

Tuški

G L A S N I K

2021/04

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



**Zelena luč vlade programu
razvoja pristanišča**

- 4 Zelena luč vlade programu razvoja pristanišča**
Vlada je konec februarja sprejela program razvoja pristanišča za mednarodni promet v Kopru za obdobje 2021–2025.
- 6 400 milijonov evrov za tržaško pristanišče**
Da bi omejili gospodarsko in družbeno škodo, ki jo je povzročila pandemija, so se Evropska komisija, Evropski parlament in voditelji EU dogovorili o načrtu za gospodarsko okrevanje.
- 7 Luka Reka objavila nov razpis za koncesionarja Zagrebške obale**
Reška luška uprava je lani decembra razveljavila postopek podelitve 50-letne koncesije za razvoj, poslovanje in upravljanje novega kontejnerskega terminala na Zagrebški obali.
- 8 Gradbena dela za drugi tir na odseku Črni Kal–Koper oddana**
Zadnji dan v marcu je družba 2TDK s podjetjem Kolektor CPG podpisala pogodbo o gradnji odseka na trasi drugega tira med Črnim Kalom in Koprom v vrednosti 224,7 milijona evrov.
- 8 Širitev koncesijskega območja pristanišča**
Vlada je 31. marca spremenila Uredbo o upravljanju kopskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture.
- 10 Orjaška Ever Given ustavila promet skozi sueški kanal**
Po nekaterih ocenah je bil strošek vsake ure sueške blokade okrog 34 milijonov evrov.
- 14 Fotodan na Terminalu za živino**
Ko pride ladja po živali, na našem Terminalu za živino potrebujemo eno dobro izmeno za pretovor živali s 30 kamionov.



© SIMON KR

Nov zgodovinski rekord na kontejnerskem terminalu

 SEBASTJAN ŠIK

Na kontejnerskem terminalu Luke Koper smo marca zabeležili rekorden pretovor kontejnerjev. Marec je bil na vseh terminalih nadpovprečen tudi po številu pretovorjenih kamionov in vagonov.

V 31 dneh smo na ladijski strani pretovorili nekaj več kot 97.000 TEU, s čimer smo krepko preseгли prejšnji mesečni rekord izpred natanko treh let, marca leta 2018 smo pretovorili nekaj več kot 92.300 TEU. »Gre za pomemben mejnik, še posebej v luči posledic pandemije korona virusa ter omejitev pri izvajanju storitev zaradi zaščitnih ukrepov,« je dosežek pospremil predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

Prihodnja rast odvisna tudi od podaljšanja pomola I

Nadaljnja rast pretovora kontejnerjev in zagotavljanje visoke stopnje produktivnosti bo odvisna tudi od podaljšanja pomola I. Operativna obala kontejnerskega terminala bo že junija letos daljša za skoraj 100 metrov, sočasno pa nadaljujemo tudi izgradnjo skladiščnih površin v zaledju operativne obale.

»Gre za najpomembnejši infrastrukturni projekt Luke Koper v zadnjih 10 letih, tako s finančnega kot strateškega vidika. S tem se bo letna kapaciteta terminala povečala na 1,3 milijona TEU, oziroma z dodatnimi izboljšavami na področju procesov dela na poldrugi milijon TEU,« je poudaril član uprave Luke Koper **Metod Podkrižnik**, zadolžen za Področje komerciale in operative.

Nov mejnik prihaja v času, ko se koprski kontejnerski terminal, kot tudi celotna pomorska panoga v svetu, sooča z velikimi izzivi poslovanja v izrednih zdravstvenih in poslovnih okoliščinah.

V 31 dneh smo na ladijski strani pretovorili nekaj več kot 97.000 TEU, s čimer smo krepko preseгли prejšnji mesečni rekord, ko smo pretovorili nekaj več kot 92.300 TEU.

Sladko – kisel rekord



Kako lepo, ko lahko uvodnik začnemo s krasnimi novicami o poslovanju v minulem mesecu. Zaradi epidemije smo že pozabili, kaj so to pozitivne novice. Tisti, ki nam zvesto sledite tudi preko družbenih omrežij, že veste, da je marca padel nov rekord na kontejnerskem terminalu, vendar so zelo dobro delali tudi ostali terminali. Prvo trimesečje bomo sicer ocenjevali šele prihodnji mesec, a nas taki uspehi navdajajo z optimizmom. Res je sicer, da ima ta rekord sladko-kisel okus, glede na razmere v kontejnerski branži, ki vplivajo tudi na razmere v pristaniščih. Kolegi na terminalu se že mesece trudijo ohranjati pretočnost terminala ob povečanem povpraševanju po storitvah, kljub na drugi strani povsem porušeni urnikom prihodov ladij, kar vpliva na kopenske povezave pristanišča z zaledjem, predvsem železniške, in seveda na končne kupce, ki so vezani na logistiko just in time. Tolažimo se lahko, da v tem nismo sami. Večina pomembnejših pristanišč v Evropi se sooča z enakimi izzivi. Najbolj sveža vest prihaja iz Hamburga, kjer je bil operater HHLA prav tako kot mi prisiljen v določene ukrepe, da ne bi prišlo do zasičenja terminala. Mimogrede, beseda zasičenje, angleško congestion, ima v logistiki izredno negativno konotacijo. Pristaniški operaterji se ji izogibamo kot hudič križa. Skratka, časa in pogojev za proslavljanje rekorda ni bilo. Vmes se je zgodil še Suez, ki nas je vse dodatno streznil ob zavedanju, kako je evropsko gospodarstvo odvisno od tega strateškega prehoda. Pravijo, da smo Slovenci premalo ambiciozni, da smo preskromni. No, jaz sem v uvodniku prejšnji mesecih dokazal, da izjeme potrjujejo pravilo. Evropski uniji in Sloveniji sem kar za tisočkrat podaljšal dolžino tirov. To se zgodi, ko se človek izgubi v prevodih oz. jezikovnih razlikah, kjer vejica v številčnem zapisu v anglosaškem svetu pomeni čisto nekaj drugega kot pri nas. Ali kot temu elegantno pravijo v publicistiki, tiskarski škrat.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Varnost je pri nas na prvem mestu!



Ko govorimo o varnosti, imamo v mislih varnost plovbe, okolja in premoženja, v prvi vrsti pa varnost človeških življenj. In temu na Upravi za pomorstvo namenjamo največjo pozornost. Naše edino tovorno pristanišče se nenehno razvija in širi. V pristanišče prihajajo vse večje ladje in s tem so tudi izzivi pri zagotavljanju varnosti vse večji. Ob vplutju ladje v pristanišče je ravno varnostni vidik tisto prvo ogledalo urejenosti organizacije, družbe, države. V zadnjih letih smo na področju izboljšanja varnosti plovbe naredili kar nekaj pomembnih korakov. Vzpostavili smo Center za nadzor prometa in upravljanje v kriznih situacijah ter posodobili sistem nadzora plovbe na morju. V sodelovanju z Luko Koper smo zagotovili skladnost terminalov za rzsute in sipke tovore ter glinico z Direktivo EU o določitvi usklajenih zahtev in postopkov za varno nakladanje in razkladanje ladij za prevoz rzsutega tovora. Izdelali smo vodnik za koprsko pristanišče, ki je s pohvalami preстал pregled izvršnega odbora Mednarodnega združenja pristanišč (angl. *Harbour Masters Association – IHMA*) in je z informacijami, ki jih potrebujejo poveljniki ladij ob prihodu, dostopen na spletnih straneh URSP, Luke Koper in IHMA. Omejili smo hitrost ladij ob prihodu na sidrišče, da bi tako zmanjšali možnost nesreč. Sledil je sprejem Pravilnika o pomorski pilotaži, ki vsebuje določbo o najvišji dovoljeni hitrosti 6 vozlov tako pri vplutju kot tudi izplutju iz pristanišča. Določili smo tudi dodatno pilotsko postajo, kjer se že na samem začetku sidrišča pilot vkrcna na velike ladje, tankerje in ladje za prevoz nevarnih tovorov. V prihodnosti želimo vzpostaviti službo sistema za nadzor plovbe (angl. *Vessel Traffic Services*). Gre za storitev, ki jo izvaja pristojni organ obalne države s ciljem zagotoviti varnost pomorskega prometa in zaščito okolja.

Jadran Klinec,
direktor Uprave RS za pomorstvo

Zelena luč vlade programu razvoja pristanišča

Vlada je konec februarja sprejela program razvoja pristanišča (PRP) za mednarodni promet v Kopru za obdobje 2021–2025. S tem je dala družbi Luka Koper zeleno luč za izvedbo v programu zajetih investicij. Razvojni program, ki upošteva usmeritve iz Strateškega poslovnega načrta družbe, je skladen s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do 2030 ter Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030.

 TATJANA JAZBEC

PRP je izdelan na ravni idejne zasnove načrtovanega prostorskega in infrastrukturnega razvoja pristanišča. Poleg tega vsebuje tudi časovno dinamiko izvedbe. Zajema investicije v obstoječo in novo pristaniško infrastrukturo znotraj in zunaj koncesijskega območja (vendar še vedno v okviru državnega prostorskega načrta). V naslednjih petih letih bomo pospešeno vlagali v povečevanje števila priveznih mest, skladiščnih površin ter cestne in železniške infrastrukture v pristanišču. S povečevanjem zmogljivosti in pretočnosti pristanišča bomo leto 2026, ko naj bi stekel promet na novi progi do Divače, pričakali pripravljeni in s tem povečali prednosti logistične poti preko Kopra.

Pretovor kontejnerjev in avtomobilov strateškega pomena

Na področju pretovora kontejnerjev in avtomobilov smo v zadnjih 10 letih dosegli najvišjo rast (podatki ne upoštevajo lanskega odmika zaradi pandemije koronavirusa). Podvojili smo količine, merjene v kontejnerskih enotah (TEU) oz. številu vozil. V enakem obdobju se je število tovornjakov s kontejnerji in avtomobili podvojilo, vlakov pa je bilo za tretjino več. Podobne trende pričakujemo tudi v prihodnje, zato je največ razvojnih projektov povezanih s pretovorom kontejnerjev in avtomobilov, ki smo jih v razvojnim dokumentih Luke Koper opredelili kot strateške.

Trije novi ladijski privezi na pomolu I

Na podaljšanem prvem pomolu v prihodnje načrtujemo tri nove ladijske priveze. Prvi, katerega izgradnja se že preveša v zaključno fazo, bo na podaljšani obali v prvem bazenu, druga dva pa na severnem delu prvega pomola. Med njima bo 80.700 m² novih skladiščnih in manipulativnih površin. Načrtujemo tudi podaljšanje operativne obale kontejnerskega terminala proti kopnemu za 100 m. Na celotni dolžini kontejnerske obale bomo morje poglobili na -15 m. Celotno površino v zaledju prvega pomola, vse do skladišča praznih kontejnerjev, bomo namenili dejavnostim, povezanim s kontejnerji.

Preselili bomo del terminala za les, zaključili gradnjo nove garažne hiše

Del terminala za les, ki sodi v sklop generalnih tovorov, bomo zaradi širitve kontejnerskih kapacitet preselili na severni del zaledja drugega pomola. Za skladiščenje ostalega generalnega blaga pa bomo zgradili dve skladišči na drugem pomolu. V kratkem bomo zaključili izgradnjo

garažne hiše za 6000 avtomobilov. Ostale površine za skladiščenje avtomobilov, ki jih moramo infrastrukturno še urediti, pa so odprte, locirane na območju izsušenih kaset 5A, 6A in 7A, na ankaranski bonifiki ter na pomolu II.

Transformatorska postaja v pristanišču

Skladno z EU direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je treba do leta 2025 zagotoviti infrastrukturo za napajanje ladij z električno energijo z obale. Nadgradnjo prenosnega omrežja za priklop na 110 kV omrežje bo zagotovil sistemski operater distribucijskega omrežja, v koprskem pristanišču pa moramo zgraditi transformatorsko postajo ter postaviti priključna mesta za ladje. Omeniti velja še nov kamionski terminal v neposredni bližini vhoda Sermin. Ta naj bi bil zaključen do leta 2023, ko poteče najemna pogodba z Mestno občino Koper za uporabo sedanjega terminala na robu mesta.

Ključni infrastrukturni projekti:

- podaljšanje Pomola I – izgradnja 80.700 m² skladiščnih in manipulativnih površin ter začetek gradnje dveh privezov za kontejnerske ladje na severni strani pomola;
- gradnja novih priključnih mest za hladilne kontejnerje;
- izgradnja vhodne točke s tremi vstopno-izstopnimi linijami za kamione s kontejnerji;
- izgradnja avtomatiziranega skladišča;
- izgradnja zaprtega skladišča ob luški vpadnici;
- selitev nadstrešnic za les iz zaledja Pomola I v zaledje pomola II;
- dograditev garažne hiše (faza 2a);
- nov kamionski vhod z Bertoške vpadnice;
- ureditev skladiščnih površin na območju kaset 5A, 6A in 7A;
- izgradnja dvojnega RO-RO veza v bazenu III;
- izgradnja novega veza v bazenu II;
- izgradnja razdelilne transformatorske postaje ter izgradnja 20 kV omrežja znotraj pristanišča ter postavitve priključnih mest za ladje;
- ureditev ankaranskega obrobnega kanala in priprava dokumentacije za gradnjo kaset na območju ankaranske bonifike;
- gradnja zunanega kamionskega terminala.

RO-RO ladje turškega ladjarja Ulusoy bodo obiskovale dva tržaška terminala

 TATJANA JAZBEC

V drugi polovici marca je novi večnamenski terminal t. i. logistične platforme tržaškega pristanišča le dočakal prvo ladjo.

Ob bok nove obale so privezali trajekt **Ulusoy-14**, last turškega ladjarja Ulusoy Sealines. Ta bo odslej svoje RO-RO ladje usmerjal ne le na terminal TIMT (Trieste Intermodal Maritime Terminal – bolj poznan po imenu Samer), ki se nahaja med VI. in VII. pomolom, ampak tudi na novi večnamenski terminal na južnem delu pristanišča. Prihod Ulusoy-14 so napovedali že 31. januarja, a se je zapletlo pri državnih organih in izdaji dovoljenj za turške tovornjake, ki bi prevažali tovor z enega terminala na drugega. Pri tem bi morali prečkati območje izven carinske cone pristanišča, saj terminala med seboj nista povezana. Ulusoy-14, ki je iz turškega pristanišča Češme pripeljal 206 polpriklopnikov in drugih vozil, bo odslej na logistično platformo prihajal vsako soboto.

V novi terminal bodo investirali več kot 100 milijonov

Novi večnamenski terminal in bližnji lesni terminal (Scalo legnami) logistične platforme je do januarja 2021 upravljala družba Piattaforma logistica (PLT). Ko je s povečanjem kapitala večinski lastniški delež (50,01%) v PLT prevzela nemška družba Hamburg Hafen und Logistik AG (HHLA), se je podjetje preimenovalo v HHLA PLT Italy, nanj pa je prešla tudi 30-letna koncesija za upravljanje 27 ha velikega terminala. Terminal ima 55.000 m² pokritih skladišč in štiri železniške tire. Globina morja ob 774 m dolgi operativni obali je med 9 in 13 m.

Novi večnamenski terminal je le del velikega projekta, tj. izgradnje VIII. pomola za pretovor kontejnerjev, v katerega namerava HHLA PLT Italy investirati več 100 milijonov evrov. Razvojne načrte bodo predstavili sredi letošnjega leta.

400 milijonov evrov za tržaško pristanišče

Da bi omejili gospodarsko in družbeno škodo, ki jo je povzročila pandemija, so se Evropska komisija, Evropski parlament in voditelji EU dogovorili o načrtu za gospodarsko okrevanje, ki bo omogočil izhod iz krize in postavil temelje za bolj trajnostno Evropo.

 TATJANA JAZBEC

Svet Evrope je februarja letos sprejel uredbo o vzpostavitvi mehanizma za okrevanja gospodarstva v članicah EU, po katerem naj bi zagotovili znatna sredstva za javne naložbe in reforme za obvladovanje posledic pandemije, spodbujanje zelenega in digitalnega gospodarstva ter večjo zdravstveno in socialno varnost. Dolgoročni proračun EU bo – skupaj z začasnim instrumentom za spodbujanje okrevanja NextGenerationEU – največji sveženj spodbud, ki se je kdajkoli financiral iz proračuna EU. Države članice morajo do 30. aprila predložiti nacionalne načrte, v katerih navedejo program reform in naložb do leta 2026.

Italijani že enotni o načrtu

Nova italijanska vlada se je o načrtu že zedinila. Tržaškemu pristanišču bo namenila 400 milijonov evrov za podvojitve železniških kapacitet v pristanišču, sanacijo območja železarne in površin na nekdanjem območju Aquila, kjer bo zrasel VIII. pomol ter področje, namenjeno Madžarski, poglobljanju morja pred novim večnamenskim terminalom in elektrifikaciji priveznih mest v pristanišču. Med projekte so vključili tudi 100-milijonska vlaganja v VII. pomol, in sicer v obnovo pomola, površin in vzdrževanje železniške

infrastrukture – s tem pa se ne prekine obveznost MSC-ja in TO Delta za podaljšanje pomola in nakup nove opreme.

Nepovratna sredstva tudi za Slovenijo

V okviru Instrumenta za okrevanje NextGenerationEU bo Slovenija lahko izkoristila okvirno 5,2 milijarde evrov, od tega do 1,6 milijarde nepovratnih sredstev. Sredstva so usmerjena v štiri ključna področja: zdravstvo in socialno varnost, zeleni prehod, digitalno preobrazbo, pametno, trajnostno in vključujočo rast. Vlada RS je osnutek nacionalnega Načrta za okrevanje in odpornost potrdila oktobra lani in ga posredovala v neformalno usklajevanje na Evropsko komisijo. Do danes naj bi dokument doživel kar nekaj sprememb, a podrobnosti o posameznih projektih še niso znane. Je pa del načrta tudi trajnostna mobilnost, kjer vlada napoveduje spodbujanje javnega potniškega prometa, uporabe alternativnih goriv v prometu in investicij v okolju prijazno prometno infrastrukturo, predvsem železniško.

Križarke nič več v središče Benetk

TATJANA JAZBEC REUTERS MANUEL SILVESTRI

Italijanska vlada je sprejela zakon, ki dokončno prepoveduje vplutje velikim ladjam za križarjenje v zgodovinsko središče Benetk. S tem je sledila zahtevam Unesca po ohranitvi kulturne dediščine, prebivalcem mesta, okoljskim zahtevam ter varnosti, ki je zaradi vse večjih ladij vedno bolj ogrožena. Zakon je tudi zavezal beneško pristaniško upravo, da v roku dveh mesecev objavi javni natečaj za zbiranje idej za nova privezna mest – ne le za križarke, ampak tudi za velike kontejnerske ladje – zunaj zaščitene vode beneške lagune. Natečaju bo država namenila 2,2 milijona evrov. Ladje bodo v prehodnem obdobju začasno pristajale v bližnjem trgovskem in industrijskem pristanišču Marghere.



Ladje za križarjenje so doslej vstopale v ustju pristanišča San Nيكolo in se po kanalu Giudecca mimo turistično najbolj zanimivega dela Benetk zapeljale do potniškega terminala Terminal Marittimo.

Luka Reka objavila nov razpis za koncesionarja Zagrebške obale

Reška luška uprava je lani decembra razveljavila postopek podelitve 50-letne koncesije za razvoj, poslovanje in upravljanje novega kontejnerskega terminala na Zagrebški obali (Zagreb deep sea). Letos marca je mednarodni razpis ponovila. Zainteresirani imajo za oddajo ponudbe le slab mesec časa, saj bo odpiranje ponudb 26. aprila.

TATJANA JAZBEC LUŠKA UPRAVA REKA

V ponovljenem razpisu so pogoji strožji kot v prvem. Koncesionar bo moral terminal usposobiti za delovanje v roku treh let, izgradnjo dodatnih 280 m obale, infrastrukturno ureditev, nabavo opreme in izgradnjo objektov pa zaključiti v 10 letih.

Koncesijski dogovor naj bi podpisali sredi leta

Medtem ko so v prvem razpisu določili minimalno koncesnino 300.000 evrov, najvišje pa niso omejili, je luška uprava v drugem razpisu določila letno fiksno koncesnino v višini 2 milijonov evrov. Variabilni del bo v primeru ustvarjenih prihodkov 20 milijonov evrov ali manj znašal 6 % bruto letnega prihodka terminala, 5 % če bodo prihodki med 20 in 40 milijonov evrov, ter 4 %, če bodo prihodki preseglji 40 mio evrov. Pri ocenjevanju ponudb bodo v prednosti tisti, ki bodo garantirali količino kontejnerskega prometa na terminalu.

Denis Vukorepa, predsednik Luške uprave Reka, ocenjuje, da bodo koncesijski dogovor podpisali sredi letošnjega leta.



Koncesionar bo moral terminal usposobiti za delovanje v roku treh let, izgradnjo dodatnih 280 m obale, infrastrukturno ureditev, nabavo opreme in izgradnjo objektov pa zaključiti v 10 letih.

Gradbena dela za drugi tir na odseku Črni Kal–Koper oddana

TATJANA JAZBEC 2TDK

Zadnji dan v marcu je družba 2TDK s podjetjem Kolektor CPG podpisala pogodbo o gradnji odseka na trasi drugega tira med Črnim Kalom in Koprom v vrednosti 224,7 milijona evrov. Pri gradnji bo Kolektor sodeloval s turškima podjetjema Yapi Merkezi in Özaltin.

Spomnimo, za gradnjo glavnih del na trasi drugega tira je družba 2TDK novembra 2019 objavila dve javni naročili, in sicer za odsek od Divače do Črnega Kala in od Črnega Kala do Kopra. Za delitev celotne trase na dva dela oz. dve javni naročili se je odločila zaradi različne geološke strukture tal na prvem in drugem odseku in za ločnico določila Kraški rob. Postopek pri obeh javnih naročilih je bil dvostopenjski, v prvi fazi so morali zainteresirani ponudniki dokazovati usposobljenost, v drugi fazi pa oddati finančno ponudbo.

Za gradnjo primerni trije, ponudbo oddal le Kolektor

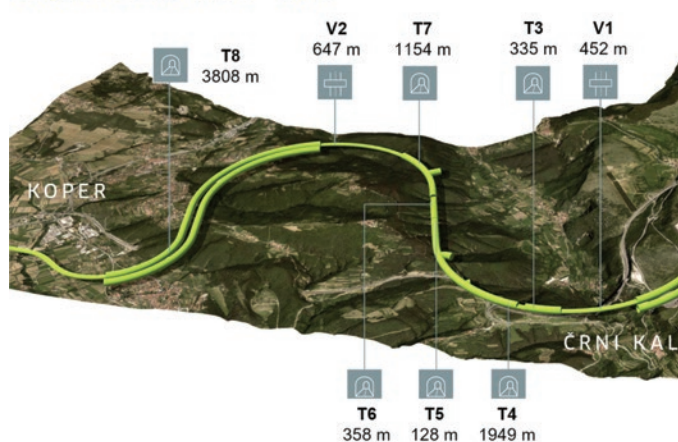
Januarja 2021 je družba 2TDK sposobnost gradnje odseka Črni Kal–Koper priznala trem izvajalcem, Kolektorju, avstrijskemu Strabagu in turškemu podjetju Cengiz, ter jih pozvala k oddaji ponudbe. Prejela je le eno, Kolektorjevo, in mu po podrobnem pregledu tudi dokončno oddala dela. Kolektor bo moral po pogodbi na odseku Črni Kal–Koper zgraditi: 452 m dolg viadukt Gabrovica pod avtocestnim

viaduktom Črni Kal, pet predorov (T3, T4, T5, T6, T7) v skupni dolžini 3.924 m, 647 m dolg viadukt Vinjan, kjer se bo trasa približala državni meji z Italijo, predor T8, dolg 3,8 km, in slab kilometer proge od predora T8 do izveličnega tira na območju elektro napajalne postaje Dekani.

Za odsek Divača–Črni Kal postopek še ni zaključen

Za odsek od Divače od Črnega Kala postopek še ni zaključen. Družba 2TDK je sicer izbrala najugodnejšo Kolektorjevo ponudbo, vendar se je na izbor pritožilo avstrijsko podjetje Strabag, ki je sicer oddalo za 60 milijonov evrov višjo ponudbo.

Drugi tir: Odsek Črni Kal - Koper



Širitev koncesijskega območja pristanišča

TATJANA JAZBEC

Vlada RS je 31. marca spremenila Uredbo o upravljanju koprškega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture, ki je stopila v veljavo julija 2008.

Sprememba se nanaša na razširitev koncesijskega območja pristanišča za nekaj več kot 36 ha, in sicer na morskem delu za 21 ha, na kopnem pa za 15 ha.

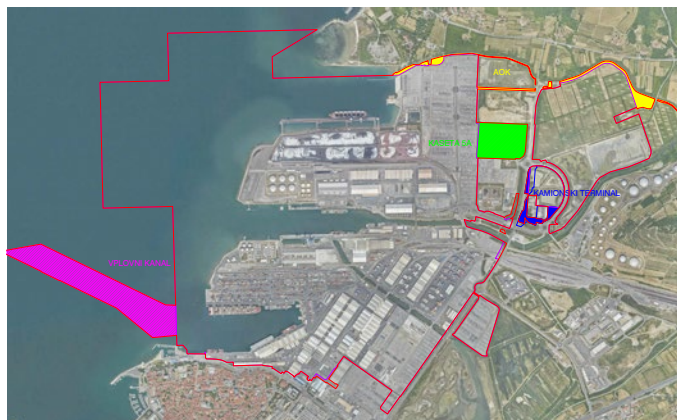
Vključen vplovni kanal za ladje

Na morju bo po novem v območje koncesije vključen vplovni kanal za ladje, namenjene v prvi bazen, medtem ko nam bo širitev na kopnem omogočila izvedbo nekaterih projektov, predvidenih v razvojnem programu pristanišča za obdobje 2021–2025, ki ga je Vlada RS potrdila februarja letos.

Prostor za avtomobilsko skladišče

Kaseta 5A v zaledju drugega pomola širi koncesijsko območje pristanišča za skoraj 8 ha. Na tej površini, ki

smo jo v preteklosti zapolnili z materialom, pridobljenim ob poglobljanju Škocjanskega zatoka in prvega bazena, načrtujemo izgradnjo skladišča za avtomobile. Med večje širitve sodi tudi območje, kjer načrtujemo ureditev struge ankaranskega obrobnega kanala (AOK) od reke Rižane do iztoka v morje, ter površina, ki jo bomo namenili izgradnji nasipa in vhodov na zunanji kamionski terminal. Po razširitvi območje koncesije pristanišča znaša 5.686.052 m².



Vijolična črta predstavlja koncesijsko območje, s katerim upravlja Luka Koper, d. d.



Orjaška Ever Given ustavila promet skozi sueški kanal

Sueški prekop je 190 km dolga plovna pot, ki povezuje Rdeče morje s Sredozemskim. Na dan pot skozi sueški prekop opravi dobrih 50 ladij, uprava Sueškega prekopa jih izmenično spušča v eno in v drugo smer najprej do vmesnega jezera (Great Bitter Lake) in naprej.

 MATEJA DOMINKO  REUTERS

O ladji Ever Given

Kontejnerska matica tajvanskega ladjarja Evergreen, dolga 400 m in široka 59 m, spada v razred trenutno največjih tovornih ladij na svetu. Prevaža lahko 20.000 TEU (standardiziranih kontejnerskih enot), njen največji ugrez je 15,7 m, izdelali pa so jo leta 2018 na Japonskem. Namenjena je bila v nizozemsko pristanišče Rotterdam.



Kaj se je zgodilo?

Ever Given je skozi sueški prekop s Kitajske plula proti nizozemskemu pristanišču Rotterdam. Mediji poročajo, da naj bi med plovbo skozi kanal 23. marca ladjo zajela nevihta in močni sunki vetra, ki so jo zasukali tako, da se je s premcem zarila v mehko peščeno-muljasto brežino. Ladja se je nato postavila diagonalno in s tem popolnoma zaprla plovni kanal. Ladijski promet v obe smeri se je ustavil za šest dni.

Reševanje

Tudi do 14 vlačilcev je skušalo ladjo rešiti iz pozicije, s specialnimi plovili so kopali dno kanala, na kopnem pa so bagri odkopavali pesek na bregu, da bi osvobodili premec ladje. Šest dni po nesreči jim je končno uspelo dovolj odkopati ladjo in jo spraviti do osrednjega jezera, kjer so opravili varnostni pregled plovila. Posadka in tovor so bili nepoškodovani, k sreči pa ni prišlo niti do ekološke nesreče.

Scenariji

Načrt za reševanje je najprej vključeval številne vlačilce in odkopavanje brega za osvoboditev ladje. Ob plimi so skušali ladjo premakniti, v najslabšem primeru pa bi morali z nje zložiti še dovolj tovara. K sreči so premec ladje relativno hitro uspeli dovolj odkopati iz mehkega brega, z vlačilci pa jo hkrati uspešno premakniti v pozicijo, da je splavala. Po najbolj pesimističnih predvidevanjih bi lahko reševanje trajalo tudi več tednov, a se je k sreči zgodba kar dobro iztekla.

... a konec še pride

Na obeh straneh prekopa so se v času blokade nakopičile ladje, ki so se proti "bližnjici" med Zahodom in Evropo odpravile že veliko prej. Spokojno čakajoče na premik bi bile lahka tarča za napadalce, predvsem pa se je zaradi zamud pri transportu blaga dnevno izračunavala škoda za svetovno gospodarstvo. Za okrog 400 ladij, ki so morale več dni čakati na prehod skozi prekop, bo strošek čakanja velik – dodatno gorivo, hrana in potrebščine za posadko, izgubljeni dnevi neobratovanja. Izgube so velike, tarnajo ladjarji in najemniki ladij, klasična zavarovanja pa mnogim – po ocenah poznavalcev – stroška ne bodo povrnila. Običajno tudi lastniki tovara tega ne zavarujejo za primer zamud v transportu, izjema je najpogosteje le hitropokvarljivo blago.

Skozi Sueški prekop potuje okrog 12 % globalnih trgovskih tokov. Gre za bližnjico med Azijo in Evropo, ki upravi kanala na dan prinaša med 10,2 in 10,9 milijona evrov zaslužka.

Kaj pa Koper?

V vrsti za vplutje v kanal so ostale tudi tri kontejnerske matice, na svoji poti proti Sredozemlju namenjene tudi v Koper. Prvo smo 6. aprila sprejeli **CMA CGM Columbio** in jo kljub zamudi brez težav raztovorili. Skupaj smo preložili 2.800 kontejnerjev in jo že naslednji dan poslali naprej na pot, ko je prispela še druga »zamudniška« ladja, **Johanna Schulte**, prav tako razložena in naložena takoj in brez povzročanja gneče na sidru.



Pot 1 - SKOZI SUEŠKI PREKOP

Razdalja: 7.925 navtičnih milj
Čas plovbe: 22 dni

Pot 2 – OKROG RTA DOBRE NADE

Razdalja: 13.803 navtične milje
Čas plovbe: 38 dni in 8 ur

Izračun smo naredili za plovbo s povprečno hitrostjo 15 vozlov.

Vir: sea-distances.org

S težavami se sooča tudi HHLA

MATEJA DOMINKO HHLA/THIES RÄTZKE

Kako pereča, predvsem pa po vseh pristaniščih prisotna je problematika zamud v kontejnerskem prometu, pišemo že zadnje pol leta. Stranke redno obveščamo o novostih in ukrepih, ki jih v koprski luki uvajamo za omilitev nastale situacije, saj se želimo kar najbolj približati normalizaciji stanja. Vpliva na globalno stanje pa pristanišča nimamo. To dokazuje tudi primer iz Hamburga.

Eden največjih kontejnerskih terminalistov, nemški HHLA, je objavil pojasnilo, da večina ladij zamuja že od začetka leta, kar povzroča kopičenje kontejnerjev na njihovih terminalih. »Položaj je še poslabšala nesreča v Sueškem prekopu,« poročajo iz HHLA. Poudarili so, da je njihova glavna skrb zagotavljanje nemotenega delovanja dobavne

verige, zato so omejili prihod kontejnerjev s kamioni in zagotovili dodatne skladiščne površine.



Prvi webinar za egiptovske stranke

MILENA SLOBKO JERMAN

Po videorazglednici lansko jesen smo letos naredili naslednji korak pri ohranjanju stika s tujimi strankami. V preteklosti smo marca že izvedli Luški dan v Egiptu, zato smo se tokrat odločili najprej narediti webinar prav za te stranke, ki so močni izvozniki hitropokvarljivega blaga.

Dogodek smo organizirali v času, ko se začenjajo pripravljati na sezono grozdja. Čeprav ta traja le dober mesec, so takrat količine velike. V špici sezone tedensko prispe več kot 50 reefer kontejnerjev. Naše sporočilo strankam je bilo, da Luka Koper tudi v času pandemije ostaja ves čas polno operativna in da nadaljujemo z investicijami v izboljšanje storitev. Da smo tu za njih.

Vsebina, prilagojena strankam

Vsebino smo prilagodili zanimanju egiptovskih izvoznikov grozdja in naših lokalnih špediterjev, s katerimi smo

se nazadnje v živo srečali pred pandemijo na lanski Fruitlogistici v Berlinu. V programu so poleg nas sodelovali tudi predstavniki koprskе pristaniške skupnosti, na egiptčanski strani pa predsednik združenja egiptovskih špediterjev EIFFA, direktor fitosanitarne inšpekcije CAPQ in predstavnik izvoznika ter obenem podpredsednik združenja AEC (Agricultural Export Council).

Zadovoljni z udeležbo

Dogodek je potekal v živo. Predsednik Zveze pomorsko prometnih agencij **Gracijan Necmeskal** in predsednik Sekcije pristaniških špediterjev GZS **Čedomir Bojanić** sta dogodek pozdravila in predlagala podobno izvedbo tudi za druge trge. Na webinarju so nas spremljali naši lokalni špediterji, egiptovski izvozniki grozdja in njihovi špediterji ter agenti kontejnerskih linij med Egiptom in Luko Koper, z udeležbo pa smo bili zadovoljni. Vsem sodelujočim in tistim, ki se nam niso mogli pridružiti, smo poslali posnetek s prezentacijo.

Na obisku: Terminal generalnih tovorov

Profitni center Generalni tovari (GT) je operativna enota, ki pretovarja največ različnih blagovnih skupin, uporablja raznovrstno tehnologijo in ima zato tudi več raznovrstnih delovnih postopkov kot ostali specializirani terminali. Gre za zanimiv terminal z vse prej kot monotonim delom, tako za vodenje in upravljanje, kot tudi za delo na terenu.

 MATEJA DOMINKO  TOMAŽ PRIMOŽIČ, MATEJA DOMINKO

Na GT četrtnina vseh delavcev v družbi

Trenutno terminal zaposluje 417 delavcev, od tega 101 iz agencij, potrebe po dodatnih kadrih pa še rastejo. Najmlajši delavec na terminalu je star 21 let, najstarejši pa je luški letnik in bo letos dopolnil 64 let.

Organiziranost enote narekuje vrsta blaga

PC GT pod svojim okriljem združuje štiri enote, ki se združujejo glede na tip obvladovanega tovora. PC se deli na terminal za generalne tovore, ki je nosilni terminal, terminal za živino, terminal za les in terminal hlajenih tovorov. Največji obseg pretovora odpade na papir in celulozo, hitropokvarljivo blago, hladno valjano pločevino, les in projektne tovore. Delamo še veliko drugih stvari, denimo tirnice, cevi, zaboje, oboje, tovor v vezih, zabojih, obojih, velikih vrečah, na paletah, belo tehniko, pretovarjamo tudi žive živali in mnogo drugega. Gre za najbolj pestro blagovno skupino po vsebini, obliki, načinu rokovanja in skladiščenja.

Paleta dodatnih storitev na blagu

Poleg klasičnega ladijskega in kopenskega pretovora na terminalu izvajamo tudi storitve praznjenja (ang. *stripping*) in polnjenja (ang. *stuffing*) kontejnerjev.

Blago po želji strank sortiramo in ga pripravimo za nadaljnjo distribucijo. Usposobljeni smo tudi za različne druge storitve, blago pričvrščujemo, označujemo, etiketiramo, uvrečujemo, tehtamo, čistimo, vzorčimo, prepakiramo, vežemo, paletiramo, ovijamo paletirano blaga in opravljamo druga dopolnilna dela.

PC GT pod svojim okriljem združuje nosilni terminal za generalne tovore, terminal za živino, terminal za les in terminal hlajenih tovorov.

Terminal v številkah

840 m operativne obale
6 privezov
139.400 m² večnamenskih zaprtih skladišč
3.600 m² nadkritih skladišč
40.000 m² odprtih skladišč



Ni stvari, da je ne bi obvladovali

PC Generalni tovari vodi Roman Božič, ki je marca obeležil 35 let zvestobe Luki. Pravi, da ga sodelavci verjetno vidijo kot strogega, zahtevnega in odgovornega. Pri delu z ljudmi ga vodi spoštovanje do sodelavcev, ki jim rad zaupa.

  MATEJA DOMINKO

Če bi moral z eno besedo opisati svoj kolektiv »generalcev«, bi rekel ...

Vsestranski. Imam izredno ekipo, ki ima veliko izkušenj in je sposobna reševati največje izzive – tako pri komercialnem, operativnem obvladovanju obsega dela kot tudi tehnologiji dela. Ni stvari, da je ne bi obvladali, ni tovora, ki ga ne bi mogli pretovoriti. Generalne tovore lahko obvladuješ samo z dobro usposobljeno ekipo, ki ima zelo specifična znanja. Zato vztrajam, da starejše generacije prenašajo znanje na mlajše.

Znaš dobro oceniti ljudi? Poznaš »svoje« ljudi?

Da, redko se zmotim v oceni človeka. Z leti dobiš občutek za ljudi. Če le morem, jim dam priložnost, da se dokažejo. Sistem, način in obseg dela danes pa te silijo, da si vedno manj med ljudmi in del njih, da jih lahko poslušаш. Za PC kot so generalni tovari, je najbolj pomemben človeški vir. Tudi če so usposobljeni, opremljeni, socialno varni, je v ekipi ključno dobro vzdušje. V skupini mora obstajati zdrav vodja, ki je spoštovan in na delu živi prave vrednote.

Razbija trditev, da tovor v Koper pride sam. Kako zahtevna je priprava na nov posel?

Velik projekt se pripravlja že leto dni preden pride prvi kos tovora. K nam pride pobuda, potem se začne preverjanje celotne logistične verige, tudi iskanje pristanišča, ki ima vse vire za ustrezen pretovor. Izdelava ponudbe za velik posel nam lahko vzame tudi mesec dni, saj iz rok vedno damo zavezo, za katero stojimo in jo v celoti lahko izpeljemo. Lastnik tovora na koncu oceni zanesljivost izpeljave posla, pregleda reference in obiše teren. Običajno ne pretehta cena, najbolj bistveno je, ali si v poslu profesionalca in imaš visoko stopnjo zanesljivosti, s tem pa zaupanje.

Pristanišča, ki veliko pretovarjajo, najbolj rastejo, saj hočejo vsi tja, zato statusa zanesljive luke ne smemo izgubiti za nobeno ceno.

Si zunaj kdaj slišal »pregovor«, da se v Kopru vse da?

Ko sem še plul, smo bili z ladjo na Long Beachu. Ob 21. uri smo imeli samo še dva kontejnerja za naložiti na ladjo, ko je žerjavist splezal z dvigala, terminalski vlačilec pa je odpeljal. Mi smo debelo gledali, a tam niso bili vajeni narediti »malo več«. Pri nas je bilo delo vedno narejeno, ne glede na to, ali smo morali podaljševati, se znajti z dodatnimi delavci, tehnologijo. Ladar si izbere varno pristanišče,



kjer bo delal, vrtel svoj tovor in s tem zniževal prevozne stroške. Pristanišča, ki veliko pretovarjajo, najbolj rastejo, saj hočejo vsi tja, zato statusa zanesljive luke ne smemo izgubiti za nobeno ceno.

Glede na obseg strank, blaga, procesov je tvoje delo verjetno stresno. Kako se ga otreseš?

Imamo ogromno blagovnih skupin, na vsako vpliva nešteto dejavnikov, na katere pa ne mi, običajno pa niti lastnik tovora, nimamo vpliva. Delamo s številnimi strankami, obvladujemo nešteto delovnih procesov in tehnologij. Če me stranke kličejo, dosti govorijo, prosijo za kakšne spremembe, sprašujejo za izboljšave, se tudi občasno pritožijo, je to zame ok. Ko me stranka nekaj dni ne pokliče, pa sem že na preži. Zatišje ni dobro. A tega stresa sem vajen, to je hrana zame, s tem živim. Če sem brez problema, se ponoči zbudim in si rečem: »To ne bo dobro.« Postanem nervozen, pogosto se usedem v avto in grem en krog po luki. Če vidim kakšno možnost izboljšave, sem pomirjen in mi je takoj lažje. (smeh) Problemi morajo biti, ker se iz njih razvije napredek.

Kje smo izjemno dobri, kje imamo še rezervo?

Zadovoljen sem, da veliko delamo na varstvu pri delu, kjer smo ohranili tempo vlaganja v varno delo skupaj z vse večjim obsegom in raznolikostjo dela. Delavci morajo skrb za varnost čutiti kot potrebo, dodano vrednost zase. Kar nas hromi, je preveč birokracije, dolgi in zahtevni postopki, javno naročanje in zavezanost k pravilom, ki nam jemljejo nujno potrebno praktičnost in upoštevanje uporabniške izkušnje.

Fotodan na Terminalu za živino

📷 MATEJA DOMINKO

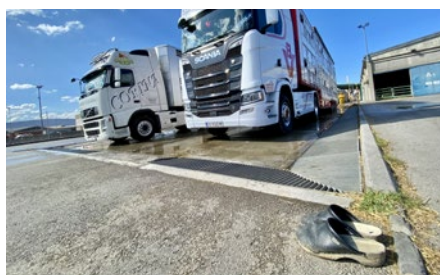
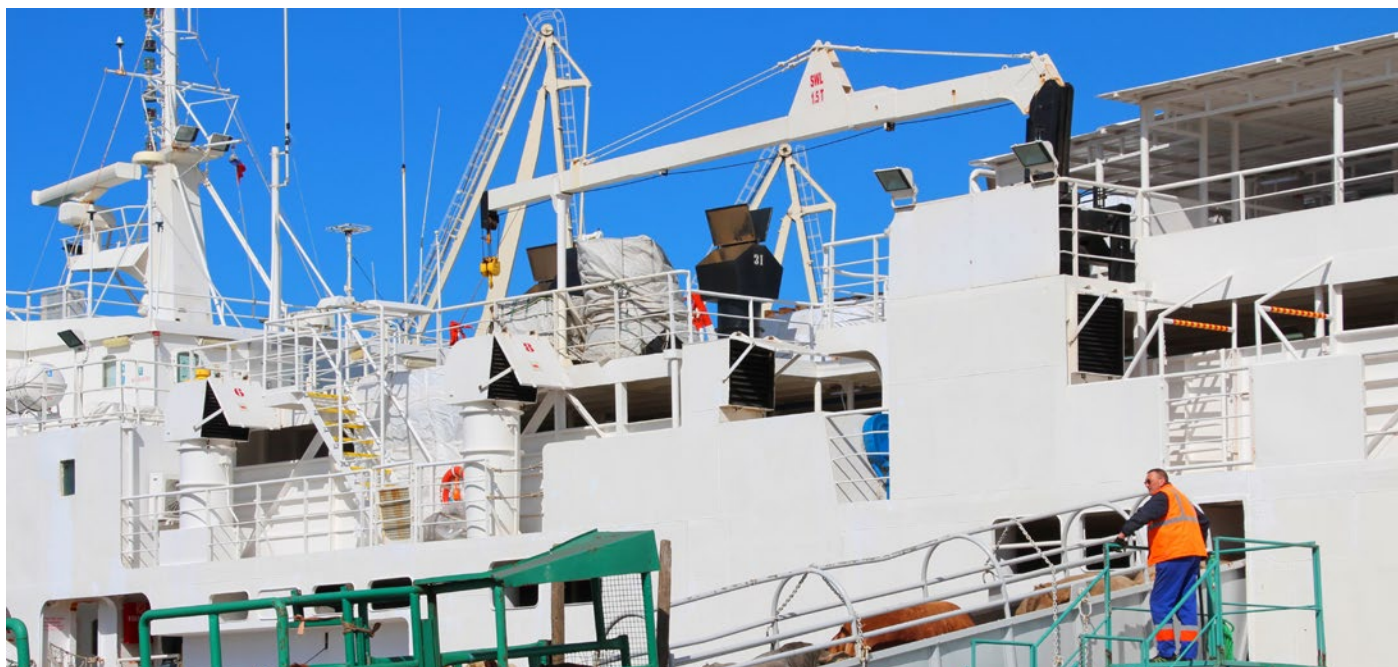
Ko pride ladja po živali, na našem Terminalu za živino potrebujemo eno dobro izmeno za pretovor živali s 30 kamionov, gre za okrog 900 glav živine, če govorimo o govedu. Na tak dan 12-urno izmeno dela 20 ljudi na polno.

Šest delavcev je na kompostarni na čiščenju, šest jih pere kamione na terminalu, ostali skrbijo za prehode živali iz kamiona v hlev, da imajo tam dovolj hrane in vode ob počitku ter za vkrcanje na ladjo. Iz iste (domače) štale grejo živali skupaj na kamion, s kamiona gredo skupaj v luški hlev, od tam pa v enaki skupini tudi na ladjo, kot so vajene tudi sicer biti skupaj.

Posebna procedura je tudi s kamioni za prevoz živali. Ti gredo najprej na tehnico s tovorom, nato pridejo na terminal, kjer živali spravimo v hleve. Prazen kamion gre

spet na tehnico, pa na kompostarno, kjer odloži odpadke in pride nazaj na terminal. Tu ga temeljito operemo, za konec pa ga pooblaščen izvajalec še dezinficira. Ves čas pretovora živali je praviloma prisoten tudi veterinar, ki temeljito pregleda vsako ladjo in jo nato odobri za prevoz živali, spremlja pa tudi sam proces pretovora in razmere, v katerih živali bivajo med postankom pri nas.

Marca je 30 let delovanja obeležilo podjetje Savica, ki se že prav toliko časa ukvarja s pretovorom živih živali preko Luke Koper. Ob tem visokem delovnem jubileju iskreno čestitamo prvemu agentu in lastniku podjetja **Zlatanu Čoku**.



Modularna rešitev za nove prostore

  MATEJA DOMINKO

Smo tik pred ciljno črto težko pričakovane uporabe novih garderob na našem – kadrovsko gledano – največjem terminalu, saj smo po dokončanju gradnje in urejanja objekta za potrebe kontejnerašev zadnje dni marca dobili tudi uporabno dovoljenje. Gre za 24 bivalnih kontejnerjev, zloženih v dve etaži, zato se objekt imenuje kar »zložba«. Posebnost objekta je zunanje ogrodje in fasada

industrijsko-modernističnega videza, zunaj pa moderno stavbo mehčajo okrasne rastline plezalke. V prihodnje na strehi objekta načrtujemo vgradnjo solarnih panelov, s čimer bo postal še bolj okolju prijazen. Uporabniki bodo v garderobah mešano, glede na izmene, tako da se sosednja uporabnika garderob med menjavo naj ne bi srečevala.



Boljša storitev, bolj zadovoljni zaposleni

 BORUT MARSIC  MATEJA DOMINKO

Vozila za izvoz iz Evrope k nam večinoma prihajajo z vlakovnimi kompozicijami. Avtomobile naši šoferji zapeljejo z vagona na nakladalno-razkladalno rampo, od tam pa na cestišče oz. v skladišče.

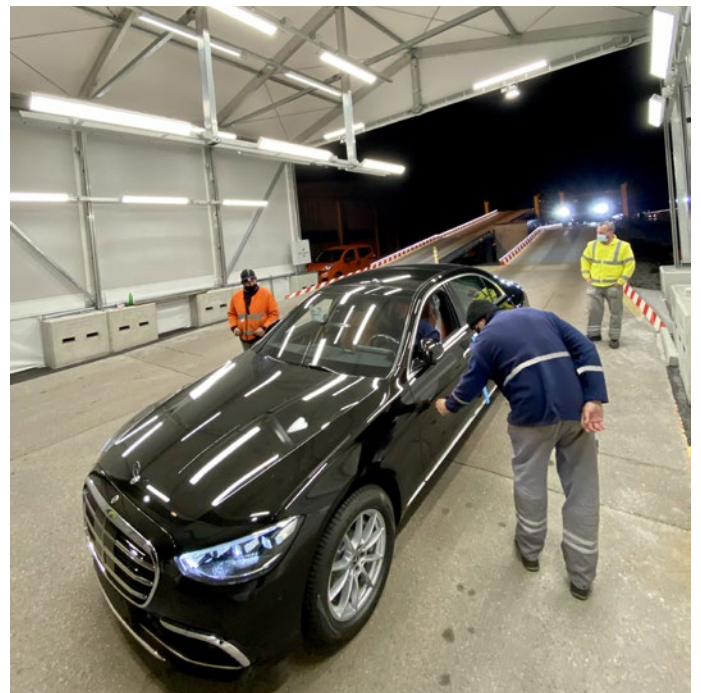
Da bi se prepričali, če so vozila k nam prišla nepoškodovana, jih moramo najprej temeljito pregledati, zato opravimo svetlobno kontrolo vozil.

Prostor nudi optimalne pogoje za opravljanje kakovostne storitve v vsakem vremenu, z novo rešitvijo pa so zaradi večjega udobja pri delu zadovoljni tudi naši sodelavci.

Nadstrešnica lajša delo v vseh vremenskih razmerah

Do sedaj smo to počeli na prostem ob vlaku, kar je še posebej težko, kadar dežuje ali je svetloba slaba. Zato smo postavili novo nadstrešnico, kjer zaposleni v vseh vremenskih razmerah in v različni vidljivosti bolje opravljajo pregled. Nadstrešnica stoji na aluminijasti konstrukciji in je pokrita s ponjavo. V prostoru je vgrajena ustrezna razsvetljava,

ki omogoča kakovosten pregled vozil tudi ponoči oz. ob slabši vidljivosti čez dan. Prostor nudi optimalne pogoje za opravljanje kakovostne storitve v vsakem vremenu, z novo rešitvijo pa so zaradi večjega udobja pri delu zadovoljni tudi naši sodelavci. Pri izvedbi projekta sta z nami sodelovala **Aleksander Glavina** in **David Dolhar** iz Področja investicij.



Knjiga o pionirkah slovenskega pomorstva

 MATEJA DOMINKO  DRUŽINSKI ARHIV POMORŠČAKINJ

Ženske predstavljajo nekaj manj kot 2 % od 1,2 milijona pomorščakov, od tega jih 94 % dela v industriji križarjenja, so z raziskavo ugotovili v International Maritime Organization (IMO).

Koliko jih glede na tragično »koronsko« zaustavitev potniškega ladijskega turizma danes še pluje po morju, niso objavili. Za pomorske poklice se sicer odloča vse več žensk, vendar si zaposlitev večinoma poiščejo v pomorskih upravah, pomorskih agencijah, pristaniščih, izobraževalnih ustanovah, pomorščakinj na ladjah pa je še vedno malo.

Knjigo o Špicu in Joli, kot so dekleti klicali prijatelji, je izdal Pomorski muzej Sergeja Mašere Piran, saj z njo želijo presegati odkrite in prikrite predsodke, ki jih morje ne pozna.

Sava in Jolanda – prvi šolani pomorščakinji

Zgodbi prvih dveh slovenskih, takrat tudi jugoslovanskih šolanih pomorščakinj je v novi knjigi Sava in Jolanda zapisala zgodovinarica dr. **Nadja Terčon**. Gre za pripoved o **Savi Kaluža** iz Ilirske Bistrice in **Jolandi Gruden** iz Nabrežine, ki opisuje tudi razvoj slovenskega pomorstva. V knjigi avtorica pripoveduje o vključevanju dveh mladih Primork v takrat tipično tradicionalen moški poklic pomorščaka. Jolanda je devetkrat preplula Atlantski ocean, poročniški izpit je opravila z odliko, Sava pa je bila prva ženska, vpisana na Slovensko pomorsko trgovsko akademijo v Kopru in je prav tako plula s poročniškim činom. Dekleti sta rušili stereotipe in se borili za enakopravnost, leta 1952 so jugoslovanske oblasti denimo sprejele uredbo o prepovedi zaposlovanja žensk na ladjah.

Predvsem pa sta izpolnili sanje marsikatere ženske, ki si kariere v pomorstvu ni zmogla ali upala privoščiti.

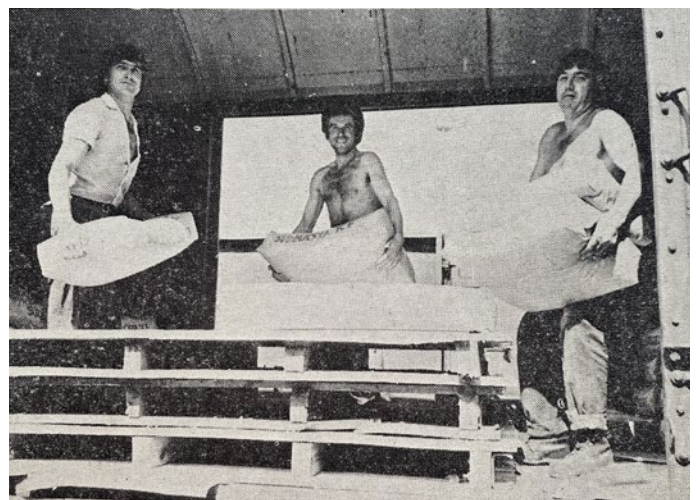
Sava in Jolanda sta bili stanovski kolegici in druga drugi v oporo, njuna vez pa še danes živi v prijateljstvu med njunima hčerama.



Retroluški

»Pri pretovoru klasičnih tovorov smo imeli tako produktivnost, da je bilo drugje to nepojmljivo, bili smo za 30–40 % boljši kot konkurenca. Ladijska skupina je pretovorila 240 do 300 ton vreč na izmeno, skupine so tekmovala med seboj, kdo bo najboljši. Take skupine so bile potem najboljše plačane. Dogajalo se je, da je kdo delal samo do malice, potem pa izginil in ga ni bilo več nikoli nazaj. Ljudje niso zdržali, bilo je noro. Vrečarija (blago v vrečah), bale bombaža, arašidi, ribja moka, kava, zmrznjeno meso, goveje četrtine, svinjske polovice, tune ... vse smo delali fizično, brez posebne zaščitne opreme. Ladijske štive so imele medpalubje, vreče smo zlagali na luško paleto in po tračnicah rinili ven. Ponoči je bil nad štivo in v medpalubju postavljen lampijon in videlo se je, kot bi delali v rovu,« se je za Luški glasnik spominjal Roman Božič, vodja PC GT.

Foto utrinek iz Luškega glasnika leta 1982





Praksa Luke Koper na mednarodnem odru

 MATEJA DOMINKO  MATEJA CLARICI

Združenje evropskih internih komunikatorjev FEIEA je letos svoj tradicionalni izobraževalni dogodek pretopila v tridnevno spletno konferenco za interne komunikatorje iz cele Evrope. Na pobudo Slovenskega društva za odnose z javnostmi PRSS je bila za predstavitev izbrana Luka Koper s primerom internega komuniciranja med pandemijo, kar je bil za nas velik kompliment. **Sebastjan Šik**, vodja Področja odnosov z javnostmi, je na dogodku predstavil, kako smo v pristanišču komunicirali v prvem covid letu, za kar nas je PRSS januarja nagradil s priznanjem za najboljšo prakso preteklega leta v Sloveniji.



Nova podoba ŠD Luka Koper

 MOJCA BANDELJ

Letošnje leto je za Športno društvo prav posebno, saj bo 7. junija minilo jubilejnih 50 let od njegove ustanovitve. Priprave za tako pomemben rojstni dan so že stekle, zato v naslednjih mesecih pričakujte več novičk o naših aktivnostih. Za začetek se lahko pohvalimo z novim logotipom, ki ga je za nas oblikovala **Andreja Martinc**. Logotip je preprost, sodoben, igriv in z osnovno modro barvo tesno povezan z Luko Koper. V osrednjem delu logotipa je oseba v gibanju, ki z barvami olimpijskih krogov (modra, črna, rdeča, rumena in zelena) simbolizira vse naše športne sekcije. Pomembna novost sta tudi Facebook in Instagram profil Športnega društva, ki omogočata, da se našim članom približamo tudi preko

socialnih omrežij. Letos bi radi aktivnosti za člane dodatno nadgradili z ugodnejšo ponudbo opreme, oblačil in ostalih izdelkov, ki spodbujajo h gibanju in k zdravemu načinu življenja. Vse naše člane in ostale simpatizerje prosimo, da z »všečkanjem« obeh profilov pripomorete k povečanju števila sledilcev in s tem možnosti za pridobitev ugodnosti.

Sledi nam

Facebook

Instagram



Nežino pismo

 MATEJA DOMINKO  SANDRO DEVČIČ

Srčnost kolektiva se običajno pokaže potih, ob nepričakovanih trenutkih, ki nam jih življenje postavi na pot. Ko je **Neža Devčič**, sestra našega sodelavca **Sandrota**, izvedela, da je hudo zbolela in potrebuje zahtevno zdravljenje, je to na uho prišlo tudi Sandrotovim sodelavcem varnostnikom. Brez njegove vednosti so zbrali denar in mu ga predali brez velikega pompa. Ker imajo Sandrota radi in je vzoren član kolektiva. Verjetno bi to šlo mimo nas, a je pred nekaj tedni v naše uredništvo prispelo Nežino pismo, ki ga z veseljem objavljamo.

*Spoštovani varnostniki Luke Koper,
dobrota, sočutje in odprtost srca je preželo mojo notranjost
ob vaši donaciji, ki ste mi jo namenili za lažje zdravljenje.
Neizmerno sem vesela, da obstajajo ljudje, ki jim ni vseeno
za sočloveka in so pripravljeni pomagati v najtežjih trenutkih.
Pustili ste pečat v mojem srcu in v srcih mojih domačih.
Nikoli Vas ne bom pozabila!*

S hvaležnostjo.

Neža Devčič

Vse pohvale za srčno dejanje kolegom in kolegicam, Neži pa vso srečo in uspešno okrevanje.



Vsi ji stojijo ob strani: brat Sandro, mama Dragica, v sredini Neža, oče Željko, ki je tudi naš sodelavec, in fant Andrej.

Prvi slavček Luke Koper

Se vam kdaj kdo zdi znan, pa ne veste, kam bi ga dali? Za našega sodelavca, Zmaga Glavaša, bi bilo verjetno lažje, če bi vam ob srečanju zapel! In s svojim tenorjem pustil marsikoga odprtih ust.

  MATEJA DOMINKO

Zmago je gasilec v luški gasilski enoti, v prostem času pa poje pri klapi Semikantá. Njihova zadnja pesem, Šavrinka, ima na Youtube kanalu že več kot 163.000 ogledov.

Kako se je rodila vaša klapa, od kod ime?

Štirje prijatelji smo skupaj peli zase in v ožji družbi. Videla nas je danes že naša bivša pevovodja in nas združila z drugimi štirimi pevci. Zasedba se je spreminjala, jaz pa pojem že vseh 10 let. Imena pa nismo izbrali mi. Gostovali smo na lokalnem radiu in prosili poslušalce, da predlagajo ime za našo pevsko skupino. Idej je bilo veliko, ena poslušalka je predlagala, naj bomo Klapa Semikantá, kar v istrskem narečju pomeni se *mi poje*. In nam je bilo všeč. Po Sloveniji pa ne vedo, kaj pomeni, mislijo da je to pol kante, tudi naglasijo narobe ... (smeh)

Kaj je za pevca najhuje in kaj najlepše, ko so vse oči uprte vate?

Najbolj mučno je, če publika med nastopom govori in se ne zmeni za nastopajoče, ki se trudijo in kot da pojejo sami sebi. Je pa toliko lepše, ko te publika sprejme in sodeluje. Za naš način petja je v resnici še najboljše, da publika posluša. Še posebej, kadar smo brez ozvočenja in mikrofонов, saj nas sicer lahko preglasijo in je zelo težko peti. Poseben občutek je, ko poješ pred veliko ljudmi, na velikih koncertih. Takrat je lepo vzdušje in pod odrom super odziv.

Pojavili ste se že na festivalih in tudi televiziji, z znanimi pevci.

Najbolj odmevni nastopi so bili na Melodijah morja in sonca 2018, kjer smo bili tretji, po glasovanju publike pa celo prvi. Poklical nas je tudi **Blaž Švab** iz Modrijanov, če bi prišli na gostovanje k njim v oddajo Slovenski pozdrav, nastopili pa smo tudi v narodnozabavni oddaji Pri Črnem Petru na Planet TV. Z nami je pelo že kar nekaj priznanih pevcev, najbolj »slavna« sta verjetno **Vinko Coce**, na Korčuli pa smo bili povabljeni in peli z **Oliverjem**.

Kako usklajuješ delo in petje? Te kdo prepozna?

Igramo za presenečenja, rojstne dneve, poroke ... Pred korono smo bili zelo zaposleni, nastopali smo tudi po trikrat na vikend. Za pomembne nastope si vzamem dopust. V izmeni se dobro razumemo in se zlahka dogovorimo. Vsak glas pri nas pojeta po dva pevca, zato tudi če me ni, prvi tenor ne zmanjka. V Luki mi razen gasilcev, ki me včasih vprašajo, kako je bilo na nastopih, nihče ne reče nič.

Igraš zanimiv inštrument ...

Doma smo poslušali narodnozabavno glasbo in od svojega šestega leta igram diatonično harmoniko, frajtonarico.



Takrat so v glasbeni šoli učili samo klavirsko harmoniko, zato sem se jaz učil zasebno. Danes je ta inštrument zelo razširjen in priljubljen. Najraje tudi pojem slovenske narodnozabavne pesmi, te so mi najbližje. Jaz sem predlagal, da naredimo Nocoj poglej v nebo od **Lojzeta Slaka**. Pesem je nastala v covid razmerah kot poklon velikemu glasbeniku. Bil je moj vzornik, prav on me je navdušil za harmoniko.

Poseben občutek je, ko poješ pred veliko ljudmi, na velikih koncertih. Vzdušje je lepo, odziv pred odrom pa super.

Kaj delaš, ko nisi gasilec v Luki Koper in ko nisi pevec v Semikantá?

Sem poveljnik Prostovoljnega gasilskega društva Korte in smo zelo aktivni. Vsak dan je več obveznosti in skoraj je že, kot da sem zaposlen tam. Ta funkcija mi res jemlje veliko časa. Doma sem rad s svojo punco in delam okrog hiše. Sem ljubitelj starih Tomosovih motorjev, šest jih imam doma in sem jih restavriral. Vsako leto gremo z gasilci iz Kort na nekajdnevno odpravo s starimi Tomosi.

Pridete vedno do cilja?

Ja, motorji zdržijo, ampak ustavimo se pa vseeno večkrat. (smeh)

Z nami gre lažje

MATEJA CLARICI UROŠ KEKUŠ KLEVA, GEPA PICTURES

Korona je prinesla spremembe tudi na področju sponzorstev in donacij. Običajno smo v tem času pisali o razpisu za sponzorska in donatorska sredstva Živeti s pristaniščem, a ga letos še nismo objavili, saj so razmere še vedno zelo negotove. Kljub temu smo obnovili nekatera dolgoletna sodelovanja, podprli nove projekte in navijali za naše sponzorirance.

V Mladinskem zdravilišču in letovišču (MZL) Debeli rtič so v začetku leta z našo pomočjo obnovili eno od štirih učilnic, ki jih uporabljajo za izvajanje programov za otroke. Gre za učilnico v objektu, zgrajenem pred 20 leti, zato je bila potrebna obnova. Uredili so nov vhod, zamenjali dotrajana lesena okna, delno zamenjali pohištvo, prebarvali fasado ter uredili teraso. »Vsaka skupina otrok potrebuje svoj skupen prostor. Ravno v zadnjem letu se je zaradi epidemije ter izvajanja priporočil NIJZ ter vladnih ukrepov izkazalo, kako pomembne so učilnice, kjer je vsaka skupina otrok lahko v svojem mehurčku in se ne družijo z drugimi. Ostale učilnice smo obnovili že prej, letos pa je bila na vrsti še učilnica v objektu Natura, ki bo v zahvalo za donacijo nosila ime Luka Koper,« je povedala **Ana Žerjal**, vodja MZL Debeli rtič. Z njimi sodelujemo že od leta 2009, do danes pa smo jim namenili 380.000 evrov finančne pomoči.



Olimpijki z novo jadrnico

Najboljši slovenski jadralki **Tina Mrak** in **Veronika Macarol** sta za Šavrinke krstili novo jadrnico olimpijskega dvoseda 470, ki ju bo popeljala na olimpijske igre na Japonsko. Pred tem ju konec tega meseca čaka še evropsko prvenstvo v portugalski Vilamouru. Nova jadrnica je sodobnejša različica tiste, s katero sta jadrjali na olimpijadi v Rio de Janeiru. »Čeprav gre za novo jadrnico, jo že dobro poznavam, saj sva bili nanjo res zelo dobro navajeni že v Rio. To je velika prednost, saj sva lahko z mislimi samo na regatnem polju in odmisli vse ostalo,« je komentirala Tina. Izbiro imena je pojasnila Veronika: »Želeli sva nekaj najinega, tipičnega, lokalnega. Vemo, da je Istra najboljša.

Šavrinke so bile delavne in vztrajne ženske, kot sva tudi midve. Upam, da naju bosta delavnost in vztrajnost pripeljali do najboljših rezultatov.« Tino in Veroniko bomo v letošnjem letu podprli tudi v Luki Koper in držali pesti za olimpijsko kolajno. Srečno, puncii!



Izjemne skalkalke

Zadnji vikend v marcu pa so letošnjo sezono zaključili slovenski skalkalci in skalkalke. Največji uspeh je dosegla **Nika Križnar**, ki se je z velikim kristalnim globusom vrnila s finala svetovnega pokala v Rusiji in postala peta Slovenka z najprestižnejšim pokalom v svetu zimskih športov. Na Smučarski zvezi Slovenije se lahko pohvalijo še z naslovom svetovne prvakinje, ki ga je osvojila **Ema Klinc**, z največjim številom medalj v zgodovini nordijskih svetovnih prvenstev, ki so jih skalkalci prinesli z enega svetovnega prvenstva (Oberstdorf), ter s 23 stopničkami v svetovnem pokalu. »Počlašeni smo, da ste nam stali ob strani in z zaupanjem podprli program naših reprezentanc, tako vrhunskih športnikov, ki podirajo meje možnega, kot otroke in mladino, ki pridno trenirajo in stremijo k temu, da postanejo šampioni. Brez vas nam ne bi uspelo,« se je Luka Koper za podporo v zadnjih dveh letih zahvalil **Ljubo Jasnich**, predsednik Zbora in Odbora za smučarske skoke.



Luški glasnik je 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-Cok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Mirko Slosar, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanovič, Suzana Zornada Vrabc, Mara Žerjal

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

Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1.900 izvodov
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si
Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

»Najkrajša pot lahko zahteva največ časa.«
Charles Lever