



luški glasnik

Koper, maj 1990, leto XX št. 5



Avtomobili iz Južne Koreje

V soboto, 28. aprila je ladja velikanka "European Venture" pripeljala v Luko Koper 5.400 južnokorejskih avtomobilov, od tega 322 za jugoslovansko tržišče.

Več o tem preberite na 3. strani.

Pretovorjeno 2 milijona ton blaga

V prvih štirih mesecih letos so v Luki Koper pretovorili 1.891.754 ton različnega blaga, kar je za nekaj odstotkov več od načrtovanega prometa in za 390.000 ton več kot v istem obdobju lani. Medtem ko prebiramo te vrstice, so v luki pretovorili že okoli dva milijona ton blaga, kar pomeni, da imamo vse možnosti, da ustvarimo letošni planirani pretovor.

Z. V.

Za praznik dela delovno

Med prvomajskimi prazniki nismo v Luki delali le prvega maja. Na dan pred prazniki, v ponedeljek 30. aprila, je bilo pretovorjeno 14.197 ton blaga in ta dan so odpremili kar osem ladij. Tega dne so največ delali na kontejnerskem terminalu, kjer so pretovorili 9.921 ton, na terminalu za razsute tovore 3.151 ton in na generalnih tovorih 1.125 ton blaga.

Na praznični dan, 2. maja so v luki pretovorili 8.484 ton različnega blaga. V sektorju generalni tovari 1.023 ton, na kontejnerskem terminalu 2.818 ton in na terminalu za sipke tovore 4.643 ton.

Z. V.

Ob prazniku
občine Koper,

15. maju,

čestitamo

vsem občanom.

Delavci

LUKE KOPER





Milana Kučana so ob njegovem obisku v Luki z veliko pozornostjo poslušali tudi tisti, ki zaradi prevelike gneče niso mogli v dvorano

Milan Kučan, predsednik predsedstva republike Slovenije

Milan Kučan je bil izvoljen za predsednika predsedstva Republike Slovenije. Kot predsedniški kandidat ZKS - Stranke demokratične prenove je v drugem krogu volitev dobil absolutno večino glasov in sicer 58.4 odstotka. Predsedniški kandidat Demosa dr. Jože Pučnik pa je v drugem krogu dobil 41,6 odstotkov glasov.

Z. V.

Ustanovljen je sindikat pristaniških delavcev

Na konferenci sindikata Luke Koper, ki je bila 24. aprila letos v prostorih restavracije "Pristan", so delavci Luke Koper ustanovili sindikat pristaniških delavcev.

V okviru tega sindikata je bil izvoljen svet sindikata pristaniških delavcev, katerih člani so zaupniki iz posameznih organizacijskih enot in šteje 21 članov. Iz splošnega sektorja so bili izvoljeni: Darka Verbič-Vezovnik, Ondina Koren in Milan Lušina, iz komercialnega sektorja Ernest Pasuto in Lucijan Tomišič, iz finančnega sektorja Alenka Šturman in Nadja Memon, iz razvojnega sektorja Bojan Čertalič in Edi Pucer, iz tehničnega sektorja Jadranko Mahnič, Ignac Pestotnik in Vladimir Kodarin, iz sektorja generalni tovari Silvo Vrbanič, Ferdinand Ventin, Viktor Vuk in Jože Oberstar, iz sektorja sipkih in tekočih tovarov Žarko Miklavčič, Jadran Furlanič in Mitja Hrovatin, iz sektorja kontejnerski terminal Ivan Marsič in Devad Vuković.

V nadzorni odbor so bili izvoljeni: Kristl Štumpf, Vojko Čuk, Drago Keča, Hilda Guštin in Marija Klaj.

Za koordinatorja je bil izbran Ivan Marsič, ki bo vodil delo sveta, dokler ne bo izbran predsednik sindikata pristaniških delavcev Luke Koper.

Z. V.



Konferenca sindikata, na kateri je bil ustanovljen sindikat pristaniških delavcev

Jubilanti Luke Koper v letošnjem letu

Letos bo Luka Koper proslavila svojo 33-letnico. Ob tej priložnosti bo 115 luških delavcev - jubilarov prejelo priznanje in denarne nagrade: 16 delavcev za 30 let dela v Luki, 60 delavcev za 20 let in 39 delavcev za 10 let v Luki Koper.

Natančnejše informacije o kraju in času proslave obletnice bomo objavili v Kratkih vesteh.

Ob tej priložnosti čestitamo vsem jubilarom.

30 - letniki

BABIČ LINO
FILIPI RAJKO
FRANCA MARJAN
GRANDO HENRIK
GRANDO MARIO
JENKO MARČELA
KORLEVIČ LINO
KREŠEVIČ ALOJZ
KOKALJ FRANC
LOVAKOVIČ MATO
MARANCINA LUCIJAN
OJO DANILO
REJA EKTOR
RIJAVEC ŠTEFAN
TOPLAK ANDREJ
UDOVIC RIHARD

20 - letniki

AHMETOVIČ HASAN
BAHIĆ FIKRET
BAŠIĆ IBRAHIM
BATELIČ EDI
BEDNARIK IVAN
BERNAT IVAN
BJELIĆ JOJA
BOLČINA IVAN
BORŠTNAR STANE
BOSIĆ KOSTADIN
BRESTOVAC BOGDAN
CEROVAC EDO
DERONJA STIPE
ČESIĆ JOSIP
DRAGOŠTIN LIVIO
DUŠIĆ OLIVIO
DOBRIĆ BORO
FLORIDAN MARIJA
GAJŠAK JOSIP
HLAJ SERGIJ
HROVATIN MITJA
JAKAC AVRELIJ
JANJIĆ GLIŠO
JERMANIŠ RATKO
KALINOVIČ VLASTIMIR
KEČA MILOVAN
KOCET LUCIJA
KOKOŠAR VOJKO
KRANJC IVAN
KRIŽMANIČ PAVLE
KUZMIČ KAREL
KVEDER LOVRO
LAVRENČIČ MARTA
LAZAR JOŽE
LAZAR MARIJA
LEGOVIČ JOSIP
LEVAČOV RADOVAN
MAHIĆ HAJRUDIN
MIKLAVČIČ ŽARKO
MILJANOVIČ BLAGOJE
MLINARIČ MIHA
NINKOVIČ PERO

OMANOVIĆ AJKA
PANIĆ MILAN
PETROVIČ SAVO
PLOŠKIĆ ŽIVKO
RADULOVIĆ MILOŠ
RAKOVIĆ LJUBO
RIMANIĆ LIVIO
ROŽAC MIRANDO
RISTIĆ UROŠ
SEVER MARJAN
SRBLIN ZLATKO
STUBELJ BORIS
ŠLJIVIĆ BOŽO
TEPAVČEVIČ RADOJE
TROBEC AVGUST
TROBEC MILAN
TOMIŠIĆ LUCIJAN
VERŠIĆ JELENA
ŽILIĆ ANTE

10 - letniki

BABIĆ ORJANA
BAKIĆ SLAVICA
BONIN ECIJ
BRATAŠEVEC BOJANA
BUDIĆ BORO
DE SIMONE MORENO
DOLENC NEVIO
FAJFAR JOŽE
FELIĆ HASE
GAJŠAK ZDRAVKO
GLAVINA SILVO
GOLJA GORAZD
GRABAR JOSIP PINO
IMŠIROVIĆ HAZIM
JAKOPIĆ VITO
JURIŠIĆ ILIJA
KAPEL DANILO
KARAKJLAJIĆ JOVICA
KNEŽEVIĆ FRANJO
KNEŽEVIĆ RADIVOJE
KOLONIĆ ANGESA
KOREN VILJAN
LETIĆ MILADIN
MARKIĆ EDI
MIHELIĆ PETER
OMERZO MILOJKA
PRANIĆ IVO
ROŽAC ALIDE
SAVIĆ ANĐELKO
SRBLIN KOVAČIĆ ANA
STOJČIĆ VLADO
ŠARKANJ PAVLA
ŠIMON JANEZ
ŠKROBAR ZVONKO
TOPIĆ MARINKO
TOPIĆ MILADIN I.
TOPIĆ MILADIN II.
VERBIČ VEZOVNIK DARKA
VRUNČ JURE

Ob prihodu korejskih avtomobilov v Luko Koper

Prihod ladje velikanke "European Venture" japonskega ladjarja Mitsui Line je v koprski luki, ki je od skupne količine 5.400 vozil južnokorejskega proizvajalca Hyundai raztovorila tudi 322 avtomobilov za jugoslovansko tržišče, je v naši javnosti zbudil veliko pozornost. Kakovosten servis pri iztovarjanju avtomobilov na ro-ro terminalu je mnoge prijetno presenetil, saj so vse avtomobile izkrcali zgolj v dveh urah. To nenazadnje potrjuje pripravljenost Luke Koper tudi za sprejem tovrstnega tovora. Vsekakor pomeni prihod južnokorejskih avtomobilov v Luko Koper še eno delovno zmago našega podjetja pri pridobivanju novih tovorov.

Pred dvema letoma aktualna tema, da se bo preko Jadrana na koprsko Luke odprla nova transportna pot za japonske avtomobile, namenjene v Evropo, se žal ni uresničila. Kljub krajši pomorski in kopni relaciji do kupcev v Srednji Evropi, sta Jadran in z njim Koper ostala izven pravega zanimanja japonskih izvoznikov oziroma njihovih ladjarjev. Prevladala je tradicija, zanesljivost ter zakonitost koncentracije tovora preko severno-evropskih luk kot so Antwerpen, Bremen, Bremerhafen. Odločitev firme HYUNDAI in pa SLOVENIJALESA, da se transport vozil opravi preko takomenovane južne poti in s tem preko Kopra, je zato vsekakor poslovno smela. Za našo Luko pa je taka odločitev izrednega pomena, saj daje možnost ponovne revalorizacije transporta

dni krajša v primerjavi z lukami severne Evrope.

2. Kopneni prevoz do jugoslovanskih prodajnih centrov je iz Kopra cenejši za 300.- do 400.- USD po vozilu v primerjavi s transportom preko cele Evrope (na ta znesek se plačajo tudi carinske dajatve in prometni davek). V primerjavi z Avstrijo je ta razlika okrog 200.- USD po vozilu v korist Kopra.
3. Sedanja prodaja japonskih vozil v Jugoslaviji je bistveno večja kot pred dvema leti, trend pa kaže nadaljnjo rast.
4. Poleg Avstrije, ki je že sedaj velik kupec japonskih vozil (okrog 80 tisoč letno), so razgovore z japonskimi partnerji zaključili tudi Madžari.

V konkurenčni borbi, kako biti cenejši, bodo navedene argumente



Komercialni direktor Luke Koper Rudi Duje (prvi z leve) v pogovoru s poslovnimi partnerji

Kopru že bili predstavniki japonske firme NISSHO IWAI, ki potom JEKLOTEHNE Maribor pri nas prodajajo avtomobile DAIHATSU. Zanimanje in s tem povpraševanje pa že prehitevata ponudbo. Po-

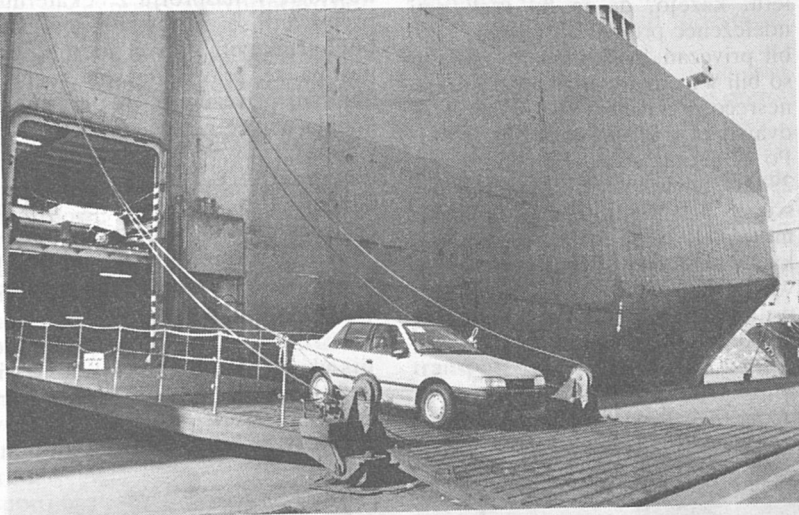
dobno je tudi pri drugih konsignaterjih japonskih avtomobilov. Morda bo Koper le postal tudi avtomobilska luka za srednjeevropsko tržišče.

Približno za stokrat povečan promet

V Luki Koper se je promet od leta 1959 do danes povečal skoraj za stokrat. Zanimivo pri tem je, da je promet iz leta v leto naraščal in to vzporedno z modernizacijo Luke in posodobitvijo mehanizacije za pretovor blaga. Objavljamo tabelo o rasti prometa, ki zgovorno priča o razvoju luških zmogljivosti in prepričani smo, da bo mnogim zanimiva.

GIBANJE SKUPNEGA PROMETA PO SMEREH

LETO	IZVOZ	UVOZ	TRANZIT	RAZVOZ	SKUPAJ
1959	7.885	18.009	1.356	34.244	61.494
1960	24.351	60.134	2.891	35.018	122.394
1961	35.878	103.619	1.740	32.511	1173.748
1962	58.524	172.748	8.104	29.576	268.952
1963	57.107	476.693	64.928	29.728	628.456
1964	45.518	497.575	122.621	33.393	699.107
1965	44.252	500.236	213.382	12.649	770.519
1966	86.367	447.955	248.112	6.182	788.616
1967	104.866	491.994	278.376	11.756	886.992
1968	186.635	591.553	318.542	7.665	1.104.395
1969	236.985	1.141.117	476.813	3.988	1.858.903
1970	145.988	1.217.171	618.172	4.175	1.985.506
1971	155.437	1.061.350	720.871	17.887	1.955.545
1972	249.683	948.400	790.933	21.041	2.010.057
1973	232.085	772.316	913.745	8.951	1.927.097
1974	232.441	836.275	921.720	12.053	2.002.489
1975	109.609	718.887	1.041.794	15.779	1.886.069
1976	226.428	876.503	827.282	198.193	2.128.406
1977	180.900	1.044.471	658.768	33.688	1.917.827
1978	198.788	1.141.216	778.202	13.821	2.132.027
1979	246.437	1.388.575	654.521	98.306	2.387.839
1980	396.178	1.033.494	1.061.972	31.604	2.523.248
1981	385.678	852.881	1.092.748	18.336	2.349.643
1982	442.769	1.118.590	1.118.112	12.891	2.692.362
1983	597.878	992.630	1.098.636	1.141	2.690.285
1984	555.214	1.093.329	1.148.017	1.299	2.797.859
1985	763.519	1.794.293	1.396.546	246	3.954.604
1986	618.418	1.587.685	1.630.895	16.703	3.853.701
1987	765.577	1.179.837	2.083.370	887	4.029.671
1988	891.948	1.505.547	2.094.958	11.078	4.503.531
1989	738.952	1.908.610	2.396.341	15.249	5.059.152



Avtomobili južnokorejskega proizvajalca Hyundai in ladja velikanke "European Venture" (ladja je dolga 190 metrov, sprejme lahko 6.500 avtomobilov)

vozil iz Daljnega Vzhoda do Srednje Evrope po najkrajši možni poti. Vsekakor je prihod ladjarja v Severni Jadran trenutno deviacija od normalne poti v severno-evropske luke, posebno še zato, ker je sorazmerno skromno število vozil namenjenih jugoslovanskemu tržišču. Kljub temu pa je možnost, da postane Koper tudi avtomobilska luka, precej večja kot pred dvema leti. V prid tej trditvi so predvsem naslednji argumenti:

1. Vsekakor je pomembno dejstvo, da je plovba preko Jadrana 7 do 10

primorani upoštevati tako izvozniki kot ladjarji. Popolnoma jasno je, da bi koncentracija vozil na koprsko transportno pot, pomenila bistveno zmanjšanje transportnih stroškov in za tretjino krajši transportni čas, kar je izrednega pomena. Glede na to bodo Korejci s HYUNDAI-em in domači SLOVENIJALESA očitno imeli določene prednosti pred svojimi tekmeci. Zato smo v Luki Koper prepričani, da bo primer HYUNDAI povlekel za seboj tudi druge, saj bo le tako korist za vse največja. Pred nekaj dnevi so v



Kako in kje bomo letos počitnikovali

Bliža se čas našega oddiha in delavci iščemo možnosti letovanja, da bi se odpočili in akumulirali nove moči za jutrišnje delo. Prav zaradi tega v našem podjetju nismo pozabili pripraviti program počitnikovanja in vas na osnovi "Kratkih vesti", ki so bile izdane 24. 4. 90 seznaniti s pogoji in kraj letovanja.

Res je, da za čas počitnic iščemo najboljše možnosti, vendar se moramo zavedati, da vedno najlepših možnosti ni moč dobiti. Pri našem kolektivu s 1.700 zaposlenimi delavci na različnih področjih dela in nalog je 1.700 raznih želja. Mi, ki se ukvarjamo s tem delom, pa le poskušamo glede na dane možnosti zadovoljiti delavce, da vsaj za tistih nekaj dni, ko so jih namenili počitnikovanju, dobijo primeren kraj in primerno okolje za počitnikovanje.

Iz razpisa za letovanje v letu 1990 je razvidno, da smo razvrstili prikolice v naslednje avtokampe:

- Ladin gaj pri Umagu	1 prikolica
- Lanterna pri Poreču	1 prikolica
- nudistični kamp Solaris pri Poreču	1 prikolica
- Stupice pri Puli	2 prikolic
- otok Krk v Baški	2 prikolic
- Gozd Martuljek	2 prikolic
- Keszthely, Madžarska	2 prikolic

Poleg tega pa imamo stalne apartmajске enote v Čezsoči pri Bovcu. Posamezna izmena v 6 apartmajskih enotah in avtokamp prikolicah traja praviloma 7 oz. 10 dni. Pri 7-dnevnem počitnikovanju se čas računa od sobote do sobote, s tem da se počitnikovanje lahko skrajša ali podaljša glede na število prijav.

Kot je razvidno, smo avtokamp prikolic postavili v razne kraje, tako na obalo našega morja, kot tudi na Gorenjsko - Gozd Martuljek in na Madžarsko ob Blatno jezero.

Počitnikovanja na morju v Istri so nam že poznana, zato smo se odločili postaviti prikolic tudi na otok Krk v Baško in to predvsem zaradi tega, da ni potrebno koristiti trajekta, saj vemo, kako je v dopustniškem času obremenjen. Naš delavec se lahko odpelje s svojim avtomobilom preko mosta Krk v prelepo sončno Baško.

Letos, kot rečeno, že tretje leto nudimo možnosti dopustovanja ob Blatnem jezeru na Madžarskem v mestecu Keszthely s 50.000 prebivalci, ki je oddaljeno 70 km od naše meje in okoli 100 km od Budimpešte.

Že v razpisu smo vas obvestili o načinu plačevanja za letošnje počitnikovanje. Prepričani smo, da je ugodnost, ki jo nudi naše podjetje izjemna, saj ni potrebno, da takoj v celoti plačamo stroške počitnikovanja, ampak le 30 % ob prijavi, ostalo pa v 3 mesečnih obrokih brez obresti.

Vse zainteresirane delavce obveščamo, da morajo za počitnikovanje izpolniti prošnjo za letovanje, ki jo dobite v službi družnega standarda ali v službi za samoupravljanje in informiranje ter jo izpolnjeno in podpisano do 21. 5. 1990 dostavite službi družbenega standarda Dom luških delavcev, Prisoje 9, da lahko pravočasno v skladu s Poslovnikom o letovanju luških delavcev pripravimo razpored in ga damo v potrditev kadrovske komisiji našega podjetja.

Služba
Družbenega standarda

Počitnikovanje v Čehoslovaški

Tudi letos se delavcem Luke Koper ponuja priložnost, da počitnikujejo na Čehoslovaškem, v mestu Tabor, 70 kilometrov oddaljenem od Prage. Gre za tradicionalno izmenjavo dopustniških zmogljivosti. Letos je število mest omejeno na 25 oseb. Čehoslovaški partnerji ponujajo v počitniškem paketu sedemdnevno bivanje (polni penzion) in ogled znamenitosti v Pragi in okolici. Prevoz je organiziran v lastni režiji in seveda ni vključen v počitniški paket. Cena je zelo ugodna, saj mora delavec za sedem dni dopusta odšteti okoli 1.100,00 dinarjev po osebi. Termine za počitnikovanje lahko izbirate v mesecu juliju. Način plačila je enak kot za vsa ostala počitnikovanja, objavljena v razpisu, iz katerega boste izvedeli tudi, kje dobite dodatne informacije.

Varnostni pas pomeni življenje

Navkljub nespornemu dejstvu, da čelada in varnostni pas rešujeta življenje, se pri nas iz različnih razlogov, na žalost, uporabljata vse manj. Vzroke gre iskati predvsem v predsodkih, lagodnosti, nepremišljenosti in nezadostni informiranosti voznikov in potnikov.

Varnostni pasovi in čelade lahko rešijo mnogo življenj, število poškodovanih pa bi bilo z njihovo uporabo za tisoče manjše. To potrjujejo tudi podatki in analize prometnih nesreč ter posledic le-teh pri tistih, ki so bili privezani in tistih, ki so na to pozabili.

Statistika kaže, da bi bilo v Jugoslaviji vsako leto rešenih najmanj 300 življenj, če bi vsi upoštevali predpise o obveznem privezovanju, da pri tem niti ne omenjamo števila ponesrečenih, ki bi bilo neprimerno ugodnejše, predvsem pri nesrečah v mestih.

Vsa dejstva prepričljivo govorijo o tem, da moramo uporabljati čelado in pas, da bi zaščitili lastno življenje, ne pa zgolj iz strahu pred miličnikovo kaznijo. Na žalost pa mnogi bolj razmišljajo o tem, kako se izogniti miličnikovi kontroli in pri tem pozabljajo na lastno varnost.

Analize prometnih nesreč, ki so se zgodile na naših cestah v lanskem letu, kažejo, da je bil vsak peti udeleženec prometnih nesreč, ki ni bil privezan, poškodovan. Tisti, ki so bili v trenutku trka privezani, so nesrečo preživeli boljše - šele vsak dvanajsti je bil poškodovan.

Po podatkih strokovnih služb kar 29.000 udeležencev prometnih nesreč ni bilo privezanih, poškodovanih je bilo okoli 5.000, kar pomeni kar 18 odstotkov. Število privezanih v nezgodah je bilo večje, kar 68.000, pri čemer je bilo poškodovanih 6.000 ali le 8,9 odstotka.

USODNI PREDNJI SEDEŽI

Poleg podatkov o številu ponesrečenih tudi tisti o številu mrtvih v prometnih nesrečah dokazujejo, da je učinkovitost pasov velika tudi v najhujših prometnih nesrečah: v vseh prometnih nesrečah je bilo med privezanimi dva in pol krat manj žrtev kot pri tistih, ki so se pozabili privezati.

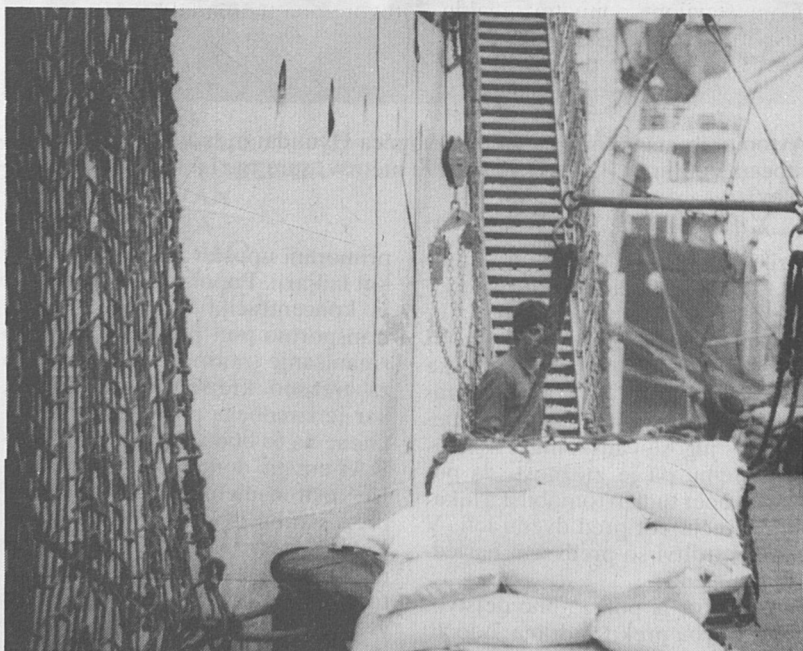
Podatki o rešiteljski vlogi zaščitnih sredstev pri voznikih motornih koles so še bolj zgovorni in prepričljivi. V letu 1988 je med vozniki motornih koles in koles z motorjem, ki so bili zaščiteni s čelado, v prometnih nesrečah umrl eden, leto poprej nihče. Med vozniki, ki čelade niso nosili, pa jih je izgubilo življenje kar 115. Med sopotniki voznikov motornih koles in koles z motorjem, ki niso bili zaščiteni s čelado, je bilo 67 odstotkov poškodovanih. Bistveno manj, le 40 odstotkov, pa je bilo poškodovanih med tistimi, ki so čelado uporabljali.

Varnostni pasovi so obvezni v skoraj vseh evropskih državah. Le Albanija, Grčija in Malta niso predpisale obvezne uporabe pasov.

Dosedanje raziskave o koristnosti uporabe varnostnih pasov in čelad nedvomno potrjujejo njihovo učinkovitost. V nasprotju z nekaterimi prepričanji so varnostni pasovi najbolj učinkoviti prav v mestih, pri nas pa se prav v mestih vozniki najmanj privezujejo. A prav tu se dogaja največ nesreč, pri čemer so v največji nevarnosti osebe na prednjih sedežih.

Glede na to, da vse več luških delavcev prihaja na delo z avtomobili ali motornimi kolesi, naj bo ta članek opozorilo vsem nam z željo, da bi bila naša vožnja varnejša.

Z. V.



Kidričevo priznanje za diplomsko delo

Na Univerzi v Mariboru so letos podelili Kidričeve nagrade in priznanja študentom za njihove raziskovalne naloge in diplomska dela. Kidričevo priznanje za diplomsko delo "Model planiranja in vodenja delovnih procesov na terminalih za masovne tovore v Luki Koper" je prejel tudi naš sodelavec, Boris Kranjac, tehnolog projektant v tehnološki pripravi dela.

Med razgovorom v tehnološki pripravi dela smo se seznanili s tematiko naloge.

Z izdelavo modela je avtor podal zasnovo za natančno optimalno planiranje, vodenje in kontrolo transportnih in skladiščnih manipulacij na terminalih za razsute in sipke tovore ter terminalu silos za žita v Luki Koper.

Model temelji na metodah planiranja, vodenja in kontrole kontinuiranih proizvodnih procesov, ki so se v industrijski praksi že uveljavile. Ker pri preučevanju kontinuiranih transportnih procesov, ki se izvajajo na terminalih za masovne tovore v Luki Koper, ugotovimo podobne karakteristike, je možno te metode uporabiti s prilagoditvijo luško transportnim specifikam.

Cilji operativnega planiranja so:

- zagotoviti pravočasno izvajanje naročil kupcev,

- uskladiti izvajanje posameznih transportnih operacij po obsegu in po fazah tehnološkega procesa,

- zagotoviti racionalno izkoriščanje razpoložljive delovne sile,

- omogočiti pravočasno pripravo potrebnih delovnih naprav, orodij in materiala za izvajanje posameznih delovnih nalog na posameznih delovnih mestih.

Vsak transportni proces moramo poljubno točno definirati, vendar moramo pri tem nujno razmisliti o smotnosti. Za zelo točno definiranje transportnega procesa, prav tako tudi za definiranje in delovanje sistema za planiranje, kontrolo in analizo ter vodenje transportnega procesa uporabljamo ustrezno točne in zato drage metode. Te imajo smisel le pri transportnih procesih z velikim številom ponovitve enakih transportnih ciklov, saj se stroški, ki nastanejo z definiranjem transportnega procesa, porazdele na velike količine tovorov in tako ne vplivajo veliko na lastno ceno storitve.

Način izdelave in časovna obdobja operativnih planov so dokaj različna, v glavnem pa odvisna od tehnoloških in organizacijskih značilnosti transportnega procesa. Posamezne vrste transportnih procesov moramo ločiti v skupine in nato iskati značilnosti skupin, da bi lahko postavili osnove za čim boljše organizacijske in s tem poslovne odločitve.

Za izbor metod planiranja, kontrole in analize ter za odločitve pri vodenju transporta je smotno ločevanje transportnih procesov v odvisnosti od števila ponovitev transporta enakih tovorov na:

- intermitenten oziroma klasičen transport; le-tega pa še na: enkratno

(tovori nestandardnih dimenzij in tež), ponavljajoč (generalni tovari, integralne enote) ter

- kontinuiran transport.

Karakteristike kontinuiranih transportnih procesov so:

- velike količine iste vrste tovorov,
- asortiment tovorov na posameznem terminalu je relativno majhen, in s sorodnimi transportno tehnološkimi karakteristikami,

- vsaka grupa tovorov se normalno pretovarja in skladišči na posebnem nepovezanem - samostojnem terminalu,

- transportna in skladiščna oprema je specializirana,

- namensko so tudi zunanja transportna sredstva, zadrževanje le-teh v luki preko komercialno dogovorjenega roka, predvsem specializiranih ladij za sipke in razsute tovore - bulcarrierjev, predstavlja visoke stroške zaradi zamudnih penalov,

- kapacitete delovnih mest morajo biti usklajene in enakomerno izkoriščene,

- delovna mesta so lahko povezana v linije,

- priprava transporta mora biti zelo točno definirana pred pričetkom transporta,

- transport teče neprekinjeno vsaj nekaj časa, v tem času pa se pretovarjajo velike količine materialov,

- vsaka sprememba zahteva veliko pripravljalnega dela, normalno dobimo kot rezultat takega pripravljalnega dela povsem

nov terminal, ki ga moremo vzpostaviti le z velikimi vlaganji

- investicijski stroški so visoki v primerjavi z investicijami v klasičen transport

- cena, ki jo za pretovor masovnih tovorov na tržišču lahko dosežemo, je nizka, visoki stroški investicij in priprave se porazdele na velike količine tovorov.

Za kontinuiran transportni proces je zelo važno, da ga čim manj spreminjamo; bodisi zaradi sprememb tovorov, bodisi zaradi sprememb v tehnološkem postopku. Kontinuirani transportni procesi morajo biti vnaprej zelo točno definirani, kar je možno zaradi velikih količin enakih tovorov, ki jih je treba pretovoriti in zaradi relativno majhnega asortimenta tovorov.

Za transportne procese z najmanj 7.000 cikličnimi ponovitvami je uporabna metoda časovnih normativov z vnaprej določenimi časi. Če vzamemo za primer ladjo s 120.000 ton fe koncentrata na TRT, ugotovimo, da bosta kenguru dvigali za razložitev tovora ob povprečni iztovorni kapaciteti 666 ton/uro porabili 180 učinkovitih delovnih ur in ob pov-

prečno 75 ciklov na uro opravili 13.600 transportnih ciklov; vidimo, da je metoda časovnih normativov tu vsekakor upravičena.

Zunanji viri za planiranje in vodenje kontinuiranih transportnih procesov so zbrani podatki o napovedanih prihodih ladij, tovorih in zahtevani kapaciteti odpreme ali razložitve vagonov in kamionov. Osnove planiranja so v poznavanju razpoložljivih in potrebnih kapacitet ter v njihovem terminiranju.

Razpoložljive kapacitete delavcev na terminalih po številu in strukturi dobimo iz podatkov operativno planske službe; ob upoštevanju faktorja prisotnosti izračunamo dejanske kapacitete. Izračun optimalnih razpoložljivih kapacitet transportne opreme poteka za vse terminale pri ladijskem pretovoru in vagonjskih ter kamionskih operacijah po enotni metodologiji na osnovi tehničnih in optimalnih nosilnosti delovnih sredstev, transportno tehnoloških lastnosti razsutih in sipkih tovorov in ugotovitev študija dela. Razpoložljive kapacitete skladiščnih deponij, TH hal in Silosa se dobijo iz podatkov o koristnih površinah oziroma volumnih in dovoljenih obremenitvah skladišč ter karakteristik tovorov.

Za vse operacije in transportne procese v celoti se izračunajo časovni normativi, kot število normnih ur, ki morajo biti na razpolago za pretovor enote tovorov ob upoštevanju razpoložljivih kapacitet in tehnološko organizacijskih pogojev dela. Enote tovorov za ladijske in vagonске manipulacije se določijo na osnovi tehnično tehnoloških podatkov infrastrukture, instalirane transportne opreme in ladij ter vagonov, ki prihajajo na terminale.

Potrebne kapacitete manipulacij se dobijo iz časovnih normativov, naročenih količin tovorov in podanih potrebnih kapacitet delovne sile. Potrebne kapacitete skladišč se določijo na osnovi planiranih količin tovorov in zasedenosti razpoložljivih kapacitet na terminalih.

Plan kapacitet je postavljen s tem, da je usklajen plan potrebnih kapacitet s planom razpoložljivih kapacitet - za določeno plansko obdobje - in da so tako usklajene kapacitete tudi časovno razporejene oziroma terminirane. S terminiranjem določimo vrstni red del za posamezna delovna mesta. Roki, do katerih morajo biti zaključene posamezne operacije ali dejavnosti, so odvisni od postavljenih rokov za zaključitev transportnega intervala, to je časa od začetka do zaključka pretovora naročene količine tovara.

Zaradi tehnološke in časovne povezanosti operacij oziroma dejavnosti, predvsem pri ladijskem pretovoru, nastopajo kot omejitve za izvršitev transportne storitve komercialno določeni roki za zaključek transportnega na eni strani, na drugi strani pa razpoložljive kapacitete. Prav za-

radi tehnološke in časovne povezanosti enakovrstnih operacij - sočasno razkladanje ladij na dveh, treh terminalih - potrebne kapacitete občasno presežejo

razpoložljive, drugič pa so zopet manjše od njih, ko ni prometa, kljub osnovni usklajenosti kapacitet.

Naloga terminskega planiranja je v vsakodnevnem oziroma izmenskem usklajevanju potrebnih kapacitet z razpoložljivimi. Tako zasedanje razpoložljivih kapacitet poteka v odvisnosti od rokov zaključka del, kar je pri ladijskem iztovoru najpogostejše ali v odvisnosti od razpoložljivih kapacitet pri manj prioriteten delih. Da bi v toku ladijskega pretovora pravočasno planirali potrebno število in strukturo delavcev in delovnih sredstev, moramo med izvajanjem dela primerjati planirane vrednosti z dejanskimi. To vršimo z gantogramom toka dela.

Poleg terminiranja kapacitet delovne sile je zaradi uporabe istih delovnih sredstev - grabilci, nakladalci - na več terminalih potrebno voditi nadzor nad uporabo le-teh. Za nadzor nad zasedenostjo, popravili in razporejanjem delovnih sredstev so uporabni gantogrami obremenitev. Poleg grafične analize z gantogrami, katere nam pri praktični uporabi nadomestijo pripomočki za ponazarjanje (npr. magnetoplan), se kontrola plana izvaja tudi z ugotavljanjem faktorjev prepuštnosti transportnih intervalov.

Ker je model operativnega planiranja, kontrole in vodenja na terminalih postavljen na osnovi optimalnih kapacitet terminalov, je pri praktičnem testiranju modela potrebno upoštevati korekcijske faktorje zaradi okvar delovnih sredstev. Te okvare bi z detaljnimi analizami zanesljivosti pretovorno transportnih sistemov lahko ugotovili in jih z vnaprejšnjo pripravo zniževali.

K izboljšanju učinkovitosti dela na terminalih bodo vsekakor pripomogli tudi programi preventivnega vzdrževanja, ko bodo izdelani in vpeljeni. Za kompleksno izvedbo modela je potrebno nadaljnje delo pri:

- dopolnjevanju postavljenih baz podatkov z novimi podatki in analizami študija dela,

- povezavi dobljene baze podatkov z obstoječo tehnološko in plansko dokumentacijo,

- detaljni dodelavi terminiranja oziroma finega planiranja kapacitet,

- kreiranju modela planiranja, kontrole in analize stroškov luških manipulacij.

Testiranje modela bo možno izvesti v okviru projekta "nič stojnin" in "nič čakanj" - s ciljem optimalnega izkoristka pretovornih kapacitet ob sočasnem doseganju največjih možnih učinkov -, ki smo ga v Luki Koper zastavili v okviru "ničelnega efekta".



Ljudje so me lepo sprejeli v kraju, kjer je zrasel moj novi dom

Napisati reportažo o ljudeh, ki so zadovoljni v svoji sredini, v kateri živijo in delajo, je eno lepših doživetij v novinarskem poklicu. Zato nam ni bilo prav nič težko se neke nedelje napotiti v Marezige pri Kopru, kjer smo obiskali našega sodelavca Novaka Jovića, njegovo ženo in dva otroka. Družina Jović sicer živi v Babićih, zakaj pa smo se srečali v Marezigah, boste izvedeli iz reportaže.

Naš sodelavec Novak Jović, ki skrbi, da je okolica garderobe in jedilnice v Generalnih tovorih vedno čista, se je zaposlil v Luki Koper 29. marca 1979 leta. Pred tem je delal tri leta v Tomosu. V Luki je začel delati kot luški transportni delavec. To delo je opravljal le tri mesece, saj se je v prometni nesreči (izven luškega območja) poškodoval. Po bolniškem dopustu se je kot invalid tretje kategorije zaposlil na delovnem mestu pomožnega delavca in tu ostal do danes.

V Kopru si je ustvaril družino in sedaj z ženo in otrokom, 9-letno Tatjano in 6-letnim Miloradom, živi v Babićih pri Kopru.

“Pred štirinajstimi leti sem prišel v Koper, ker sem iskal zaposlitev. Začel sem delati v Tomosu. Pozneje sem se zaposlil v Luki, kjer sem tri mesece delal v pretovoru kot luško transportni delavec. Po prometni nesreči sem se vrnil v Luko kot invalid tretje kategorije in od tedaj delam tu,” nam je povedal Novak Jović, ko smo ga srečali pred garderobo v Luki. V nadaljnjem pogovoru je pohvalil svojo delovno organizacijo, svoje sodelavce in vse, kar je doslej doživel v sredini, v kateri živi in dela. Tako smo se tudi dogovorili, da ga bomo obiskali v Marezigah. Čudno se nam je zdelo, zakaj tam, saj vendar Novak živi v Babićih. Prav rad nam je pojasnil zakaj in povedal, da v Marezigah zida hišo.

Domenila sva se in točno ob določenem času me je čakal pred svojo hišo v Marezigah. Tu sva se zapletla v daljši pogovor.

“Ljudje so me tu lepo sprejeli, tudi sosede se veselijo z menoj nad tem, kolikor sem v teh letih že uspeh zgraditi,” zadovoljno pripoveduje Novak.

Kako si se odločil, da tukaj zidaš?

“Ker v Luki nisem mogel dobiti stanovanja, saj še nisem bil na vrsti in glede na to, da živi moja družina v skrajno neprimernih prostorih - imamo samo dve sobi, ki merita skupaj 25 kv. metrov - nisem imel druge izbire. Preden sem prišel v Koper, sem nekaj časa delal v ZR Nemčiji in tako nekaj prihanil, nekaj sem prodal v svojem rojstnem kraju. Tako sem lahko kupil zemljišče in začel graditi. Pri gradnji so mi pomagali vsi prijatelji, še največ pa moji sodelavci iz Luke. V Luki sem dobil tudi kredit, s katerim bi želel urediti vsaj nekaj nujnih prostorov, da bi se lahko z družino vselil.”

Ali ni ta hiša prevelika za tvojo družino?

“Odločili smo se, da bomo tu živeli. Moja družina šteje sedaj štiri člane, a ko bosta otroka odrasla in ko si bosta ustvarila družine, nas bo več... Tako bo lahko ta hiša nekoč postala pretesna. Če bi gradil manjšo, bi bila morda sedaj že zgrajena, vendar sem želel bolj dolgoročno rešitev. Da ne bodo tudi moji otroci, ko se bodo poročili, imeli stanovanjskega problema, kot sem ga imel jaz. Želim jim nekaj dati, da ne bodo rekli, češ, kaj sta delala najina starša. Vidite, tu so sedaj goli zidovi, kdo ve, kdaj bo hiša dograjena, vendar nekega dne se bo tudi to uresničilo. Sedaj sem dobil od podjetja še 50.000 dinarjev posojila in

s tem bi želel urediti vsaj dva prostora, da bi se lahko vselil. Ne vem sicer, če bo to dovolj, vendar sem optimist.”

Zdi se, da si zelo zadovoljen človek?

“Zadovoljen sem z vsem, s svojim podjetjem Luko Koper in s sredino, v kateri živim. Iskreno povedano, zadovoljen sem z vsem okoli mene. Zadovoljna sta tudi moja otroka in žena, kaj je lepšega od tega. Ko pridejo moji prijatelji in družina iz Bosne, naj vidijo, kaj vse sem do sedaj ustvaril. Sedaj tudi oni pogosteje prihajajo iz Modriče, saj odkar gradim, sam nimam več časa za obiske rodnega kraja. Sicer pa, tu je moje življenje, tu je moj dom.” V pogovoru nam je naš sogovornik zaupal svoje nezadovoljstvo nad Tomosom, kjer je zaposlena njegova žena. Od svojega podjetja namreč ni dobila posojila za gradnjo hiše, Novak pa se je tudi potožil, da dobiva žena za svoje delo premajhno plačo.

Med najinim pogovorom sta se v bližini veselo igrala njegova otroka. Tatjana je učenka trejega razreda



Novak Jović s svojo družino

osnovne šole v Marezigah, 6-letni Milorad pa bo moral še malo počakati, da bo postal šolar. Prav otroka sta bogastvo družine Jović in prav zaradi njiju je zrasla ta, ne prav majhna hiša. Starša mislita na njihovo prihodnost in želita si, da bi njuna otroka živela tu, kjer sta se rodila, kjer je pravzaprav njun dom.

Z. V.



S harmoniko v zaslužen pokoj

Veselo je bilo, ko se je upokojil naš sodelavec Danilo Kosmina. Ob odhodu je svoje sodelavce povabil na kosilo. Od njih se je poslovil s harmoniko v rokah in pesmijo v srcu.

Danilo Kosmina se je zaposlil v Luki Koper 29. julija 1971, sedaj je invalidsko upokojen.

Želimo mu veliko sreče v življenju in da bi še dolgo let igral na svojo harmoniko.

Z. V.



Hiša, ki jo je postavil Novak Jović

Stankovič uspešen nogometni trener

Športna dejavnost je v Luki Koper zelo razvita, kar potrjujejo tudi uspehi naših sodelavcev in sodelavk na različnih športnih tekmovanjih, na katerih zastopajo barve našega podjetja. Med njimi so številni, ki nastopajo tudi v drugih ekipah, kakor tudi trenerji, ki vzgajajo nove rodove športnih privrženecov. Med njimi je naš sodelavec Sretan Stankovič, nogometni trener iz Dekanov.

Sretana Stankoviča ni potrebno posebej predstavljati, saj ga v Luki poznamo kot mehanika in obenem tudi vodjo nogometne sekcije Luke Koper. Zgodovina njegovega nogometnega udejstvovanja se je začela pri Jadranu, za katerega je aktivno igral nogomet celih petnajst let, v zadnjih štirih letih pa se je posvetil trenerstvu. Pred štirimi leti je prevzel treniranje mladinske ekipe Jadrana iz Dekanov in s svojim moštvom dosegel odlične rezultate. V tekmovalni sezoni 1988/89 so postali prvaki primorske nogometne lige in se tako uvrstili v tekmovalje v drugi slovenski ligi, kjer so v pretekli jeseni (v prvem delu prvenstva) osvojili prvo mesto s tremi točkami prednosti pred drugouvrščenim moštvom. Želijo si, da bi jim v pomladanskem delu tekmovanja uspelo obdržati prvo mesto, s čimer bi si priborili mesto v prvi slovenski ligi. "Po zaključku svoje nogometne kariere se nsiem mogel ločiti od športa, ki ga imam še vedno rad, zato sem se odločil, da opravi izpite za nogometnega trenerja z licenco B. Všeč mi je delo z mladimi, letos pa bom opravljal še izpite za licenco A in nato, če bo šlo vse po sreči, svoje sposobnosti preizkusil tudi pri delu s starejšimi nogometaši", nam je povedal Sretan Stankovič.

Ali je skrb za mlado dekansko moštvo velika?

"Vse pogoje imamo, da bi se iz mladih igralcev razvili dobri nogometaši. Ni čudno, da so mladi pravi nogometni navdušenci, nekoliko

več razumevanja za nogometno veselje otrok pogrešamo le s strani staršev. Pri tem imam v mislih predvsem njihovo sodelovanje z našim klubom."

Ste zimo izkoristili tudi za priprave na pomladanski del tekmovanja?

"Bili smo na sedemdnevni pripravi v Medulinu, kjer sva z Jovom Vidakovičem organizirala nogometno šolo za naše mladince. Ob tej priložnosti je moje moštvo odigralo dve tekmi. Srečanje z mladinsko ekipo Zemuna, članom druge zvezne nogometne lige, se je končalo z izidom 1:1, drugo tekmo z Vojvodino, ki je članica prve zvezne mladinske nogometne lige, pa smo izgubili s 3:0. Med bivanjem v Medulinu je bilo več srečanj in izmenjav izkušenj s trenerji ekip iz vse Jugoslavije."

Ali sodelujete tudi z ostalimi klubi v koprski občini?

"Sodelujemo z Galebom iz Ankara, Gažonom in Koprom. Mladi Dejana Šulca, kadetski reprezentant Slovenije, igra zdaj, na primer, v Kopru. Gažonu smo odstopili enega nogometaša, Galebu pa tri. Izmenjava nogometašev poteka seveda tudi v obratni smeri, ko gre za fante, ki bi radi igrali pri nas."

Kako ocenjujete nogomet v Luki Koper?

"Kot vodja nogometne sekcije imam največ dela pri sestavljanju nogometne ekipe. Ko gre za organiziranje, so namreč ostali zelo pasivni. V luki imamo dobre igralce, kot sta Lucijan Favento, ki nastopa v NK Izola, in Igor Božič, ki igra za Lamo Dekani. Dobrih nogometašev je še več, vendar nimajo dovolj časa, da bi se bolj posvetili nogometu. Kljub temu se dobimo vedno, ko je potrebno braniti luške barve."

Sretan Stankovič ima, kot kaže, vse možnosti, da se po uspešni karieri nogometaša z enakim uspehom uveljavi kot nogometni trener. Upamo, da se bodo njegove želje uresničile.

Z. V.



NK - Jadran Dekani - stojijo (z leve proti desni) : Žagar, Košanc, Nikič, Rodela, Dobrič, Kodarin, Planinšek, Kaligarič, Pucer, Miklavčič in trener Stankovič. Čepijo (z leve proti desni) : Birska, Fekonja, Stantič, Lavanja, Toškan, Lazar in Prašnikar



Otroci so nam za spomin poslali tudi risbo

Dragi delavci Luke Koper

Obisk v vašem podjetju nam bo še dolgo ostal v spominu in buril domišljijo. Svoja doživetja in spoznanja smo skušali ujeti v risbe in slike s flomastri in voščenkami.

Na prvi pogled ni bilo čutiti velikega zanimanja in živahnosti opazovanja. Zapletenosti prometno trgovskih mrež še dolgo, dolgo ne bomo razumeli. A spominjali se bomo privezanih ladij, žerjavov, vilicarjev, buldožerjev, vlak, debelih afriških dreves, tovarnjakov, delavcev pri nakladanju, kontejnerjev... Naše otroke je prav gotovo prevzela nenavadna velikost. Ta, zanje nevsakdanja velikost vsega, kar je v Luki, je v njih spodbudila domišljijo, v drugih pa strah. To je bil dogodek, o katerem se je razpravljalo tudi doma v družini.

Želimo se zahvaliti vsem delavcem, ki so nam omogočili doživljanje nečesa novega, nevsakdanjega.

Posiljamo vam dva naša izdelka - slike, ki sta nastajali v tednu našega obiska. Otroci iz oddelka Priprave otrok na šolo (Ježki) VVO Semedela, DE Markovec s tovarišicama Pino Pištan in Marijo Tomič.

Ob boleči izgubi moje drage mame

ANGELE LOVREČIČ

se iskreno zahvaljujem vsem, ki ste jo pospremili na njeni zadnji poti. Posebno se zahvaljujem podjetju Luka Koper za darovani venec, svojim sodelavcem in prijateljem pa za izrečeno sožalje.

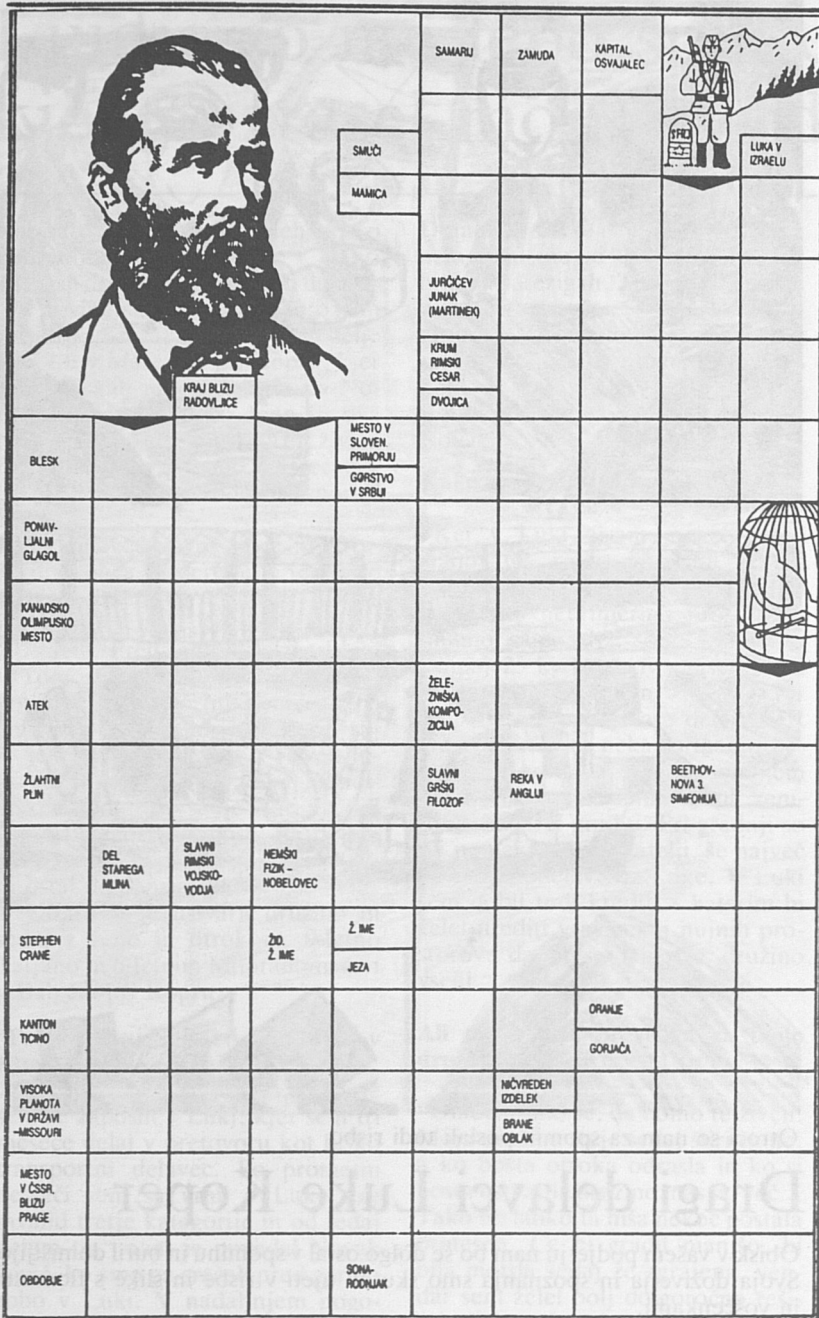
Angel Lovrečič

Ob boleči izgubi dragega očeta

SLUGA JOŽETA

se iskreno zahvaljujem podjetju Luke Koper, njegovim nekdanjim sodelavcem, govorniku Štrumpfel Kristlu, sodelavcem službe blagovnih evidenc, centralnega plana in vseh ostalih, ki ste nam v težkih trenutkih stali ob strani, izrekli sožalje, darovali cvetje in venec ter ga v velikem številu pospremili na njegovi zadnji poti.

hči Bojana Sluga



Bodimo previdni pri parkiranju

Posnetke, ki jih objavljamo, smo naredili pred operativnim centrom Luke Koper. Presoje, za kaj gre, prepuščamo vam. Želimo le, da priložnosti za takšne posnetke ne bi bilo več. Saj tudi mi kot vsi, ki imajo radi zelenice v svojem okolju, ne želimo in nočemo videti več avtomobilov, parkiranih na travnikih. Res je, da je parkirnih prostorov vedno in povsod premalo, res pa je

tudi, da se v bližini Luke vedno lahko najde prostor tudi za vaš avtomobil. Zaradi takšnega parkiranja, kot je na pričujočih posnetkih, smo v uredništvu dobili poziv, da ga fotografiramo. Pozivu smo se seveda odzvali in pod fotografije tudi nekaj zapisali. Zato, lastniki avtomobilov, ne jezite se!

Z. V.



Komentar prepuščamo vam

LUŠKI GLASNIK, glasilo podjetja "Luka Koper". Izdajatelj: delavski svet podjetja - družbeni organ: odbor za informiranje. Uredniški odbor: Alda Bizjak, Nadja Šergo, Tanja Mahnič, Stevo Maksič, Ivan Kranjc, Magda Sladič in Halib Sečič. 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