

# 15 Tuški

G L A S N I K

**09**2020

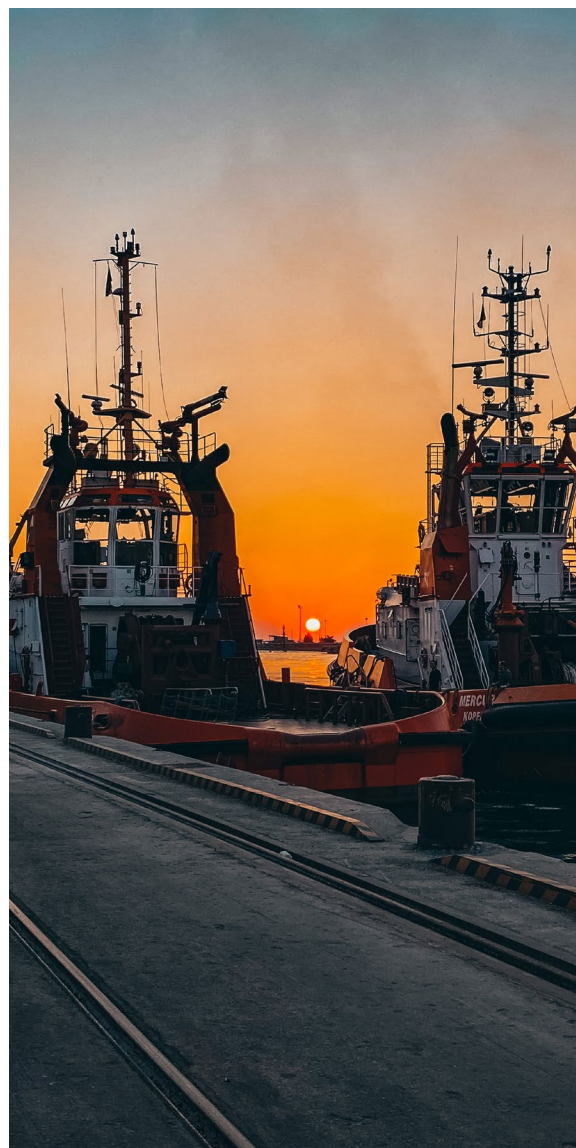
Interni časopis Luke Koper  
TISKOVINA  
Poštnina plačana pri pošti  
6104 Koper – Capodistria



V središču:  
**Poslovanje v  
prvem polletju.**



- 4 Poslovanje v prvem polletju: nižji, a načrtovan dobiček**  
Višji stroški dela zaradi uvedbe tristebnega sistema zaposlovanja in taksa na pretovor sta ključna razloga, da je dobiček ob polletju nižji od lanskega.
- 6 Približno 60 upravičencev bo manj čutilo vplive pristanišča**  
Na prvi javni razpis o dodeljevanju nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov emisij iz pristaniške dejavnosti je pravočasno prispelo več kot 250 vlog.
- 8 Začeli smo s podaljševanjem prvega pomola**  
Sredi avgusta so zabrnili gradbeni stroji na čelu prvega pomola, ki bodo prihodnji dve leti gradili enega najpomembnejših projektov Luke Koper zadnjih let.
- 10 Zaradi prenove bo tunel pod Karavankami zaprt**  
Začela se je obsežna prenova skoraj 8 km dolgega železniškega predora, ki pod Karavankami povezuje slovensko in avstrijsko železniško omrežje.
- 12 Brez drugega tira izgublamo vsi**  
Slovensko gospodarstvo bo v 30 letih izgubilo do 3 milijarde evrov ali 145 milijonov evrov letno, če drugega tira med Koprrom in Divačo ne bodo zgradili do 2026.
- 14 Poklicni gasilci Luke Koper: odlično usposobljeni in opremljeni**  
Samostojno gasilsko enoto s profesionalnimi gasilci imamo v Luki Koper od leta 2015. Sestava poklicne gasilske enote danes poleg štirih izmen gasilcev vključuje še poveljnika ter njegovega namestnika.
- 15 Poletni utrip v Kopru**  
Poletne dni so nam kljub številnim omejitvam popestrili dogodki v okviru Primorskega poletnega festivala in akcije Zdaj je čas. Za poletje v Kopru.



## Potniška sezona za letos končana

SEBASTJAN ŠIK, MATEJA DOMINKO VOJKO ROTAR



Prazne potniške ladje čakajo na boljše čase.

**Industrija križarjenja je v največji meri utrpela posledice pandemije, promet se je ustavil praktično čez noč in (razen redkih izjem) panoga še vedno ni zaživela.**

Prvi septembrski teden smo spremljali prve poskuse ponovnega zagona industrije z ladjo **Costa Deliziosa**, ki je svojo pot začela v Trstu, a le z italijanskimi gosti in še to s polovico manj, kot jih sprejme ladja, na plovbi samo znotraj meja Italije. S tega vidika ne preseneča, da kot kaže v Kopru do konca leta ne bomo privezali niti ene potniške ladje.

### V letu 2021 napovedanih 80 prihodov

Za drugo leto so obeti bolj optimistični, saj imamo trenutno

napovedanih več kot 80 prihodov. A pri načrtih ostajamo zadržani, saj je zaradi pandemije nemogoče napovedati, kakšne bodo razmere prihodnje leto.

**Na poslovanje družbe Luka Koper, d. d., letošnji izpad potniške sezone ne vpliva, saj je potniški promet dopolnilna dejavnost družbe.**

### Na preizkušnji predvsem turistični delavci

Na poslovanje družbe Luka Koper, d. d., letošnji izpad potniške sezone ne vpliva, saj je potniški promet dopolnilna dejavnost družbe. Veliko bolj pa bodo posledice čutili lokalni turistični delavci in predvsem organizatorji različnih izletov, ki jim je to postala osnovna dejavnost. »Ladjarji imajo milijardne izgube, nanje pa je vezana še cela vrsta spremljajočih dejavnosti, zato so vsi poskusi, da bi ponovno zagnali industrijo križark, zelo pomembni,« je za časnik Delo povedal **Janez Maček** iz turistične agencije, ki gostom s potniških ladij ponuja lokalne izlete in dodal: »Za Koper se bo trg odprl šele, ko bodo začeli prihajati Američani, ki so naši najpogostejši gostje.«

To pa glede na situacijo v ZDA še ne kaže, da bo prav kmalu ...

## V času epidemije smo bolj všečkali



Po poletnem premoru se Luški glasnik ponovno vrača z zanimivo vsebino in novostmi, ki so se zgodile čez poletje. Kajti v pristanišču se, kljub počitnicam, vedno kaj dogaja. Odkar se nismo brali, smo, na primer, postavili novo dvigalo na terminalu za razsute tovore, sestavili novo RMG dvigalo za pretovor kontejnerjev na tirih, začeli z glavnimi deli podaljševanja prvega pomola oz. z vgradnjo jeklenih cevi v morsko dno.

Vse smo sicer pridno dokumentirali in objavili na naših družabnih omrežjih, kjer smo, tudi to je treba izpostaviti, prav v minulih tednih dosegli rekordno število sledilcev. Morda se komu več kot 10.000 sledilcev na Facebooku Luke Koper zdi malo, ampak za podjetje, ki ničesar ne proizvaja za široko potrošnjo, je ta številka ogromna. Predvsem preseneča visoka stopnja aktivnosti naših FB prijateljev, ki so očitno željni novic, fotografij in video posnetkov iz pristanišča.

Tudi na bolj resnem in korporativnem portalu LinkedIn nam gre kar dobro z več kot 5.000 sledilci. Na tem mestu nagovarjamo predvsem poslovno javnost oz. naše poslovne partnerje v tujini. Zanimivo je, da je število sledilcev skokovito naraščalo prav v mescih pandemije koronavirusa, ko so bili osebni stiki in možnost obiska pristanišča omejeni ali celo onemogočeni. Družabna omrežja so se tako izkazala kot izredno pomemben kanal komuniciranja, v katerega se spleča vlagati.

Živimo v vizualni in očitno vedno bolj virtualni družbi, vendar se v redakciji Luškega glasnika ne damo, ker še vedno verjamemo v moč papirja, v vonj po črnilu in v poglobljen vpogled v življenje pristaniške skupnosti, ki ga lahko ponudi le tiskana revija. V tej številki boste lahko prebrali podatke o poslovanju v prvem polletju in o posledicah, ki jih je povzročila pandemija na blagovne tokove. Glede na objavljeno statistiko drugih pristanišč, smo jo v severnem Jadranu kar dobro odnesli. Naj tako tudi ostane.

**Sebastjan Šik,**  
odgovorni urednik

## Pandemija je dodobra pretresla kontejnerski sektor



Vpliv trenutno trajajoče pandemije COVID-19, ki je močno zarezala v obseg svetovne trgovine in povpraševanja po dobrinah, so kontejnerski linijski ladjarji nemudoma občutili kot upad povpraševanj po kontejnerskih prevozi na vseh svetovnih trgovskih plovnih poteh, še posebej izrazito iz Azije.

Linijski ladjarji, združeni v t. i. alianca, so se morali hitro odzvati na nastale razmere in racionalizirati ter prilagoditi svoje poslovanje z zmanjšanjem ladijskega prostora (capacity management), ki obsega ukrepe, kot so črtanje tedenskih rednih linijskih odhodov ladij ali blank sailing, združevanje servisov 'dva v ena' (merge services) s ciljem, da znižajo operativne stroške poslovanja ladjarjev in ladijski prostor prilagodijo povpraševanju.

Ti ukrepi so privedli do rekordnega masovnega mirovanja kontejnerskega ladjevja, ki je doseglo rekordnih 2,72 M TEU oz. 11,6 % celotne zmogljivosti svetovne ladijske kontejnerske kapacitete. Takšni ukrepi v veliki meri naročnikom niso po godu, ker ne zagotavljajo stabilnosti in točnosti linije, posledično to lahko privede do zamud in motenj v oskrbovalni verigi.

Letošnje leto je posebno tudi zaradi implementacije konvencije IMO2020, ki ladjarje obvezuje k prehodu na goriva z nižjo vsebnostjo žvepla. Čeprav so se cene goriva na začetku leta višale, še posebej omenjeno gorivo, je padec cen nafte v preteklih mesecih kot posledica manjše potrošnje ta učinek izničil in ladjarjem pomagal pri zmanjševanju stroškov. Svetovno gospodarstvo in pomorski sektor je dinamičen proces z veliko oscilacijami, ki se dogajajo hitreje in pogosteje kot v preteklih ciklikih. Potrebna je hitra prilagoditev poslovanja vseh deležnikov v logistični verigi. Če povzamem misel Charlesa Darwina: »Ne preživi tisti, ki je najmočnejši ali najpametnejši, ampak tisti, ki je najbolj prilagodljiv.«

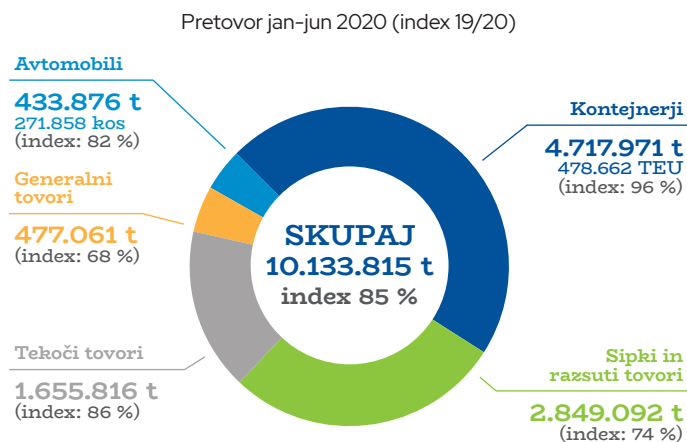
**Bine Štancar,**  
direktor CMA CGM Slovenia/Adriatic cluster

# Poslovanje v prvem polletju: nižji, a načrtovan dobiček

Višji stroški dela zaradi uvedbe tristebnega sistema zaposlovanja in taksa na pretovor sta ključna razloga, da je dobiček ob polletju nižji od lanskega. To je družba sicer načrtovala že v fazi planiranja, nato pa se je zgodila pandemija koronavirusa, ki je še nekoliko oklestila pretovor in prihodke.

SEBASTJAN ŠIK

Pandemija je močno vplivala na blagovne tokove po celem svetu. Primerjava z izbranimi pristanišči v Evropi kaže, da so bile njene posledice v regiji severnega Jadrana manjše kot drugod. »Na področje kontejnerjev je vsekakor vplivalo dejstvo, da se v Kopru in sosednjih pristaniščih nismo soočili z odpovedmi ladijskih linij, kot v primeru severnoevropskih luk. Po številu pretovorjenih vozil smo v prvem polletju celo prehiteli obe španski pristanišči, ki sta po pretovoru vozil primerljivi s Koprom,« ugotavlja predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.



## V prvem polletju 107 milijonov evrov prihodkov od prodaje

Finančni kazalci poslovanja Luke Koper v obdobju januar-junij odsevajo globalne gospodarske razmere in stanje v branži. Čisti prihodki od prodaje so v tem obdobju dosegli 107 milijonov evrov in so bili za 11 % nižji kot v primerljivem obdobju leto prej. Nižji prihodki so predvsem posledica manjšega ladijskega pretovora zaradi ohlajanja gospodarstva in izbruha pandemije. Upad proizvodnje in posledično pretovora vozil je prizadel celotno dobavno verigo, kar se pozna na pretovoru generalnih tovarov pri jeklenih proizvodih za avtomobilsko industrijo ter na terminalu za razsute tovore, kjer pretovarjamo surovine (železovo rudo) za jeklarsko industrijo. Upoštevati je treba tudi uvedbo okoljskih dajatev za CO<sub>2</sub> izpuste v evropskih državah, kar vpliva na pretovor energentov.

Skupina Luka Koper

(v evrih)	jan-jun 2020	jan-jun 2019	indeks 2020/2019	indeks 2020/načrt 2020
Čisti prihodki od prodaje	119.903.832	119.903.832	89	88
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	29.587.548	29.587.548	58	103
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	44.256.969	44.256.969	71	99
Čisti poslovni izid	25.197.558	25.197.558	60	66

## Stroški storitev in dela nižji od načrtovanih

Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je v obdobju januar-junij znašal 17 milijonov evrov. Ukrepi na področju stroškov poslovanja so vplivali na višji EBIT od načrtovanega za 3 %: nižji od načrtovanih so bili stroški storitev (za 8,2 mio evrov) in stroški dela (za 2,3 mio evrov). V primerjavi z enakim obdobjem lani je EBIT nižji za 12 milijonov evrov, in sicer zaradi vsebinskih in strukturnih sprememb pri poslovanju (nov model izvajanja pristaniških storitev, uvedba takse na pretovor za 2. tir), kar je vplivalo na višje načrtovane stroške, kot so stroški dela, vzdrževanja, taksa na pretovor.

Pretovor v izbranih pristaniščih v prvem polletju 2020:

Skupni pretovor – ton	jan-jun 2020	sprememba
Ravenna	10.723.820	-19,7 %
Benetke	11.093.854	-12,4 %
Trst	26.257.000	-14,5 %
Hamburg	61.200.000	-12,0 %
Rotterdam	218.945.000	-9,1 %
Koper	10.133.004	-15,0 %

kontejnerji – TEU	jan-jun 2020	sprememba
Ravenna	99.171	-9,8 %
Benetke	264.285	-13,0 %
Trst	376.251	-3,8 %
Hamburg	4.100.000	-12,4 %
Rotterdam	7.529.000	-7,0 %
Koper	478.656	-3,9 %



avtomobili – kosov	jan–jun 2020	sprememba
Valencia	245.769	-37,5 %
Barcelona	218.543	-47,6 %
Koper	271.859	-20,5 %

Vir: Spletne strani pristaniških uprav.

Opomba: Pristaniška uprava Reka ne objavlja medletnih podatkov pretovora.

**Zaradi nizke stopnje zadolženosti je družba finančno stabilna. Nadaljujemo tudi z izvajanjem ključnih razvojnih projektov.**

### Kaj nas čaka v drugem polletju?

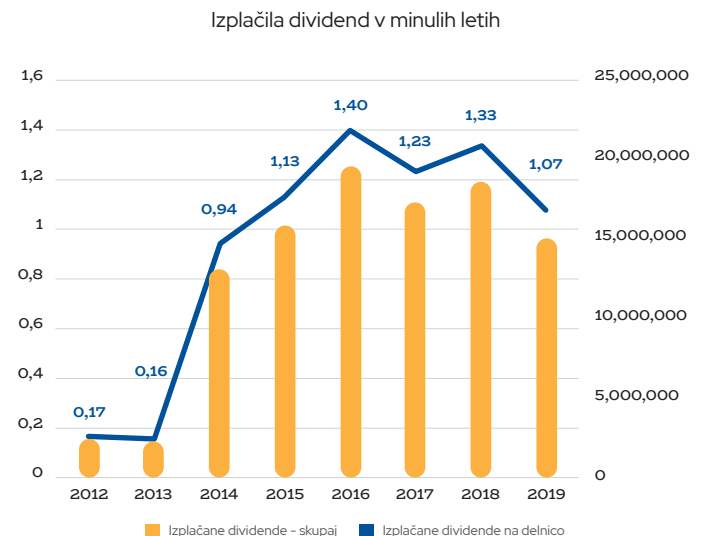
V kolikšni meri bo epidemija vplivala na poslovanje do konca leta, je težko napovedati. Dogajanje na zalednih trgih pozorno spremljamo in hkrati z ukrepi zagotavljamo dostop do zadostnega obsega likvidnih sredstev za premostitev teh vplivov. »Zaradi nizke stopnje zadolženosti je družba finančno stabilna in nadaljujemo z izvajanjem ključnih razvojnih projektov, predvsem s podaljšanjem prvega pomola oz. kontejnerske obale, gradnjo nove garažne hiše in gradnjo novega vhoda v pristanišče,« najpomembnejše naložbe v teku našeje Zadel. V letu 2020 smo tako v naložbe investirali 16 milijonov evrov, kar je 24 % več kot v prvem polletju lani, a 61 % manj od načrtovanega zaradi zamud, povezanih z epidemijo.

## 33. skupščina delničarjev

SEBASTJAN ŠIK

26. avgusta so se na 33. skupščini zbrali delničarji Luke Koper, d. d. Glede izplačila bilančnega dobička za leto 2019 so sprejeli nasprotni predlog SDH, ki pravi, da bodo imetniki delnic oz. drugi upravičenci, ki bodo na dan 24. 9. 2020 vpisani v centralni register KDD, naslednji dan prejeli 1,07 evra dividende na delnico. Delničarji so na skupščini še podelili razrešnico upravi in nadzornemu svetu za leto 2019, imenovali revizorja računovodskih izkazov za obdobje 2020–2022, potrdili začasno znižanje prejemkov članom nadzornega sveta zaradi epidemije ter sprejeli nekatere spremembe statuta.

Obvestilo o sprejetih sklepih [www.luka-kp.si](http://www.luka-kp.si), zavihek Za vlagatelje.



## Parovel je novi stari nadzornik

ROK ŠTEMBERGER

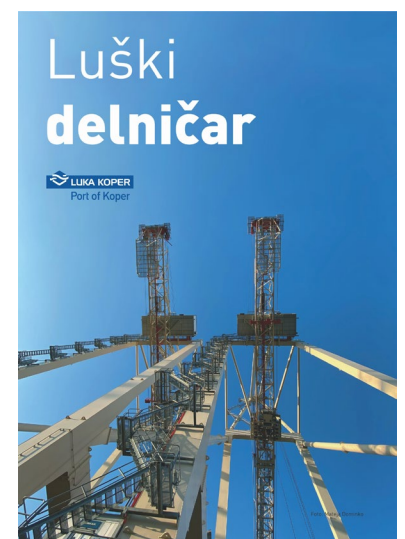
Svet delavcev Luke Koper, d. d., je na izredni seji 30. julija izvolil **Roka Parovela** za predstavnika zaposlenih v nadzornem svetu Luke Koper, d. d. 13. septembra 2020 začne teči že njegov drugi zaporedni mandat nadzornika.

Predlagal ga je Sindikat žerjavistov pomorskih dejavnosti. To je bil tudi edini predlog, ki ga je Svet delavcev prejel v predpisanem roku. Parovel je zaposlen kot dispečer na kontejnerskem terminalu.

## Izdali smo novega Luškega delničarja

ROK ŠTEMBERGER

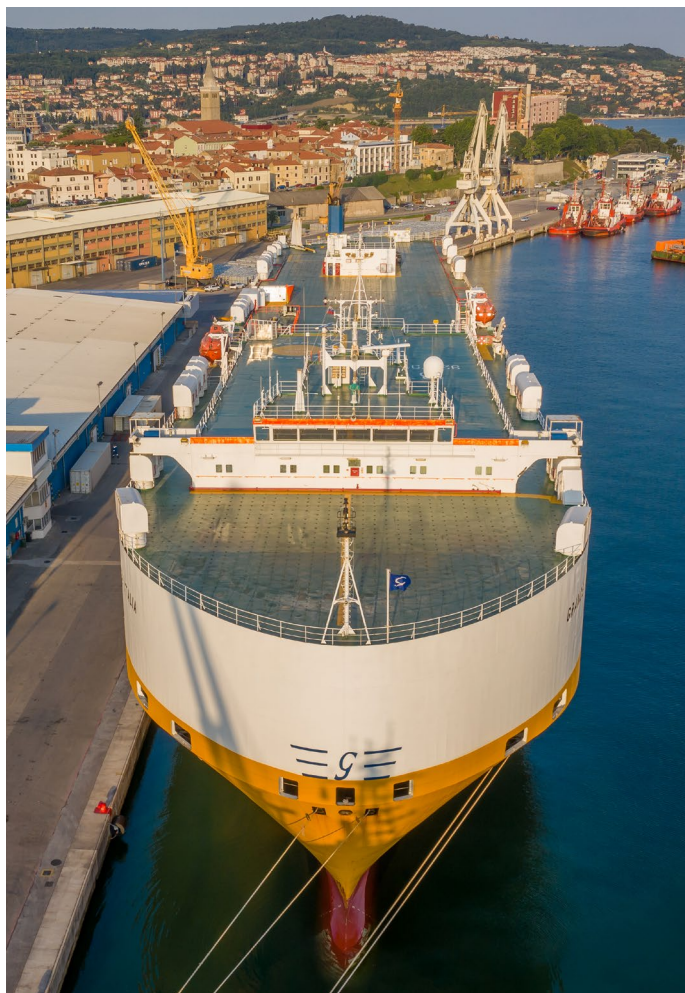
Vsako leto, običajno mesec dni pred sklicano skupščino, približno 9.500 delničarjem Luke Koper pošljemo publikacijo Luški delničar. Poleg predstavitve poslovanja minulega leta skušamo biti čim bolj aktualni, zato v publikacijo vključimo tudi različne aktualne informacije.



# Približno 60 upravičencev bo manj čutilo vplive pristanišča

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 KRISTJAN STOJAKOVIČ

**Na prvi javni razpis o dodeljevanju nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov emisij iz pristaniške dejavnosti, ki ga je Mestna občina Koper objavila spomladi letos, je pravočasno prispelo več kot 250 vlog.**



Letos je na voljo 400.000 evrov, saj je občina v letošnji razpis zajela tako sredstva za leto 2019 kot za leto 2020. Spomnimo, da gre za donacijo Luke Koper, na podlagi dogovora, podpisanega konec lanskega leta med Luko Koper in MOK, po katerem bo družba vsako leto namenila 200.000 evrov za razpis, in sicer najmanj za pet let, če se bodo emisije hrupa iz pristanišča zmanjšale. Med predvidenimi ukrepi je bilo največ zanimanja za zamenjavo stavbnega pohištva, nakup klimatske naprave, obnovo fasadnega ometa in izolacijo strešne ali podstrešne konstrukcije, le nekaj pa takih, ki so predvidevali celovito obnovo stanovanjske enote.

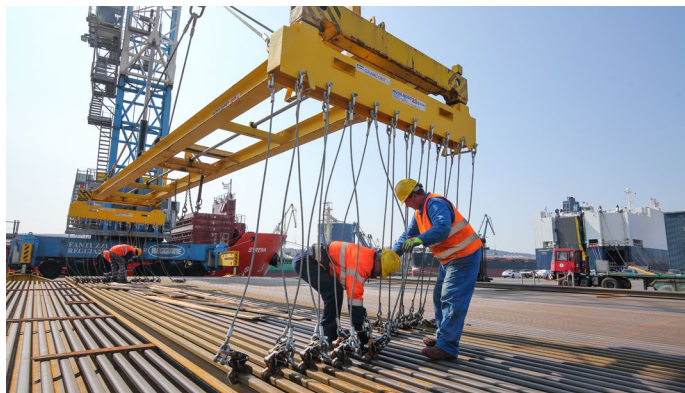
**Višina nepovratnih sredstev, ki jih lahko pridobi upravičenec, znaša najmanj 50 % upravičenih stroškov naložbe.**

## Upravičencem povrnili vsaj polovico stroškov

Prejete vloge je vsebinsko pregledala in jih na podlagi meril ovrednotila strokovna komisija. Na prednostno listo se je prebilo približno 60 upravičencev. Vse nepremičnine se nahajajo v prvem pasu, kjer so vplivi pristanišča največji. Višina nepovratnih sredstev, ki jih lahko pridobi upravičenec, znaša najmanj 50 % upravičenih stroškov naložbe. Izjema so socialno šibki občani, ki bodo upravičeni do finančne spodbude v obsegu 100 % upravičenih stroškov naložbe, vendar ta ne sme presegati najvišje določene vrednosti sredstev glede na površino stavbe oz. dela stavbe. Najvišji znesek sofinanciranja znaša 17.000 evrov, in sicer za stanovanjske površine, večje od 91 m<sup>2</sup>. MOK naj bi končni seznam upravičencev objavila v tem mesecu.

# Novi sporazumi za posredovanje agencijskih delavcev

✍ MARA ŽERJAL 📷 TOMAŽ PRIMOŽIČ



Do konca septembra se bodo iztekli okvirni sporazumi z agencijami (Adecco, HSG Kariera, T-MOMO in No Problem 2017), ki Luki Koper od lani jeseni posredujejo delavce za

potrebe dela v pristanišču. Zato smo izvedli javno naročilo za izbor delodajalca in avgusta sklenili okvirne sporazume za devet sklopov dela s štirimi agencijami (Adecco, No problem 2017, Espada in T-MOMO). Za 10. sklop bomo nov sporazum sklenili predvidoma oktobra po novem javnem naročilu, vse aktualne okvirne sporazume pa smo sklenili za dve leti.

Agencijski delavci delajo pod enakimi pogoji in za enako plačilo kot zaposleni v Luki Koper. Gre za drugi razpis za agencije za posredovanje dela, ki je v enem od treh stebrov zamenjal staro ureditev – izvajalce pristaniških storitev. Najemamo luško transportne delavce, voznike tovornih vozil, viličariste, delovodje in kontrolorje.



## Dobro sodelovanje s Češko

 SUZANA ZORNADA VRABEC  ŽIGA FIŠER

Julija sta Luko Koper obiskala nj. eks. **Juraj Chmiel**, veleposlanik Češke republike v Ljubljani (na fotografiji levo ob predsedniku uprave Dimitriju Zadelu), in njegov namestnik **Jan Beneš**. Za koprsko pristanišče je Češka četrto najpomembnejše zaledno tržišče, s katerim sodelujemo že vrsto let. Prepričani smo, da bomo sodelovanje s češkim trgov uspešno razvijali tudi v prihodnje.



## Prvi obisk Paragvajcev

 SUZANA ZORNADA VRABEC  ŽIGA FIŠER

13. julija nas je obiskal veleposlanik Paragvaja v Sloveniji, nj. eks. dr. **Juan Francisco Facetti**, ki z Dunaja pokriva Avstrijo, Slovenijo, Hrvaško in Slovaško. Promet Paragvaja je preko Luke Koper še zelo skromen, a gre za peto največjo proizvajalko soje na svetu ter močno izvoznico mesa in agroživilskih izdelkov.



## Luško obiskovalko poslali na razrez

 KRISTIJAN BRAČUN  MARINETRAFFIC.COM

Ladje se 'rojevajo' in 'umirajo', kar se je letos poleti zgodilo tudi z RO-RO-jko **Fides**, ki je plula k nam zadnjih 22 let. Konec poletja so jo poslali na razrez v Turčijo, njena sestra SPES pa zaenkrat še pluje.

Če je naša statistika pravilna, je bil Fides pri nas vsaj 300-krat, zato si ob slovesu zasluži omembo.



## V spomin Emilu Bandlju (1938–2020)



Umrl je Emil Bandelj, ugleden strokovnjak na področju pomorstva, prijatelj in poslovni partner Luke Koper ter dolgoletni predsednik Zveze pomorsko prometnih agencij Slovenije.

Bandelj je bil eden prvih pomorskih agentov pri nas, saj je svojo poslovno pot začel že leta 1959 v koprski filiali Jugoagenta. Po 11 letih dela v pomorski agenciji se je leta 1970 zaposlil v Luki Koper, kjer je delal najprej kot pomočnik komercialnega direktorja, nato pa kot komercialni direktor. V enem od Luških glasnikov se je tistih časov spominjal takole: »Komunikacijske infrastrukture ni bilo, luka je bila tedaj še v izgradnji. Borili smo se za vsako tono in občutili veliko konkurenco drugih jugoslovanskih pristanišč.«

Po sedmih letih dela v pristanišču je prevzel vodenje Interagenta, nato pa za štiri leta odšel v Sudan, kjer si je nabral še dodatne izkušnje z vodenjem ladjarskega podjetja. Po vrnitvi v domovino se je zaposlil v Ferspedu, kjer je ostal do upokojitve. Svoji ljubezni, kakor je večkrat dejal, se ni odrekel niti po upokojitvi in z delom nadaljeval v pomorski agenciji Globus. Zaslužen je za mnoge nove posle, med drugim tudi za prihod prvih azijskih avtomobilov v Koper.

Kot dolgoletni predsednik Zveze pomorsko prometnih agencij je bil član različnih mednarodnih odborov. Aktivno je sodeloval pri številnih domačih in mednarodnih projektih na področju pomorstva. Svoje znanje in izkušnje je mladim posredoval na predavanjih in seminarjih.

Emila se bomo spominjali kot preudarnega in modrega človeka. Njegova vloga pri uspešnem razvoju in prepoznavnosti našega pristanišča je bila neprecenljiva.

# Začeli smo s podaljševanjem prvega pomola

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 KRISTJAN STOJAKOVIČ

**Sredi avgusta so zabrnili gradbeni stroji na čelu prvega pomola, ki bodo prihodnji dve leti gradili eno najpomembnejših naložb Luke Koper zadnjih let. V prvi fazi, ki bo trajala do konca marca 2021, bodo gradbinci zgradili operativno obalo, nato pa bodo predvidoma eno leto gradili še skladiščne površine za kontejnerje.**

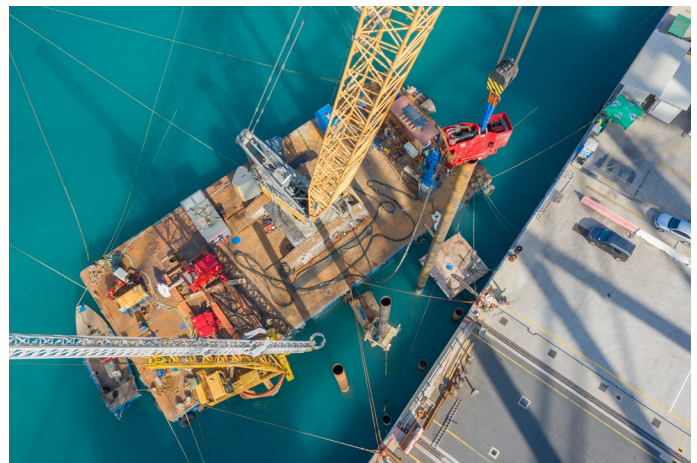
Projekt podaljšanja prvega pomola zajema izgradnjo operativne obale, dolge 98,5 m in široke 34,4 m, ter izgradnjo skladiščnih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m<sup>2</sup>. Celotna konstrukcija sloni na 770 pilotih s povprečno dolžino 65 m, na katere bodo namestili betonske plošče. Prvi pomol bo na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, po koncu projekta bo pomol dolg 695 m. S tem bomo kapaciteto kontejnerskega terminala povečali na 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot) letno, s predvideno optimizacijo procesov dela na terminalu pa še za dodatnih 200.000 TEU.

## 45,6-milijonska naložba je naš ključni strateški projekt

Naložba je vredna 45,6 milijona evrov in bo v manjšem delu sofinancirana tudi iz evropskih sredstev v okviru projekta NAPA4CORE (iz programa Instrument za

povezovanje Evrope). Dela bo izvajalo podjetje Kolektor Koling s partnerjema Grafist in Adriaing. S tem pa širitev kontejnerskega terminala še ne bo zaključena. Po letu 2022 se bo razširil tudi na severno stran prvega pomola.

Podaljšanje prvega pomola je ključni strateški projekt družbe, ki bo omogočil ohranitev primata Luke Koper na področju pretovora kontejnerjev v severnem Jadranu, a pod pogojem, da bomo v predvidenem času zgradili tudi dodatno železniško povezavo pristanišča z zaledjem.



# Četrto RMG dvigalo že na svojem mestu

✍ MATEJA DOMINKO 📷 KRISTJAN STOJAKOVIČ



RMG 4 je v nizkem štartu. Žerjavna proga za RMG-je je dolga 740 m, v sredini pa po njej tečejo 4 železniški tiri, dolgi vsak po 700 m.

**Zadnjega od štirih naročenih RMG (Rail Mounted Gantry) dvigal smo v kosih v luko dobili 29. junija. Ti XXL sestavni kosi so se do danes že lepo zložili v celoto in novi stroj oranžne barve zaseda svoje mesto na kontejnerskem terminalu.**

Z njim bomo lahko pretovarjali kontejnerje s štirih tirov oz. vlakovnih kompozicij naenkrat, s čimer bomo še povečali zmogljivost dela na 'kontejnerski železnici'. Tri taka dvigala imamo od leta 2017, vsa štiri pa je dobavilo finsko podjetje

Konecranes. Slabih 6 km luških železniških tirov je namenjenih izključno pretovoru kontejnerjev.

**Dvigalo trenutno programirajo in pripravljajo za testiranje, operativno pa naj bi bilo konec septembra.**

## Oprema kontejnerskega terminala

Za pretovor kontejnerjev imamo v Luki Koper na voljo:

- 2 superpostpanamax dvigali;
- 4 postpanamax obalna dvigala;
- 3 panamax obalna dvigala;
- 4 RMG\* mostna dvigala (\*rail-mounted gantry; četrto bo operativno oktobra);
- 27 transtejnerjev – mostnih kontejnerskih dvigal (RTG rubber-tyred gantry);
- 12 manipulatorjev;
- 74 terminalskih vlačilcev s prikolicami;
- 8 viličarjev za prazne kontejnerje;
- 3 manipulatorje za prazne kontejnerje;
- 1 RO-RO tovornjak s prikolico;
- 4 OH prijemala za 'nestandardne tovore' na flat kontejnerjih in drugo.



# Novo EET dvigalo doma

  MATEJA DOMINKO

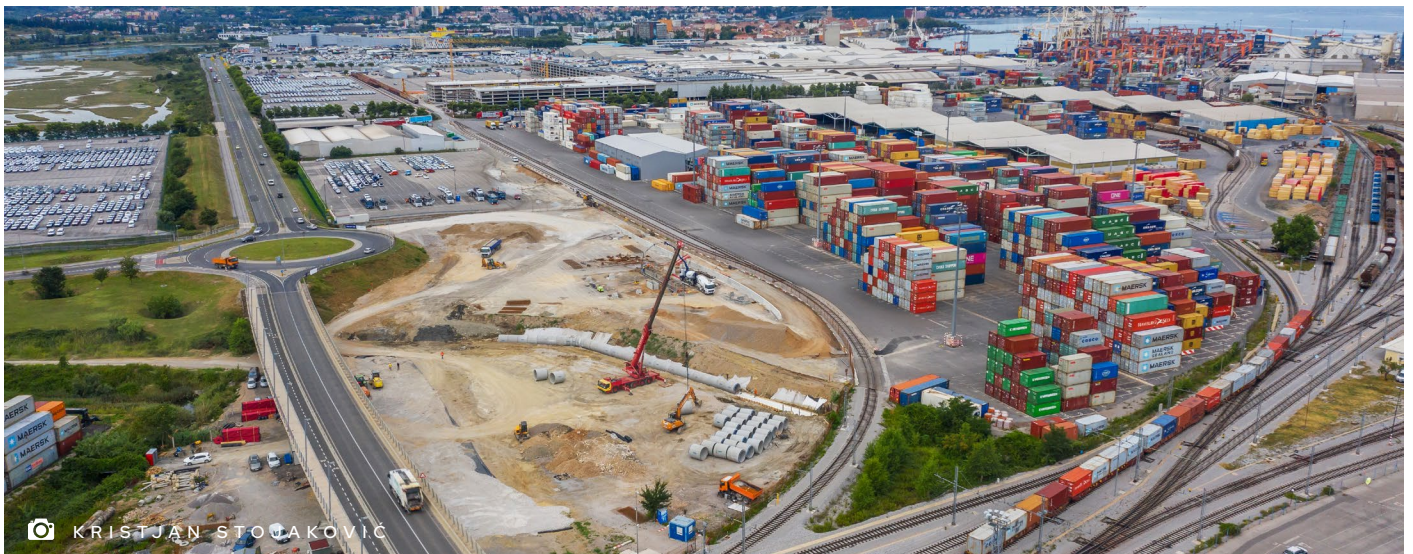
19. junija je v tretji bazen po načrtih zaplula ladja **Happy Sky**. Po enomesečni plovbi je iz Azije pripeljala naše novo obalno dvigalo za delo s premogom in železovo rudo. Z 930 ton težkim dvigalom bomo z ladij razkladali premog in železovo rudo na Terminalu za razsute tovore. Po dveh dneh odstranjevanja varnostnih zaščit smo dvigalo z ladje prestavili na kopno, ga priklopili na omrežje in uredili inštalacije, nato pa pričeli z enomesečnim testiranjem. Nakup novega dvigala je vodil **Danjel Zobec** s Področja investicij, ki smo ga poklicali na prvi dan dela novega stroja: »Testi in tehnični preizkusi so mimo, inšpektor je dal zeleno luč. Prav danes (op. a. 7.9.) smo z obema izmenama prvič poskusili delati s strojem, saj je dvigalo operativno, barka pod njim pa polna. Novo dvigalo je malo drugačno od prejšnjega, zato bodo sodelavci morali usvojiti nekaj novosti, a bo steklo brez težav. V resnici je, kot bi kupil nov avto – le gumbi so malo drugačni in prikazi malo spremenjeni.«

Pogodbena vrednost stroja, ki ga je v celoti plačala Luka Koper, je 14,9 milijona evrov, dobavilo pa ga je podjetje Koch Solutions.



Sveže modri velikan za pretovor sipkih tovorov je po širnih morjih en mesec k nam plul s specializirano ladjo tipa "heavy lift". Na sliki ob prihodu na obalo terminala za premog in železovo rudo.

## Foto novica



Stroji s polno paro delajo na novem, tretjem vhodu v pristanišče. Bertoški vhod bo predvidoma operativen v začetku leta 2021.

## Po cesti predrago, po vodi brez težav

 MATEJA DOMINKO  ROK ŠTRUKELJ

Konec julija je v luko spet prišel zanimiv tovor na posebnem 'pogonu'. Iz Italije je vlačilec **Sea Lord** privlekel plavajočo baržo **ARK-17**, na njej pa štiri reaktorje za naftno industrijo. Najtežji je tehtal kar 765 ton, vsi kosi skupaj pa so bili težki skoraj 1.600 ton.

En reaktor je bil namenjen v Nemčijo, zato so ga v pristanišču na ladjo **Regine** pretovorili kar s pomočjo njenih (ladijskih) dvigal. »Kapaciteta teh dvigal je dvakrat po 700 ton, kar pomeni, da v tandemu lahko dvigali dvigneta kar 1.400 ton. Zato je bil dvig 340-tonskega reaktorja zanju 'mala malica',« nam je povedal **Rok Štrukelj** iz podjetja Centralog, ki je posel izpeljalo.

Prevoz tovorov tako izjemnih tež po cesti bi bil izjemno drag in kompleksen, zato za transport običajno uporabljajo morja

ali reke, da tovor do končne destinacije kar najdlje potuje po vodnih poteh. Ostale tri reaktorje je zato proti romunski luki Constanza kar na barži dalje odvekel Sea Lord.





# Zaradi prenove bo tunel pod Karavankami zaprt

Začela se je obsežna prenova skoraj 8 km dolgega železniškega predora, ki pod Karavankami povezuje slovensko in avstrijsko železniško omrežje. To je skupni projekt Slovenije in Avstrije, za katerega sta državi pridobili tudi evropska sredstva.

TATJANA JAZBEC ARHIV DRI

Prenova predora je nujna, saj je 114 let star predor v zelo slabem stanju, njegova oprema pa ne ustreza več sodobnim tehničnim standardom, ki jih je za varen potek železniškega prometa državam članicam predpisala Evropska komisija. Izvajalec del, avstrijsko podjetje Strabag, bo prenavo zaključil predvidoma septembra prihodnje leto.

**Danes dvotirna elektrificirana proga bo postala enotirna – ne le v predoru, ampak tudi na odseku od postaje Jesenice do tovarne postaje Področca (Rosenbach) na avstrijski strani.**

## Vlaki bodo skozi predor po novem drveli s 120 km/h

Danes dvotirna elektrificirana proga, ne le v predoru, ampak tudi na odseku od postaje Jesenice do tovarne postaje Področca (Rosenbach) na avstrijski strani, bo postala enotirna. Za odstranitev enega tira in premik drugega v sredino predora so se odločili, ker trenutno stanje ne omogoča srečanja dveh tovornih vlakov. V skladu s projektom bodo nadalje sanirali še poškodovane dele predorske cevi, uredili odvodnjavanje, zgradili intervencijske hodnike po celotni dolžini predora, vzpostavili sodobne sisteme za zagotovitev požarne varnosti in učinkovitejšega reševanja v primeru nesreč, obnovili vstopni portal ter zgradili izvlečni tir za ohranitev delne dvotirnosti na območju tovarne postaje Jesenice. Potovalna hitrost vlakov skozi predor se bo po zaključenih delih povzpela s 50 na 120 km/h. Proga bo uvrščena v višjo kategorijo D z dovoljenim pritiskom 22,5 ton/os.

Zaradi obsežnih gradbenih del v predoru Karavanke bo železniški promet čez mejni prehod Jesenice prekinjen v naslednjih terminih:

- **Dnevne zapore od 7.00 do 19.00 med 7. 9. in 4. 10. 2020.** Od 19.00 do 7.00 bo možna vožnja vlakov z dizel vleko.
- **Popolna zapore proge med 5. 10. 2020 in 10. 7. 2021.**

Slovenske železnice med zaporo v sodelovanju z vsemi udeleženi prevozniki organizirajo obvozne vožnje vlakov v Avstrijo čez mejni prehod Špilje (Spielfeld Strass) in delno čez Italijo – mejni prehod Općine (Villa Opicina).

**Več kot 70 % pretovora za avstrijski trg gre po železnici, zato je zelo pomembno, da dobimo moderno in varno železniško progo.**

## Brez dobre železniške povezave je težko razvijati nove izvozne trge

Kaj o prenovi železniške proge menijo naši poslovni partnerji, smo vprašali **Miho Kalčiča**, predstavnika Luke Koper v Avstriji: »Več kot 70 % pretovora za avstrijski trg gre po železnici, zato je zelo pomembno, da dobimo moderno in varno železniško progo na obeh glavnih vejah, ki vodita do Avstrije (zahodno mimo Jesenic in vzhodno mimo Šentilja). Naši poslovni partnerji posodobitev proge pozdravljajo, saj se zavedajo, da bodo brez dobre železniške povezave težko razvijali nove izvozne trge, v uvozu pa kupovali dražje surovine. Njihova glavna bojazen so višji transportni stroški, ki bodo nastali zaradi obvoza preko Šentilja. Določene vrste blaga (papir, celuloza itd.) so namreč zelo občutljive na višje prevozne stroške in zato bi se lahko med zaporo predora preusmerile v druga pristanišča, na sever ali jug. Blago, ki potuje v Salzburg, Linz, Enns, bo zaradi obvoza najbolj na udaru zaradi višjih stroškov.«



Železniški predor Karavanke je dolg 7.976 m.



# Drugi tir: Evropska komisija odobrila 80 milijonov evrov

 MATEJA DOMINKO  IZTOK AMBROŽ



**Evropska komisija je 8. septembra odobrila 80 milijonov evrov iz kohezijskega sklada za gradnjo drugega tira na odseku Divača–Koper.**

S temi sredstvi bo morala Slovenija zgraditi točno določene objekte: osmi predor (dolga 3.808 m) in viadukta Gabrovica (452 m) ter Vinjan (647 m). Sredstva mora država izkoristiti do konca leta 2023.

## Projekt, pomemben za vso Evropo

Ob finančni pomoči je komisarka za kohezijo in reforme **Elisa Ferreira** povedala: »Naložba je potrebna za izboljšanje železniške povezljivosti Luke Koper, ki je zelo pomembno vozlišče za tovorni in potniški promet, s srednjo Evropo. Zato projekt ne bo koristil le povezljivosti v

Sloveniji, ampak podpira tudi delovanje notranjega trga.« Nova proga je bistvena za obvladovanje rastočega povpraševanja ob poti in povezovanje ključnega koridorja s pomorskimi potmi, so odločitev utemeljili v Bruslju. Preusmeritev cestnega prometa na železnico bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in dušikovih oksidov ter s tem izboljšal lokalno kakovost zraka v skladu s cilji zelenega dogovora EU.

## Finančne inekcije

Do sedaj je Slovenija za drugi tir dobila 44,3 milijona evrov evropskih sredstev in še 109 milijonov evrov t. i. blending sredstev, s katerimi mora do konca leta 2023 zgraditi sedem predorov.

## Nove lokomotive za premike v Kopru

 TATJANA JAZBEC  MILANKO DRLJIČ

Podjetje SŽ – Tovorni promet pospešeno posodablja vozni park in terminalsko opremo. Junija so prevzeli dve od štirih naročenih premikalnih lokomotiv EffoShunter 1000 CZ Loko. Nove lokomotive so za 25 % bolj zmogljive od obstoječih, porabijo bistveno manj goriva, občutno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja. Uporabljali jih bodo za dovoze in odvoze vagonov med tovorno postajo Koper in koprskim pristaniščem, ki je po obsegu dela najpomembnejša tovorna postaja na slovenskem železniškem omrežju, so SŽ zapisale v svojem časopisu Nova proga.





# Brez drugega tira izgubljammo vsi

**Slovensko gospodarstvo bo v 30 letih izgubilo do 3 milijarde evrov ali 145 milijonov evrov letno, če drugega tira med Koperom in Divačo ne bodo zgradili do 2026.**

 NATAŠA PELKO, 2TDK  MATEJA DOMINKO



To sta izračunala dr. **Igor Masten** in dr. **Aleš Groznik**, avtorja študije Analiza vpliva projekta izgradnje drugega tira Divača–Koper na slovensko gospodarstvo. Študijo je naročila družba 2TDK, ki ima koncesijo za izgradnjo tega tira, javnosti pa so jo predstavili 2. septembra v prostorih Evropske hiše v Ljubljani.

## Slovenija si zamud ne sme privoščiti

V študiji sta avtorja ovrednotila ekonomske učinke drugega tira na slovensko gospodarstvo. Groznik je na začetku predstavitve izpostavil, da sosednje države intenzivno gradijo oz. vlagajo v železniške koridorje, kar predstavlja konkurenco naši javni železniški infrastrukturi. Tako kot drugi tir so namreč tudi ti del ključnih koridorjev, ki jih sofinancira EU. Glede na današnjo dinamiko in terminski načrt naj bi te projekte zaključili kmalu po izgradnji drugega tira med Divačo in Koperom. Slednji naj bi bil operativen leta 2026, kar pomeni, da si Slovenija ne more privoščiti zamud.

## Do 2,2 milijarde evrov izgube samo v logistiki

V nadaljevanju je Masten poudaril, da ima drugi tir za logistično in širšo gospodarsko panogo velik pomen, kar se

zrcali tudi v t. i. multiplikativnih učinkih. Neto multiplikator je med 2,8 in 3,3 in izhaja iz različnih študij, ki so jih naredili v zadnjih petih letih.

**Sosednje države intenzivno gradijo oz. vlagajo v železniške koridorje, kar predstavlja konkurenco naši javni železniški infrastrukturi.**

Če drugega tira ne bi zgradili, bi gospodarstvo v obdobju 2026–2055 izgubilo med 1,96 in 3,07 milijarde evrov dodane vrednosti oz. bi letno izgubilo 145 milijonov evrov dodane vrednosti, kar je približno tretjina odstotka BDP. Za slovensko logistiko bi bila izguba dodane vrednosti od 1,4 do 2,2 milijarde evrov.

### Garancija za rast pretovora v Kopru

Obstoječa proga med Divačo in Koperom se približuje svoji zgornji zmogljivosti, kar omejuje razvoj koprskega pristanišča. Konkreten primer so zamude in občasne zasičenosti proge v letu 2018, zaradi česar so nekateri logisti vzpostavili alternativne poti preko sosednjih pristanišč, da bi tako dolgoročno razpršili tveganje. Tudi zato na Reki v zadnjih dveh letih beležijo dvostopenjsko rast kontejnerjev. Manjše infrastrukturne dodelave, boljša koordinacija in planiranje železniških prevozov ter nekatere druge izboljšave so sicer odpravile prej omenjene zastoje. Dejstvo pa je, da tisti, ki kontrolirajo logistične poti, želijo imeti garancijo, da lahko računajo na rast pretovora v Kopru. In edina garancija je začetek glavnih del za izgradnjo dodatnega tira.

## Prva faza še ni zaključena

 TATJANA JAZBEC

Družba 2TDK je sredi lanskega novembra objavila dve javni naročili za gradnjo glavnih objektov na drugem tiru, in sicer na odseku Divača–Črni Kal in Črni Kal–Koper. Postopek pri obeh je bil dvostopenjski. V prvi fazi so morali ponudniki dokazovati usposobljenost, v drugi fazi pa bo o oddaji del odločala cena.

Januarja letos je družba 2TDK za prvi odsek prejela 15 prijav, za drugega pa 14. Sposobnost gradnje tako na prvem kot na drugem odseku je družba 2TDK priznala desetim kandidatom. Na odločitev so se za oba objekta pritožili trije ponudniki, ki jih je družba 2TDK zavrnila

in predala v obravnavo Državni revizijski komisiji. Ta je presodila, da vse zahteve za gradnjo tira izpolnjujejo turški Cengiz, kitajski China Communications Construction Company, avstrijski Strabag in Kolektor CPG kot vodilni ponudnik s turškim partnerjem in jih bo 2TDK lahko povabil k sodelovanju v drugi fazi postopka. Od preostalih šestih je 2TDK upravičene ponudnike po napotkih Državne revizijske komisije že pozval k dopolnitvi ponudbe in posredovanju dokazil.







# Poklicni gasilci Luke Koper: odlično usposobljeni in opremljeni

**Samostojno gasilsko enoto s profesionalnimi gasilci imamo od leta 2015, pred tem so kolegi opravljali kombinirano varnostno-gasilsko delo. Sestava poklicne gasilske enote (PGE) danes poleg štirih izmen gasilcev vključuje še poveljnika, ki je hkrati vodja požarne varnosti, ter njegovega namestnika, ki vodi še požarno preventivo.**

  MATEJA DOMINKO

O gasilskih posebnostih pristaniškega okolja smo se pogovarjali prav z njima, s poveljnikom **Matejem Ličanom** in njegovim namestnikom **Sandijem Jugovcem**.



**Matej Ličan** (levo), poveljnik luških gasilcev in vodja požarne varnosti, ter **Sandi Jugovac**, njegov namestnik in vodja požarne preventive.

## Za začetek – kakšno »kilometrino« imata?

**Matej:** Že 28 let sem prostovoljni gasilec, trenutno imam gasilski čin višji gasilski častnik I. stopnje, poklicni gasilec pa sem 11 let. Pred prihodom v Luko Koper leta 2017 sem bil zaposlen v PGD Ilirska Bistrica kot vodja poklicnih gasilcev in poveljnik gasilskega društva. Sem pa še vedno predsednik domačega gasilskega društva.

**Sandi:** Po izobrazbi sem diplomirani varnostni inženir. Leta 2005 sem prišel na Gasilsko brigado Koper, kjer sem od 2010 počel podobno kot zdaj v Luki – vodenje požarne preventive in hkrati nadomeščanje poveljnika. Sodeloval sem tudi v različnih strokovnih skupinah kot namestnik predsednika Komisije za požarno preventivo Gasilske zveze Slovenije, sem ustanovitelj in hkrati predsednik Komisije za gasilsko preventivo pri Skupnosti gasilsko reševalnih zavodov Slovenije. Sodeloval sem tudi s Slovenskim združenjem za požarno varnost, zato sem bil vpet v delo vseh najvišjih organizacij na področju požarne preventive v državi.

## Kaj so vajine glavne naloge danes?

**Matej:** Poleg strokovnih del izdelujem tudi interne akte za področje požarne varnosti. Kot poveljnik PGE skrbim za strokovno delo gasilske enote – vodenje intervencij, skrbim za operativno pripravljenost, organiziram usposabljanja in gasilske vaje, skrbim za nabavo nove opreme, spremljam novosti in jih uvajam v prakso.

**Sandi:** Požarna preventiva zajema vse od izdelovanja požarnih redov, požarnih in evakuacijskih načrtov ter ocene

požarne ogroženosti do različnih usposabljanj, kontrolnih pregledov objektov, preventivnih obhodov, pregledov hidrantnega omrežja, izdaje dovoljenj za izvajanje vročih del, spremljanje pregledov in preizkusov sistema aktivne požarne zaščite, sodelovanja pri večjih gradbenih projektih ipd. Moja glavna skrb je, da do požara sploh ne pride oz. če se to zgodi, da so pogoji za posredovanje čim boljši in škoda čim manjša. Pri tem je pomembno, da naši zaposleni čim bolje poznajo lastnosti in nevarnosti požara ter se obnašajo čim bolj previdno in odgovorno, znajo hitro in kvalitetno ukrepati v primeru nastanka požara ali drugega izrednega dogodka.

## Prej funkcije za požarno preventivo nismo imeli. Kaj po novem delamo drugače?

**Sandi:** Dovolil si bom uporabiti izjavo požarne inšpektorice, ki je bila letos poleti precej aktivna na območju pristanišča: »Toliko, kot se v zadnjih letih dela na področju preventive, se do zdaj v Luki še ni.« S tem razumem, da gre Luka v korak s časom, kar je tudi prav.

## V čem ste kot pristaniški gasilci posebni?

**Matej:** V Sloveniji smo edina poklicna gasilska enota, ki skrbi za požarno varnost v pristanišču. Letno posredujemo v približno 350 različnih intervencijah. Za zagotavljanje visoke stopnje požarne varnosti veliko delamo na požarni preventivi. Imamo tudi nekaj posebne opreme – prevozne ventilatorje za prezračevanje zadimljenih objektov (garažna hiša, skladišča), prikolice za prevoz različne gasilsko reševalne opreme, košare za prenos gasilcev na ladjo, črpalke za črpanje vode, opremo za posredovanje pri nesrečah z nevarno snovjo in drugo.

**Sandi:** Smo veliki in z visokim požarnim tveganjem, kar pomeni tudi z veliko možno potencialno škodo na račun požara. Gasilska enota ima zato poleg operativnih tudi veliko preventivnih nalog. Pri tem ne smemo pozabiti na znaten prispevek drugih strokovnih služb, ki so zaslužne za ustrezno obvladovanje požarnega tveganja.

## Kakšne načrte imate gasilci v prihodnje?

**Matej:** Naš cilj je, da postanemo vsestransko usposobljena in opremljena gasilsko reševalna služba. Julija smo prevzeli novo specialno gasilsko vozilo. Zaradi prostorske stiske in izboljšanja delovnih pogojev načrtujemo izgradnjo novega objekta za gasilsko enoto in nekatere druge službe.

**Sandi:** Znotraj naše službe si želimo poleg operative obvladovati tudi celotno področje preventive. S tem izdatno povečujemo obseg naših strokovnih nalog in prav to nam predstavlja največji izziv.





Poklicna gasilska enota Luke Koper

### Misel za konec?

**Sandi:** Kot še vedno relativno novo zaposleni delavec sem izredno presenečen nad pozitivno klimo in voljo do dela med luškimi delavci. Izraz »se ne da« tukaj praktično ne obstaja.

**Matej:** Upam, da zaposleni prepoznavajo dobro delo gasilske enote, ki skrbi za požarno varnost in priskoči na pomoč ob izrednih dogodkih po celotnem pristanišču, kot se za gasilce spodobi. Zato vse sodelavce pozdravljam z gasilskim pozdravom: Na pomoč!

Poklicna gasilska enota Luke Koper ima poleg vodstva **4 izmene po 7 gasilcev**. Enota ima **7 specializiranih vozil** za gašenje, tehnične intervencije in druga gasilska dela. Po pristanišču je nameščenih **2.800 gasilnih aparatov in 500 zunanjih hidrantov**, hidrantno omrežje napaja **5 črpališč**.

## Največja posebnost vozila je dvizna roka

 MATEJA DOMINKO

**Sredi poletja, 21. julija, smo prevzeli novo specialno gasilsko vozilo, ki ga je izdelalo avstrijsko podjetje Rosenbauer iz Linza, specializirano za proizvodnjo gasilskih vozil, črpalk in druge opreme.**

*»Na vozilu je najbolj zahtevna uporaba iztegljive roke s prebojno konico in sistema mešanja penila na črpalki. To je prvo tako vozilo za industrijo v Sloveniji,« je izpostavil Matej Lombar iz podjetja Rosenbauer.*

Naši gasilci so novega člana garaže ob prihodu po gasilsko krstili in priredili krajšo interno slovesnost. Vsaka izmena je v prihodnjih tednih opravila temeljito usposabljanje na vozilu in danes so pripravljeni za delo z njim: *»Vozilo bomo uporabljali za reševanje življenj in premoženja na območju pristanišča. Zahvalil bi se upravi za podporo pri tem projektu, pa tudi vsem, ki so sodelovali pri nabavi,« je ob svečanem prevzemu novega tovornjaka povedal Matej Ličan, poveljnik gasilske enote Luke Koper.*

### Tehnične lastnosti vozila

Uradno številko 6 v luški garaži po novem nosi novo specialno gasilsko vozilo za gašenje industrijskih požarov z oznako TLF 15000 Hydromatic HRET.

Teža vozila: 41 ton / Dolžina vozila s prevoznimi navijaki: 13 m / Širina: 2,5 m / Višina: 4 m / Podvozje Scania (4 osovine), 8 x 4 pogon, 368 kW zmogljiv motor in avtomatski menjalnik. Posadka šteje dva gasilca, prevaža pa lahko 15.000 litrov gasilnega sredstva, od tega 3.000 litrov penila. V zadku vozila je zmogljiva črpalka s pretokom 10.000 litrov na minuto, vozilo pa ima tri monitorje za gašenje, vodljive preko daljinskega upravljalnika.

Največja posebnost je dvizna preklonna roka za gašenje na strehi vozila, ki jo na daljinsko upravljanje lahko dvignemo 20 metrov visoko in brizga s pretokom vode 6.000 l/min. Roka je opremljena še s konico za prebijanje pločevinastih streh skladišč ali kontejnerjev, na njej sta še barvna kamera in termo kamera za nadzor temperature.



# Madeže na morju bomo odkrivali z radarjem

 ROK ŠTEMBERGER  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Marca letos smo v Luki Koper skupaj s petimi projektnimi partnerji iz Slovenije in Italije zagnali projekt Clean Berth. Gre za tesnejše sodelovanje med državnimi institucijami in podjetji na obeh straneh meje na področju trajnosti in energetske učinkovitosti pristanišč.

Kot vodilni partner bo Luka Koper v okviru projekta zadolžena za usklajevanje aktivnosti projektnih partnerjev pri izvedbi pilotnih akcij, prvenstveno s področij varovanja okolja in rabe energije. V sklopu teh akcij bomo na območju koprskega pristanišča namestili dva sodobna radarja za zaznavanje naftnih madežev na površini morja. Nadzorovali bomo tudi prometne tokove v pristanišče in iz njega s posebnim poudarkom na trajnostnem lokalnem urbanem razvoju.

Projekt bo trajal predvidoma do februarja 2022. Vse aktivnosti v projektu bodo sofinancirane iz Evropskega sklada v 85-% deležu. Z naslova projekta Luka Koper pričakuje 154.000 evrov prihodkov.



## Julija se je zaključil projekt TalkNET

 TINA BIZJAK

**Projekt TalkNET je združil 15 projektnih partnerjev iz 8 srednjeevropskih držav, med njimi tudi Luko Koper. Cilj? Krepitev okolju prijaznega multimodalnega prometa v Srednji Evropi.**

Izboljšanje trajnostne mobilnosti, tako v smislu energetske učinkovitosti kot odgovornosti do okolja, je ena od smernic prometne politike EU. Mednarodno sodelovanje med deležniki v tovornem prometu je bistveno za krepitev okolju prijaznega multimodalnega prometa v Srednji Evropi. Kot primer dobrega mednarodnega sodelovanja se je izkazal projekt TalkNET.

Dosežke triletnega projekta, v katerem je sodelovala tudi Luka Koper, so predstavili na zaključni mednarodni konferenci 16. julija. Žal je ta potekala preko spleta, a je kljub temu na spletnem dogodku sodelovalo kar 150 udeležencev.

### Prenova razsvetljave za boljšo energetska učinkovitost

Pomembnejši del projekta, predstavljen na dogodku, so bile izvedene pilotne akcije, s katerimi smo partnerji preizkusili različne rešitve za optimizacijo dela na terminalih, za vzpostavitev novih multimodalnih storitev, za uvajanje alternativnih goriv in večjo energetska učinkovitost pri transportu ali pretovarjanju. Luka Koper je uspešno izvedla prenovo razsvetljave v enem izmed skladišč generalnih tovarov in tako izboljšala energetska učinkovitost.

**Namen TalkNET-a je povezati različne akterje logistične verige za bolj učinkovito in trajnostno delovanje logističnih vozlišč ter storitev.**

Ponosni smo, da smo sodelovali v uspešnem projektu, katerega fokus je bil združevanje akterjev logistične verige – od pristanišč (Koper, Trst, Benetke, Reka in drugi), kopenskih terminalov in prevoznikov – za bolj učinkovito in trajnostno delovanje logističnih vozlišč in storitev.

### TalkNET v številkah





# Poletni utrip v Kopru

Letošnje poletje so zaznamovale odpovedi številnih prireditev zaradi omejitvenih ukrepov proti širjenju koronavirusa. Športnih in kulturnih dogodkov je bilo veliko manj, kot smo navajeni, so nam pa poletne dni popestrili dogodki v okviru Primorskega poletnega festivala in akcije *Zdaj je čas. Za poletje v Kopru*. V obeh primerih je k uspešni izvedbi pripomogla tudi Luka Koper.

 MATEJA CLARICI  DEAN GRGURICA, JAKA IVANČIČ



## Primorski poletni festival

Primorski poletni festival (PPF), 27. po vrsti, je potekal od 1. julija do 31. avgusta. To je festival, ki povezuje obalna mesta in ga soustvarjajo primorska gledališča, koprsko, novogoriško in tržaško. Generalni pokrovitelj je od lanske izvedbe Luka Koper.

Sestava letošnjega programa je bila vse prej kot lahka naloga, vendar je organizatorjem uspelo izpeljati kar 64 prireditev, tri premiere in zagnati nov dogodek, Mladi PPF, s katerim so želeli dati besedo mladim ustvarjalcem, ki so končali študij na gledaliških akademijah. »Letošnji PPF je živel intenzivno, kar pa bi bilo brez podpore Luke Koper in obalnih občin nemogoče. Vesela sem, da je bil festival uspešen in dobro obiskan, kljub vsem omejitvam. Bilo je tudi veliko novih gledalcev, saj so se mnogi odločili, da bodo poletje preživeli na Obali,« je strnila **Katja Pegan**, direktorica Gledališča Koper.

**Tudi Luka Koper je pripomogla, da smo se letos, kljub številnim omejitvam, domačini in obiskovalci na Obali naužili kulturnega dogajanja.**

Najbolj odmeven dogodek je bila krstna uprizoritev koprodukcije Gledališča Koper, SNG Nova Gorica in Slovenskega stalnega gledališča v Trstu z naslovom Stoletje mjuzikla, v kateri so igralci predstavili najbolj prepoznavne pevske in plesne točke iz broadwayskih mjuziklov. V sklopu festivala so pripravili tudi več pogovorov o kulturi in družbi ter glasbene večere.

## Zdaj je čas. Za poletje v Kopru.

V Kopru se je julija in avgusta v sklopu akcije *Zdaj je čas. Za poletje v Kopru*, odvijalo skoraj 150 manjših prireditev, festivalov in drugih dogodkov. Prav vse dni v tednu se je v Kopru in njegovi okolici kaj dogajalo. Ponedeljki so bili v znamenju Poletnih koncertov v Taverni, torke so zaznamovali gledališki večeri, srede festival Poletje z biseri in Otroški poletni gledališki vrtiljak, četrteke je v mestu popestril program Alpe Adria PUF Festival, v Kubeđu pa niz večerov Čubed pod borovci, ob koncih tedna so program obogatili tudi Istrska tržnica, Homo na plac in Glasbeni utrinki Koprca. Poleg tega so k pestremu poletnemu prireditvenemu utripu prispevali JEFF festival, Folkest, Frivolus, EtnoHisteria, Summer Afro Latin festival, Festival Burja, Tartini Junior, Od Črnega kala dol in MareziJazz. Poleg prireditvenega dogajanja je poletje popestrila tudi kampanja 10 tednov doživetij, v okviru katere so bila vsak dan na programu različna doživetja, kot so ogledi znamenitosti in degustacije ter druga doživetja v mestu in na podeželju.





# Kar imate vi, je Amerika!

  MATEJA DOMINKO

**92-letni Jovo Savić, danes luški upokojenec, je 22 let delal v Luki Koper. Pravniki so mu zato poletni izpolnili željo, da bi se po 40 letih vrnil v Luko in jo videl znotraj ograje. Na vodenem ogledu ga je bilo veselje poslušati, zato delimo njegove vtise in spomine.**



**Jova Savića** (v sredini) sta sprejela člana uprave **Irma Gubanec** (levo) in **Vojko Rotar** (desno). Skrajno levo Jovov zet in prijatelj **Pavo Marić**.

Ves čas obiska je Jovo o luki govoril v prvi osebi množine, iz glasu se je slišala pripadnost in občudovanje 'naše' Luke Koper, kot ji je večkrat čustveno rekel.

»Leta 1957 sem prišel delat v Vodno skupnost, takrat je bil glavni **Danilo Petrinja**, ki je osnoval luko. Bil je velik človek, če ga ne bi bilo, niti koprške luke ne bi bilo. Prva je prišla barka **Gorica** in nasedla na 1. A vez, pa so prišli remorkerji iz Trsta in jo odvlekli ven. Potem je prišla **Kozara** in pripeljala 100-kilske vreče sladkorja. Vse smo nosili in delali ročno.«

## Domačini spoznali pristanišče

  IRENA SIROTIČ DOBRILA

Poletje so za spoznavanje luke izkoristili upokojenci iz Marežig. »Četudi imamo Marežgani čudovit razgled na Luko Koper, Škocjanski zatok ter okoliške kraje in panoramo vse tja do Triglava, smo se v Društvu upokojencev Marežige odločili podrobneje spoznati naše bližnje kraje. Na prvo mesto smo uvrstili ogled naše Luke Koper in ob tem še spoznavanje lepote Škocjanskega zatoka.

/.../ Prijazni vodič Kluba upokojencev Luke Koper, gospod **Viktor Udovič**, nas je vodil po luki – velemestu v majhnem mestecu, ter nam predstavil luški promet ter nekatere dejavnosti Luke. Upokojenci še kako cenimo prizadevnost za širitev dejavnosti Luke in njen obstoj, saj je tudi v preteklosti številnim zaposlenim (tudi Marežganom) zagotavljala eksistenco in socialno varnost. Luka Koper nam je prijazno

### Kako je vse zraslo

Med ogledom večkrat vzklikne: »Ojej, kako je to vse veliko! Tega še ni bilo, ko smo bili mi ... To pa so ruske banane (op. a. železovi ingoti), ročno smo jih premetavali in premikali. Veliko različnega tovora smo delali ... meso, pšenico, koruzo, sojo, arašide v vrečah – vse to smo ročno natovarjali na kamione. Takrat je bilo 2.200 zaposlenih, delo pa razdeljeno na pretovor, skladišča, lesno ... Ko sem postal privezovalec, nas je bilo za celo luko 12. Imeli smo 5 vezov, en je bil v Rižani, kjer smo vezali ladje z lesom. Koliko danes zaslužijo privezovalci? Mi smo bili plačani po ladji ...« bistro sprašuje.

### Če bi zdaj hodil po luki, bi potreboval dva meseca ...

Ko komentiramo, da je kontejnerska obala samo trenutno prazna, Jovo poznavalsko doda: »Ja, ena čaka na sidru, jaz vse to gledam od zunaj, veste. Oh, jaz bi se izgubil tukaj, če bi šel peš po luki, potreboval bi dva meseca, če bi zdaj hodil ... koliko je teh kontejnerjev! Mislim, da mi nismo nič manjši od Trsta, ali ne? V primerjavi s tistim, kar smo imeli mi, je danes to, kar imate vi – Amerika!

Bil sem v pristaniščih na Reki in v Trstu, ampak mi smo bili takrat res majhni proti Reki ... danes smo veliki. In 2. tir je treba nujno delati, to je zelo pomembno!«

### Čuvajte luko

Kakšni delavci so bili pred skoraj pol stoletja, ga vprašamo: »Imeli smo se radi, pomagali smo si. Danes ni več prijateljstva, tovarništva. Starih delavcev nas je malo ostalo, se pa še srečamo, saj sem včlanjen v Društvo luških upokojencev, berem Luški glasnik in vsako leto grem na novoletno fešto. Rad imam mojo Luko, veste. Čuvajte jo.«

odprla svoja »vrata« za kar se vodstvu in zaposlenim iskreno zahvaljujemo,« so zapisali Marežgani.





# 100 let nogometa v Kopru s posebnim darilom

Prva pisna dokazila o igranju nogometa v Kopru segajo v leto 1920, ko je ta del Slovenije še spadal pod italijansko oblast. Takrat so ustanovili Circolo sportivo Capodistriano, predhodnika današnjega FC Koper, ki velja za prvo nogometno ekipo Kopra.

 MATEJA CLARICI  DANIEL ŠKERJANC, ARHIV FC KOPER



Ekipo so leta 1920 sestavljali predvsem študenti, delavci in ribiči, pretežno pripadniki italijanske narodnosti, ki je predstavljala večino mestnega prebivalstva. Ekipa je nastopala v 3. diviziji prvenstva Julijske krajine in je bila ena prvih na istrskih tleh. Klubuska barva je bila – in je še danes – rumeno modra, igralo pa se je na peščenem igrišču, nedaleč stran od mestnih vrat Muda. Klub je v vseh teh letih spreminjal imena in ravni tekmovanj, a hkrati ohranjal dediščino pionirjev kopskega nogometa vse do današnjih dni. Danes šteje 350 nogometašev vseh starosti, 22 trenerjev in 15 sodelavcev, ki skrbijo za nemoteno delovanje tako številnega pogona. V okviru kluba deluje tudi nogometna šola.

## Koprski nogometaši večkrat državni prvaki

Za zlata leta kluba velja druga polovica 80. let, ko je Koper v sezoni 1984/85 osvojil 1. mesto v takratni Slovenski ligi. Med pomembnejšimi uspehi v zadnjih desetih letih pa so koprski nogometaši predvsem ponosni na naslov državnih prvakov 1. Slovenske nogometne lige in na dve zmagi v pokalnem tekmovanju Nogometne zveze Slovenije (NZS).

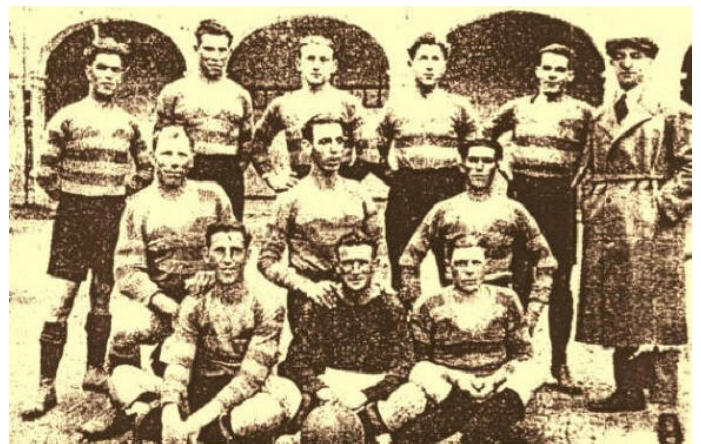
## Ponovno v prvi ligi

Po treh letih igranja v nižjih kategorijah je sredi letošnjega maja nogometaše razveselila novica NZS, da se bodo v naslednji sezoni vrnili med prvoligaše. Zaradi epidemije so drugoligaško tekmovanje prekinili, Koprčani pa so kot prvouvrščeni napredovali v višjo ligo. »Imamo ambicije, želimo biti kar se da uspešni in mestu podariti to, kar si zasluži. Vedno je cilj zmaga in s takšnim razmišljanjem vstopamo v sezono,« je komentiral trener **Miran Srebrnič**. Tekmovanje v skupini najboljših slovenskih nogometašev bo obogatilo praznovanja ob visokem jubileju nogometnega kluba. Ob tej priložnosti pripravljajo razstavo in druge spremljajoče dogodke, s katerimi želijo obuditi bogato in zanimivo preteklost najstarejšega kopskega športnega društva.

## Pripomoremo k razvoju več kot 300 mladih nogometašev

Luka Koper podpira kopske nogometaše že od leta 2008, ko je prevzela generalno pokroviteljstvo. »Luka Koper je steber in gonilo kopskega gospodarstva, zato nas toliko bolj veseli dolgoletna podpora našemu klubu, ki neprekinjeno traja že vse od leta 2008. V tem obdobju je FC Koper dosegel tudi največje uspehe v svoji 100-letni zgodovini, od naslova državnih prvakov do dveh pokalnih lovorik. FC Koper pa seveda ni le članska ekipa. V našem klubu trenira okrog 300 otrok, kar pomeni, da je v nogomet tako ali drugače vpetih prav toliko družin. Ravno v športni razvoj mladih nogometašev vlagamo veliko truda in tudi večino sredstev, ki jih prejemo od Luke Koper, zato smo vam zelo hvaležni,« je o našem dolgoletnem sodelovanju povedal predsednik kluba **Ante Guberac**.

## FC Koper ni le članska ekipa. V klubu trenira okrog 300 otrok, kar pomeni, da je v nogomet tako ali drugače vpetih prav toliko družin.



Prva kopska nogometna ekipa, leto 1920.

# Pristaniške zgodbe spremlja vse več ljudi

  MATEJA DOMINKO

Na Facebook profilu Luke Koper smo 6. avgusta našeli okroglih 10.000 prijateljev, le nekaj dni prej pa tudi 5.000 sledilcev na bolj poslovno usmerjeni socialni mreži LinkedIn.

Preko družabnih omrežij predstavljamo podjetje, gradimo zavedanje o pomenu Luke Koper in hkrati gradimo podobo slovenskega pristanišča.

## Najbolj aktivni na Facebooku

Družbeno omrežje Facebooku se je rodilo leta 2004 kot projekt za študente ene od ameriških šol. Do danes je zraslo v trenutno največjo družbeno mrežo z več kot 2,7 milijarde uporabnikov po celem svetu. Poleg individualnih uporabnikov se v omrežju predstavljajo, klepetajo in virtualno družijo tudi podjetja: Luka Koper ima svoj Facebook profil od leta 2009. Tam objavljamo zanimive zgodbe iz pristanišča in fotografije, predvsem pa širimo dober glas o Luki Koper.

Za vse prijatelje Luke smo zato na Facebook pripravili nagradno igro, v kateri smo ponudili za splošno javnost enkratno izkušnjo: obisk superpostpanamax dvigala in ogled luke. Srečna izžrebanca **Jan Saksida** in **Robert Brozina** sta nagrado z navdušenjem sprejela in 29. avgusta Luko Koper doživela na poseben način. Oglevala sta si pristanišče in se na koncu povzpela še na velikansko kontejnersko dvigalo ter ga do potankosti raziskala.



Jan (levo): »Delam v koprski enoti velikega transportno-logističnega podjetja. Ukvarjamo se pretežno s kontejnerji, na dvigalu pa res še nisem bil. Sodelavci so mi rekli, da naj se slikam in pošljem fotke, to je res enkratna izkušnja.«  
»Navdušujejo me ladje, še posebej ladje nekoč naše Splošne plovbe. Malo mi je žal, da pod nami danes ni kontejnerske matice, ampak res kapo dol žerjavistom in ostalim, ki delajo tukaj. Na dvigalu ne more delati vsak,« je s širokim nasmehom svojo superpostpanamax izkušnjo komentiral Robert.

Na Facebooku smo resda najbolj 'družabno' aktivni, nekoliko resnejše poslovne novice pa objavljamo na omrežju LinkedIn, luške foto utrinke pa z radovedneži delimo na Instagramu.

Pridruži se nam tudi v virtualnem svetu. Sledi luškemu dogajanju na:



**Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.**

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

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

Kreativna zasnova in oblikovanje: Igor Lennasi, ID14 za Mediade d. o. o.  
Foto naslovnica in 2. stran: Kristijan Stojaković  
Foto 13. stran: Mateja Dominko  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 2.200 izvodov  
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si  
Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.  
»Na vrhu je prostora, kolikor ga hočete, samo ne za sedenje.«  
Mary Crowley