem delu tečaja. Mirjana Milotič in Samo Remškar



Pred piranskim potapljaškim klubom so na teoretični del izpita nestrpno čakali (z leve proti desni): Egon Peroša, Branko Horvatič, Boris Pipan, Aleksander Šavron, Franjo Kiš, Rinaldo Kain, Dušan Kavs (inšpektor) in Franc Cedilnik



Z leve: voditelj in samostojni potapljač Samo Remškar in tečajnik Pavel Lakovšek



Priprava za praktični del tečaja v Piranu je bila zanimiva tudi za mimoidoče