

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

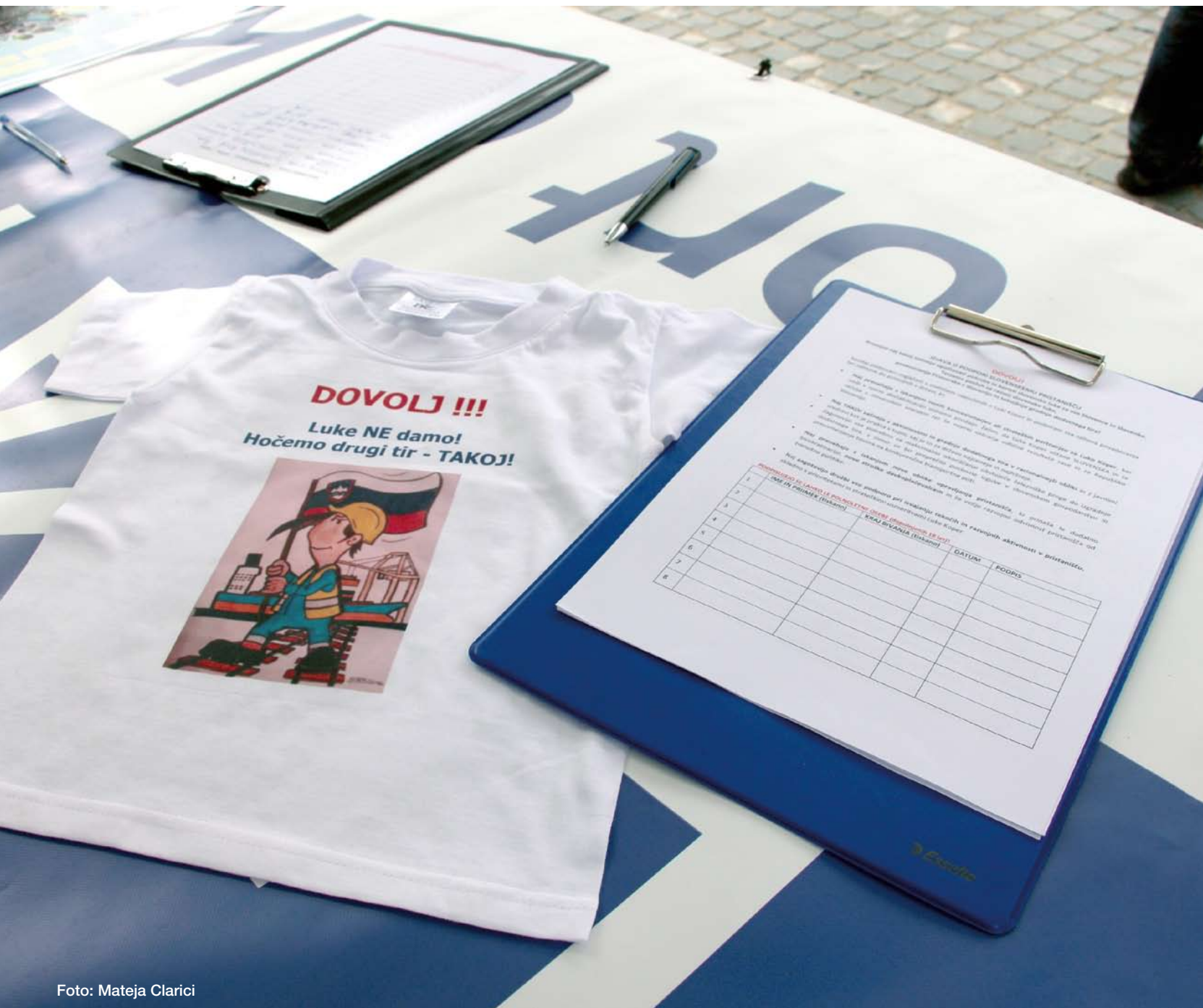


Foto: Mateja Clarici



Drugi
tir
ima
gradbeno
dovoljenje

Dragomir
Matić,
gospodar-
stvenik
Primorske

Avtomobilski
terminal
med
prvimi v
Sredozemlju

Rast
kontejnerjev
se
nadaljuje

Luški dan v Egiptu

30. marca se je Luka Koper predstavila v egiptovski prestolnici Kairo. Predstavnikom Luke Koper se je pridružila tudi večja skupina koprskih špediterjev in predstavnikov pomorskih agencij. Udeležba in zanimanje egiptovske strani sta bila v primerjavi z lanskim letom, ko smo tak dogodek organizirali prvič, veliko večja.

V zadnjem letu se je za več kot tretjino povečal pretovor egiptovskega blaga skozi koprsko pristanišče predvsem na račun uvoza kontejnerjev z lahko pokvarljivim blagom. V letu 2015 smo jih pretovorili



Predstavnikom Luke Koper se je pridružila tudi večja skupina koprskih špediterjev in predstavnikov pomorskih agencij

5.300 (od teh jih je bilo 1.100 z grozđjem), kar je skoraj

polovica več kot v letu 2014. Povečal se je tudi pretovor krompirja in jabolk. Poleg hitro pokvarljivega blaga potujejo preko Kopra v uvozni in izvozni smeri tudi znatne količine drugega blaga, kot je les, papir, celuloza, avtomobili in raznovrstno blago v kontejnerjih.

Kot je povedal tamkajšnji vodja sektorja za pomorski promet **Tarek Ghoneim**, je koprsko pristanišče ena najpomembnejših vstopnih točk za njihove kmetijske izdelke, ki so namenjeni v Evropo. Egipt namreč velja za enega največjih svetovnih izvoznikov sadja in zelenjave, zato smo na predstavitvi izpostavili predvsem odlične kontejnerske povezave s Koprom. »V zadnjem letu

smo pridobili nove ladijske povezave, ki omogočajo, da je Luka Koper veliko bolj povezana z egiptovskimi pristanišči, za kar smo si prizadevali že več let. To je priložnost, ki jo moramo izkoristiti,« je povedal predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**.

Predstavniki egiptovskih združenj izvoznikov so Luko Koper pohvalili predvsem zaradi hitre odpreme blaga in dobrega sodelovanja s pristaniško skupnostjo. Ob tem so izrazili željo po krepitvi sodelovanja in se v ta namen dogovorili za obisk koprskega pristanišča in zalednih trgov v jeseni.



Na sliki z leve Andrej Cah, vodja trženja Luke Koper, Medhat El Kady, predstavnik združenja EIFFA (Egyptian International Freight Forwarding Association), Marwan El Sammak, predstavnik združenja ABA (Alexandria Businessmen Association) in Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, predsednik uprave Luke Koper



DUOL close to signing agreement with Damietta port: GM



6 shipping lines connect Egypt with Port of Koper providing efficient transport: chairperson




O dogodku so pisali egiptovski mediji Daly News Egipt in Mena

Luški glasnik tudi na spletu

Zaradi velikega povpraševanja po dodatnih izvodih Luškega glasnika, vas obveščamo, da so vse številke časopisa od 1. 1. 2015 dalje na razpolago na spletni strani Luke Koper www.luka-kp.si v poglavju Medijski center / Luški glasnik.

Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanović, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanović
Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva: luski.glasnik@luka-kp.si
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Časopis je brezplačen.
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1600 izvodov
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Telenovela drugi tir je
zakorakala v tretje desetletje



Foto: Mateja Clarici

Telenovela o drugem tiru še kar brez konca

Je izdaja gradbenega dovoljenja za drugi tir in ustanovitev projektnega podjetja razlog za slavo? Verjamem, da so si mnogi, ki sledijo telenoveli drugega tira, postavili to vprašanje. Po mojem imamo tu opravka z dilemo, ali je kozarec pol poln ali pol prazen. Brez dvoma je svojevrstni uspeh, da smo po 11 letih od sprejetja DPN za progo drugega tira dobili gradbeno dovoljenje. Čeprav bi lahko prej govorili o neuspehu, da je tako pomemben dokument potreboval 11 let, da ugleda luč sveta, ker so vmes vlade vseh barv in okusov spreminjale načrte in prioritete. Pa vendar, bolje vrabec v roki kot golob na strehi. In kaj zdaj? Vsak investitor bi v tem primeru hitro poiskal gradbeno podjetje, če ga že ni prej, in začel graditi. A tokrat ni tako. Resda smo dobili projektno podjetje s *fensi* imenom 2TDK, ki ima nalogo zgraditi tir, vendar kaj, ko nima denarja. Pravzaprav niti ne vemo, koliko denarja potrebuje. Počakati bo treba na revizijo projekta. Spet se bo nekdo vprašal, zakaj je že nimamo. Ker še ni prišla na vrsto. Najprej je bilo potrebno naročiti študijo cenjeni mednarodni instituciji, ki je dokazovala, da tira ne rabimo. Zakaj bi torej potrebovali revizijo nečesa, kar ne potrebujemo? Zakaj bi potem sploh ustanovljali podjetje za nekaj, kar ne potrebujemo? Hecno, koliko različnih zornih kotov ima ta kozarec.

Komedija zmešnjav oziroma telenovela v popolnem mehiškem slogu. Lahko bi ji celo dali naslov, »Corazon de Luka«. Zgodba gre nekako tako. Mlado dekle po imenu Luka iz slovenskega primorja živi v pristanišču. Luka je bila sirota, samorastnica. Zamenjala je mnogo rejnikov, v zadnjih 25 letih v povprečju vsake tri do štiri leta. Vedno je bila malce posebna, nihče je ni razumel. Luka je sanjala o tem, da bi se podala v svet, da bi postala velika. Vendar je potrebovala železniško povezavo. Pomagaj si sam in bog ti bo pomagal. Luka je zavihala rokave in zgradila prvi tir. Ta je postal hitro premajhen in rejnike je prosila za drugega. Vsi po vrsti so ji ga obljubljali, dolgih 20 let. Luka jim je zvesto verjela in pokorno čakala. Telenovela drugi tir je zakorakala v tretje desetletje in razočarana Luka

je postala zrela, emancipirana ženska in vzela usodo v svoje roke. Konec leta 2014 je želela dobronamerno opozoriti rejnike, da mogoče bi bilo fino, če bi se pravočasno prijavili na evropski razpis, če že Bruselj ponuja zastoj denar. Nihče je ni poslušal. Ne vemo, kako projekt financirati, je bil njihov odgovor. Pa jih je Luka rotila, naj najprej preverijo vrednost projekta z ne zavezujočim razpisom. Spet je naletela na gluha ušesa. Kaj pa če se prijavi nekdo, ki bi ga delal za en evro, so se ji rogali rejniki. Obupana Luka je naročila študijo financiranja – odpri se nebo, tega greha ji še danes ne morejo odpustiti – ker se nihče drug v tej državi ni zganil in je hotela zgolj pomagati, pokazati na možne rešitve. Tudi to ni pomagalo. Zadolževanje ne pride v poštev. Ampak ta tečna, nadležna, predrzna Luka še vedno ni dala miru. Kar ni in ni hotela razumeti, da ni denarja za enega od najbolj strateških in prioritarnih projektov v državi. Pa so se vmešali še Lukini tovariši iz društva Logist. Telenovela se je približevala vrhuncu. Upornike je treba pokoriti, ampak nasilje ne pride v poštev, saj smo vendarle v demokraciji. Naročimo študijo, so si izmislili rejniki. Slovenci radi verjamemo tujcem. Če bodo ti rekli, da drugega tira ne potrebujemo, bodo seveda dali mir, so si mislili. Nasprotno. Luka je postala še bolj nasršena in razdražljiva. Obupana se je obrnila na narod, ljudi na ulici. Rekla je: DOVOLJ! In skoraj ostala brez tretjega pomola. Nebo nad pristaniščem je postalo črno. Droben žarek upanja prereže skozi oblake in v zadnjem dejanju telenovele Corazon de Luka vstopi rešitelj, modrec, Dalajmiro. Objel je vse akterje in jih pomiril, da ne bo nikomur nič hudega. Popoln konec za telenovelo, ki je zadrževala dih generacije in generacije Slovencev. Ampak kot vsaka mehiška telenovela se bo tudi ta, po odmoru za PR sporočila, nadaljevala.

Sebastjan Šik

P.S.: Parodija Corazon de Luna je nastala kot nadomestek za Lukca, našo stalno vinjeto, ki je žal v tej številki ni. Vsakršna podobnost z resničnimi osebami je zgolj naključna.

Kronologija zadnjega meseca

Tudi v mesecu marcu in v začetku aprila so se nadaljevale razprave o drugem tiru ter prihodnosti Luke Koper. V marčevski številki Luškega glasnika smo prispevek o tem zaključili z razpravo v ekonomsko-socialnem svetu. Kaj se je dogajalo od takrat dalje, pa v nadaljevanju.

18. marca so na Direkciji RS za infrastrukturo odpirali ponudbe za javno naročilo, preveritev ocenjene vrednosti ter vse možnosti racionalizacije in optimizacije za projekt drugega tira železniške proge Divača –Koper. Ponudb je prispelo pet, razlike v ponujenih cenah pa ogromne. Najnižjo vrednost, t.j. 81.000 evrov je ponudilo avstrijsko podjetje JV STIBV-Fallast, najvišjo pa nemško podjetje DB International (963.800,00 evrov).

18. marca je v Državnem svetu potekal posvet o izgradnji drugega tira železniške proge Koper – Divača, v so organizaciji Slovenske inženirske zveze. Da je nujnost izgradnje drugega tira Koper-Divača dejstvo, so se strinjali več ali manj vsi, kresala pa so se mnenja predvsem glede financiranja projekta in ustanovitve projektnega podjetja.



21. marca so Luko Koper obiskali predstavniki poslanske skupine Združene leve in ob koncu obiska izrazili podporo zahtevam zaposlenih po izgradnji drugega tira in da Luka Koper ostane enovito podjetje v državni lasti. Poudarili so, da je Luka Koper izjemnega pomena za nadaljnji razvoj Slovenije. Poudarili so, da vlada nima posluha za izgradnjo drugega tira in razvoj Luke Koper po meri zaposlenih in prebivalcev. Ob tem so izpostavili, da je izjemnega pomena, da Luka Koper ostane v javni lasti ter da se prepreči privatizacija železniške infrastrukture.



24. marca je Direkcija RS za infrastrukturo odpirala ponudbe za izvedbo sanacije ozkega grla na železniški progi Divača

– Koper in prevozno elektro napajalno postajo (PENP) Hrastovlje. Investicija je razdeljena v dve fazi. Prva faza zajema gradnjo 1,2 km dodatnega železniškega tira med postajo Koper tovorna in območjem napajalne postaje Dekani, druga pa obnovo obstoječega tira železniške proge med postajo Koper tovorna in območjem napajalne postaje Dekani. Prva faza dejansko pomeni izgradnjo izvlečnega tira, kot nastavka za načrtovani drugi tir. Ponudbo za to javno naročilo je oddalo 11 podjetij. Najugodnejši je bil konzorcij družb Kolektor Koling, CGP in CPG (5,92 mio evrov), najvišjo ceno pa je postavil konzorcij Iskre in bolgarskega podjetja Prometna gradnja in obnavljanje (16,23 mio evrov). Če po izboru izvajalca ne bo pritožb, naj bi z deli pričeli junija letos.

29. marca je podpora prizadevanjem zaposlenih Luke Koper izkazalo tudi Vseslovensko združenje malih delničarjev (VZMD), ki je v sporočilu za javnost izpostavilo skupni interes zaposlenih in manjšinskih delničarjev pri upravljanju in odnosu do enega najpomembnejših gospodarskih subjektov v Sloveniji in regiji. Predsednik VZMD Kristjan Verbič je že ob obisku stojnice zaposlenih Luke Koper v Ljubljani 26. marca opozoril, da je v Luko Koper 11.375 delničarjev ter da navkljub večinskemu lastništvu države ne kaže zanemarjati interesov malih delničarjev, ki imajo skupaj približno 25 % vseh delnic družbe.

30. marca je vodstvo Socialnih demokratov (SD) s predsednikom Dejanom Židanom na čelu obiskalo Obalo. Glavna tema s sogovorniki, tudi iz Luke Koper, je bila drugi tir. Glede nesoglasij okrog ustanovitve projektnega podjetja je Židan povedal: »Zelo prav je, da se ne ustanovi podjetje zaradi podjetja, ampak podjetje, ki bo izvedlo tudi neposredno investicijo.« Židan je prepričan, da je drugi tir moč zgraditi, ne da bi investitorjem v zameno ponujali v upravljanje pristaniške terminale. V SD so odločeni, da je drugi tir, ne glede na uspešnost pri iskanju zunanjih partnerjev potrebno zgraditi, in če država pri tem ne bo uspešna, bo pač morala vstopiti z večjim deležem v samo financiranje.



31. marca je vlada sprejela sklep o ustanovitvi družbe 2TDK, Družba za razvoj projekta, d.o.o. Družba, sprva v lasti Republike Slovenije, bo kot notranji izvajalec za državo izvedla vse potrebne aktivnosti za realizacijo projekta drugega tira železniške proge Divača – Koper in v nadaljevanju prevzela vodenje investicije tega projekta. Takoj po ustanovitvi naj bi

družba začela s potrebnimi aktivnostmi za pridobitev sredstev EU in pripravo podlag za vzpostavitev javno-zasebnega partnerstva. Te aktivnosti bo družba izvajala kot agent države. Podjetje se bo v letih 2016 in 2017 dokapitaliziralo z vložkom Republike Slovenije v višini do 200 milijonov evrov ter z vložki zasebnih vlagateljev in zainteresiranih zalednih držav, v skupni višini večji od vložka RS. Ta aktivnost predvideva vzpostavitev modela javno-zasebnega partnerstva. Kot je povedal minister za infrastrukturo Peter Gašperšič na novinarski konferenci po seji vlade, naj bi podjetju, poleg koncesije za izgradnjo in upravljanje nove železniške povezave med Divačo in Kopro država podelila še koncesijo za izgradnjo in upravljanje dodatnih pretovornih in skladiščnih kapacitet in drugih z logistiko povezanih dejavnosti.

31. marca je ministrstvo za okolje in prostor izdalo gradbeno dovoljenje za izgradnjo drugega tira Divača – Koper. Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič je na novinarski konferenci naslednji dan povedal: »Dovoljenje velja tri leta, z možnostjo dvakratnega podaljšanja za eno leto, torej skupaj pet let.«. Minister pričakuje, da se bodo prva pripravljala gradbena dela na trasi (dostopne poti, priprava deponij, umiki komunalnih vodov ...) začela že letos, s čimer bi gradbeno dovoljenje postavili v funkcijo. Razpis za izvajalca drugega tira bi sicer po Gašperšičevih pričakovanjih lahko objavili proti koncu leta 2017. To leto bo po načrtih tudi najbolj intenzivno leto, ki bo dalo natančnejše odgovore o začetku gradnje drugega tira. Minister sicer računa, da bi tir začeli graditi v roku dveh let.

2. aprila je na Brdu pri Kranju potekalo delavno srečanje na temo drugega tira, ki so se ga udeležili predstavniki vlade in ključni deležniki pri tem projektu. Udeleženci so podprli oblikovanje posebnega projektne sveta, ki bo imel strateško, svetovalno in usmerjevalno vlogo, njegov cilj pa je, da se projekt izgradnje drugega tira izvede kar najhitreje in najceneje. V projektne svet bodo predstavniki vlade, Luke Koper, Slovenskih železnic, Slovenskega državnega holdinga, Družbe za razvoj infrastrukture in podjetja 2TDK. Na srečanju na Brdu so udeleženci tudi dosegli kompromis, da bodo iskali rešitve, ki ne bodo zahtevale dodatnih koncesij v pristanišču.

5. aprila je Svet delavcev Luke Koper predsedniku vlade Miru Cerarju poslal zahvalno pismo z naslednjo vsebino:

V imenu sveta delavcev, ki predstavlja vse zaposlene v Luki Koper se vam želimo iskreno zahvaliti, da ste prevzeli projekt izgradnje drugega tira pod svoje okrilje. Z organizacijo sobotnega srečanja na Brdu pri Kranju ste dokazali, da mislite resno. Veseli nas tudi, da je vlada končno razumela, da ni nikakršne potrebe po razkosanju pristanišča na več koncesionarjev. To bi ogrozilo njegovo konkurenčnost in poslovanje Luke Koper, v kateri ima država večinski delež.

Zaposleni v Luki Koper bomo sicer nadaljevali z zbiranjem podpisov za izgradnjo drugega tira, ker vam želimo s tem pomagati poiskati najhitrejšo, najcenejšo in najbolj učinkovito

rešitev. V kolikor bo projektno podjetje 2TDK dejansko iskalo rešitve in ne izgovorov, potem lahko računate na vso našo podporo. Hvaležni smo vam tudi, da bo imela Luka Koper v projektne svet, ki ste ga ustanovili v soboto, svojega predstavnika, saj smo bili do zdaj izključeni iz kakršnega koli sodelovanja.

V svetu delavcev smo tudi prepričani, da denar za izgradnjo 2. tira je. Obstajajo namenska sredstva, ki jih je potrebno le opredeliti, in obstajajo sredstva rezervirana za druge, manj prioritete železniške odseke, ki bi jih lahko preusmerili v 2TDK. Potrebno je le sprejeti politično odločitev. Verjamemo, da bo vaša vlada to zmogla, saj ima zdaj, ko je že izdano tudi gradbeno dovoljenje enkratno priložnost, da slovensko logistiko potegne na pravi tir.

8. aprila so se primorski poslanci SMC Lilijana Kozlovič, Marko Ferluga in Tilen Božič ter predsednik odbora DZ za infrastrukturo Igor Zorčič srečali s predstavniki uprave in zaposlenih v Luki Koper. Seznanili so se s poslovanjem družbe in z njenimi razvojnimi načrti, debata pa se je osredotočila predvsem okrog problematike drugega tira. Poslanci SMC so izrazili zadovoljstvo, da je bilo po 11 letih končno izdano gradbeno dovoljenje ter da je pri tem projektu prišlo do ključnih premikov z ustanovitvijo projektne sveta, v katerega bo država vložila 200 milijonov evrov. Predstavniki Luke Koper so jih na drugi strani seznanili z bojznijo, da kljub tem pozitivnim premikom ne bo prišlo do izgradnje drugega tira pravočasno, se pravi do leta 2020, ko bo po vseh izračunih sedanja enotirna proga popolnoma zasičena. Vsi so se strinjali, da je potrebno delati na več scenarijih, v primeru da se načrt z javno zasebnim partnerstvom ne bi izšel ter preveriti vse možne rešitve, ob upoštevanju nevtralnosti Luke Koper in z ohranitvijo sedanjega modela upravljanja.

DRUGI TIR – kratka kronologija

4. februar 2000 – Podana je pobuda za izdelavo državnega prostorskega načrta za novo enotirno progo od Kopra do Divače. Mesec kasneje je sprejet program priprave DPN. Izdelovati se začnejo primerjalne študije variant poteka trase nove železnice.

14. aprila 2005 – Vlada je sprejela uredbo o DPN za enojni drugi tir, gradbeno dovoljenje so pričakovali leto dni pozneje.

3. julija 2007 – Državni zbor s sprejetjem zakona o javno-zasebnem partnerstvu postavil pravne temelje za gradnjo prepotrebne železniške infrastrukture.

10. julija 2008 – Vlada sprejme sklep o spremembi in dopolnitvi DPN, da bi namesto enega tira zgradili dva.

10. junija 2009 – Sprejeta je odločitev, da se proga drugega tira razdeli na dva dela: od Kopra do Črnega Kala je enotirna, od Črnega Kala do Divače pa dvotirna.

13. decembra 2010 – Minister za infrastrukturo napove začetek gradnje drugega tira v letu 2011.

18. oktober 2013 – Minister za infrastrukturo oceni, da bo gradbeno dovoljenje izdano na začetku leta 2014. Zaradi visoke vrednosti projekta minister napove mednarodni razpis za recenzijo projektne dokumentacije za drugi tir.

31. marec 2016 – Vlada ustanovi posebno projektne podjetje za novo progo Divača–Koper z imenom 2TDK. Ministrstvo za okolje in prostor izda gradbeno dovoljenje za drugi tir.

31. marec 2016 – Ministrstvo za okolje in prostor izdala gradbeno dovoljenje za izgradnjo drugega tira Divača – Koper.



Zbrali smo že 24.500 podpisov

Akcija zbiranja podpisov podpore, ki jo je svet delavec Luke Koper začel v februarju, se uspešno nadaljuje. V mesecu marcu so zaposleni podporo iskali v Postojni, Ajdovščini, Piranu, Luciji, Kopru in v Ljubljani. V Postojni in Ljubljani sta

podpis podpore prispevala tudi župana **Igor Marentič** in **Zoran Jankovič**. Župan Ljubljane je po podpisu poudaril, da projekt drugega tira podpira že vsa leta. Prepričan je, da se bo drugi tir tudi gradil in spomnil, da je zemljišče zanj že na voljo.

Po njegovem je potrebno gledati v prihodnost, saj je Luka Koper nujna za povezavo s svetom, hkrati pa je njena lega boljša kot lega severnoevropskih pristanišč. Zaposleni so v Ljubljani podpise podpore zbirali na dveh lokacijah, na

Prešernovem trgu in pred stavbo Kresija.

Skupno število podpisov podpore se je že približalo številki 24.500. Z zbiranjem podpisov bodo zaposleni nadaljevali tudi v prihodnje.

Mateja Clarici



Postojna, 9. marec



Ajdovščina, 12. marec



Koper, 19. marec



Piran, 19. marec



Piran, 19. marec



Lucija, 19. marec



Ljubljana, 26. marec



Ljubljana, 26. marec

Dragomir Matić, gospodarstvenik Primorske

Trije osrednji primorski mediji, Radio Koper, Primorske novice in Televizija Koper so 15. marca v Novi Gorici že 19. zapored podelili priznanja Gospodarstvenik Primorske.

Letos je ta častni naziv prejel tudi predsednik uprave družbe Luka Koper **Dragomir Matić** in sicer zaradi odličnih poslovnih rezultatov in številnih rekordov, ki jih je podjetje doseglo v lanskem letu. Predsednik uprave je takole komentiral priznanje:

»V bistvu sem bil jaz le posrednik, ker nekdo je moral na oder. Sicer pa je to nagrada celotnemu kolektivu Luke Koper, vsem zaposlenim, saj smo te rezultate dosegli skupaj, kot ekipa. Hvala mojim kolegom v upravi za podporo,



Gost okrogle mize z letošnjimi nagrajenci je bil minister za gospodarski razvoj in tehnologijo Zdravko Počivalšek

Foto: Zdravko Primožič



Dragomir Matic s priznanjem v rokah

Foto: Alen Radin

hvala ožji vodstveni ekipi za trud, prizadevnost in vztrajnost ter seveda hvala vsem sodelavkam in sodelavcem, ker verjamate v to podjetje in s svojo pripadnostjo ter vrednotami vsak dan znova in posebej gradite zgodbo o njegovem uspehu.«

Ostali dobitniki naziva gospodarstvenik Primorske so bili poleg Dragomirja Matica še **Kristjan Mugerli**, direktor gradbenega podjetja CPG Gorica in **Marko Prunk**, lastnik treh mesnih podjetij. Priznanje za posebne dosežke je šlo v roke **Iva Boscarola** (Pipistrel),

v kategoriji startupov pa podjetju Ensol 360. Nagrada za življenjsko delo je prejel **Vanja Lokar**, ki se skoraj pol stoletja ukvarja s prodajo kave, pred kratkim pa je omogočil odprtje Tržaškega knjižnega središča.

Dogodka v Novi Gorici se je udeležil tudi predsednik vlade Republike Slovenije **Miro Cerar**, ki je ob nizanju uspehov vlade in načrtov za prihodnje izpostavil tudi gradnjo drugega železniškega tira med Kopro in Divačo.

Sebastjan Šik

Priznanje na področju varnosti

16. in 17. marca je v Ljubljani potekala mednarodna konferenca Dnevi korporativne varnosti 2016 z osrednjo

temo Novi varnostni izzivi in njihov vpliv na uspešno delovanje organizacij. 2016. Na konferenci so se zbrali vsi,

ki se srečujejo s problemi upravljanja varnostnih tveganj v sodobnem varnostnem okolju.



Z leve: Boris Kankaraš in Denis Čaleta, predsednik sveta Inštituta za korporativne varnostne študije

Konferenca se je udeležil tudi vodja področja varovanja v Luki Koper **Boris Kankaraš**, ki je sodelujočim na konferenci predstavil integralni sistem korporativne varnosti v luči kriznega upravljanja v Luki Koper. Boris pa na konferenci ni bil le govornik, ampak tudi dobitnik nagrade, ki jo Inštitut za korporativne varnostne študije ICS-Ljubljana vsako leto podeljuje najzaslužnejšim s področja varnosti. Pripadla mu je nagrada v kategoriji korporativni varnostni manager leta 2015. V obrazložitev nagrade so v inštitutu zapisali, da ima Boris večletne interdisciplinarne izkušnje, ki so vezane tako na področje nacionalne varnosti, kakor tudi na področje korporativno varnostnega okolja. Izpostavljajo pa tudi njegovo koordinacijsko vlogo pri usklajevanju vseh subjektov nacionalno varnostnega sistema, ki so udeleženi pri zagotavljanju varnosti v pristanišču.

Mateja Clarici

Sredozemlje je globalna destinacija za potniške ladje

Že enajsto leto zapored smo skupaj s predstavniki mestne občine Koper, Slovenske turistične organizacije in turistične agencije Atlas Express predstavili potniški terminal Luke Koper in slovensko turistično destinacijo nasploh na vodilnem sejmu potniškega turizma na svetu Seatrade Cruise Global 2016.

Sejem se je odvijal od 14. do 17. marca, letos prvič v pristanišču Port Everglades v Fort Lauderdaleu. Mesto se nahaja na severovzhodu Floride in je 25 milj oddaljeno od Miamija. Prvič se je na skupni stojnici predstavila tudi Občina Piran, kjer letos pričakujejo 25 prihodov potniških ladij. Promocijo in predstavitev s stojnico na sejmu Seatrade Cruise Global so podprle tudi družbe Avrigo, Postojnska jama in Centralog. Skupni nastop pristanišča, lokalne skupnosti in Slovenske turistične organizacije se potrjuje kot zelo uspešen, saj se tako združujejo znanja različnih in soodvisnih področij za enovito promocijo destinacije.

Letošnji sejem je zaznamovala 20 obletnica združenja sredozemskih potniških pristanišč Medcruise, ki šteje 74 pridruženih pristaniških članic iz 20 držav, med katerimi je tudi koprski potniški terminal. Številke, ki jih je združenje razkrilo na zelo obiskani okrogli mizi v Fort Lauderdaleu, dokazujejo, da je Sredozemlje takoj za Karibi druga najbolj priljubljena destinacija na svetu za ljubitelje križarjenja. Številke govoriyo zase: leta 2005 so pristanišča, združena v Medcruise, sprejela 14 milijonov potnikov, 10 let kasneje leta 2015 pa že 27,4 milijona, kar predstavlja 95-odstotno rast.

Vodja potniškega terminala Luke Koper **Bojan Babič** je ob sejmu Seatrade Cruise Global poudaril, da je Sredozemlje že postalo globalna destinacija: »Prevladujejo Karibi, nato sledi Evropa, znotraj katere je Mediteran zelo stabilen. Letošnja borza križarjenja je bila za nas zelo uspešna, srečali smo se z vsemi

pomembnimi ladjarji, ki obiskujejo Koper, med katerimi pa so pomembnejši svetovni ladjarji. Pogovorili smo se o prihodnjih sezonah 2017 in 2018 in danes lahko povemo, da so prve napovedi dobre, vendar bo zelo težko ohraniti letošnje število potnikov. V naslednjih sezonah se bo po vsej verjetnosti poznal vpliv politične nestabilnosti na Bližnjem Vzhodu. Turčija je že izgubila ogromno prihodov in ladjarji preusmerjajo svoje ladje v Zahodno Sredozemlje, ali celo iz Mediterana na druge destinacije, kar se utegne poznati tudi pri prihodih v Koper,« je pojasnil Babič.

Kljub politični nestabilnosti je križarjenje obetavna in hitro rastoča turistična panoga, saj bodo do sezone 2020/2021 splovili 45 novih potniških ladij, zato so zelo pomembna vlaganja v destinacijo, kar pojasnjuje svetovalka župana Mestne občine Koper **Jana Tolja**: »Na sejmu smo ponovno dobili potrditev, da je odziv potnikov na pristanišče v Kopru dobro, rezultati so nad povprečjem Sredozemlja, vendar ne samo pri oceni pristanišča, temveč tudi v vseh ostalih parametrih, tako glede čistoče mesta, kot gostoljubja in drugega. Še zmeraj pa obstaja problem prepoznavnosti Slovenije kljub temu, da se to v letošnjem letu manj opaža, na kar smo zelo ponosni. Naša prisotnost na sejmu je zato nujno potrebna, ne samo zaradi predstavitev Kopra, ampak vse države. Tukaj se pojavljajo vsi tisti, ki na svetovni ravni odločajo o bodočih destinacijah. Zato bi že v naslednjem letu prepoznavnost Slovenije dvignili na način, da bi vključili ne samo tiste, ki delajo na turistični prepoznavnosti, ampak vse tiste, ki posredno ali neposredno delajo



Na sliki od leve: Živa Vincetič, Slovenska turistična organizacija, Sandi Brataševac, Avrigo, Jana Tolja, Mestna občina Koper, Bojan Babič, Luka Koper, Aleš Hrast, Avrigo in Janez Maček, Atlas Express

v industriji križarjenja z namenom, da bi naredili večjo, skupno promocijo s stojnico, kot smo lahko na letošnjem sejmu videli pri stojnici Nemčije, Italije in številnih drugih držav, ki so poleg pristanišč in turizma promovirale tudi industrijske, storitvene in številne druge dejavnosti. Pomislimo samo na to, koliko za prepoznavnost Slovenije naredijo slovenski športniki, ki so naši najboljši promotorji. Slovenskega košarkarja **Gorana Dragića**, ki igra za ekipo Miami Heat v Združenih državah Amerike, domala vsi poznajo. Tudi njih bi lahko v bodoče vsaj posredno vključili v sejmsko dejavnost, v kolikor bi bilo to le možno.«

Da je turistično destinacijo težko graditi, poudarja tudi **Janez Maček** iz turistične agencije Atlas Express, ki je na sejmiu Seatrade Cruise prisoten že 11 let: »Pomembno je biti na sejmu predvsem zaradi tega, da svetu sporočimo, da je Koper stabilna destinacija in da se ve, da imamo vizijo za nadaljnji razvoj. Vedno je potrebno opozarjati s svojo prisotnostjo. Čim te enkrat ni, izgubiš pozicijo, kar je

lahko tudi usodno. V 11 letih smo naredili ogromno. V prvem letu je priplula le ena ladja, letos pa jih bo skupaj s Piranom že 100. Predvsem pa je trend v tej industriji, da se ponudi nova doživetja, ki jih Slovenija vsekakor premore. Razen Postojnske jame nimamo masovnih znamenitosti, vendar imamo ogromno drugih, ki so za goste in ladjarje, ki imajo vedno večje zahteve, pravi briljanti. Na primer naše zaledje, ki je bogat resurs ponudbe z vini, hrano in arhitekture krajine, ki že sama po sebi privlači povprečnega Američana. Da ne govorim o glavnem mestu Slovenije, ki je letos tudi zelena prestolnica Evrope, kar dobro vpliva na promocijo destinacije. Po več kot 10. letih prepoznavnost še vedno pridobivamo in ta je predvsem v naši raznolikosti. Imamo nekaj za vse okuse, od adrenalinskih športov do vrhunske hrane. Slovenija je tako rekoč kompletna destinacija za vse okuse. Da bi pa filozofijo raznolikosti nadaljevali, moramo v prihodnosti še veliko delati in utrditi svoj položaj,« zaključuje Maček.

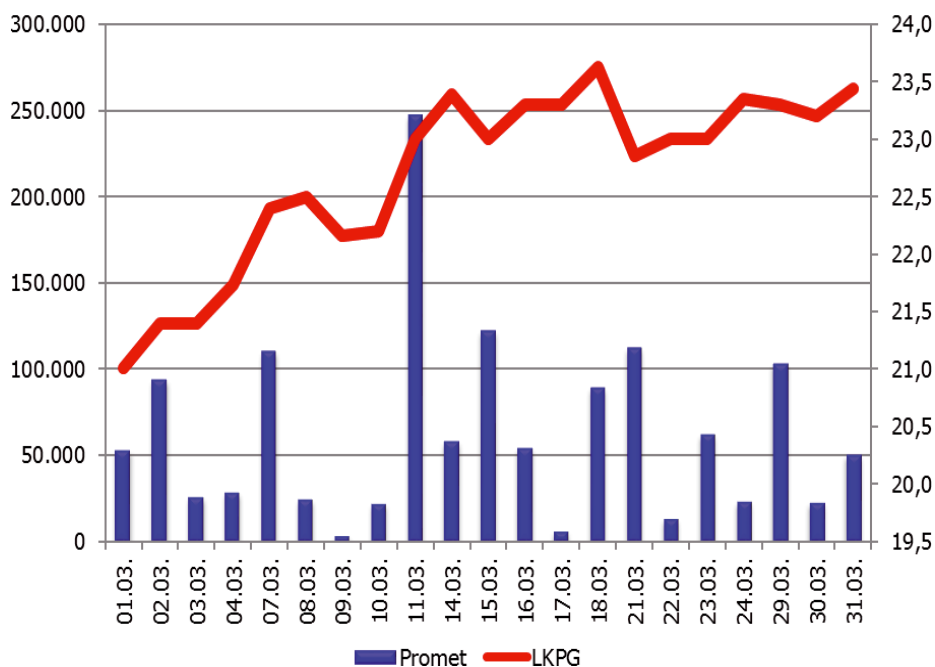
Tekst in foto: Vojko Rotar

Delnica Luke Koper v marcu

V marcu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,69 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 21,01 in 23,63 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 343 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.322.688 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 58.365 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,63 evra, najnižji pa 21,01 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 8 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015 njena vrednost zvišala za 2 odstotka. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 328.090.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v marcu 2016



Foto: Tatjana Jazbec

Sanacija površine na potniškem terminalu

Predel potniškega termina, kjer parkirajo avtobusi, ki goste z ladij za križarjenje vozijo na turistične izlete, je zaradi dotrajanosti klical k prenovi. Lotili smo se ga konec marca, tako da smo okrog 900 m² veliko površino poravnali in ponovno preplastili z asfaltom. Za urejen prometni režim na avtobusnem parkirišču pa nas čaka še barvanje talnih oznak.

MSC Magnifica prvič v Kopru



25. marca smo na potniškem terminalu privezali prvo večjo potniško ladjo letošnje sezone. Gre za skoraj 294 metrov dolgo ladjo MSC Magnifica, ki je v Koper pripeljala 2.900 potnikov in približno 1.000 članov posadke.

Opravila je krajše potovanje, saj je iz Benetk prišla v Koper in se nato vrnila v matično пристanišče. Ob njenem prvem obisku so ladjo obiskali tudi predstavniki Luke Koper predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić** in



vodja potniškega terminala **Bojan Babič** ter predstavnik Mestne občine Koper in ladijskega agenta, ki so kapitanu ladje predali spominske plakete.

Tekst in foto: Mateja Clarici

Južna Koreja – ključen azijski trg

V sredini marca se je delegacija vodstva Luke Koper mudila na obisku v Seulu. Obiskali so več poslovnih strank, tako ladijskih prevoznikov kot ostalih logistov, ki delujejo pod okriljem korejskih industrijskih velikanov ter združenje korejskih špediterjev.

Med drugim so obiskali vodstvo podjetja Hyundai Glovis, ki je hišni logist avtomobilskih proizvajalcev Hyundai in KIA. Luka Koper z njimi tesno sodeluje že od leta 2005, saj preko Kopra poteka oskrba avtomobilskih tovarn v Evropi, prav tako poteka preko Kopra živahen promet z avtomobili, ki potujejo v Sredozemlje. Obiskali so tudi sedež enega največjih svetovnih jeklarjev

Posco, ki preko slovensko-korejskega podjetja Posco-ESDC že od leta 2007 v Kopru razvija distribucijski center za železarske proizvode, predvsem za avtomobilsko industrijo in proizvodnjo bele tehnike. Korejskim partnerjem so predstavili naše razvojne načrte, praktično vsa podjetja pa so izrazila pričakovanja, da bomo nadaljevali z vlaganjem v pristaniške kapacitete, saj vidijo kopsko pristanišče kot enega pomembnih logističnih členov pri širjenju svoje dejavnosti.

Predsednik uprave **Dragomir Matić** je po obisku poudaril: »Južna Koreja je za Luko Koper ključen azijski trg, saj nas s tamkajšnjimi pomembnimi podjetji vežejo dolgoletne poslovne vezi, ki



Predsednik uprave Luke Koper Dragomir Matić s predsednikom Hyundai Glovis Kimom Kyungbaem, ki je Luka Koper obiskal julija lani

segajo v devetdeseta leta.« Lanski skupni pretovor za to državo je znašal 1,6 milijona ton blaga in se zadnja leta vztrajno povečuje. Največji delež predstavljajo kontejnerji

– bilo jih je za 135.000 TEU, sledijo avtomobili in železovi polproizvodi, predvsem jekleni koluti.

Rok Štemberger

Logistični kongres v znamenju sodelovanja



Andrej Cah

6. in 7. aprila je v Portorožu potekal četrti mednarodni logistični kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2016. Na kongresu so govorili o mednarodnih in domačih izkušnjah na področju sodelovanja med naročniki logističnih storitev ter o logističnih izzivih, ki jih za logiste prinašajo omejitve pri oskrbi mest ter o regulativi v transportu.

Kongres je organiziralo Slovensko logistično združenje, generalno sponzorstvo nad dogodkom pa je prevzela Luka Koper. V njenem imenu

je udeležence nagovoril vodja področja trženja **Andrej Cah**, ki je poudaril pomen logistike kot ene od najbolj perspektivnih gospodarskih panog v državi. Luka Koper je v slovenski logistični verigi pomemben člen, ki tako kot ostalim sodelujočim, razvoj in tržne priložnosti ovira zastarelo železniško omrežje. Toliko bolj smo zato veseli izdanega gradbenega dovoljenja za drugi tir, za katerega smo prepričani, da je strateški projekt celotnega slovenskega gospodarstva.

Tatjana Jazbec

Nova ladijska linija za Alžir

Alžirski državni ladjar CNAN MED je v marcu vzpostavil ladijsko linijo, ki povezuje alžirske luke s Koprom. Ladjar ima v svoji floti predvsem ladje za prevoz generalnega in RO-RO tovora, bogate izkušnje pa ima tudi pri prevozu težkih in drugih projektnih tovorov. Ladjar z novim servisom povezuje Koper z večino alžirskih pristanišč: Skikda, Bejaia, Annaba, Djendjen, Oran, Arzew, Mostaganem in Ghazaouet.

Agent alžirskega ladjarja je Samer & Co Shipping.



Avtomobilski terminal še vedno med prvimi

Angleška specializirana revija

Automotive Logistics je konec marca objavila statistiko pretovora evropskih avtomobilskih pristanišč za leto 2015. Luka Koper je med vsemi evropskimi pristanišči v primerjavi z letom 2014 za pičlih 211 avtomobilov zdrsnila za eno mesto (z 11. na 12. mesto) in se uvrstila za Valencijo, ki je v letu 2015 zabeležila kar 45-odstotno rast. Med sredozemskimi pristanišči je Luka Koper še vedno v vrhu, in sicer na tretjem mestu za Barcelono ter Valencijo. V letu 2015 smo v Luki Koper pretovorili 607.326 vozil, kar je 17 odstotkov več kot leto prej. Rast se nadaljuje tudi v letošnjem letu, saj smo marca s 70.158 pretovorjenimi vozili dosegli največji mesečni promet doslej. »Pričakujemo, da se bo rast nadaljevala tudi v prihodnjih mesecih, predvsem zaradi novega posla z Mercedesi, ki je stekel konec lanskega leta. Poleg tega delamo še na novih poslih, ki bi tudi uporabljali te nove ladijske povezave, kot tudi na novih poslih iz/za druge destinacije. Vendar moramo nujno zagotoviti dodatne skladiščne površine oz. zemljišča in pri tem pričakujemo, da bo ministrstvo za infrastrukturo opravilo svojo nalogo. Poleg tega potrebujemo tudi zadostne in neovirane železniške kapacitete izven pristanišča. Lahko ugotovimo, da tudi konkurenčna pristanišča delajo na povečanju kapacitet,« je odlične rezultate na področju pretovora vozil ocenil predsednik uprave **Dragomir Matić**.

Primat med evropskimi pristanišči ohranjata Zeebrugge v Belgiji in

Vrstni red	Pristanišče	2014	2015	Primerjava 2015/2014
1	Zeebrugge, Belgija	2.200.422	2.427.950	10%
2	Bremerhaven, Nemčija	2.195.000	2.263.000	3%
3	Emden, Nemčija	1.309.306	1.407.570	7%
4	Grimsby, Immi., Killi., Vel. Britanija	974.500	1.054.847	8%
5	Antwerpen, Belgija	805.765	969.706	20%
6	Southampton, Velika Britanija	790.000	915.000	16%
7	Barcelona, Španija	650.861	881.690	35%
8	Vlissingen, Nizozemska	619.000	739.000	5%
9	Bristol, Velika Britanija	586.348	637.618	20%
10	London, Velika Britanija	530.795	619.150	6%
11	Valencija, Španija	417.497	607.547	45%
12	Koper, Slovenija	518.893	607.326	17%
13	Tyne, Velika Britanija	619.000	581.215	-6%
14	Livorno, Italija	388.031	475.018	22%
15	Santander, Španija	/	454.262	22%
16	Vigo, Španija	419.118	426.309	2%
17	Cuxhaven, Nemčija	440.000	420.000	-5%
18	Derince, Turčija	/	412.700	-28%
19	Salerno, Italija	396.906	398.001	0,30%
20	Cop-Malmö, Danska/Švedska	360.000	360.000	0%

Bremerhaven v Nemčiji. Prvi je lani dosegel nov rekord s pretovorom skoraj 2,5 milijona vozil, Bremerhaven pa je zabeležil le 3-odstotno rast predvsem zaradi upada izvoza na ruski trg in preusmeritve Daimlerjevih vozil v koprsko pristanišče. Kot so pojasnili v nemškem pristanišču, bodo na ta račun izgubili približno 100.000 vozil letno.

V Sredozemlju ostaja na prvem mestu Barcelona, kjer so v lanskem

letu dodatno povečali kapacitete avtomobilskega terminala in izboljšali železniško infrastrukturo znotraj pristanišča. Drugo mesto je zasedla Valencia, kjer so prav tako pridobili nove skladiščne površine. Kot navajajo v reviji Automotive Logistics, so španska pristanišča dosegla najvišjo stopnjo rasti med evropskimi državami.

Mateja Clarici

Kontejnerji za Bavarsko najhitreje preko Kopra



Analitsko-svetovalna družba Drewry iz Londona, ki je specializirana za pomorstvo in transport, je v marcu izdala študijo, v kateri analizira različne transportne poti pri prevozu kontejnerjev od Kitajske do južne Nemčije.

Kot uvodoma ugotavljajo, je pri izbiri transportne poti za naročnika najpomembnejše razmerje med ceno, tranzitnim časom in pogostostjo povezav. V svojem primeru so za odpremo pristanišče enega 40-čveljskega zabojnika izbrali Šanghaj, za končno destinacijo pa so postavili industrijsko prestolnico Bavarske, Muenchen. Za vstopne točke so izbrali tri področja: severnoevropska

(nadaljevanje na naslednji strani)

(nadaljevanje
s prejšnje strani)

pristanišča (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen), pristanišča na ligurski obali (Genova, La Spezia) ter jadranski pristanišči Trst in Koper.

V analizi so upoštevali trenutne ladijske in železniške servise ter voznine in poudarili, da se ti dejavniki pogosto spreminjajo. Ključne so seveda voznine in ladijske povezave, ki jih ladjarji prilagajajo razmeram na trgu. Za primerjavo - Rotterdam trenutno premore 15 tedenskih

linij s Kitajsko, Koper in Trst pa 3. Avtorji študije ugotavljajo, da ima Koper dobre kopenske povezave predvsem z vzhodnim delom Evropske unije, še posebej z Madžarsko, s Slovaško, Avstrijo in Češko. Na koprskem kontejnerskem terminalu v povprečju dnevno odpremi 22 kontejnerskih vlakov.

Koprsko pristanišče je bilo, tako na pomorskem kot na kopenskem delu poti, ocenjeno zelo dobro, zaradi najkrajšega skupnega tranzitnega časa pa so v študiji poudarili, da je Koper še posebej primeren za naročnike, ki jim je tranzitni

čas ključnega pomena. Iz Šanghaja do Muenchna je tako preko Kopra mogoče priti v 29 dneh za ceno 2.036 USD/kontejner, kar je tri dni prej in le 100 USD dražje v primerjavi s Hamburgom.

»Ugoden tranzitni čas je tudi sicer eden od ključnih dejavnikov rasti pretovora kontejnerjev, ki je v lanskem letu v primerjavi z letom prej zrastle za 17 odstotkov, medtem ko je 20 največjih evropskih pristanišč zabeležilo povprečen padec za 2,6 odstotka. Vendar je potrebno poleg tranzitnega časa upoštevati tudi dober servis in primerne infrastrukturne pogoje, ki

jih v Kopru zagotavljamo z nenehnim posodabljanjem kontejnerskega terminala,« je prepričan predsednik uprave **Dragomir Matić**.

Sicer pa kontejnerski promet v koprskem pristanišču tudi v letu 2016 vztrajno raste. V prvih treh mesecih letošnjega leta se je ladijski pretovor kontejnerjev povečal za 8,7 odstotka v primerjavi z enakim obdobjem lani. Ponovno smo zabeležili rekord na mesečni ravni, saj smo samo v marcu pretvorili 73.755 kontejnerskih enot (TEU).

Rok Štemberger

Šotorske nadstrešnice so dobra rešitev

Vsak tovor, vsako blago zahteva svoje pristope pri rokovanju z njim. To je vedno izziv za tehnologe in skladiščnike, pri čemer predstavlja dodatno oviro pomanjkanje prostora, predvsem pokritih skladišč in delovišč.

Nekatere tovore namreč ne smemo pretovarjati v dežju, tako npr. papir in pločevino v zvitku. Zato smo na terminalu generalnih tovorov postavili nadstrešnice pri skladiščih 53 a, b in c ter skladiščih 50 a in 28 c. Projekt je vodil **Branko Bandelj** s področja investicij: »Postavili smo tri lahke nadstrešnice šotorske izvedbe, pokrite so namreč s platnom. Prvo nadstrešnico pred skladiščem 53 a, b in c med tirom 53 a in b smo postavili lani poleti. Drugo pa nad skladiščem 28 c po vzdolžni stranici in nad tirom za skladiščenje tovara, občutljivega na vremenske razmere iz kontejnerjev in v kontejnerje. V fazi priprave je tudi nadstrešnica nad skladiščem 16 in 14, dolžine 90 metrov in širine 8.

Za takšne nadstrešnice, ki so v bistvu začasna konstrukcija, ne potrebujemo gradbenega dovoljenja, zato smo lahko hitro realizirali to naložbo. Po drugi strani pa je bila koordinacija bolj zahtevna, ker je čas od projektiranja do izvedbe izjemno kratek.

Prednost teh konstrukcij je tudi v tem, da jih lahko po potrebi postavimo drugam. Stebri nadstrešnic namreč pritrdimo s klini, zato ni potrebno temeljenje. Tako sta izvedba in montaža oz. demontaža hitri.

Nadstrešnice so lahke in že prva se je izkazala tudi v vetrovnih razmerah in celo v neurju, saj nima nobene poškodbe. Tudi platno se je pokazalo kot dobra rešitev, nanj imamo garancijo 5

let. Poleg tega so cenovno ugodnejše od klasičnih. Čeprav smo bili na začetku morda malce skeptični, lahko po enem letu trdimo,

da z njimi ni težav in da lepo služijo svojemu namenu.

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Nadstrešnica nad skladiščem 28 c; stebri so ojačani in zaščiteni pred morebitnimi udari vozil



Pod nadstrešnico na tirni strani skladišča 53 a, b in c lahko nakladajo pločevino v zvitkih in v kamione tudi v slabem vremenu



Ob skladišču 50 so z nadstrešnico rešili problem s prostorom zaradi selitve nadstrešnic za les na novo lokacijo s prejšnje, kjer so uredili depo

S podbijalko so regulirali tire

Poročali smo že, da smo v februarju na kontejnerskem terminalu zgradili dva nova železniška tira in obnovili tri obstoječe tire. Slednje je bilo potrebno dvigniti za približno 80 centimetrov. Na samem delovišču smo večkrat opazili podbijalko, s katero upravlja hčerinska družba Luka Koper INPO.

Zakaj so ga potrebovali in kaj so delali z njim, smo vprašali **Dorjana Petrošanca**, ki je koordiniral delo s tem strojem. »Podbijalka je stroj za višinsko in stransko regulacijo tirov. Poleg sistema za podbijanje tirov ima tudi sistem za višinsko in stransko regulacijo tirov ter merilno napravo. Podbijalka podbije gramoz pod pragove, ki nosijo tirnice. To pomeni, da s podbijanjem železniških pragov izvajamo popravke nivoja tirov in jih po potrebi tudi smerno ter višinsko reguliramo.

Delo na kontejnerskem terminalu je bilo zelo zahtevno zaradi več vzrokov. Delali smo v sedmih etapah. To je izgledalo takole, da smo en teden podbijali in urejali tire, nato je stroj miroval, potem pa smo delali zopet cel teden. Zadnje tri etape pa smo delali neprekinjeno. Vsa dela smo izvajali »pod« prometom, tako da smo štiri ure delali, potem smo sprostili vlakovno kompozicijo, nato pa z delom nadaljevali. Morali smo se pač prilagoditi operativnemu delu terminala. Podbijalka je bila pri tem projektu nujno potrebna, poleg tega so dela hitro napredovala, saj so bili roki zelo kratki. Brez podbijalke ne bi nikakor uspeli postaviti tirov.«



Podbijalka je poseben stroj za višinsko in stransko regulacijo tirov; njegova medosna razdalja je 7 metrov, dolžina 10,4 metra, masa pa 23 ton

Foto: Tatjana Jazbec

Ta zahteven projekt je zdaj že za njimi, sicer pa s podbijalko opravljajo redna vzdrževalna dela, zato da odpravljajo manjše deformacije in preprečujejo večje ter da ohranjajo materiale v dobrem stanju. Dela zanjo tako ne zmanjka, še posebej zato ne, ker je teren v pristanišču zahteven. Dorjana vprašamo, kaj delajo zdaj z njo. »Trenutno delamo z njo na kretnicah 401 in 407. Kretnice so

tudi sicer najšibkejše točke železniškega omrežja, zato jih moramo redno vzdrževati, da ustrezajo smeri in višini. Tako po vsej luki urejamo geometrijo tirov, to pomeni nivo, smer in višino, ker se tiri radi deformirajo v smeri in po višini, posebno na takem terenu kot je pristanišče.«

Samo delovanje podbijalke je avtomatizirano. Z njo upravljajo trije strojniki. Pred samim izvajanjem dela morajo najprej opraviti

predhodne meritve tirov in podatke vnesti v računalnik stroja, ki nato sam regulira višino in bočno razdaljo tirov. Kljub temu je delo z njo zahtevno, ker morajo strojniki obvladati osnove mehanike, hidravličnih, zavornih, električnih in elektronskih sistemov, pa tudi železniško-varnostne predpise in ne nazadnje računalniški program za njeno upravljanje.

Sonja Kranjec



S podbijalko so opravili vsa potrebna dela na dveh novih in treh obstoječih tirih na kontejnerskem terminalu

Foto: Dorjan Petrošanec

Železniško omrežje v pristanišču obsega več kot 30 kilometrov tirov, več kot sto kretnic, več nivojskih prehodov, 8 železniških ali kombiniranih mostov ter tire na obali. Vse to omrežje je potrebno zaradi posedanja, ki na nestabilnem terenu dosega tudi do 20 centimetrov letno, stalno vzdrževati. S podbijalko letno popravijo in višinsko regulirajo okoli 4.000 metrov tirov in 14 kretnic.

Skladiščimo jo že 30 let

Terminal za tekoče tovore skladišči v svojih prostorih razne tovore, od olj do naftnih derivatov, kemikalij idr. Nekateri tovari prihajajo občasno, pridobivamo tudi vedno nove, drugi pa prihajajo redno in že vrsto let. Med temi je fosforna kislina, ki jo v luki skladiščimo že trideset let. Letne količine so tudi bolj ali manj enake, med 15 in 20 tisoč tonami.

Iz zapisov v Luškem glasniku leta 1984 razberemo, da so proizvajalci umetnih gnojil v tedanji Jugoslaviji kupovali fosforno kislino v Tuniziji, ki jo je dobavljala s svojimi tankerji preko terminala v Trstu, kajti Jugoslavija ni imela ustreznega terminala za pretovor fosforne kisline. Zato so zaradi vse večjih potreb po tem blagu Luka Koper, Tovarna dušika Ruše, Feršped Ljubljana, Jugokontrola in Iplas sprejeli odločitev o združevanju sredstev za izgradnjo skladišča za fosforno kislino v Luki



Foto: Jaka Jeraša

Koper. S tem naj bi preusmerili uvoz tega blaga preko Kopra, kar je takrat pomenilo tudi velik devizni prihranek. Tako se je pač v tistih časih delalo in zrasli so prvi štirje rezervoarji, vsak z zmogljivostjo 700 m³. Že dve leti pozneje leta 1986 so zgradili še šest rezervoarjev s sodobnejšo tehnologijo in vsak je imel prostornino 750 m³.

Kasneje so stare rezervoarje iz armiranega poliestra nadomestili z rezervoarji iz nerjavečega jekla, se spominja **Miran Petrinja**, komercialist v PC Evropski energetski terminal, kamor sodi tudi terminal za tekoče tovore. »Nerjaveče jeklo je neprimerno bolj varen material, se lažje čisti in glede na to, da je dober prevodnik, rezervoarje tudi lažje ogrevamo. Starih rezervoarjev, ki jih nismo nadomestili z novimi sodobnejšimi materiali, pa ne uporabljamo več.«

Fosfor je za življenje organizmov nujno potreben element. Je eden izmed treh,

poleg dušika in kalija, nujno potrebnih elementov za rast rastlin, saj pospešuje fotosintezo. V naravi se nahaja v obliki mineralov oz. fosfatov.

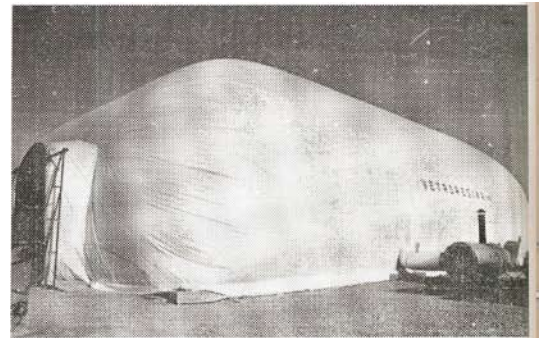
Petrinja: »Zanimivo je, kako ga pridobivajo. V Izraelu kopljejo do globine 50 ali celo 100 metrov, da odstranijo jalovino na več hektarjih površine, dokler ne pridejo do plasti fosfatov. To plast nato v tovarnah prečistijo in fosfate pretvorijo v fosforno kislino. Z odvečnim izkopom pa zapolnijo jamo, ki je nastala pri prejšnjem odkopu jalovine.. Tako dobesedno premikajo cela pobočja. Fosforna kislina je nenadomestljiva pri izdelavi umetnih gnojil, uporabljajo jo za sredstva proti škodljivcem, za zaščito železa pred rjavjenjem, za izdelavo vžigalic in ognjemetov, za zobne paste, pralne praške in čistila ter v prehranski industriji, predvsem v mesni in sirarski industriji ter v industriji pijač. Vsebuje ga tudi priljubljena pijača coca-cola.

Če ima veliko primesi, je zelena, prečiščena pa je bela. Slednjo uporabljajo za aditive v prehrani. V Luki skladiščimo obe. Iz Izraela prihajata bela in zelena, slednja pa tudi iz Tunizije in Libanona.

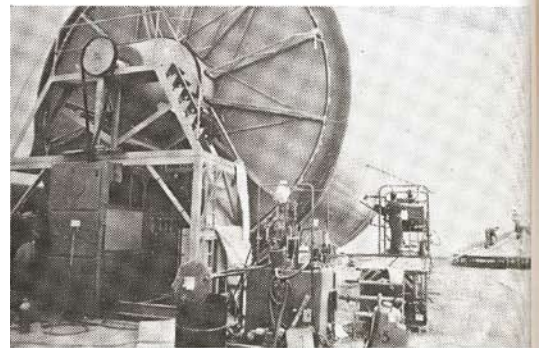
Fosforno kislino prečrpavamo iz ladijskih rezervoarjev s črpalkami. Belo kislino, ki prihaja visoko koncentrirana, morajo na ladjah ogrevati, sicer ne bi bila tekoča, saj ima tališče šele pri 32°C. Tudi v skladiščih oz. rezervoarjih jo moramo ogrevati, da je tekoča.

Po potrebi belo fosforno kislino redčimo, ker ima taka nižje tališče. Za potrebe prehranske industrije za redčenje uporabljamo demineralizirano vodo, ki jo izdelujemo z ionskimi izmenjevalci.

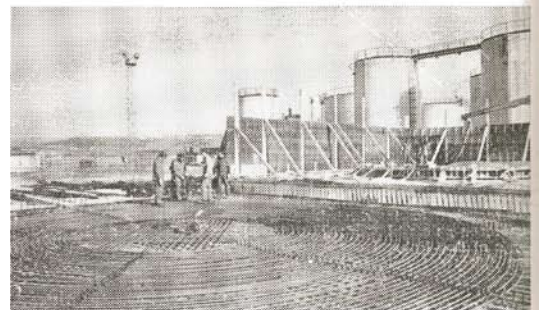
Z vidika varnosti fosforna kislina ni ne eksplozivna, ne vnetljiva, je pa kot vsaka kislina jedka. Zato moramo ustrezno rokovati z njo in skrbeti za varnost. Na terminalu skrbimo za varovanje



Gradnja rezervoarja za fosforno kislino se je odvijala v improviziranem skladišču



Rezervoar v gradnji v skladišču



Sliki zgoraj in spodaj prikazujeta prostor, kjer bodo rezervoarji za fosforno kislino



Vir: Luški glasnik, 1984

okolja in uporabljamo najsodobnejšo in varno tehnologijo. Poleg tega so vsi rezervoarji na terminalu namenski, prav tako tudi vsi cevovodi, kar pomeni, da skladiščimo v določenem rezervoarju samo določen tovor. Če pride do spremembe, če nameravamo skladiščiti drugo snov, moramo vse skladišče površine in povezave do njih očistiti po strogo določenih postopkih, vključno s kontrolo čistosti. To moramo absolutno do popolnosti zagotavljati. Skratka, vse naše zmogljivosti uporabljamo izključno namensko za vsako posamezno vrsto tekočine.

Sonja Kranjec



Pogon ladij na UZP

Energetski manager Luke Koper Goran Matešić se je 16. marca udeležil mednarodne konference Utekočinjeni zemeljski plin kot ladijsko pogonsko gorivo: trenutek resnice. Dogodek je potekal v prostorih pristaniške uprave Valencija pod okriljem projektov GAINN, ki jih sofinancira Evropska Unija v sklopu programa Instrument za povezovanje Evrope.

Na konferenci so udeleženci razpravljali o najpomembnejših ovirah pri uporabi utekočinjenega zemeljskega plina (UZP), o stroških, ki so povezani z oskrbovalno verigo UZP, možnostih za večje povpraševanje po omenjenem gorivu in tudi o najrazličnejših tehnoloških inovacijah.

Projekta GAINN sta dva, in sicer GAINN4MOS in GAIN4SHIP INNOVATION. Koordinira ju Fundacion Valenciaport, Luka Koper pa je partner


v projektu GAINN4MOS. Cilj obeh projektov je promocija UZP v evropskem delu Sredozemlja in na Portugalskem, saj UZP omogoča učinkovito izpolnjevanje zahtev po zmanjšanju emisij žveplovih spojin v pomorski plovbi.

Projekta GAINN vključujeta pripravo najrazličnejših analiz, vzpostavitev osnovne infrastrukture za dobavo UZP v pristaniščih, projektiranje ladij na UZP, prilagajanje že obstoječih plovil na UZP ipd.

Več o projektu www.gainnprojects.eu

Martina Grzančić



 S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Priprave na spremembe SOLAS

Tudi v Luki Koper se skupaj s predstavniki pristaniške skupnosti pripravljamo na spremembe, ki jih prinašajo spremenjena določila SOLAS konvencije. V ta namen je bilo že več delavnih in operativnih srečanj, v začetku marca smo svojim strankam oz. naročnikom poslali tudi obvestilo o nadaljnjih korakih.

S 1. julijem bodo namreč začela veljati nova določila SOLAS, skladno s spremenjenim VI. poglavjem SOLAS konvencije o obveznosti pošiljateljev, da priskrbijo verificirano bruto težo (VGM) kontejnerjev pred nakladanjem na ladjo.

Luka Koper bo do 1. maja dopolnila svoj informacijski

sistem. S pričetkom veljavnosti nove regulative bo obvezen vnos VGM na vhodnem dokumentu pred vstopom polnih kontejnerjev v Luko Koper. Podrobnejša obvestila še sledijo.

V prosti coni Luka Koper se bodo kontejnerji tehtali le iz varnostnih razlogov in glede na operativno-tehnološke zmožnosti Luke Koper, skladno z določili splošnih poslovnih pogojev in cenika Luke Koper.

Luka Koper bo zagotavljala storitev polnjenja kontejnerjev po naročilu in navodilih naročnika kot doslej. Odgovornost za posredovanje VGM pa ostaja na pošiljatelju.

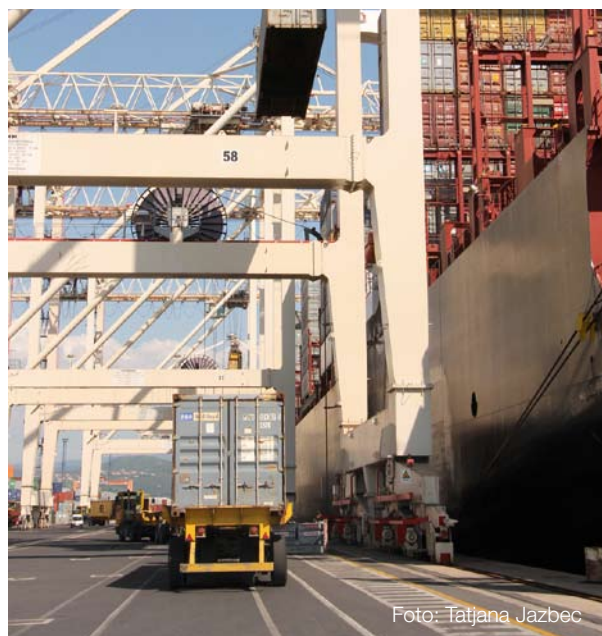


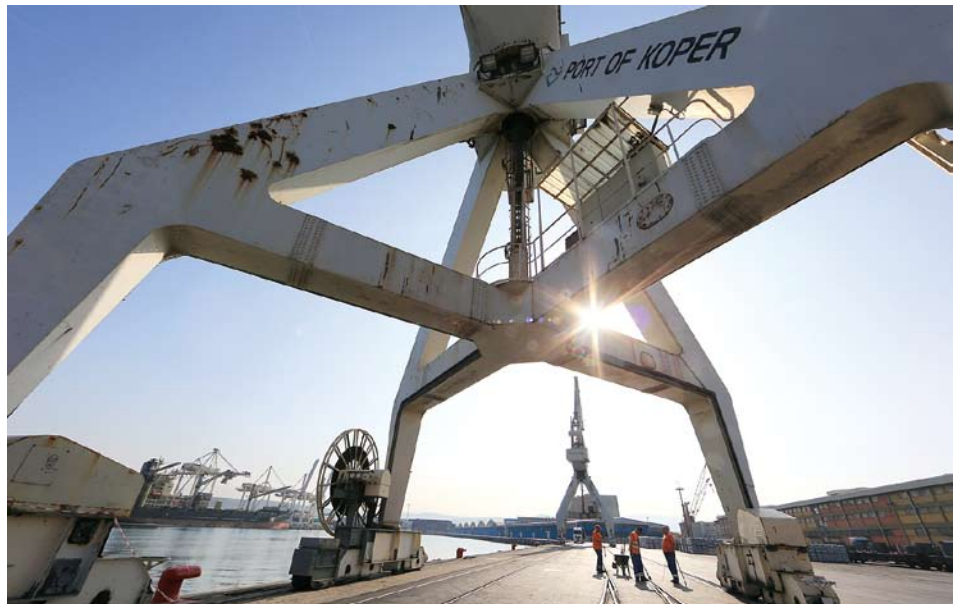
Foto: Tatjana Jazbec

Luka Koper v reviji National Geographic

Ena najbolj znanih revij na svetu National Geographic, ki je prvič izšla leta 1888, od leta 2006 izhaja tudi v slovenskem jeziku. Revija pokriva širok spekter znanosti, sodobno tehnologijo, naravne in druge zanimive pojave ter dogodke. Bralci v njej odkrivajo čudežni svet rastlin in živali, spoznavajo daljne in neznane kraje, ljudi in običaje, odlikujejo pa jo tudi vrhunske fotografije fotografov iz vsega sveta.

Zato smo radi ugodili prošnji, da se v njej predstavi tudi Luka Koper. Tako je v aprilski številki izšla zanimiva reportaža o našem pristanišču na kar 10. straneh z naslovom Živeti s pristaniščem. Pri nastajanju reportaže o pristanišču sta sodelovali tudi hčerinski družbi Luke Koper Adria-Tow in Luka Koper INPO.

Avtor teksta je **Marjan Žiberna**, avtorica fotografij pa **Anja Čop**, ki je po koncu snemanja povedala: »Pri vsakem delu za National Geographic so doživetja enkratna



Fotografija, ki krasi naslovno stran 10-stranske reportaže o Luki Koper

Foto: Anja Čop



Fotografinja v akciji

Foto Tatjana Jazbec

in tudi delo v Luki Koper ni bilo temu izvzeto. V vsako zgodbo se je potrebno poglobiti, jo raziskati, subjekt popolnoma razumeti. Na področju, katerega fotografiram, sem laik in se moram soočiti s strokovnjaki, da mi razkažejo vse plati svojega dela. Na različne situacije sem naletela tudi tokrat v Luki Koper in svoje delo zaključila s pozitivnimi vtisi, z novimi poznanstvi dobrih in lepih ljudi. Tudi tokrat se mi je zgodilo, da nisem ostala indiferentna do subjekta in zdaj drugače gledam na delo v Luki. Svoje delo imam zato tako zelo rada, ker se mi vedno znova odpirajo novi svetovi. Nikoli ne vem točno, kaj bo v naslednjem poglavju, ko zaključim prejšnjega.« Na koncu se je zahvalila še za podporo pri fotografiranju.

Sonja Kranjec

Potniški terminal v znamenju nogometa

21. marca je Nogometna zveza Slovenije na potniškem terminalu Luke Koper javnosti predstavila novi dres slovenske nogometne reprezentance. Po dogodku so mediji zapisali:

»Predstavitve je bila domiselna, izvirna, unikatna. Vse skupaj je bilo videti tako izjemno, da bi bili na prizore ponosni kjerkoli na svetu. V širnem svetu, v katerega se ladje iz luke



Foto: arhiv NZ Slovenije

Le dva dni kasneje so slovenski nogometaši novi dres uporabili na prijateljski tekmi z reprezentanco Makedonije, ki je bila na Bonifiki v Kopru



Foto: Tatjana Jazbec

Pogled z luške smeri – še en kontejner in dres bo sestavljen

podajajo vsak dan in v katerega dobro ime Slovenije skuša ponesti tudi reprezentanca. Izbira prizorišča je bila zaradi tega tudi simbolična.«

Vse je bilo perfektno predvsem zahvaljujoč ekipi

s kontejnerskega terminala, ki je poskrbela, da so na samem dogodku kontejnerje z obešenim grafičnim prikazom novega dresa, zložili v veliko fotografijo.

Tatjana Jazbec